

# Preiserscheinungen des Verkehrswesens

Verkehrstheoretisch-kritische Untersuchungen

Von

**Dr. Emil Sax**

o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R.



**Berlin**  
Verlag von Julius Springer  
1926

# Preiserscheinungen des Verkehrswesens

Verkehrstheoretisch-kritische Untersuchungen

Von

**Dr. Emil Sax**

o. ö Professor der politischen Ökonomie i. R.



**Berlin**

Verlag von Julius Springer

1926

*Sonderabdruck*  
*aus: „ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN“*  
*Jahrgang 1926. Heft 1.*

ISBN-13:978-3-642-47275-6      e-ISBN-13:978-3-642-47692-1  
DOI: 10.1007/978-3-642-47692-1

# INHALT.

	Seite
Einleitung . . . . .	5
Erster Teil.	
Preis und Absatz der Güter unter Einwirkung der Transportkosten	7
Die Absatzmenge . . . . .	12
Preisbildung und Absatz bei Gütern gegebener Menge . . . . .	15
Absatz und Preis im Wettbewerb der Erzeugungsorte . . . . .	19
Preiserscheinungen bei Versorgung eines Verbrauchsplatzes aus einem unbeschränkten Verkehrsgebiet . . . . .	22
Absatz verschiedener im Preiszusammenhang stehender Güterarten	29
Zweiter Teil.	
Werttarifizierung . . . . .	35
Der Tarifaufbau im allgemeinen . . . . .	43
Insbesondere die Rolle der Kosten in der Frachtpreisbildung . . . . .	57
Schlußwort . . . . .	61

# **Preiserscheinungen des Verkehrswesens.**

## **Verkehrstheoretisch-kritische Untersuchungen**

Von

**Dr. Emil Sax**, o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R.

Die folgende Niederschrift ist veranlaßt durch das Buch „Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze“ von Dr. jur. Oskar Engländer, Eisenbahndirektor, Professor an der Deutschen Universität in Prag, 1924<sup>1)</sup>.

Das genannte Werk dankt sein Entstehen der Überzeugung seines Urhebers, daß die theoretische Erfassung der Preiserscheinungen des Transportwesens bisher eine recht unzulängliche sei. Da er sich berufen fühlt, das seinige zur Behebung dieses Mangels beizutragen, hat er die volkswirtschaftliche Literatur mit dem Buch bereichert. Bevor es im Buchhandel erscheinen konnte, ergriff er die Gelegenheit einer Besprechung der „Allgemeinen Verkehrslehre“, des ersten Bands des Werks „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“, 2. Aufl., durch Aufzählung einer langen Reihe von Lücken oder Fehlern, welche nach seiner Ansicht in diesem Werk enthalten sind, seinen Standpunkt zu begründen (Schmollers Jahrbuch, 48. Jahrgang). Dadurch wurde die Fachwelt vorhin ein darauf hingewiesen, in welchen Punkten sie Fortschritte der Theorie zu gewärtigen habe. Ob diese Erwartungen erfüllt sind, soll im folgenden untersucht werden. Es ist allerdings bei den Zeitumständen nicht anzunehmen, daß für solche Erörterungen viel Interesse vorhanden sei, man darf aber auch unter der Not der Zeit die laufende Arbeit nicht vernachlässigen.

In der Vorrede des Buchs bezeichnet Engländer die Aufgabe, die er sich gestellt hat, dahin, daß „der Form und teilweise auch dem Inhalt nach etwas Neues geschaffen werden mußte“. Es ist nicht recht ersichtlich, was mit der „Form“ gemeint ist. Die Heranziehung mathematischer Formeln zur Unterstützung des Gedankengangs dürfte es nicht sein, da diese Dar-

---

<sup>1)</sup> Jena. Verlag von G. Fischer.

stellungsweise gerade auf dem Gebiet des Verkehrswesens nicht neu ist. Daß damit neue Erkenntnisse erschlossen würden, wäre auch nicht zuzugeben. Es bedarf der mathematischen Form der Ideenentwicklung auf unserm Gebiet nicht, um zu Ergebnissen zu gelangen, die nicht mittels sinnlicher Anschauung und logischen Denkens auch gewonnen werden können, und es wäre Verwahrung dagegen einzulegen, wenn man etwa in jener Darstellungsform eine vollkommenerere Methode oder gar einen höheren Grad von Wissenschaftlichkeit erblicken wollte. Es soll also unter der „Form“ wohl die eigene Preistheorie des Autors verstanden sein, auf die er auch ausdrücklich hinweist, deren Anwendung auf die Erscheinungen des Güterverkehrs eben den spezifischen Inhalt des Buchs ausmacht und der in Hinsicht auf den sprachlichen Ausdruck allerdings die Eigenschaft einer neuen Form zuzuerkennen ist. Was die Gedankenverbindungen selbst betrifft, aus denen die neue Theorie besteht, so ist nicht beabsichtigt, des näheren auf sie einzugehen; das wäre nicht möglich, ohne große Kontroversen der nationalökonomischen Theorie zu berühren, was viel zu weit führen würde. Der „Inhalt“ der Darstellung umfaßt zweierlei: erstens die Zusammenhänge der als Wirkung der Transportkosten sich ergebenden Preisbildungen der Sachgüter und weiters der darauf beruhenden Gestaltung des Absatzes und gewisser Produktionsverhältnisse. Zweitens die wirtschaftlichen Vorgänge, die sich in der Bildung der Transportpreise selbst abspielen. In diesem Sinn ist auch die Darstellung im Buch gegliedert. Wir folgen ihr hier, und es soll sich eben zeigen, inwieweit die in Aussicht gestellte Neuheit der Erkenntnisse sich bewähre. Bei dem Zusammenhang, der zwischen der vorgetragenen Theorie und dem erwähnten kritischen Aufsatz besteht, ist es unvermeidlich, auch letzteren heranzuziehen. Dabei ist es schwer, von den Formen abzusehen, welche die Polemik als Ausfluß der Mentalität des Verfassers angenommen hat. Es dürfte nicht zu verkennen sein, daß in nicht geringem Maß dialektische Gewandtheit den Sieg über objektiv-sachliche Erörterung davonträgt und sich mit einer gewissen Neigung zu Wortkritik verbindet. Doch soll hierauf nur soweit reflektiert werden, als zur Klarstellung der vertretenen Lehrmeinungen erforderlich ist<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Bei den folgenden Erörterungen wird es unerlässlich sein, des öfteren auf den Wortlaut der Ausführungen in den betreffenden Schriften zu verweisen. Zu diesem Zweck werden die Schriften Engländers als „Jahrbuch“, das Buch als „Theorie“ und es wird der erste Band meiner „Verkehrsmittel . . .“ als „Verkehrslehre“ zitiert.

Zur Erleichterung für die Leser, welche die Schrift Engländers über die Preislehre nicht eingesehen haben, sei nachstehendes orientierend bemerkt: Engländer geht bei der Analyse der Preisbestimmungsgründe von der „Preis-

## Erster Teil.

### Preis und Absatz der Güter unter Einwirkung der Transportkosten.

Zu Zwecken der theoretischen Analyse wird von der neuen Theorie übereinstimmend mit der „Verkehrslehre“ zunächst die Annahme gemacht, daß inmitten eines Wirtschaftsgebiets ein bestimmtes Verbrauchsgut in einer den Bedarf stets deckenden Menge für das ganze Gebiet zu einem bestimmten Preis erzeugt werde und daß die Bewohner des Gebiets auf Grund ihrer Kaufkraft das Gut zu erwerben geneigt sind. Es entsteht die Frage, was geschieht, wenn in den Frachtkosten eine Änderung eintritt?

Engländer spricht den Tadel aus, daß die Untersuchung mit unmittelbarer Anknüpfung dieser Frage an die bezeichnete Voraussetzung so gleich Bewegungserscheinungen ins Auge fasse, also die dynamische Beobachtungsweise anwende, während man vorerst eine Untersuchung vom Standpunkt eines gegebenen Stands des Verkehrs, statische Beobachtungsweise, erwarten würde. Das habe denn auch für die Theorie un günstige Folgen (Jahrbuch S. 267).

Das wäre zutreffend, wenn der Tadel begründet wäre. Indes: ist die gerügte Unterlassung nicht vielleicht nur eine scheinbare? Ist es überhaupt möglich, eine Erscheinung im Veränderungszustand zu untersuchen, ohne vom Beharrungszustand auszugehen? Wenn das nicht möglich ist: wie anders kann dann die wissenschaftliche Untersuchung einer Veränderung und ihrer Folgen ohne irgendwelche Voreinleitung anheben, als wenn der Beharrungszustand allgemein bekannt ist? Das

---

willigkeit“ der Käufer aus und versteht hierunter den „Geldbetrag, den eine Wirtschaft für ein Gut höchstens hinzugeben in der Lage ist“, wobei die Kaufabsicht vorausgesetzt wird. Bisher hat man das bekanntlich Kaufkraft genannt und dabei ebenfalls an den Kaufwillen mitgedacht. Die Preiswilligkeit hängt von den in Frage stehenden Bedürfnissen der Wirtschaft und von ihrem Vermögensstand ab. Die Wirtschaften weisen daher entweder gleiche oder verschiedene Preiswilligkeiten auf. Dann wird unterschieden zwischen allgemeiner und besonderer Preiswilligkeit. Unter der besonderen Preiswilligkeit sind aber nicht die verschiedenen Preiswilligkeiten der Wirtschaften zu verstehen, sondern die allgemeine Preiswilligkeit ist auf ein einziges Stück einer Güterart zu beziehen, die besondere Preiswilligkeit auf das einzelne Gut aus einer Mehrzahl von zu erwerbenden Stücken. Jeder bestimmten allgemeinen Preiswilligkeit entspricht also eine bestimmte besondere Preiswilligkeit im konkreten Fall, gleicher allgemeiner Preiswilligkeit vergleichener Wirtschaften gleiche besondere Preiswilligkeit derselben. Die besondere Preiswilligkeit ist wieder verschieden je nach Verschiedenheit der Anzahl Stücke, auf welche sie sich bezieht; sie vermindert sich mit Zunahme der Stücke. Ob diese Terminologie für der Theorie auch bisher schon bekannte Dinge der neuen Preislehre gerade viel Freunde werben werde, ist nicht unsere Sache. Dasselbe, was die „Preiswilligkeit“ bedeutet, wird von der subjektiven Werttheorie als „Individualwert“ oder „Zweckwert“ bezeichnet.

eben ist die Sachlage im vorliegenden Fall. Die Preiserscheinungen des Güterverkehrs beruhen auf dem jedermann bekannten Tatbestand: einerseits, daß der Preis eines jeden Guts, das vom Erzeugungsort aus einer Ortsveränderung unterzogen werden soll, im Verbrauchsort sich aus zwei Teilen zusammensetzt, aus dem Erzeugungspreis und den Transportkosten, und andererseits, daß die Transportkosten mit der Entfernung wachsen. Hieraus ergibt sich für jeden Denkfähigen mit Bezug auf die Versandfähigkeit (Absatzfähigkeit) eines Guts der sich von selbst aufdrängende Schluß, daß sie bis auf die Entfernung reicht, bei welcher der Erzeugungs- und der Transportpreis eine Summe ausmachen, um welche die Verbraucher nach ihrer Kaufkraft das Gut zu erwerben bereit sind. Die „Verkehrslehre“ glaubt ihren Lesern zumuten zu dürfen, daß sie diesen Schluß ziehen. Auch Engländer zieht ihn, eingekleidet in den Satz, „daß der Absatz so weit gehen kann, bis der Unterschied zwischen der Preiswilligkeit am Absatzort und dem Preis am Erzeugungsort durch die Frachtkosten aufgezehrt wird“ (Jahrbuch S. 270).

Hiermit ist der „Beharrungszustand“ gekennzeichnet. Die Veränderung infolge eines Sinkens der Transportkosten ist sohin ebenfalls durch eine einleuchtende Schlußfolgerung festzustellen. Diese ist in der „Verkehrslehre“ mit den Worten bezeichnet: „Während sie (die Versandfähigkeit eines Guts) früher bei einem bestimmten Ausmaß der Versandkosten an einem Punkt durch die Preishöhe ihre Grenze fand (übrigens eine hinreichend deutliche Kennzeichnung des Beharrungszustands!), ist es durch die gesunkenen Transportkosten möglich geworden, das Gut über jenen Punkt hinaus bis dahin weiter zu verfrachten, wo der Preis einschließlich der Transportkosten wieder diejenige Höhe erreicht, bei welcher der Absatz eben noch platzgreift.“ Die nähere Bestimmung des betreffenden Orts ist dann wohl mit der dem Kulturmenschen sicherlich geläufigen Erwägung gegeben, daß in demselben Verhältnis, in welchem die Transportkosten sich mindern, die Transportstrecke sich verlängert, auf welcher die Transportkosten wieder denselben Betrag erreichen wie vordem.

Zum Zweck der mathematischen Einkleidung der Theorie erscheint die ausdrückliche Formulierung des Tatbestands des Beharrungszustands erforderlich. Dadurch kann, was vollsinniger Anschauung von vornherein einleuchtet, im Gewand der eigenartigen Terminologie den Anschein neuer Feststellungen gewinnen. So, wenn auf die Frage nach der größten Entfernung, auf welche das Gut noch abgesetzt werden könne, die Antwort erteilt wird, sie sei gleich der Preiswilligkeit der Wirtschaft am Verbrauchsort vermindert um den Marktpreis am Erzeugungsort, geteilt durch den Frachtsatz, oder wenn als Lehrsatz aus-



gesprochen wird, daß infolge einer Änderung des Frachtsatzes die Absatzweite sich im umgekehrten Verhältnis des Frachtsatzes ändert.

Das schien notwendig hervorzuheben, um gegenüber einer tendenziösen Darstellung die vollständige Übereinstimmung im Ausgangspunkt der Theorie zu betonen<sup>1)</sup>.

Im weiteren zeigt sich jedoch bald ein Auseinandergehen der Lehrmeinungen. Die neue Theorie begnügt sich nicht mit einer Aussage über die Ausdehnung des Markts, sondern will auch das genaue Maß des Absatzes, die Absatzmenge, auf Grund der gemachten Voraussetzungen durch feste rechnerische Beziehung zu den Transportkosten bestimmen. Die „Verkehrslehre“ hat einem solchen Verfahren mit Bezug auf die Wirklichkeit den Erfolg abgesprochen. In dem erwähnten Bestreben muß Engländer die Abstufungen der Kaufkraft der nachfragenden Wirtschaften und die verschiedene Anzahl von Stücken des Guts, welche diese je unter gegebenen Umständen von Zeit und Ort wirtschaftlicher Weise erwerben können und wollen, in den Kalkül einsetzen, was zur Bestimmung der Ausdehnung des Markts nicht erforderlich ist. In dieser Hinsicht ergibt sich aus den im früheren bezeichneten Prämissen wieder einleuchtenderweise ein allgemeiner Schluß. Angenommen, daß — abgesehen von den Wirtschaften, deren Kaufkraft überhaupt nur für ein Stück des Guts ausreicht — die Bewohner des Wirtschaftsgebiets angesichts ihrer Bedürfnisse und ihrer Vermögen bereit seien, am Erzeugungsort mehrere Stücke der in Frage stehenden Güterart zum feststehenden Angebotspreis zu kaufen, so muß die Anzahl der Stücke, welche sie tatsächlich zu erwerben imstande sind, mit zunehmender Entfernung des Verbrauchsorts abnehmen, da der Erstehungspreis an jedem Ort eben mit der Entfernung sich steigert, so daß schließlich von einem gewissen Punkt an die Kaufkraft nur mehr für ein einziges Stück ausreicht und bei weiterer Entfernung endlich überhaupt versagt. Das bezeichnet den

---

<sup>1)</sup> Hier ist indes eine Einschaltung am Platz. Wenn auf die Unterscheidung zwischen statischer und dynamischer Beobachtung eingegangen wird, so soll damit keineswegs ihre Anwendung auf die Volkswirtschaft bedingungslos gebilligt sein. Schon von mancher Seite wurde bemerkt, daß die Verwendung der Analogie aus der Mechanik eine schiefe Auffassung der ökonomischen Erscheinungen mit sich bringe. Die ökonomischen Erscheinungen bestehen doch in menschlichen Handlungen, in Raum und Zeit. Die wirtschaftlichen Vorgänge, die unter dem Namen Verkehr verstanden werden, schließen Ortsveränderung und Besitzveränderung ein. Unter dem statischen Zustand kann mithin nur zu verstehen sein, daß die gleichen wirtschaftlichen Vorgänge, die Veränderungen darstellen, stattfinden, solange die Voraussetzungen der konkreten Daten unverändert bleiben. Der Ruhezustand besteht eben in der Vollendung der Veränderung und ist durch diese genetisch erklärt. Schließlich möchte es fraglich sein, ob die theoretische Mechanik selbst nach der neueren Naturphilosophie die Unterscheidung zwischen Statik und Dynamik aufrecht erhält.

möglichen Absatz. Damit er ein tatsächlicher werde, muß das Vorhandensein der betreffenden Wirtschaften in den einzelnen Entfernungen vorausgesetzt werden.

Durch Einbeziehung dieses Sachverhalts in die Theorie werden die Lehrformeln erklärlicher Weise schwerfälliger. Die Formel für die größte Entfernung, auf welche das Gut noch abgesetzt werden kann, spaltet sich in zwei: ein einziges Stück betreffend, sie ist gleich der Preiswilligkeit der einzelnen Wirtschaft für ein einziges Stück, vermindert um den Kaufpreis am Erzeugungsort, geteilt durch den Frachtsatz — betreffend eine bestimmte Anzahl mehrerer Stücke, welche bei der einzelnen Wirtschaft abgesetzt werden können: sie ist gleich dem Unterschied zwischen der Preiswilligkeit der Wirtschaft für eben diese Anzahl Stücke und dem Marktpreis usw.

Aus dem Absatz je der verschiedenen Anzahl Stücke auf die verschiedenen Entfernungen bis zur Grenze des Absatzes eines einzigen Stücks setzt sich die gesamte Absatzmenge zusammen. Die mathematischen Formeln für diese Bildung des Gesamtabsatzes sind schon recht verwickelt („Theorie“ S. 8 ff.). Es wird zu untersuchen sein, ob diese theoretische Konstruktion ihren Zweck erreicht.

Vorher ist jedoch noch ein wichtiger Punkt, betreffend die Absatzweite, zu klären. Engländer trägt die Lehre vor, daß die Preiswilligkeit mit der Anzahl der von der einzelnen Wirtschaft zu erwerbenden Stücke des Guts in stärkerem Verhältnis als in dem der Zunahme der Stücke sinke (Preiswilligkeitsparadoxon). Er erläutert dies („Theorie“ S. 4) durch ein Beispiel, in welchem die Preiswilligkeit für ein einziges Stück mit 100 angesetzt ist, dagegen mit 40 für ein Stück von 2 Stücken, beide zusammen also 80, je 25 bei 3 Stücken, je 15 bei 4, je 10 bei 5 Stücken. Die Preiswilligkeit sinkt nicht in gleichem Maß, in dem die Anzahl der Stücke zunimmt, „unstetig“, eben stärker als das Verhältnis der Zunahme. Die Erklärung für diesen theoretischen Satz, der als ausgemacht hingestellt wird, gibt Engländer in seiner Preistheorie: mit dem Umstand, daß zwischen dem Bedürfnis, für dessen Befriedigung durch das Gut die Wirtschaft ihr ganzes, im Beispielfall in 100 Geldeinheiten bestehendes Vermögen hinzugeben bereit wäre, falls nur dieses eine Stück und nicht unter dem Preis von 100 zu haben wäre, und dem Bedürfnis, das durch ein zweites Stück befriedigt würde, ein anderes Bedürfnis liege, das stärker ist als das letztgedachte, die Wirtschaft daher, da sie für dieses Bedürfnis einen Geldbetrag aufwenden muß, der von den 100 abgeht (angenommen 20), für die zwei Stücke nur mehr 80 zur Verfügung habe. Das nämliche geschieht dann wieder, wenn die Erwerbung von 3 Stücken in Frage kommt usw. (Selbstverständlich kann der Kauf

nur zum Vollzug gelangen, wenn die Stücke zu den entsprechend niedrigen Preisen zu stehen kommen.)

Dem ist als allgemein gültig nicht zuzustimmen. Es kann der Fall auch derartig liegen, daß dem Bedürfnis, für welches u. U. 100 aufgewendet würden, unmittelbar das Bedürfnis nach einem gleichen Gut sich anschließt. In diesem Fall hat die Wirtschaft 100 für 2 Stücke verfügbar. Die Preiswilligkeit für eines von diesen ist dann 50, und es erfolgt der Kauf, sobald er zu diesem Preis ausführbar ist. Die Preiswilligkeit sinkt entsprechend dem Verhältnis der Zunahme der Stücke auf  $\frac{1}{2}$ ; ebenso weiter bei Zunahme der Stücke 3 : 1 entsprechend diesem Verhältnis. Hier nimmt die Preiswilligkeit stetig ab. Das beweist, daß die Unstetigkeit der Abnahme der Preiswilligkeit kein wesentlicher Umstand der Erscheinung ist.

Mit Bezug auf die angebliche Unstetigkeit der Abnahme der Preiswilligkeit finden wir nun die Aussage (Theorie S. 5), daß die Absatzweiten für die Teilmengen des Guts unstetig, um immer größere, und zwar verschieden größere Entfernungen wachsen. Die Einsicht, daß sich die Behauptung der unstetigen Abnahme der Preiswilligkeit als einer allgemeinen Erscheinung nicht bewährt, veranlaßt zu untersuchen, welche Gestaltung die Absatzweiten bei stetiger Abnahme der Preiswilligkeit zeigen.

Am eindrucksvollsten ist die Untersuchung mit konkreter Rechnung, anstatt allgemeiner zahlenmäßiger Erwägungen. Knüpfen wir an das Beispiel des Buchs S. 4 an, wo der Marktpreis des Guts mit 12, der Frachtsatz mit 3 für 1 km angesetzt ist. Auf Grund dieser und der im früheren erwähnten Ansätze erhalten wir bei den Preiswilligkeiten von 15, 25, 40, 100 die Absatzweiten 1,  $4\frac{1}{4}$ ,  $9\frac{1}{4}$ ,  $29\frac{1}{4}$  km; hingegen bei den Preiswilligkeiten 25,  $33\frac{1}{4}$ , 50, 100 die Absatzweiten  $4\frac{1}{4}$ ,  $7\frac{1}{4}$ ,  $12\frac{1}{4}$ ,  $29\frac{1}{4}$  km. Das Ergebnis der Rechnung ist, daß die Absatzweiten unstetig wachsen, sich auf zunehmend größere Entfernungen erstrecken, also das gleiche wie bei der unstetigen Abnahme der Preiswilligkeit, nur daß die Maße sich etwas verschieben, und die Absatzweite bei der größten Preiswilligkeit genau die gleiche Ausdehnung zeigt wie bei der unstetigen Abnahme, was übrigens von vornherein gegeben war.

Damit ist festgestellt, daß die Ableitung der Aussagen über die Absatzweite aus der behaupteten Unstetigkeit der Abnahme der Preiswilligkeit nicht haltbar ist. Wir enthalten uns einer Erörterung darüber, welche Rolle das Preiswilligkeitsparadoxon in der Preistheorie Engländer spielt, für uns hier kommt es nur auf die Feststellung an, daß durch Heranziehung dieser Lehre die theoretische Aufhellung der in Rede stehenden Preiserscheinungen des Verkehrswesens beeinträchtigt, vor allem unnötigerweise kompliziert wird.

### Die Absatzmenge.

Nunmehr können wir uns der Untersuchung dessen zuwenden, was die neue Theorie über das Verhältnis zwischen Absatzmenge und Frachtpreis lehrt, und ob uns vielleicht hier schon das in Aussicht gestellte Neue geboten wird.

Die „Verkehrslehre“ behauptet (S. 20), daß ein genaues rechnerisches Verhältnis zwischen Verbilligung des Transports und Vermehrung der Absatzmenge der Güter kaum aufzuzeigen sei, weil eine solche Formel von Voraussetzungen ausgehen müsse, die mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmen. Immerhin aber könne ein minder genaues Verhältnis bezeichnet werden (wohl bemerkt für die empirische Wirklichkeit), nämlich, daß in vielen Fällen eine Herabsetzung des Frachtpreises eine mehr als verhältnismäßige Steigerung der zum Absatz gelangenden Gütermenge zur Folge hat. Diese Aussage beruhe auf einer Schlußfolgerung aus dem beobachteten Tatbestand, daß beim Sinken des Preises einer Ware allgemeinen Bedarfs die Nachfrage in stärkerem Verhältnis als in dem des gesunkenen zum früheren höheren Preis steigt, was darin seine Erklärung findet, daß, je niedriger der Preis einer Ware, diese desto mehr minder kaufkräftigen Schichten von Verbrauchern zugänglich wird und die Zahl der in letzteren Schichten inbegriffenen Personen bei der bestehenden Einkommensverteilung die der wohlhabenden Schichten zunehmend übersteigt.

Es ist dies die Anwendung des als Folge einer allgemeinen Preisermäßigung Beobachteten auf eine durch Frachtherabsetzung bewirkte Preisermäßigung. Eine solche ist aber je nach der Entfernung der Verbraucher vom Erzeuger der Waren verschieden. Demnach ist keineswegs allgemein festzustellen, ob im Gesamtergebnis eine Steigerung des Absatzes herbeigeführt würde, die das Verhältnis der Frachtherabsetzung nicht nur erreicht, sondern übersteigt. In gewissen Fällen wird das eintreten, in anderen nicht, je nach der tatsächlichen Höhe des Herstellungspreises des Guts, nach dem tatsächlichen Ausmaß der Frachtsätze und ihrer Änderung, je nach der Entfernung der Käufer vom Erzeugungsort, je nach den Einkommensverhältnissen der Bevölkerung. Es konnte daher mit einem raschen Analogieschluß nur die Behauptung ausgesprochen werden, daß in vielen Fällen eine Herabsetzung des Frachtsatzes eine mehr als verhältnismäßige Steigerung der zum Absatz gelangenden Gütermenge mit sich bringe; eine offenbare Ungenauigkeit der Aussage, mit der angesichts der Unauffindbarkeit eines genauen Maßverhältnisses unsere Einsicht sich bescheiden müßte. Hiergegen erhebt Engländer zunächst den Einwand, daß die Wirtschaften, welche infolge der durch

Frachtherabsetzung bewirkten Preisverminderung nach dieser als Käufer auftreten, nicht neue Käuferschichten seien, sondern daß die bisherigen Käuferschichten durch Ausdehnung der Strecke, auf der sie tatsächlich als Käufer auftreten, die Menge der zum Absatz gelangenden Güter steigern (Jahrb. S. 271). Das ist doch offenbar nur eine verschiedene Ausdrucksweise für dieselbe Sache. Im Tatbestand waltet kein Unterschied, ein solcher ist nur dialektisch aufgezeigt.

Den Tatbestand aber verwendet die neue Theorie in dem Sinn, daß ein genaues Meßverhältnis zwischen Änderung des Frachtsatzes und Änderung der Absatzmenge sich ergebe: daß die Absatzmenge sich in der einzelnen Verkehrsrichtung im umgekehrten Verhältnis des Frachtsatzes ändere, im ganzen Verkehrsgebiet im quadratischen Verhältnis. Diesem Zweck dient der beweislos hingestellte Satz, daß dieselben Prämissen, aus welchen die Bestimmung der Absatzweiten abgeleitet ist, auch die Bestimmung der Absatzmenge einschließen. Das ist nur unter gewissen Voraussetzungen denkbar. Es müssen in den verschiedenen Absatzweiten die Verbraucher tatsächlich vorhanden sein, und das nimmt auch die Theorie mit Bezug auf die einzelne Wirtschaft und selbst mit Bezug auf alle Wirtschaften durch Voraussetzung gleicher örtlicher Verteilung der Bevölkerung ausdrücklich an. Dadurch wird die Formel für die Bestimmung der Absatzmenge möglich, lautend (Theorie, S. 7): „Die Absatzmenge ist gleich der Dichte der Bevölkerung vervielfacht mit der Summe aller Absatzweiten, von jener für ein einziges Stück bis zu jener für die größte, bei einer Wirtschaft noch abgesetzte Teilmenge von Stücken“ — vorerst gleiche allgemeine Preiswilligkeit angenommen.

Die Erklärung dieses an sich gewiß nicht von selbst einleuchtenden Satzes ist eben aus der dargestellten theoretischen Anschauung zu gewinnen. Die Voraussetzung gleicher örtlicher Verteilung der Wirtschaften bedeutet den tatsächlichen Absatz einer Anzahl von Stücken des Guts in der Absatzlinie, ausgehend vom Erzeugungsort zunächst einer Mehrzahl, weiterhin einer abnehmenden Zahl, schließlich Einzahl. Die Zahlen der Wegmaßeinheiten der Absatzweiten stellen sohin Gutstücke dar, die zum Absatz gelangen. In den größeren Absatzweiten, angefangen von der für ein einziges Stück, sind immer die kürzeren Absatzweiten für je ein Stück aus den Teilmengen enthalten, die betreffenden Stücke also mitgezählt, die Addition der Absatzweiten ergibt somit die Gesamtzahl der auf alle Absatzweiten abgesetzten Stücke.

Dasselbe, nur in anderer Darstellung, ist es, wenn die Entfernungen innerhalb der Absatzweiten, auf welche die verschiedenen Stücke befördert werden, mit der Anzahl der Stücke, welche jede Wirtschaft innerhalb der betreffenden Distanz abnimmt, multipliziert und die Produkte addiert wer-

den. Den einzelnen Verbraucher in der linearen Absatzweite ins Auge gefaßt, die Bevölkerungsdichte also gleich 1 gesetzt, ergibt sich die gleiche Ziffer für Absatzmenge und Summe der Absatzweiten wie im früheren Fall. Die Bevölkerungsdichte bezogen auf das Quadrat der Wegmaßeinheit, hat dann als Faktor mit 1 guten Sinn.

Mit der Annahme einer im ganzen Verkehrsbereich gleichen Dichte der Bevölkerung setzt sich aber die Theorie in Widerspruch mit der Wirklichkeit, was wohl keines Nachweises bedarf. Sie nimmt dadurch einen hypothetischen Charakter an und kann bestenfalls als ein Gedankenbild angesehen werden, das mit der empirischen Wirklichkeit nur eine mehr oder minder entfernte Ähnlichkeit aufweist.

Die oben erwähnte Annahme gleicher allgemeiner Preiswilligkeit entspricht ebenfalls nicht der Wirklichkeit des Wirtschaftslebens, die verschiedene allgemeine Preiswilligkeiten zeigt. Diese müssen daher in der Formel Platz finden, was in der Weise geschieht, daß für jede der verschiedenen Käuferschichten die ihr tatsächlich eigene Stärke oder Dichte eingesetzt wird. Die Anwendung auf die lineare Absatzweite erfordert aber aus demselben Grund wie früher für die Dichte der Bevölkerung die Voraussetzung der Gleichmäßigkeit im ganzen Verkehrsgebiet. Diese Annahme „gleiche Schichtung der Bevölkerung“ wird ebenfalls ausdrücklich als Voraussetzung der Formel angeführt. Dadurch wird aber die Unvereinbarkeit der Theorie mit der Wirklichkeit um so greller.

Mit Rücksicht auf diese Annahme von Sachlagen, die von der Wirklichkeit mehr oder minder abweichen, muß die Bestimmung der Absatzmenge nach der „Theorie“ als eine durchaus hypothetische erklärt werden: es wird nur nachgewiesen, welche Absatzmenge sich ergäbe, wenn die gedachten Annahmen zuträfen.

Was hier für die Absatzmenge im Ruhezustand gilt, gilt ebenso für die Veränderungen, welche als Folge einer Änderung der Frachtpreise festzustellen wären. Eine im umgekehrten Verhältnis zur Änderung des Frachtsatzes erfolgende Verminderung oder Vergrößerung der Absatzmenge ergibt eine Absatzmenge, die genau so hypothetisch ist, wie die des früheren Ruhezustands.

Es bestätigt sich also die Behauptung der „Verkehrslehre“, daß eine Formel, welche die abgesetzte Menge in ein genaues rechnerisches Verhältnis zur Änderung des Frachtpreises bringt, von Voraussetzungen ausgehen muß, die in der Wirklichkeit nicht zu finden sind.

Damit ist aber auch der Unterschied des Sinns und der Tragweite der theoretischen Feststellung gegenüber den Ausführungen der „Verkehrslehre“ klargestellt. Die letzteren beziehen sich auf die Gestaltungen der

Wirklichkeit und geben nur eine ungenaue Maßbestimmung der Absatzmenge. Die neue Theorie gibt eine genaue Maßbestimmung der theoretischen, hypothetischen Absatzmenge. Als Richtschnur für Wirtschaftshandlungen, z. B. Abschätzen des von Tarifierabsetzung zu erwartenden Verkehrs, ist das eine so viel wert wie das andere, für die Verkehrstheorie aber folgt daraus, daß in Beweisgängen, welche Vorgänge der Wirklichkeit zum Gegenstand haben, von der theoretischen Maßbestimmung nicht Gebrauch gemacht werden darf, d. h. daß, wenn es geschieht, das Ergebnis ein unrichtiges, mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmendes sein muß. —

Bisher wurde von der Annahme ausgegangen, daß die Güter in einem der Nachfrage entsprechenden Umfang zu einem bestimmten Preis erzeugt werden können, tatsächlich erzeugt und angeboten werden (Kostengüter). An dieser Annahme muß jedoch eine erhebliche Einschränkung vorgenommen werden, mit Rücksicht darauf, daß zufolge tatsächlicher Produktionsbedingungen Güter nur in einer jeweils fest gegebenen Menge gewonnen werden. Es wirft sich die Frage auf, welche Konsequenzen diese Einschränkung der Voraussetzungen mit sich bringt. Der Fragepunkt ist im Abschnitt „Einheitlicher Erzeugungsort eines Guts gegebener Menge“ abgehandelt. Mit diesem haben wir uns nun zu beschäftigen.

### **Preisbildung und Absatz bei Gütern gegebener Menge.**

Der statische Sachverhalt, an dem eine Veränderung vor sich geht, besteht hier in dem Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage, das durch Anpassung der über ein gewisses Verkehrsgebiet ausgebreiteten Nachfrage an das in bestimmtem Ausmaß gegebene Angebot entstanden ist. Die Anpassung vollzog sich durch eine Preisbewegung, die schließlich zur Ruhe gekommen ist. Die Veränderung, um die es sich handelt, wird durch Änderung der Transportkosten herbeigeführt, in der Entwicklung der Verkehrsmittel also durch Frachtverminderung. Diese löst eine Bewegung in zweifacher Richtung aus. Die Minderung der Transportkosten steigert die Absatzmöglichkeit des betreffenden Guts durch Verlängerung der Transportweite. Dadurch wird eine Vermehrung der Anzahl der Käufer bewirkt, und diese muß dem fest gegebenen Angebot gegenüber eine Preisbewegung auslösen, indem sie einerseits die bisherigen Käufer nötigt, der neuentstandenen Konkurrenz zu begegnen, andererseits in den Erzeugern des Guts das Bestreben wachruft, die sich auftuende Gelegenheit zur Erhöhung ihres Gewinns durch Preiserhöhung auszunützen. Engländer versucht diese beiden dynamischen Vorgänge in ihrer Wechselwirkung, aber auch in ihrem Maßverhältnis zu erfassen. Ob ihm dies in seiner Darstellung gelungen ist, mögen seine Leser beurteilen.

Es ist von vornherein klar, daß das Bestreben der bisherigen Käufer, die hinzukommenden durch Überbieten im Preis vom Kauf auszuschließen, die neu eröffnete Möglichkeit der Erstreckung des Absatzes über die frühere Grenze hinaus einschränkt, diese daher unter gleich bleibenden Umständen nicht das Ausmaß des umgekehrten Verhältnisses zur Frachtherabsetzung annehmen kann. Damit fällt die Erhöhung des Preises durch die Erzeuger zusammen, die Preiserhöhung kann aber nicht so weit gehen, daß sie eine Verminderung des Absatzes zur Folge hätte. Letzteres wäre der Fall, wenn sie in einem Ausmaß platzgriffe, daß sie bei der früheren örtlichen Absatzgrenze die Frachtermäßigung in ihrer Wirkung auf den Erstehungspreis des Guts für die Käufer aufhebt. Denn dann würden Käufer abgehalten, die zur Erzielung des bestimmten Absatzes deshalb notwendig sind, weil in den dem Erzeugungsort nahegelegenen Verbrauchsorten, wo die Fracht sich relativ in geringem Maß geltend macht, Preise zum Vorschein kommen, bei welchen bis zu einem gewissen Maß minder kaufkräftige Kaufwerber ausgeschlossen werden, und kaufkräftigere nur wenige Stücke erwerben können. Das Endergebnis muß eine örtliche Verschiebung in der Verteilung des Absatzes, auch innerhalb des früheren Absatzgebiets, sein. An jedem Ort, wo die Frachtherabsetzung die Preiserhöhung im Betrag überwiegt, das Gut also billiger zu stehen kommt als früher, können neue Käufer hinzukommen — auch in der Person der alten Kunden —; in den Orten, in welchen die Preiserhöhung stärker als die Frachtherabsetzung wirkt, werden Käufer wegfallen. Das muß sich in dem Maß vollziehen, daß eben der Absatz der gleiche bleibt. Das Maßverhältnis, in welchem die Preiserhöhung und die Änderung der Absatzweiten dann im eingetretenen Gleichgewichtszustand zu einander stehen, wird von den Daten des einzelnen Falls abhängen: 1. Zum Verkauf gelangende Menge des Guts, 2. Preis des Guts, 3. Ausmaß der Frachtherabsetzung, und 4. tatsächliche Kaufkraft der Käufer.

Es fragt sich nun, ob das gegenseitige Maßverhältnis der Verschiebung in der örtlichen Absatzverteilung und der Preiserhöhung allgemein zu bestimmen sei. Eine allgemeine theoretische Formel wäre eine Gleichung mit zwei Unbekannten. Eine solche vermeidet die „Theorie“, indem sie die Absatzgestaltung als festbestimmt in die Gleichung einsetzt. Dazu ist sie auf Grund ihrer Voraussetzungen in der Lage. Es ergeben sich ihr die infolge der Frachtherabsetzung erstreckten Absatzweiten als durch die gegebene Anzahl der Gutstücke bemessen, die zum Absatz gelangen müssen. Die so bestimmten Absatzweiten ergeben zum Frachtsatz die Frachtkosten und diese mehr dem Erzeugungspreis des Guts eine Summe, deren Differenz gegenüber der Preiswilligkeit bei der äußersten Absatzweite durch die Preiserhöhung ausgefüllt werden kann. In den



näheren Relationen wird die Preiswilligkeit nicht voll ausgenutzt, sondern die gezahlten Preise sind um die Frachtdifferenz geringer. Danach ist die Preiserhöhung durch die Beziehung zu den Absatzweiten genau bestimmt.

Der Kalkül ist schlüssig, er ist jedoch dem Einwand ausgesetzt, daß wir es hier nur mit der theoretischen Absatzbildung zu tun haben, die von den mehrfach erörterten Voraussetzungen abhängt, die in der Wirklichkeit nicht erfüllt sind. Es besteht keine Sicherheit dafür, daß auch in den veränderten Absatzweiten jene Wirtschaften in der erforderlichen örtlichen Verteilung vorhanden sind, die als Kaufwerber in Betracht kommen können. Wenn wir nun über die örtliche Verteilung des Absatzes nichts Genaueres wissen, so ist auch das Maß der davon abhängigen Preiserhöhung nicht genau bestimmbar. Andererseits ist die vorausgesetzte Gleichmäßigkeit der Kaufkraftschichten ebenfalls nicht unbedingt gegeben. Wenn die Kaufkraftschichten in den verschiedenen Teilen des Wirtschaftsgebiets ungleich verteilt sind, muß eine andere als die berechnete Verteilung des Absatzes die Folge sein. Wenn z. B. die Wirtschaften am Erzeugungsort und in den näheren Relationen so kaufkräftig und so zahlreich sind, daß sie ungeachtet des erhöhten Preises vom Ankauf des Guts nicht abstehen, kann es sich ereignen, daß die ganze Menge innerhalb der früheren Absatzweite abgesetzt wird. Umgekehrt, wenn in jenen Relationen sehr schwache Kaufkraft herrscht, kann der Absatz weit über die früheren Grenzen hinausgedrängt werden. Das Fazit ist, daß wir zwar über die gegenseitige Bedingtheit der beiden Bewegungen im klaren sind, dagegen das Ausmaß der gegenseitig bedingten Veränderungen, wie es sich in der Wirklichkeit gestaltet, nicht kennen. Wir werden hier aber auch auf eine weitere Voraussetzung aufmerksam, und zwar nicht nur der Wirklichkeit, sondern der Theorie selbst. Es ist stets gemeint, daß die zum Absatz bestimmten Gütermengen auch tatsächlich vom Bedarf aufgenommen werden, das heißt, daß die Wirtschaften die hierzu erforderlichen Preiswilligkeiten aufweisen. In dem ziffernmäßigen Beispiel der Darstellung im Buch ist das schon durch die gewählten Zahlen für Preiswilligkeit und Erzeugungspreis des Guts angenommen. In der Wirklichkeit kann es sich aber begeben — und begibt sich bekanntlich oft genug —, daß die tatsächliche Produktmenge nicht voll abgesetzt werden kann. In diesem Fall wird die Produktion eingeschränkt, und die Theorie gilt dann für die nunmehr in der Einschränkung fest gegebene Menge.

Die genaue Bestimmung der Preiserhöhung durch die Beziehung zu den Absatzweiten wird übrigens von der neuen Theorie in anderer Fassung dargestellt. Es werden die durch die festbegrenzte Menge bestimmten Absatzweiten mit denjenigen verglichen, welche bei einem unbeschränkten Absatz sich ergeben würden. Die Minderzahl an Wegmaßeinheiten der

Beförderung beim beschränkten Absatz ergibt zum herabgesetzten Frachtsatz einen Betrag an Frachtkosten, der bei den geringeren Absatzweiten der festbegrenzten Menge erspart wird. Um diese Ersparnis kann der Preis des Guts von den Erzeugern erhöht werden, um zusammen mit den Frachtkosten auf den Stand der Preiswilligkeit zu gelangen. Somit die Formel: die Preiserhöhung ist gleich der Entfernung, um die sämtliche Absatzweiten geringer werden (sc. als sie bei einem unbeschränkten Absatz wären), vervielfacht mit dem herabgesetzten Frachtsatz. Das sieht besonders mathematisch aus, ist aber demselben Einwand ausgesetzt, der früher erhoben wurde.

Der volkswirtschaftlichen Theorie sind auch bisher die in Rede stehenden Fälle der Preisbildungen nicht entgangen, sie hat aber im Hinblick auf die Wirklichkeit das Verhältnis der gegenseitigen Einwirkung von Absatzverteilung und Preisänderung aufeinander nur mit unbestimmtem Maß ins Auge gefaßt und dabei die Preiserhöhung als das wichtigere Moment des Wirtschaftsvorgangs angesehen<sup>1)</sup>.

In den weiterfolgenden theoretischen Entwicklungen des Buchs werden überall, wo von Gütern gegebener Menge die Rede ist, die Sätze über die gegenseitige Bedingtheit von Absatz und Preis in genauem Maßverhältnis als Argument verwendet. Danach ist zu beurteilen, was von der Gültigkeit der Konklusionen für die Wirtschaft der Wirklichkeit zu halten

---

<sup>1)</sup> Das ist auch der Standpunkt, welchen die „Verkehrslehre“ in dem Fragepunkt einnimmt, woselbst mit kurzen Worten die in Preiserhöhung auslaufenden Vorgänge angedeutet sind. Mit Bezug hierauf darf bemerkt werden, wie unangebracht es ist, wenn ihren kurzen Sätzen im „Jahrbuch“ (S. 272) die Thesen der neuen Theorie wie Offenbarungen entgegengehalten werden, und wie unstatthaft vollends die Beanstandung von Sätzen, die dem Sinn nach mit der neuen Theorie bis auf die für die Wirklichkeit gebotene Einschränkung übereinstimmen.

Es möge gestattet sein, auf diese Stellen hinzuweisen. S. 22: „Kann die Herstellung des Guts . . . nicht ausgedehnt werden, so werden die Bewohner des engeren Verkehrsgebiets (nach Verbilligung der Fracht) nach wie vor die erzeugten Mengen an sich zu ziehen suchen, und die Frachtherabsetzung wird ganz oder teilweise dem oder den Erzeugern im Mittelpunkt zugute kommen, da seitens dieser der Verkaufspreis der Transportkostenminderung entsprechend erhöht werden kann.“ Hierauf bezieht es sich auch, wenn an einer früheren Stelle gesagt ist, daß bei nur in fest begrenztem Ausmaß erzeugbaren und in eben diesem Umfang vom Bedarf aufgenommenen Gütern eine Frachtherabsetzung den Preis nicht beeinflusse. Es ist eben an die Preiserhöhung für alle Käufer gedacht. Ferner S. 23 mit Bezug auf den Fall, daß die Erzeugung eines Guts nicht bis zur Deckung des Bedarfs oder überhaupt nicht ausgedehnt werden kann, wo auch die Verschiebung des Absatzes berührt ist (eventuelle Verdrängung der von den früheren Käufern infolge der Preiserhöhung nicht abgenommenen Güter in die äußern Gebiete.) Der Kritiker macht hierzu eine Bemerkung, als wenn diese als Folge der Preiserhöhung erklärte Verdrängung der Frachtherabsetzung zugeschrieben werde!

ist. Als Gewinn der neuen Theorie ist aber zu verzeichnen die Feststellung, welche erhebliche Einschränkung der allgemeine Satz von der umgekehrten Verhältnismäßigkeit zwischen Frachtherabsetzung und Absatzweiten zufolge der vorliegenden Fälle erfährt.

### **Absatz und Preis im Wettbewerb der Erzeugungsorte.**

Hier sind wir wieder im Bereich des Vorhinein Einleuchtenden. Zwei oder mehrere Erzeugungsorte konkurrieren um den Absatz an der Stelle oder an den Stellen, wo Erzeugungspreis und Frachtkosten zusammen die gleiche Summe ergeben. An diesen Stellen begrenzen sich die Absatzgebiete gegenseitig, und der örtliche Verlauf dieser Grenzlinie wird selbstverständlich durch das konkrete Ausmaß der Frachtpreise und der Erzeugungskosten der einzelnen Erzeugungsstätten bestimmt. Als Ausgangspunkt der Analyse bietet sich der Fall, daß bei gegebenen Frachtsätzen die Erzeugungskosten in den betreffenden Orten verschieden sind. Dies genügt, um die Konsequenzen für die Absatzbildung von den verschiedenen Erzeugungsorten aus und die bei fortschreitender Verbilligung der Transportkosten resultierenden Folgen in der Richtung auf Ausgleich und Erniedrigung der Güterpreise sich zu vergegenwärtigen.

Um die Sachlage im Geist zu erfassen, bedienen wir uns mit Vorteil des geometrischen Bildes, was sich schon durch die Vorstellung des kreisförmigen Absatzgebiets nahelegt. Die Erzeugungsorte stellen die Mittelpunkte von Kreisen dar, deren Flächen bei ihrer Ausdehnung je nach der örtlichen Lage der Mittelpunkte sich überdecken.

Im Fall gleicher Erzeugungskosten und gleicher Frachtsätze begegnen sich die Absatzweiten der Erzeugungsorte offenbar in der Mitte des kürzesten Wegs: in der Mitte einer die Mittelpunkte der Absatzkreise verbindenden geraden Linie, und in den übrigen Teilen der Verkehrsgebiete an den Stellen, an welchen die geraden und gleichen Absatzlinien beider Seiten im Winkel zusammentreffen. Die Anschauung zeigt, daß die Verbindung dieser Stellen durch eine Linie eine auf die Mitte der kürzesten Verbindung gezogene senkrechte Gerade darstellt. Diese Anschauung, die einem oder dem andern neu sein kann, gehört der Geometrie an: die Volkswirtschaft endet mit der Feststellung, daß die gegenseitige Begrenzung der Absatzgebiete konkurrierender Erzeugungsorte an allen den Punkten gegeben ist, wo die Absatzpreise gleich sind, also die Konkurrenz tatsächlich platzgreift.

Ungleiche Erzeugungskosten wirken auf den Absatz zufolge der Zusammensetzung der Kaufpreise aus Erzeugungs- und Frachtkosten in gleichem Maß, als wenn die Frachtkosten entsprechend verschieden wären. Die Überlegenheit eines Orts über den andern in den Erzeugungs-

kosten kommt somit gleich einer Überlegenheit um so viel Wegmaßeinheiten Entfernung, als mit dem Frachtsatz vervielfältigt eben den Preisunterschied ergäben. Darnach ist es auch zu bestimmen, wieweit der günstiger gestellte Produktionsort mit seinem Absatz gegen den anderen vordringen kann. Bis zur Mitte der geraden Verbindung zwischen den Erzeugungsorten reicht der Absatz auch ohne die Hilfe der günstigeren Produktionsbedingungen. Darüber hinaus kommt die Preisüberlegenheit zur Geltung, jedoch nur insoweit, als sie nicht durch den Frachtvorteil aufgewogen wird, welcher der Gegenseite durch Verkürzung der Absatzlinie erwächst. Das eben geschieht in der Hälfte der Wegstrecke, welche der Preisüberlegenheit gleichkommt. An diesem Punkt stellt sich Preisgleichheit ein. Auf den längeren Beförderungswegen kommt die Preisgleichheit an allen Punkten zum Vorschein, an welchen der gleiche Unterschied der im Winkel zusammentreffenden beiden Absatzlinien einen Frachtvorteil für den ungünstiger produzierenden Ort in sich schließt, der den Vorsprung im Preis für den günstiger gestellten Erzeugungsort aufhebt. Eine Verbindung dieser Punkte durch eine Linie zeigt das Schaubild einer Hyperbel. Das mag für den in Mathematik nicht Bewanderten neu sein, ist aber längst ausgesprochen, z. B. schon bei Marshall, Principles, 1. Aufl., 1890, woselbst es an einer Stelle nebenbei erwähnt wird. Der Brennpunkt der Hyperbel ist der ungünstigere Erzeugungsort, und ihr Scheitel liegt an der Stelle der geraden Verbindung, wo Preisgleichheit entsteht.

Die Kombination mit den Wirkungen einer Veränderung der Frachtpreise drängt sich von selbst auf. Daß eine Verminderung der Frachtsätze die Überlegenheit eines Orts in den Produktionsbedingungen bei dem Absatz verstärken muß, ist leicht einzusehen, ebenso wie andererseits die Abschwächung durch Frachterhöhung.

Die Erkenntnis dieser Zusammenhänge ist, wie man sieht, ohne mathematische Ableitung zu gewinnen, sie ergibt sich durch logische Folgerung aus den einleuchtenden Prämissen. Die mathematischen Formeln führen auf anderem Weg zu den gleichen Ergebnissen, doch mangelt diesen die Anschaulichkeit. Beispielsweise lautet die Erläuterung der Schlußgleichung (S. 29): „In der kürzesten Verbindung der Erzeugungsorte ist die größte Absatzweite des Orts geringerer Erzeugungskosten gleich der halben Entfernung beider Erzeugungsorte mehr der Hälfte eines Wegs, der sich aus dem Preisunterschied geteilt durch den Frachtsatz ergibt.“ An sich vermittelt dieser Satz wohl niemandem eine Vorstellung. Aus einem Preisunterschied, geteilt durch den Frachtsatz, ergibt sich zunächst nichts anderes als eine Zahl. Daß diese Zahl hier Wegmaßeinheiten zu bedeuten habe, ist erst durch eine besondere Erwägung zu verstehen: der Erwägung betreffend das Zusammenwirken vom Erzeugungs-

preis und Frachtkosten auf den Absatz, welche oben zum Ausdruck gebracht ist. In der mathematischen Ableitung muß sie stillschweigend eingeschlossen sein.

Auf der gewonnenen Grundlage führt Engländer in seiner Theorie die Analyse weiter, indem er wieder den Absatz von Teilmengen einbezieht, dann die Fälle der vermehrbaren Güter (Kostengüter) einerseits, der Güter gegebener Menge andererseits und für beide Fälle die Folgen einer Veränderung, Erhöhung oder Verminderung, des Frachtsatzes untersucht und die Untersuchung überdies (wie bei allen anderen Fragepunkten) durch die Eventualität der Anwendung von Staffeltarifen kompliziert. Dabei gelangen selbstverständlich die Thesen der früheren theoretischen Feststellungen, also der hypothetischen Theorien, zur Verwendung. Es wird wieder aus der Absatzweite auf die Absatzmenge geschlossen, und es wird an der genauen Maßbestimmung von örtlicher Absatzverteilung und Preiserhöhung bei Gütern gegebener Menge festgehalten. Mit Rücksicht hierauf ist den Ergebnissen im Hinblick auf die Wirklichkeit der gleiche Einwand entgegenzuhalten wie den früheren Lehrsätzen.

Man beachte übrigens das Ergebnis, betreffend die Wirkungen von Änderungen des Frachtsatzes, bei Konkurrenz von Gütern verschiedener gegebener Menge. „Was das Absatzgebiet anbelangt, wird sich dieses in der Regel, wenn auch nicht unbedingt, bei einer Erhöhung des Frachtsatzes zugunsten des Gebiets geringerer Menge, bei einer Herabsetzung des Frachtsatzes zugunsten des Gebiets größerer Menge verschieben. Hinsichtlich der Einwirkungen auf den Preis wird die bei einer Erhöhung des Frachtsatzes allfällig eintretende Erweiterung des Absatzgebiets des Erzeugungsorts geringerer Menge zur Folge haben, daß der Preis an diesem Ort die Tendenz annimmt, zu steigen. Andererseits besteht die Tendenz, daß sich der Preis an diesem Ort infolge Erhöhung der Frachtkosten und der hierdurch verminderten Preiswilligkeit senkt. Das Ergebnis wird ein Steigen oder Fallen des Preises am Erzeugungsort geringerer Menge sein, je nachdem die Wirkung der Erweiterung des Absatzgebiets jene der Herabsetzung der Kaufkraft im bisherigen Absatzgebiet infolge Erhöhung des Frachtsatzes überwiegt oder nicht. Am Ort größerer Menge sinkt der Marktpreis infolge allfälliger Beschränkung des Absatzgebiets und infolge der durch Erhöhung der Frachtkosten verminderten (reinen) Preiswilligkeit. Der Unterschied der Marktpreise der beiden Orte verschiedener Mengen wird größer. Schließlich ergibt sich noch die Möglichkeit, daß der Preis an beiden Erzeugungsorten sinkt, und zwar am Erzeugungsort größerer Menge stärker, wobei das Absatz-

gebiet beider Orte das gleiche bleibt. Bei einer Herabsetzung des Frachtsatzes sind die Wirkungen die entgegengesetzten.“ Wenn schon die Theorie auf Grund der genauen rechnerischen Beziehungen, mit welchen sie argumentiert, nur eine solche Fülle von Unbestimmtheiten und bloßen Möglichkeiten zu verzeichnen weiß, was wird dann erst in der Wirklichkeit sich begeben! Diese Gedankengänge, wie überhaupt die ganze Theorie, sind sicherlich das Produkt und Zeugnis einer großen Gewandtheit im abstrakten Denken: ob sie uns fruchtbare Einsichten vermitteln, darüber dürfte die Fachwelt wahrscheinlich anderer Meinung sein, als der Autor.

Die Spitze des Fragepunkts ist aber wohl in folgendem zu erblicken. Das Vorstehende betraf die wirtschaftlichen Vorgänge bei Wettbewerb zweier Erzeugungsorte. Das Hinzutreten eines dritten, vierten usw. muß die gegenseitigen Einwirkungen außerordentlich verwickelt gestalten; dermaßen, daß sie allgemein überhaupt nicht mehr zu übersehen sind. Was für das Verhältnis zweier Orte festgestellt werden kann, erfährt schon durch die Einwirkungen von seiten eines dritten her Veränderungen, und das bewirkt ein Endergebnis, das nicht mehr in eine Formel zu bringen ist. Mit jedem weiteren Wettbewerber steigert sich die Komplikation. Durch Vervielfältigung der gegenseitigen Einwirkungen werden die Aussagen der Theorie über das Bewirkte ihres Inhalts entkleidet; sie verfällt derart der Selbstauflösung. Bei der von Gegebenheiten der Wirklichkeit abhängigen Zahl und Lage der verschiedenen Erzeugungsorte findet das auf unsern Fragepunkt in eminentem Sinn Anwendung. Die Folge ist, daß für die Wirklichkeit in betreff der Güter, die überall im Verkehrsgebiet, wengleich mit Unterschieden der Produktionsbedingungen, gewonnen werden können, deren Absatz also unter allseitiger Konkurrenz vor sich geht, über ihre Preisbildung unter dem Einfluß der Verkehrsvervollkommnung nur in unbestimmter Weise eine gewisse Verminderung der Preise im Zusammenhang mit einer Ausgleichung an den konkurrenziierten Verbrauchsorten ausgesagt werden kann: mehr nicht! (Man sehe „Verkehrslehre“ S. 24).

### **Preiserscheinungen bei Versorgung eines Verbrauchsplatzes aus einem unbeschränkten Verkehrsgebiet.**

Das Gegenstück der Güterversorgung von einem Mittelpunkt aus bietet Anlaß zu weiteren Untersuchungen. Hier muß von der Annahme ausgegangen werden, daß die Gesamtheit der Verbraucher eine bestimmte Menge von Gütern einer gewissen Art, die in einem unbeschränkten Verkehrsgebiet tatsächlich erzeugt werden, zu einem bestimmten Preis zu kaufen geneigt ist: „Einheitlicher Absatzort mit flächenhaftem Erzeu-

gungsgebiet“. Güter, die zu gleichbleibenden Kosten in einer die Nachfrage stets deckenden Menge erzeugt werden können, kommen hier nicht mehr in Frage, da die Verbrauchsstelle solche von derjenigen Erzeugungsstätte bezieht, von welcher aus die geringsten Frachtkosten erwachsen. Es kann sich also nur um Güter gegebener Menge handeln. Da der Absatz gegeben ist, mithin die Diskrepanz zwischen dem theoretischen und dem tatsächlichen Absatz der Wirklichkeit sich hier nicht geltend macht, der wir bei der Erzeugung für ein unbeschränktes Verkehrsgebiet begegnet sind, so tritt die rechnerische Beziehung zwischen Transportkosten und Güterpreis als für die Wirtschaftshandlungen und ihr Ergebnis allein wirksam zutage, und das verleiht diesen Theoremen eine Bestimmtheit, durch welche sie sich von den im Vorausgegangenen behandelten unterscheiden. Im Schrifttum sind diese auch längst formuliert worden: Die Bezugsweite bestimmt sich durch die Entfernung derjenigen Orte vom Mittelpunkt, deren Erzeugnisse noch herangezogen werden müssen, um den Bedarf vollständig zu decken; der Preis im Mittelpunkt stellt sich auf den Betrag des betreffenden Angebotspreises mehr den Transportkosten; die Produzenten im Innern des Bezugsgebiets sind in der Lage, ihre Preise um so viel höher zu halten, als die Transportkosten zum Mittelpunkt geringer sind; der hieraus entspringende Mehrgewinn ist die Lagerente, die fortschreitend zum Mittelpunkt steigt. In dieser Weise ist auch der Ruhezustand in der „Verkehrslehre“ beschrieben, von dem aus die Folgen von Veränderungen der Transportkosten ins Auge zu fassen sind. Dabei bieten die geläufigeren Sätze der bisher in Geltung stehenden Preislehre über die Wechselwirkung zwischen Preis, Angebot und Nachfrage ausreichende Handhabe, und es ist überaus bezeichnend, daß selbst Engländer bei Erörterung dieses Fragepunkts sich seiner Preistheorie nicht zu bedienen brauchte! Insoweit kann also auch seine Darstellung in der „Theorie“ sachlich nicht Neues enthalten.

Das bezieht sich auch auf die Folgen einer Ermäßigung der Frachtkosten: Erweiterung des Bezugsgebiets, Sinken des Preises am Verbrauchsort, entsprechende Verminderung der Lagerenten. Die letztbezeichnete Folge tritt jedoch nur dann ein, wenn die Ermäßigung des Preises nicht eine Vermehrung der Nachfrage anregt. Bei Steigerung der Nachfrage infolge der Preisermäßigung, mithin einem Mehrverbrauch, der nur aus einem erweiterten Bezugsgebiet zu decken ist, muß zufolge des Verhältnisses zwischen Frachtkosten und Preis in den verschiedenen Entfernungen die Rente in den dem Verbrauchsort näher gelegenen Erzeugungsorten sinken, in der Nähe der Bezugsgrenze steigen<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Das war gemeint, wenn es in der „Verkehrslehre“ (S. 27) heißt: „Die Herabsetzung des Preises im Mittelpunkt kann, je nach dem Maß der Vermin-

Im Verfolg der Ausführungen finden wir aber in der Tat einen gewissen Fortschritt vollzogen. Er bezieht sich auf Preiserscheinungen, betreffend diejenigen Güter, welche nach dem Gesetz des abnehmenden Bodenertrags durch Aufwendung von mehr Produktionskosten zwar in größerer Menge für die Betriebseinheit, aber mit abnehmendem Ertragszuwachs gewonnen werden können; Erzeugnisse der Urproduktion, die bekanntlich in der Versorgung von Verbrauchsplätzen eine hervorragende Rolle spielen. Die Bezeichnung der Wirtschaftshandlungen dieser Art als intensive Wirtschaft ist jedermann geläufig. Die Folgen, welche die mit der Entfernung zwischen Erzeugungstelle und Verbrauchsplatz steigenden Frachtkosten auf Preis und Absatz nach letzterem haben müssen, werden nun speziell untersucht. Je näher die erzeugende Wirtschaft dem Verbrauchsplatz gelegen ist, desto weiter kann die Erzeugung einer größeren Menge des Produkts durch fortgesetzten Mehraufwand an Kosten ausgedehnt werden, bis eine weitere Steigerung der Kosten sich gegenüber dem erzielbaren Preis verbietet. Je entlegener die Erzeugungstelle, desto eher tritt diese Begrenzung der Mehrerzeugung infolge des durch die Frachtkosten geminderten Preises ein. Der Mehrgewinn, den die Wirtschaft durch den Absatz der betreffenden Teilmengen erzielt, bildet eine Rente, die zur Lagerrente hinzutritt. Sie ist durch die Intensität der Wirtschaft beziehungsweise deren Steigerung verursacht, welche eben durch die Annäherung an den Verbrauchsplatz ermöglicht ist, und wird daher angemessen *Intensitätsrente* genannt. Da sie ebenfalls von der Lage der Grundstücke abhängt, so hat man sie bisher nicht scharf von der Lagerrente unterschieden; in der Scheidung liegt der Gewinn an theoretischer Einsicht.

Die Intensitätsrente ist also von der Lagerrente zu unterscheiden, steigt gleich dieser in der Richtung zum Mittelpunkt, steht jedoch zu ihr auch in einer gewissen Beziehung. Die durch die intensive Wirtschaft gesteigerte Angebotsmenge muß eine Rückwirkung auf den Preis und auf die Bezugsweite äußern, wodurch die Intensitätsrente wieder eine gewisse Einschränkung erfährt. Das Endergebnis ist ein Ruhezustand, in dem die Intensitätsrente an bestimmter Stelle nicht mehr über die Lagerrente hin-

derung der Transportkosten, für die einen der innern Produzenten eine Verminderung des Gewinnes, für die andern dessen Gleichbleiben ergeben, für andere endlich, die bisher die höchsten Frachtkosten zu tragen hatten, selbst von Gewinn begleitet sein.“ Dabei ist jedoch ein Unachtsamkeitsfehler untergelaufen. Denn es war auf erhöhte Nachfrage nicht Bezug genommen, sondern im vorhergehenden Satz von gleichbleibendem Bedarf die Rede. Engländer moniert das (Jahrb. S. 274), er übersieht aber, daß unter der Voraussetzung einer bestimmten Preiswilligkeit (die eben gemacht ist) unter Bedarf die Zahl der Verbraucher zu verstehen ist. Diese bestimmte Preiswilligkeit schließt eine Steigerung der Nachfrage zu geringerem Preise nicht aus, wie ja Engländer selbst ausführt!



ausgeht, daher die Steigerung der Betriebsintensität („Mengenintensität“) wirtschaftlich nicht mehr gerechtfertigt ist.

Die Folgen einer Verminderung der Frachtkosten sind leicht festzustellen. Es muß selbstverständlich eine Senkung des Preises am Verbrauchsort und eine Erweiterung des Bezugsgebiets eintreten, und es ist, was speziell die Intensitätsrente betrifft, sofort einzusehen, daß eine teilweise Ausgleichung des Grades der Intensität im Sinn einer Zunahme bei den entfernteren und einer Abnahme bei den näheren Erzeugungsorten sich einstellen muß, soweit bei jenen der Abfall an Frachtkosten beim einzelnen Stück mehr beträgt als der Abfall am Preis, bei letzteren weniger.

Insoweit wäre die theoretische Entwicklung klar. Allein es drängt sich ein Punkt auf, der Klärung erheischt. Er betrifft die Abgrenzung zwischen Lagerrente und Intensitätsrente. Hierüber erhalten wir folgende Auskunft (S. 50): „Die ersterzeugte Menge, die in allen Entfernungen vom Erzeugungsorte<sup>1)</sup> die gleiche ist, gibt in den Orten näher dem Verbrauchsort eine Lagerrente, jede weitere an einem Ort erzeugte Menge ... noch eine besondere, die Intensitätsrente.“ „Die erste Mengeneinheit ist dabei immer die, bei deren Überschreitung das Gesetz vom abnehmenden Bodenertrag in Wirksamkeit tritt.“

Wenn die Lagerrente ein Ausfluß dieser ersterzeugten Mengeneinheit ist, und die Intensitätsrente etwas von ihr Verschiedenes, so ist unter „Mengenintensität“ die Erzeugung von Gütern über diese erste Mengeneinheit hinaus zu verstehen. Dann darf aber nicht — was anschließend geschieht — von gleicher „Mengenintensität“, welche eine Lagerrente ergebe, gesprochen werden und nicht von „steigender“ Mengenintensität, welche die Intensitätsrente ergebe. Es wird S. 51 in einer ziffermäßigen Erläuterung die „gleiche Mengenintensität“ als 1 Stück in jedem Betrieb, also die Mengeneinheit, bezeichnet. Das letztere ist richtig, weil die darauf beruhende Lagerrente demonstriert werden soll. Aber jene „gleiche Mengenintensität“ ist dann überhaupt keine Mengenintensität, sondern bedeutet nur gleiche Menge. Das betrifft allerdings nur die formale Seite der Darstellung, die aber den Sinn der Lehre beeinträchtigt.

Hiermit verknüpft sich ein anderes Bedenken. Wenn die beiden vorzitierten Sätze gelten sollen, so muß die ersterzeugte, keine relative Abnahme des Bodenertrags zeigende Menge überall als gleich angenommen werden. Damit haben wir wieder den Fall, daß von den Verschiedenheiten der Wirklichkeit zu dem theoretischen Zweck abgesehen wird, und somit den Einwand, der hieraus gegen die Bewährung der Theorie im Wirt-

---

<sup>1)</sup> „Erzeugungsorte“ ist offenbar ein Schreibfehler, es muß heißen „Verbrauchsorte“.

schaftsleben zu erheben ist. Außerdem geraten wir durch die Beziehung auf das Gesetz vom abnehmenden Bodenertrag als Maßbestimmung auf ein schwieriges Gebiet und in Weiterungen, die hier, wo es sich nur um Verkehrstheorie, nicht aber um allgemeine Wirtschaftstheorie handelt, nicht verfolgt werden können.

Mit Rücksicht auf das Gesagte muß es dem Urteil der Fachwelt anheimgegeben bleiben, ob sie geneigt sei, der Theorie vorliegender Fassung als Ausgestaltung der Thünen'schen Lehre zuzustimmen.

Der Mengenintensität wird auf der gleichen theoretischen Grundlage ein Analogon an die Seite gestellt. Engländer bezieht auch den Fall ein, daß eine Steigerung des Ertrags durch Mehraufwand von Erzeugungskosten bei gleichbleibender Menge der Erzeugnisse durch Erhöhung ihrer Qualität bewirkt werde: „Qualitätsintensität“. Damit der Begriff der intensiven Wirtschaft Anwendung finde, muß vorausgesetzt werden, daß auch hier die relative Abnahme des Ertrags bei fortgesetzter Steigerung des Güteraufwands zur Herstellung des Guts platzgreife. Das ist nur bei Erzeugnissen der Landwirtschaft zu erweisen.

Diese Art von Betriebsintensität unterscheidet sich jedoch von der Mengenintensität in einem wichtigen Punkt: das Anwachsen der Frachtkosten mit der Entfernung in der Richtung zum Absatzort kann hier keinen Einfluß üben. Es treten daher innerhalb des ganzen Gebiets, aus dem Güter der betreffenden Art zum Verbrauchsort geliefert werden, Unterschiede im Grade der Intensität nicht auf, ist also die Verkehrslage für die Wahl eines bestimmten Grades von Intensität, der von den andern einschlägigen Umständen abhängt, ohne Bedeutung.

Diese Erkenntnis, derzufolge die Qualitätsintensität für die Verkehrslehre ohne Interesse ist, bedeutet immerhin einen Gewinn an Einsicht. Doch ist der Gewinn nur ein theoretischer. Denn bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen wird die höhere Qualität in der Regel mit Vermehrung des Gewichts des einzelnen oder des gesamten Produkts verbunden sein, so daß dann der Fall der Mengenintensität vorliegt.

Engländer spinnt den Faden weiter. Er will einen dritten Analogiefall finden, wir vermögen aber ihm darin nicht zu folgen, weil er hier, um ein Bild aus dem Verkehrswesen zu gebrauchen, in ein falsches Gleis einbiegt.

Er glaubt noch eine andere Art von Intensität zu entdecken, die als „Gewichtsverlustintensität“ zu bezeichnen sei. Sie wird erläutert als der Fall, „daß Mehrkosten aufgewendet werden, um bei gleicher Stückzahl von der Betriebseinheit und gleichem zu erzielenden Preis je Stück das Gewicht des einzelnen Stücks zu vermindern“ — wie nicht gesagt zu werden braucht, zwecks Ersparnis von Frachtkosten. Um das Gewicht zu ver-

mindern, muß an der Beschaffenheit des Guts irgend etwas geändert werden. Als Beispiel des beschriebenen Vorgehens wird das Dörren von Erzeugnissen behufs „Gewichtsverminderung ohne Änderung der Beschaffenheit“ angeführt. Das ergibt sofort einen innern Widerspruch des Theorems. Die Gewichtsverminderung beim Dörren wird durch Entziehung von Wasser aus den Früchten oder Pflanzen bewirkt. Diese Änderung der Beschaffenheit wird überdies falsch gedeutet. Sie erfolgt nicht wesentlich zum Zweck der Gewichtsverminderung, sondern zu einem ganz andern Zweck: wie bekannt, zu dem Zweck, das verderbliche und daher wertlose oder äußerst geringwertige Gut in ein haltbares, daher höherwertiges und absatzfähiges umzuwandeln. Daß das getrocknete Gut infolge einer gewissen Gewichtsverminderung auch geringere Fracht zu zahlen hat, als das Rohprodukt zu zahlen gehabt hätte, wenn es hätte zum Transport gelangen können, ist ein sekundärer Umstand, der zudem nicht immer zutrifft. Beweis dessen, daß es auch Methoden gibt, Früchte haltbar und versendbar zu machen, ohne ihnen Wasser zu entziehen, so daß die Frachtkosten nicht geringer, eher höher werden. Daß gedörrte Pflaumen ein neues, ein von rohen Pflaumen verschiedenes Gut sind, wird nicht bestritten werden können, denn sie verhalten sich für den Gebrauchszweck und die Preisgestaltung ganz anders als letztere. „Eine Güterart, die gegenüber einer anderen von der Nachfrageseite her eine besondere Preisgestaltung hat, gilt wirtschaftlich als eine besondere, von der andern Güterart verschiedene Güterart, möge im übrigen das naturwissenschaftliche Artverhältnis der beiden Güterarten wie immer sein.“ („Theorie“ S. 78.)

Mit dem angeführten Beispiel ist also der Wirtschaftsvorgang keineswegs als Gewichtsverlustintensität erwiesen.

Es drängt sich aber auch die Frage auf, warum nicht überhaupt anstatt des Gewichts die Verringerung des Volumens ins Auge gefaßt wird, die doch tatsächlich in der Ökonomie des Transports eine gewisse Rolle spielt und die wirklich ohne Änderung der Stückzahl und des Preises ins Werk gesetzt werden kann?!

Aber vielleicht bietet ein anderes Beispiel Hilfe? In der Tat soll uns ein solches in der Abhandlung (Jahrbuch S. 293) Aufschluß geben: „Die Branntweinerzeugung im äußersten Thünen'schen Kreise“. Allein bei näherem Zusehen erkennt man, daß das Beispiel die Sache schlimmer macht. Damit von gleicher Stückzahl die Rede sein könne, sind wir genötigt, ein Quantum Branntwein und die Menge der Materialien, aus welchen es bereitet wurde, als „ein Stück“ gleichen Guts anzusehen! Es wird uns da ein logischer Zwang angetan. Daß zudem das „ohne Änderung der Beschaffenheit“ hier noch viel weniger platzgreift als in dem vorher er-

örterten Beispiel, ist offensichtlich. Es liegt eine sehr durchgreifende Änderung der Beschaffenheit vor, und diese wird nicht im entferntesten im Hinblick auf Gewichtsverminderung ins Werk gesetzt (auch nicht im Hinblick auf größere Haltbarkeit des Produkts im Vergleich zum Rohmaterial). Vielmehr besteht die Wirtschaftshandlung auch hier in der Umwandlung eines Guts in ein höherwertiges, bei welcher die Gewichtsfrage wieder völlig nebensächlich ist; Umwandlung in ein Gut, dem bekanntlich wegen anderer Eigenschaften als Haltbarkeit ein hoher „Gebrauchswert“ beigemessen wird. Der hervorspringende Punkt ist aber ein anderer. Nicht die Branntweinerzeugung an sich wird als Wirtschaftsintensität erklärt, sondern die im äußersten Thünen'schen Kreise erfolgende. Das deutet darauf hin, daß die Wahl des Standorts des Produktionsvorgangs das Wesentliche der in Rede stehenden Wirtschaftshandlung bildet. So ist es in der Tat. Es liegt nichts anderes vor als ein Fall richtiger Wahl des besten Standorts des Produktionsvorgangs: er wird dort vorgenommen, wo das billigste Rohmaterial sich findet, die Verteuerung desselben durch Transport entfällt, und von wo nur die Kosten des Transports des Erzeugnisses nach dem Verbrauchsplatz auflaufen, die zufolge des geringen Stoffquantums, das aus dem Rohmaterial gezogen wurde, unter Umständen geringer sind. Die Kostenaufwendung erfolgt zum Zweck der Umwandlung, in ihrem Maß bedingt durch die Technik des Vorgangs; sie ist die gleiche, wo immer die Produktion stattfindet. Also nicht die Aufwendung dieser Kosten, sondern die Aufwendung an dem bestimmten Standort ergibt den wirtschaftlichen Vorteil. Der Wirtschaftsvorgang fällt daher nicht unter den Begriff der Intensität, wenn man darunter die Kostenaufwendungen versteht, die zu den mit der Entfernung steigenden Frachtkosten in einer gewissen Beziehung stehen. Die Beziehung auf das Steigen der Frachtkosten liegt vor, aber sie motiviert nicht die Aufwendung von Kosten, sondern die Wahl des Standorts, und sie ist nicht der einzige Bestimmungsgrund. Auf Grund dieser Erwägungen gelangen wir zu dem vorausgeschickten Urteil. Das logische Gefüge des Gedankengangs, der auch die besprochenen Wirtschaftsvorgänge unter den Begriff der Intensität zwingt, ist ersichtlich ein recht zweifelhaftes. Und dieser Gedankengang hat uns keineswegs neue Einsichten in das Wesen der betreffenden Wirtschaftsvorgänge verschafft, im Gegenteil die Einsicht eher erschwert.

Was man sonach von abstrakten, durch beispielsweise angesetzte Ziffern erläuterten Folgerungen aus dieser „Gewichtsverlustintensität“ zu halten hat, ist wirklich überflüssig zu sagen.

Schließlich ist zur Erschöpfung des Gegenstands noch ein Punkt zu berühren. Wenn im früheren bei dem Fall des einheitlichen Erzeugungsorts mit flächenhaftem Absatzgebiet das Eintreten von Konkurrenz

zwischen mehreren Erzeugungsorten in Betracht gezogen wurde, so drängt sich die gleiche Eventualität hier mit Bezug auf den Verbrauchsort auf, und wir finden daher auch alsbald eine Darstellung, beruhend auf der Annahme von zwei Verbrauchsorten, zwischen denen ein bestimmter Abstand besteht und die aus einem zwischen ihnen liegenden Erzeugungsgebiet versorgt werden können. Diese hätten eine verschieden große Bevölkerung bei gleicher sozialer Schichtung, und es frage sich also, wie sich in diesem Fall Absatz, Preis, Rente und Intensität bei gegebenem Frachtsatz gestalten und welchen Einfluß eine Änderung des Frachtsatzes ausübe.

Es wird niemand überraschen, zu vernehmen, daß das Urteil über die theoretische Lösung dieser Frage vollständig im Sinn desjenigen lautet, zu dem wir bei der Konkurrenz zwischen Erzeugungsorten gelangt sind.

Vor allem ist nicht zu vergessen, daß im zentralen Verbrauchsort eine bestimmte Preiswilligkeit der Verbraucher vorausgesetzt ist. Für beide Wettbewerbsplätze, die sich bei gleicher sozialer Schichtung lediglich durch eine verschiedene Einwohnerzahl unterscheiden, muß also vollkommene Gleichheit der Bedürfnis- und der Einkommensverhältnisse der Bevölkerung angenommen werden, so daß auch hier die bestimmte Preiswilligkeit gegeben sei. Es ist sicherlich nicht undenkbar, daß die Annahme in der Wirklichkeit Erfüllung finden könne, und dann hätte die theoretische Lösung unserer Frage mindestens für solche Fälle Bedeutung. Allein solche Fälle könnten doch offenbar nur äußerst seltene Ausnahmen sein. Wo bliebe dann die Theorie für die reiche Fülle der Erscheinungen der Wirklichkeit? Aber auch für die Ausnahmefälle kann sie nicht zur Geltung kommen. Wenn das sollte geschehen können, so müßten die zwei Verbrauchsorte vollständig losgelöst aus der Umwelt ausschließlich in Beziehungen zueinander stehen, denn wir haben gesehen, daß die Ausdehnung des Wettbewerbs auf mehr als zwei Orte die theoretische Lösung abschneidet. Daß beide Voraussetzungen: Übereinstimmung der Preiswilligkeit und Isolierung von jeder Einwirkung von dritter Stelle, je vereint erfüllt seien, darf wohl als ausgeschlossen angesehen werden. Angesichts dieses Umstands bietet die angedeutete theoretische Untersuchung für uns kein Interesse.

#### **Absatz verschiedener im Preiszusammenhang stehender Güterarten.**

Der Wirtschaftstheorie ist es, gleichwie der Praxis des Wirtschaftslebens, wohlbekannt, daß die Preise der verschiedenen Güter in einem Zusammenhang miteinander stehen. Der Zusammenhang kann entweder von der Angebotseite, der Produktion, oder von der Nachfrageseite her

vermittelt sein. Die neue Theorie bringt auch diesen Sachverhalt in Beziehung zu den Frachtkosten und wendet sich zunächst der Nachfrageseite zu. Man hat die Zusammenhänge nach dieser Seite bisher in ihrer kollektiven Gestaltung erfaßt, Engländer geht ihnen bei dem einzelnen Käufer nach, und wir begegnen daher hier einer Erweiterung des Arbeitsfelds der Theorie, die ein gewisses Interesse beansprucht. Die Grundlage der Untersuchung in diesem Sinn ist die Feststellung, wie die einzelne Wirtschaft bei gegebenem Güterbestand sich je nach ihren Bedürfnissen zur Erwerbung verschiedener Güterarten verhält. Wie die Preistheorie Engländer diesen Punkt behandelt, wäre einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Da eine solche an dieser Stelle jedoch unsererseits von vornherein ausgeschlossen wurde, so kann hierauf nicht eingegangen werden. Falls aber die Fachwelt zu der Lehre mit einer gewissen Übereinstimmung Stellung nehmen sollte, würde Anlaß sein, darauf zurückzukommen. Nur mit ein paar Worten ist das Wesentliche der Untersuchung anzudeuten. Es wird untersucht, was eine Wirtschaft bei bestimmter Preiswilligkeit für bestimmte jeweils vom Begehr erfaßte Güter am Erzeugungsort und an Orten verschiedener Entfernung aufzuwenden in der Lage ist. Daß infolge der mit der Entfernung wachsenden Frachtkosten jeweils die Anschaffung des an letzter Stelle des Begehrs stehenden Guts an gewisser Stelle wegfällt, ist eine von selbst einleuchtende Folgerung. Aber es könne außerdem in der Zusammensetzung des übrigen, zur Anschaffung gelangenden Güterkomplexes eine Änderung eintreten, und eben dies bildet den Kern des Beweisgangs, auf dessen Einzelheiten wir uns, wie gesagt, nicht einlassen. Insbesondere wird, wenn die eine oder andere der in Betracht gezogenen Güterarten ein höheres Gewicht hat als die übrigen, der Einfluß der höheren Frachtkosten sich geltend machen. Wenn wir aber dann lesen, es könne unter dieser Voraussetzung vorkommen, daß eine bestimmte Güterart überhaupt nur in einer bestimmten Entfernung vom Erzeugungsort abgesetzt werde (nicht auch am Erzeugungsort selbst oder in der Zwischenstrecke!), wie das auch bei einem Gut höherer Erzeugungskosten der Fall sein könne, so sind diese Sätze wohl geeignet, gegenüber den Prämissen der theoretischen Deduktion den Zweifel an ihrer Standfestigkeit anzuregen. Dabei darf man nicht etwa an den allgemeinen Absatz denken, es ist nur der Absatz an die Käufer der bestimmten Preiswilligkeit gemeint, aber auch mit Bezug auf den so verstandenen — und zwar richtigerweise nur so zu verstehenden — Absatz bleibt der Zweifel bestehen. In der Wirklichkeit kommt es jedoch eben auf den allgemeinen Absatz, den Absatz in seiner kollektiven Gestaltung, an, bei dem, wie wir an früherer Stelle gesehen haben, die tatsächliche Stärke der verschiedenen Kaufkraftschichten den Ausschlag gibt. Auf letzteres ist keine

Rücksicht genommen, und wir haben es mithin auch hier wieder mit von aller Wirklichkeit abgehobenen Denkprozessen zu tun, die man als solche — aber auch nur als solche — werten mag. Das mag es rechtfertigen, daß wir über den in Rede stehenden Teil der Theorie hinweggehen.

Die Preiszusammenhänge von Seite der Produktion führen uns auf das Gebiet der „produktionsverwandten Güter“, und die Beziehung zu den Transportkosten eröffnet die Frage, welche Einflüsse von diesen auf die Wahl zwischen verschiedenen Güterarten ausgehen, die von einer bestimmten Bodenfläche zur Versorgung des einheitlichen Verbrauchsorts zu gewinnen sind. Dabei handelt es sich darum, wo die Erzeugung wirtschaftlicherweise stattfindet, und wie Absatz und Preis der in dem einen und dem andern Fall gewonnenen Bodenfrüchte sich gestalten.

Wenn die Erzeugungskosten der von einer Flächeneinheit gewinnbaren Menge der verschiedenen Güterarten die gleichen sind, das Gewicht dieser Mengen und die Frachtkosten ebenfalls gleich sind, ist es selbstverständlich, daß der Preis der Produkte der gleiche ist, die Erzeugung des einen oder des andern nach Belieben des Wirtschafters bis zur Bezugsgrenze platzgreifen kann. Das Problem beginnt erst, wenn das Gewicht der von einer Flächeneinheit gewinnbaren Gütermengen ein verschiedenes ist, und zwar entweder bei gleichen oder bei verschiedenen Erzeugungskosten der Mengen. Die Überlegung lehrt, daß im letzteren Fall mit Rücksicht auf die Frachtkosten die Güterart höheren Gewichtsertrags näher zum Verbrauchsort, die Güterart geringeren Gewichtsertrags entfernter, nämlich von dem Punkt an erzeugt wird, wo die Erzeugung der erstgedachten ihr Ende findet, weil der Überschuß des Preises der Gütermenge am Verbrauchsort über die angewachsenen Frachtkosten nicht mehr höher ist als der Überschuß bei dem Gut geringeren Gewichtsertrags bei den entsprechend geringeren Frachtkosten. Das Gut geringeren Gewichtsertrags seinerseits gibt fortan die in zunehmender Entlegenheit vom Verbrauchsort abnehmende Rente. Erzeugt wird so viel von jeder Güterart, als der in der Nachfrage sich äußernde Bedarf erfordert. Wenn die beiden Güterarten mit verschiedenen Erzeugungskosten gewonnen werden, so kann am Verbrauchsort der Preis der Gewichtseinheit bei der Güterart geringeren Gewichtsertrags höher sein, wogegen bei gleichen Erzeugungskosten der betreffenden Menge der Preis der Gewichtseinheit bei der Güterart höheren Gewichtsertrags geringer sein muß. Die Wahl der zu erzeugenden Güterart ist derart theoretisch genau zu bestimmen, wobei Preis, Mengen und Bezugsweite sich gegenseitig bedingen.

Diese Bestimmtheit beruht jedoch auf Voraussetzungen, die mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmen. Erstens ist der gleiche Frachtsatz für die Gewichtseinheit jeder Güterart angesetzt. Die Beförderungskosten sind aber bekanntlich zufolge der Volumenverschiedenheiten und anderer Umstände bei verschiedenen Gütern verschieden — ganz abgesehen davon, daß die tatsächlich erhobenen Frachtpreise überdies, aus einem Grunde, der uns noch später beschäftigen wird, Abweichungen von den Kosten aufweisen. Zweitens sieht die Theorie den Preis der Gewichtseinheit der erzeugten Güter als lediglich durch die Erzeugungskosten der betreffenden Menge bestimmt an (Kosten im weitesten Sinn, d. i. einschließlich Kapitalzins). Das ist eine Preisbestimmung von der Angebotseite. Somit ist von der von der Nachfrageseite her beeinflussten Preisgestaltung abgesehen. Das ist aber unzulässig, weil diese Preisbeeinflussung allgemein, wenngleich in verschiedenem Grad, also auch bei den in Rede stehenden Gütern platzgreift. Dadurch wird das Conclusum der Theorie in Frage gestellt. Es könnte, selbst wenn wir von der Verschiedenheit der Frachtkosten absehen wollten, nur in einem Fall als zutreffend angesehen werden, wenn der aus den Gegebenheiten der Wirklichkeit resultierende Preis am Verbrauchsort zufällig mit dem auf der bezeichneten theoretischen Grundlage angesetzten Preis übereinstimmte.

Bei der durchaus abstrakten Entwicklung der Theorie ist eine ebenso abstrakte Begründung der Einwände zulässig und genügend.

Engländer stellt weiter mit Bezug auf die Folgewirkungen der Frachtkosten Güter geringerer Haltbarkeit oder Handlichkeit solchen mit höherem Gewichtsertrag gleich. Wir übergehen das mit den daraus gezogenen Schlüssen als nebensächlich, obschon mancherlei darüber und dagegen zu sagen wäre. Vielmehr kommt es uns auf das Schlussergebnis an, welchem die gesamten, jetzt besprochenen Ausführungen der Theorie dienstbar gemacht werden.

Engländer vollzieht eine Umbildung der Thünen'schen Lehre in dem Sinn, daß die Bodenbewirtschaftung, soweit nur der Einfluß des Transports in Betracht kommt, nach dem Gesichtspunkt des Gewichtsertrags geführt werde: nach dem Gesichtspunkt der höchsten Rente bei höherem Gewichtsertrag in der Nähe des Verbrauchs und geringerem Gewichtsertrag in der Richtung nach der Grenze des Bezugsgebiets hin. Mit andern Worten: nicht Wirtschaft nach der Intensität, sondern nach dem Gewichtsertrag sei der eigentliche Kern der Lehre. Es sei nicht allein die Mengenintensität, die mit der Nähe des Verbrauchsorts wächst, sondern der Gewichtsertrag überhaupt, wobei es aber vorkommen könne, daß die Güterart geringeren Gewichtsertrags mit höherer Betriebsintensität gewonnen werde und umgekehrt. In Gemäßheit



des Standpunkts, daß der Gewichtsertrag der allgemeine Grundsatz sei, wird auch die Mengenintensität als ein Sonderfall diesem Prinzip eingliedert, obwohl doch bei ihr es sich nicht um eine Wahl zwischen verschiedenen Kulturarten handelt, die Absichten der Wirtschaftler also ganz verschiedene sind: das eine Mal gerichtet auf das Wirtschaftssystem bei einem bestimmten Produkt, das andere Mal auf das Produkt bei dem bestimmten Wirtschaftssystem.

Diese vermeintliche Umgestaltung der Thünen'schen Lehre erscheint durchaus unhaltbar, da die Theorie des Gewichtsertrags, wie wir sahen, höchst anfechtbar, bestenfalls nur bedingt, etwa in einem oder dem andern konkreten Fall, zutreffend ist. Wir vermögen die Wirtschaft auf Gewichtsertrag nicht als das allgemeine leitende Prinzip anzuerkennen.

Auch in einer andern Hinsicht liegt Allgemeinheit nicht vor. Wollten wir diese voraussetzen, so käme ja doch ein Vergleich zwischen allen denjenigen Güterarten in Betracht, welche unter den gegebenen natürlichen, technischen und wirtschaftlichen Produktionsbedingungen im Verkehrsgebiet für den Verbrauchsplatz zu erzeugen wären: der Vergleich zwischen allen konkret möglichen Kulturarten. Das ist offensichtlich der einzelnen Wirtschaft nicht zuzumuten, und es ist auch gar nicht gemeint. Vielmehr ist nur jeder Vergleich zwischen einem und einem zweiten Produkt ins Auge gefaßt. Bei Ausdehnung des Vergleichs auf eine doch immer erhebliche Zahl weiterer Produktionen würde sich dasselbe Versagen der Theorie zeigen, wie bei der Konkurrenz verschiedener Erzeugungsorte. Es handelt sich also je um zwei bestimmte Güterarten, deren Erzeugung im einzelnen Fall nach der Anzeige der allgemeinen Preiszusammenhänge in Frage kommt (wobei freilich der Interdependenzfall vorliegt, daß auf das Preisverhältnis die Frachtkosten schon ihren Einfluß geübt haben). In diesem Sinn spricht daher Engländer, die Abstraktion aufs äußerste treibend, nur vom innern gegenüber dem äußern Ring: von konzentrischer Gruppierung einer Reihe von Zonen, deren jede eine Güterart hervorbringe, die durch den Gesichtspunkt des Gewichtsertrags bestimmt sei, ist nicht die Rede. Die Theorie erhält dadurch ein anderes Gesicht, die Vorstellung einer mehr oder minder großen Anzahl aufeinander folgender Kreisringe, die in der Thünen'schen Theorie alter Auffassung so gute Dienste leistet, greift hier nicht Platz.

Bei dieser Umschaltung der Intensität auf Gewichtsertrag erleidet aber die Theorie einen empfindlichen Stoß ihres logischen Gefüges. Seite 120 heißt es: Im innern Kreis werden erzeugt „1. mehr Güter derselben Art von derselben Flächeneinheit“ mit größerer Intensität der Bewirtschaftung (größerer Mengenintensität), 2. „Güterarten höheren Gewichtsertrags. Auch solche Güterarten werden in der Regel unter Auf-

wendung höherer Kosten auf die Flächeneinheit erzeugt.“ Seite 119 finden wir die Güter höheren Gewichtsertrags als im inneren Kreis erzeugt verzeichnet, die Güterarten geringeren Gewichtsertrags im äußeren Kreis. Der innere Kreis ist also von der Güterart höheren Gewichtsertrags ausgefüllt, der äußere von der geringeren Gewichtsertrags. Es dürfte daher streng genommen nicht heißen, im inneren Kreis werden „Güterarten“ höheren Gewichtsertrags erzeugt, sondern es müßte heißen „die Güterart“. Somit kann es sowohl im innern als im äußern Kreis außer der in ihm erzeugten Güterart eine andere nicht geben, es handelt sich in jedem einzelnen Kreis um „Güter derselben Art“. Punkt 2 der zitierten Stelle kann nicht als ein Gegensatz zu Punkt 1 verstanden sein, sondern fällt mit ihm zusammen. Die „Güter derselben Art“ sind eben die Güter des betreffenden Gewichtsertrags.

Nun soll laut Aussage auf S. 119 die Güterart im innern Kreis mit größerer Mengenintensität erzeugt werden als die im äußern Kreis erzeugten Güter. Warum? Auf diese Frage erhalten wir keine Antwort. Es wird aber überdies der Behauptung auf der nächstfolgenden Seite selbst widersprochen mit der Bemerkung: „Doch kann es auch vorkommen, daß die Güterart geringeren Gewichtsertrags eine solche höherer Betriebsintensität ist.“ Sollte da nicht eine Unklarheit des Gedankens vorliegen, indem an die Kosten der Erzeugung, nämlich die technisch bedingten Erzeugungskosten gedacht ist? Denn es heißt „Aufwendung höherer Kosten auf die Flächeneinheit“, während doch „Intensität“ die Aufwendung höherer Kosten auf das einzelne Gutstück bezeichnet. Und daß die Güter höheren Gewichtsertrags „in der Regel“ auch höhere Erzeugungskosten erfordern, mag wohl zu behaupten sein. Es wird sogar zum Beweis die Aufeinanderfolge von Weide — Wiese — Acker als eines der charakteristischen Beispiele hierfür angeführt. Diese Wirtschaftsweisen sind zweifellos Abstufungen der Intensität im geltenden Sinn, und es hat auch ihre örtliche Aufeinanderfolge in der Thünen'schen Zonenreihe logisch guten Platz. Was dieselben aber mit den Gütern höheren Gewichtsertrags im innern Kreis zu tun haben sollen, ist unerfindlich. Kann man einer derart zerfahrenen Lehre Beifall zollen? Wir finden uns daran um so mehr gehindert, als sie zuletzt durch Heranziehung der famosen Gewichtsverlustintensität in eine auf dem Wort Intensität aufgebaute Schematisierung ausläuft, die der Theorie ein scholastisches Gepräge aufdrückt. Theorien solcher Beschaffenheit verleihen nicht das Anrecht auf die Rolle eines Reformators.

---

## **Zweiter Teil.**

### **Werttarifierung.**

Die folgenden Erörterungen werden einen von dem ersten Teil verschiedenen Zuschnitt zeigen. Während wir uns bisher mit Vorbehalten und Einschränkungen begnügten, darunter freilich solchen von schwerwiegenden Belang, finden wir die Lehren der „Theorie“ über die Frachtpreisbildung gänzlich verfehlt und müssen uns daher ihnen gegenüber durchaus ablehnend verhalten.

Das gilt vor allem von dem Standpunkt, welchen Engländer zu dem mit dem Namen Werttarifierung bezeichneten Verfahren der Frachtpreisbildung einnimmt, das bekanntlich darin besteht, für die Beförderung verschiedener Güter den Frachtpreis nicht nach den Kosten allein, sondern auch mit Rücksichtnahme auf den Marktpreis der beförderten Güter zu bemessen; ein Verfahren, das wegen seiner prinzipiellen Wichtigkeit für die Wirtschaftsführung der Verkehrsunternehmer wie auch wegen des theoretischen Interesses, das es gewährt, unser Augenmerk in erster Linie beansprucht. Engländer verwirft die theoretische Begründung, welche in der „Verkehrslehre“ gegeben ist. Die Tatsache dieser Wirtschaftshandlungen steht aber fest: es müßte also eine neuartige Erklärung aus seiner Theorie des Tarifaufbaus im allgemeinen sich ergeben. Da diese nun, wie eben vorausgeschickt, sich als unhaltbar erweist, so haben wir um so mehr Anlaß, die Angriffe, welche gegen die aus der subjektiven Wert- und Preistheorie abgeleitete Lösung des Fragepunkts erhoben wurden, zurückzuweisen.

Die theoretische Wurzel des letztgedachten Beweisgangs bildet einerseits die Beziehung, in welche man die Marktpreise der Güter zu den Frachtkosten bringen kann, und andererseits die von der volkswirtschaftlichen Theorie längst bemerkte Schichtung der verschiedenen Preise nach den Unterschieden ihrer Beeinflussung durch die Nachfrage, die aus der Vermögensschichtung in der individualistisch gestalteten Volkswirtschaft hervorgeht.

Da die Beförderungskosten das Produkt zweier Faktoren sind: des tatsächlichen Güterverbrauchs für eine Leistungseinheit der Beförderung — Ortsveränderung einer Maßeinheit des Gutskörpers auf eine Wegeinheit — und der Größe der Wegstrecke, welche beim Transport zurückzulegen ist, so kann der Marktpreis der Güter offenbar je nur zu einem der beiden Faktoren in Beziehung gebracht werden, also entweder zum Ausmaß der Kosten der Leistungseinheit bei gegebener Transportstrecke, oder zur Transportstrecke bei gegebenen Kosten. Die beiden Gesichtspunkte sind auseinander zu halten.

Die angezogene Preisschichtung beruht auf der bekannten Schichtung der Bevölkerung, in welcher, ausgehend von einer breiten, untersten Stufe, deren Repräsentanten durch einen gleichmäßig geringen Güterbesitz an eine schon durch natürliche Ursachen zwingend bestimmte Bedürfnisgestaltung gebunden sind, mit dem Anwachsen der individuellen Güterbestände den Wirtschaften eine wachsende Freiheit der Lebensführung geboten ist. Beim Gütererwerb wird nun bei den Käufern der erstgedachten Schicht, die nur für geringwertige Güter Kaufkraft besitzen, in weitem Umfang — um in der Terminologie Engländern zu sprechen — ihre Preiswilligkeit nahezu vollauf in Anspruch genommen, und ihre Kopfzahl ist gegenüber den aus den höheren Einkommenstufen stammenden Käufern der erwähnten Güterarten dermaßen überwiegend, daß sie wesentlich die zur Herbeiführung des Gleichmaßes mit dem Angebot erforderliche Nachfrage darstellen. Je mehr in der Nachfrage um eine bestimmte Güterart die höheren Besitzes- und Bedürfnisstände den Ausschlag geben, was bei hochwertigen Gütern der Fall ist, weil die untern Schichten als Nachfragende zurücktreten, in um so geringerem Maß wird die Preiswilligkeit jener Käuferschichten von dem resultierenden Marktpreis der betreffenden Güter absorbiert. Das mag zunächst eine Behauptung sein, die zu erweisen wäre. Den Beweis als erbracht angenommen, gilt der Satz zunächst für die Preisbildung ohne Transport; also am Ort der Erzeugung selbst. Hieraus ist ohne weiteres der Schluß zu ziehen, daß das gleiche auch bei Gütern, welche vom Erzeugungsort zum Verbrauchsort befördert werden, für denjenigen Teil des Güterpreises gilt, der in den den Käufern erwachsenden Transportkosten besteht; vorausgesetzt, daß nicht schon die Selbstkosten der Beförderung die Differenz zwischen den Erzeugungskosten und der Preiswilligkeit ausfüllen.

Wenn die Preiswilligkeit der Nachfragenden nicht ausgenützt wird, der Preis unter dem Höchstgebot der betreffenden Käuferschicht bleibt, so kann der Preis in gewissen Grenzen erhöht werden, ohne daß sich die Nachfrage vermindert. Auf den Bestandteil des Güterpreises, den die Transportkosten bilden, angewendet, bedeutet die Sachlage die Möglichkeit, den Transportpreis höher als die Kosten zu stellen. Der Klarheit wegen ein Beispiel: Es seien die Erzeugungskosten einer Güterart für das Kilogramm 80, womit ein hochwertiges Gut gekennzeichnet sein soll, die Preiswilligkeit der in Betracht kommenden Käuferschicht allgemein 100, sie wird vom Angebotspreis bei weitem nicht in Anspruch genommen. Wird das Gut an einen Verbrauchsort befördert und betragen die Transportkosten (im eigentlichen Sinn) 15, so stellt sich der Angebotspreis hier auf 95, bleibt also ebenfalls noch hinter der Preiswilligkeit zurück. Unter diesen Umständen wäre ein monopolistischer Verkehrs-

unternehmer in der Lage, über die Kosten noch einen Aufschlag im Frachtpreis zu machen, und zwar einen solchen, der den Kaufpreis des Guts bis auf 100 erhöht, ohne daß Kaufwillige ihre Kaufabsicht aufgaben. Falls die Preiswilligkeit nicht allgemein 100 wäre, sondern es auch Nachfragende mit Preiswilligkeit von 99, 98, 97 gäbe, so könnte der Preisaufschlag nur bis 97 gehen: bei 98 würden schon die Nachfragenden zu 97 ausgeschlossen, der Absatz also vermindert.

Mit Bezug auf die Begründung der Preisunterschiede durch die Vermögensschichtung der Bevölkerung macht Engländer eine Bemerkung, die wie ein Einwand aussieht (Jahrbuch S. 277). „Zunächst entsprechen die verschiedenen Preise der Güterarten keineswegs verschiedenen, für die betreffenden Güterarten in Betracht kommenden Grenzkäuferschichten verschiedenen Vermögens. Auch Güterarten, für die dieselbe Käufer-schicht die Grenzkäuferschicht ist, weisen sehr verschiedene Preise auf. Denken wir nur an die Güter, die die letzte und breiteste Bevölkerungsschicht, die der Arbeiter, kauft, Nahrungsmittel, wie Mehl, Brot, Zucker, Salz, Kaffee, Kleidungsstoffe, Hausrat, Kohle für Beheizung, so finden wir Güterarten mit höchst verschiedenen Preisen.“

Allein es kommt eben nicht auf die Grenzkäuferschicht, sondern darauf an, ob oder in welchem Maß sie quantitativ für den Preis den Ausschlag gibt. Für die höherwertigen Güter treten immer auch eine gewisse Anzahl Angehöriger unterer Einkommenstufen als Nachfragende auf, aber sie vermögen mit dem, was sie von ihrem Güterbestand nach Befriedigung wichtigerer Bedürfnisse übrig haben, nur eine geringere Menge zu kaufen, bis schließlich ihre Kaufkraft überhaupt versagt. Oder sie begnügen sich mit Gütern geringerer Qualität oder Ersatzgütern, die aber wirtschaftlich als Güter eigener Art anzusehen sind und eine Zwischenpreisschicht bilden. Das wiederholt sich auch im Verhältnis der höheren Einkommenschichten bei höherwertigen Gütern untereinander. Diese Tatsachen des Wirtschaftslebens sind doch dermaßen jedem bewußt, daß es einer weiteren Begründung der Preisschichtung wahrlich nicht bedarf.

Soll nun begründet werden, daß eine um so weiter reichende Erhöhung des Transportpreises über die Kosten möglich sei, je höher der Marktpreis der zu transportierenden Güter ist, so müßte der allgemeine Satz erwiesen sein, daß die Spannung zwischen Angebotspreis und Preiswilligkeit der Käuferschichten immer größer wird, um je höherwertige Güter es sich handelt. Ein solcher Nachweis ist allerdings zu erbringen, wobei aber an eine genaue Verhältnismäßigkeit bei der Verwickeltheit der empirischen Tatbestände von vornherein nicht zu denken ist. Da jeder Angehörige einer höheren Einkommensklasse die Güter des allgemeinen Bedarfs zu gleichen Preisen erwirbt wie die Käufer der niedrigeren Ein-

kommensstufen, so erübrigt er für andere, nur ihm zugängliche Güter eine dem Ansteigen seines Güterbesitzes entsprechende höhere Preiswilligkeit, die er, wenn es erforderlich ist, zur Geltung bringt. In diesem Sinn lautet auch das übereinstimmende Urteil des praktischen Wirtschaftslebens. Man schreibt den Wohlhabenderen und den reichen Leuten eine dermaßen gesteigerte Zahlungsfähigkeit zu: nach der Meinung vieler bekanntlich sogar progressiven MaBes <sup>1)</sup>. Es fehlt nicht an Belegen dafür, daß Wirtschaftler, die sich in tatsächlicher Monopolstellung befinden, die derart beurteilte Preiswilligkeit bestimmter Vermögensschichten auch ausnützen. Den Verkehrsunternehmern als Monopolisten eröffnet sich die gleiche Gelegenheit für denjenigen Teil des Preises der vom Erzeugungszum Verbrauchsort beförderten Güter, der im Frachtpreis besteht.

(Warum das nicht nur mit Bezug auf Güter des unmittelbaren Verbrauchs, sondern auch für Güter gilt, die erst zu Verbrauchsgütern umzuwandeln sind, gehört auf ein anderes Blatt, das von der Theorie auszufüllen ist und auch ausgefüllt wurde.)

Auf Grund der vorliegenden Feststellung ergibt die Beziehung zwischen den Marktpreisen der Güter und den Frachtkosten also die Konsequenz, daß die Möglichkeit besteht, auf eine gegebene Entfernung höherwertige Güter mit höheren Frachtpreisen (über die Kosten hinaus) zu belegen als geringer wertende, d. i. die Frachtsätze für die Maßeinheit der Wegstrecke entsprechend höher zu stellen, und daß diese Abstufung nach unten zu an der Kategorie der geringstwertigen Güter ihre Grenze findet.

---

<sup>1)</sup> Hierzu möge auf Lehrsätze Engländer selbst („Bestimmungsgründe des Preises“) hingewiesen sein. S. 282 usw. lesen wir: „von mehreren Güterarten, die die Schicht geringster allgemeiner Preiswilligkeit erwirbt, und für die sie zumeist wenigstens Grenzkäuferschicht ist, können für sie nur eine einzige Güterart (oder höchstens ganz wenige Güterarten gleichen Grenznutzens und gleicher Preise) dem Preis nach an der Höchstgebotsgrenze sein, während der Preis aller anderen Güterarten für sie unter der Höchstgebotsgrenze sein muß.“ — Mit Bezug auf Güterarten, die von Schichten höherer allgemeiner Preiswilligkeit erworben werden, wird S. 283 bemerkt, daß „alle jene Güterarten, für die die Schicht geringsten Vermögens Grenzkäuferschicht ist, bei Schichten höherer allgemeiner Preiswilligkeit dem Preis nach unter der Höchstgebotsgrenze stehen“. Bezüglich jener Güterarten, für die die Schicht höheren Vermögens selbst Grenzkäuferschicht ist, wird auf S. 284 ausgeführt, daß unter der Annahme, daß zwischen den aufeinanderfolgenden Einkommen wesentliche Unterschiede bestehen, „im Rahmen dieses Unterschieds die Schicht höherer Kaufkraft verschiedene Güter mehr erwerben kann als die Schicht nächst geringerer Kaufkraft, wobei dann alle diese Güterarten bis auf die letzte für diese Schicht, obschon sie Grenzkäuferschicht ist, unter der Höchstgebotsgrenze stehen“.

Das entsprechende Gegenstück bildet die Frage, ob und inwiefern bei gegebenen Frachtsätzen die Beziehung zu den verschiedenen Marktpreisen der Güter die Entfernung bestimme, auf welche ein Transport erfolgen kann. Für diesen zweiten Gesichtspunkt scheint die Lösung durch den formalen Schluß gegeben, daß, wenn hochwertige Güter mit einem höheren Frachtsatz belegt werden können als geringwertige, bei gegebenem Frachtsatz die Transportfähigkeit der ersteren ausgedehnter sei als die minderwertiger Güter. Die Schlußfolgerung erweist sich jedoch als in voller Allgemeinheit unzulässig. Die Frachtkosten füllen die Spannung zwischen dem Erzeugungspreis der Güter und dem durch die Preiswilligkeit bestimmten Preis am Verbrauchsort aus. Die Spannung kann unter Umständen bei geringwertigen Gütern gleich, selbst größer sein als bei höherwertigen. Das kann eintreten, wenn solche Güter nur an bestimmten Örtlichkeiten erzeugt werden können und dort, wo sie nicht erzeugt werden können, einem hohen Bedürfniswert begegnen, der je nach den Vermögensumständen der Nachfragenden eine mehr oder minder hohe Preiswilligkeit im Gefolge hat. Hier haben wir eine Sachlage in konkreten Verkehrsrelationen, die eine Einschränkung des allgemeinen Satzes bedeutet.

Jene Schlußfolgerung kann daher nur gelten mit Bezug auf Güter, welche im ganzen Verkehrsgebiet erzeugt werden können, sowie für verschiedenwertige Güter in den gedachten Verkehrsrelationen im Vergleich untereinander. Dabei ist aber auch — logisch richtig — die größere Transportfähigkeit nur im Sinn der Möglichkeit eines weiteren Versands oder Bezugs zu verstehen, was keineswegs die Aussage des gleichen Unterschieds für die tatsächlich stattfindenden Transporte bedeutet! Erzeugung und Verbrauch können örtlich derart verteilt sein, daß im einzelnen Fall ein höherwertiges Gut auf eine kürzere Strecke abgesetzt wird als ein minderwertiges, ungeachtet seiner weiterreichenden Transportfähigkeit. Im Vergleich der verschiedenen Güter greift das in so unzähligen Fällen Platz, daß zwischen dem möglichen und dem tatsächlichen Absatz geradezu keine Beziehung mehr zu bemerken ist.

In der „Verkehrslehre“ ist die oben bezeichnete Schlußfolgerung als allgemeine vorangestellt, die erwähnte Einschränkung erst nachträglich als Ausnahme angeführt. Ferner ist das Auseinanderhalten von Transportfähigkeit und tatsächlichem Absatz nicht hervorgehoben, wozu freilich kein innerer Grund vorlag, da die klare Sachlage widersinnige Auslegung nicht gewärtigen ließ. Das Ergebnis wird in einen zusammenfassenden Satz gekleidet („Die Ausdehnung der Absatzfähigkeit der verschiedenen Güter entspricht der Abstufung ihres Werts“); ein Satz, dessen Wortlaut aber allerdings Bedenken hervorzurufen geeignet ist

Das ist eben der Punkt, an dem die Kritik Engländer einsetzt. Sie wendet sich gegen diese allgemeine Formel und bemüht sich zu zeigen, daß, was ihr Wortlaut ausdrückt, unzutreffend sei. Damit ist sie im Recht, aber in der Ausführung wird sie zu einer dialektischen Polemik, die den Sinn der Lehrmeinung arg mißdeutet <sup>1)</sup>.

Ganz besonders scharf wird der Lehre durch Vergleich mit den Tatsachen des Wirtschaftslebens zuleibe gegangen. Ihre Folgerungen „seien unrichtig zunächst im Hinblick auf die Erkenntnis geschichtlicher Tatsachen und schließlich selbst unter den heute gegebenen Verhältnissen“.

Was die geschichtlichen Tatsachen betrifft, so wird der Beweis angetreten, daß „von einer Beschränkung des Fernverkehrs im Mittelalter auf die kostbarsten Waren oder davon, daß die wohlfeileren nur lokal absatzfähig waren (was als im Sinn der „Verkehrslehre“ gelegen dargestellt wird) keine Rede sein könne“. In Wahrheit ist dort sofort hervorgehoben, daß die natürlichen Wasserwege mit dem wohlfeilen Transport selbst die Versendung von Rohprodukten auf größere Entfernungen ermöglichten — ganz abgesehen von der ausführlichen Darstellung im zweiten Band über die geschichtliche Rolle der Wasserstraßen im Binnenverkehr. Angesichts dessen ist es wohl drollig, wenn unter den Beispielen für Fernverkehr im Mittelalter, bei dem nur an den kostspieligen Landtransport gedacht ist,

---

<sup>1)</sup> Zuerst wird rein logisch argumentiert. Es sei nicht gesagt, ob für die Beförderungsfähigkeit der Güter ihr Preis am Erzeugungsort oder ihr Preis am Verbrauchsort maßgebend sein soll, und nun wird für beide Fälle die Unhaltbarkeit des Satzes demonstriert; im zweiten Fall, der als der wahrscheinliche angesehen wird, durch offenbare Ungereimtheiten, welche unter der gemachten Annahme die Lehre kennzeichnen (die aber nach dem Iruher Ausgeführten ihrem wirklichen Sinn fern liegen). Loyalerweise hätte der Schluß gezogen werden müssen, daß also der Preis am Verbrauchsort nicht gemeint sein könne. Die Alternative ist jedoch nur ein advokatorischer Kunstgriff: sie besteht gar nicht, es kann auch ein Drittes gemeint sein. Es ist auch deutlich gesagt, was gemeint ist, und zwar ist als maßgebend für die Beförderungsfähigkeit genau dasselbe erklärt, was Engländer als solches bezeichnet. Er sagt: „Maßgebend kann doch offenbar nur der Unterschied sein, der sich zwischen dem Preis am Erzeugungsort und dem am Verbrauchsort erzielbaren Preis, der Preiswilligkeit am Verbrauchsort ergibt.“ (Jahrb. S. 275.) In der „Verkehrslehre“ steht als oberster Satz des Beweisgangs: „Die Transportkosten können die ganze Spannung zwischen dem Kostenpreis der Güter am Erzeugungsort und dem Individualwert derselben für Käufer am Verbrauchsort ausfüllen.“ Daß das dem Sinn nach identische Aussagen sind, ist für jedermann klar. Aus der These wurde eben für die wertvolleren Güter die Transportfähigkeit zu höherem Preis gefolgert und aus dieser der Schluß auf weitere örtliche Transportfähigkeit bei gleichem Frachtpreis gezogen. Da vorhinein feststand, daß für die Beförderungsfähigkeit der Güter weder der Preis am Erzeugungsort noch der Preis am Verbraucherort maßgebend sein kann, sondern die Differenz der beiden Preise das Entscheidende ist, so erscheint die ganze Polemik vom Zaun gebrochen, gegenstandslos, wenn sie nicht um ihrer selbst willen geführt wurde.



in einem Zitat aus Below Handelsbeziehungen aufgeführt werden wie: Braunschweiger Bier nach Skandinavien, Wolle von England nach Deutschland, Mühlsteine aus Pirna nach Ostpreußen (die wohl der Elbe nicht ausgewichen sein werden) . . . Wo aber ein längerer Landtransport aus orographischer Ursache stattfand, galt dieser stets Produkten, die eingeführt werden mußten, und von der Bevölkerung gegenüber den eigenen Erzeugnissen der primitiven Wirtschaft hoch geschätzt waren, wie z. B. Salz, Metalle usw.: genau der ausdrücklich hervorgehobene Fall!

Noch seltsamer ist die Beweisführung, daß die in Rede stehenden Sätze gegenwärtig der Wirklichkeit nicht entsprächen (Jahrbuch S. 281). „Eine Reihe von Massengütern ist es, die heute den Weg um die halbe Erde zurücklegen: Kohle, Erze, Düngemittel, Getreide, Fleisch, Baumwolle usw. Diese Güter sind am Verbrauchsort weit billiger als andere Güterarten, die aus geringerer Entfernung bezogen werden.“ Ein wahrhaft niederschmetternder Einwand! Wenn er Sinn haben soll, so müßte dem Verfasser der „Verkehrslehre“ die Meinung zugeschrieben werden, daß die Frachtkosten allein den Preis einer Ware bestimmen, ohne Rücksicht auf die Herstellungskosten! Es folgt weiter eine Schaumschlägerei, indem Selbstverständlichkeiten, betreffend Preise und Beförderung der Güter, mit Argumenten bewiesen werden, die im Vordersatz immer die Voraussetzung enthalten, es sei gelehrt worden, tatsächlich beförderte Güter würden aus der Ferne oder aus der Nähe bezogen, weil sie am Erzeugungsort einen hohen oder einen niedrigen Preis haben. Es ist wohl nicht nötig, bei solcher Art von Polemik länger zu verweilen.

Dieser zweite der bezeichneten Gesichtspunkte beschäftigt uns hier nicht weiter und bedarf wohl auch nach der im vorstehenden gegebenen Aufklärung an sich keiner Aufhellung mehr.

Die Möglichkeit, verschiedenwertige Güter auf gegebene Entfernung mit verschiedenen Frachtsätzen zu belegen, bildet an sich vorerst nur die Voraussetzung bestimmter Wirtschaftshandlungen. Damit solche vollzogen werden, müssen wirtschaftliche Motive in Wirksamkeit treten. Für die Werttarifierung ist dieses Motiv in der betriebsökonomischen Frachtpreisbemessung der Verkehrsunternehmer nach dem Gesichtspunkt der Erzielung des höchsten Reinertrags gelegen. Die in Rede stehende Möglichkeit wird vereitelt, sofern durch Konkurrenz der Unternehmer der erzielbare Frachtpreis auf die Kostenhöhe herabgedrückt wird. Bedingung der Verwirklichung ist also eine Monopolstellung der Unternehmer. Somit haben wir in der Werttarifierung theoretisch nichts anderes zu erblicken, als einen Anwendungsfall der Theorie der Monopolpreisbildung, was übrigens auch von anderer Seite längst anerkannt ist. Es geschieht von den Verkehrsunternehmern

genau dasselbe, was andere monopolistische Unternehmer tun: sie suchen die Kaufkraft der verschiedenen Einkommenstufen durch entsprechende Preise bestmöglich zu erfassen. Der Erzeuger eines patentierten Massenartikels findet seine Rechnung dadurch, daß er sich mit dem geringsten Preis begnügt, der den Absatz in weitesten Kreisen der Bevölkerung, insbesondere in den breiten Schichten der untersten Einkommensklassen verbürgt. Ein Fabrikant von Luxusgegenständen, der über eine tatsächliche oder einer tatsächlichen nahekommende Monopolstellung verfügt und dessen Kunden sich aus den wohlhabendsten Kreisen rekrutieren, erzielt den höchsten Geschäftsgewinn, indem er die Preise so hoch wie möglich hält, ungeachtet ihm infolgedessen eine Anzahl Käufer entgeht. Der erste gründet seine Ertragsrechnung darauf, daß im Erlös aus dem Absatz der Faktor der Menge gegenüber dem Faktor des Preises den Ausschlag gibt, der andere ersieht im entgegengesetzten Verhältnis seinen geschäftlichen Vorteil: beide praktizieren „Werttarifizierung“. Die Verkehrsunternehmer sind in der Lage, die beiden Gesichtspunkte in ihrem Betrieb zu vereinen.

Wir haben nun die Erklärung für die gröbliche Mißdeutung unserer Werttarifizierung in dem Sinn, daß dem höheren Preis am Verbrauchsort auch ein höherer Frachtsatz zu entsprechen habe, und zwar sogar im Verhältnis der verschiedenen Marktpreise der Güter“ (Jahrb. S. 298). Es ist die Zwischenursache der betriebsökonomischen Gesichtspunkte, welche die Verkehrsunternehmer bestimmen, von der Möglichkeit der Preisabstufung Gebrauch zu machen, außer acht gelassen, und der Theorie der Gedanke untergeschoben, daß diese Abstufung unmittelbar aus der Beziehung der Marktpreise zu den Frachtkosten abzuleiten sei.

Die in Rede stehenden Gesichtspunkte drängen sich dermaßen dem Wirtschaftler auf, daß wir die von ihnen geleitete Preisstellung von den Verkehrsunternehmern, darunter dem Staat, seit jeher gehandhabt sehen — vom Staat, wenn er nur den Weg für den Transport bereitstellt, schon für die Nutzung des Weges (Wasserstraßengebühren). Alle Welt faßt die Personen- und Güterklassen der Tarife der Verkehrsanstalten in diesem Sinn auf, wenn man sich auch nicht immer klare Rechenschaft davon gegeben hat (was eben Aufgabe der Theorie ist). Engländer wird nur durch seine Theorie gehindert, ebenso zu sehen. Er brauchte aber sich durch sie garnicht daran hindern zu lassen. Denn was die subjektive Werttheorie in der Begründung des Fragepunkts als Individualwert oder Zweckwert bezeichnet, ist doch nichts anderes als die in diesen Zeilen vielgenannte Preiswilligkeit. Und wenn Engländer, wie er es unternimmt, sich gegen die Begründung durch jene Werttheorie wendet, so ist

das nur ein Scheinangriff, den jeder als solchen erkennt, dem der Eindruck der Worte nicht die unbefangene Anschauung der Dinge trübt.

### **Der Tarifaufbau im allgemeinen.**

Die Anwendung der allgemeinen Preistheorie auf die Frachtpreisbildung ergibt den Tarifaufbau. Sehen wir zu, wie Engländer hier die Konsequenzen seiner Preistheorie in positiver Richtung zieht.

Zunächst wird die Frachtpreisbildung von der Nachfrageseite her untersucht. Die Nachfrage bestimmt sich durch die Preiswilligkeit der die Verkehrsleistungen Begehrenden. Die Verkehrsunternehmer können nur Preise in der Höhe verlangen und erreichen, welche der Preiswilligkeit der Frachtgeber für die Beförderung entspricht: Preiswilligkeit für die Beförderung, wohl zu unterscheiden von der Preiswilligkeit für Kauf des Guts. Somit entsteht vor allem die Frage, auf welche Weise die Transportunternehmer die Preiswilligkeit der Frachtgeber feststellen können, um ihre Preisforderung darauf zu gründen.

In dieser Hinsicht, werden wir belehrt, seien drei Tatbestände zu unterscheiden: Erstens der Fall, daß eine Güterart an zwei Orten, zwischen denen Transport stattfinden soll, verwendbar, zugleich aber an den beiden Orten in verhältnismäßig verschiedener Menge vorhanden ist, so daß die an jedem Ort lagernde Menge der Güterart im Hinblick auf die Zahl der Wirtschaften und ihre allgemeine Preiswilligkeit (für das Gut) verschiedene Preise für das Stück erzielt. In diesem Fall gleicht die Preiswilligkeit für die Beförderung dem Unterschied der Preise, die sich an den beiden Orten bilden oder bilden würden, wenn kein Ausgleich durch den Transport herbeigeführt würde; wenn aber der Ausgleich stattfindet, dem Preisunterschied, der sich durch das Steigen des Preises an dem Ort, von welchem Stücke des Guts abgezogen werden, und das Sinken des Preises an dem Ort, wohin sie befördert werden, ergibt.

Ein zweiter Tatbestand ist der, daß die Güterart an einem bestimmten Ort zu einem bestimmten Preis in einer die Nachfrage übersteigenden Menge erzeugt werden kann und von diesem Ort nach einem anderen abgesetzt werden soll, an welchem sie nicht erzeugt werden kann. Hier ist die Preiswilligkeit für die Beförderung gleich der Preiswilligkeit für das Gut am Bestimmungsort abzüglich der Erzeugungskosten am Versandort.

Als dritter Fall kommt in Betracht, daß das Gut an beiden Orten erzeugt werden kann, doch zu verschiedenen Erzeugungskosten. In diesem Fall bestimmt der Unterschied der Erzeugungskosten die Preiswilligkeit für die Beförderung.

Die Transportunternehmer haben indes von ihrem wirtschaftlichen Standpunkt aus die Absicht, die Frachtpreise nur mit Rücksicht auf diejenigen Preiswilligkeiten zu bilden, welche ihnen den größtmöglichen Reinertrag abwerfen. Von diesem Standpunkt des größtmöglichen Reinertrags wird laut ausdrücklicher Erklärung des Autors die Untersuchung der Frachtpreisbildung geführt.

Hiermit ist die Frachtpreisbildung offenbar auch von der Angebotseite her ins Auge gefaßt. Das Streben nach Reinertrag bedeutet, wie nicht erst gesagt zu werden braucht, die Einforderung von Preisen für die Verkehrsleistung, welche die Kosten decken und erreichbaren Gewinn abwerfen. Die Bezugnahme auf die Angebotseite erfolgt jedoch in einer Weise, die mit der Wirklichkeit des Wirtschaftslebens in Widerstreit gerät. Engländer scheidet nämlich die Kosten von der Erörterung in diesem Zusammenhang aus und weist ihnen für später eine ergänzende Rolle in der Frachtpreisbildung zu. Diese Zerlegung des in der Wirtschaftshandlung untrennbar Verbundenen muß ihre Konsequenzen haben. Sie würde bedeuten, daß den Verkehrsunternehmern zugemutet würde, den Preis ihrer Leistungen vorerst ohne gleichzeitige Rücksicht auf die Kosten zu bestimmen, wobei es nicht sicher ist, ob die Ergebnisse der gesonderten Erwägungen mit einander vereinbarlich sein würden. Es wird zu untersuchen sein, ob in der Darstellung der ergänzenden Rolle der Kosten die Versöhnung mit der Wirklichkeit versucht oder herbeigeführt werde.

Die Nachfrageseite betreffend ist ein wichtiger Umstand von vornherein im Auge zu behalten.

Die Frachtpreiswilligkeit im Hinblick auf die Differenz der Güterpreise bezieht sich auf den Transport zwischen zwei bestimmten Orten. Das ist in den Fällen der angeführten Tatbestände klar ersichtlich. Um von Frachtpreisen, die auf solche Art bestimmt werden, zu Frachtpreisen für jede Güterart zu gelangen, muß offenbar dasjenige, was für je zwei bestimmte Orte festgestellt werden kann, verallgemeinert werden. Das ist auch in der Tat der Gang, den die Theorie einschlägt. Demgemäß muß man bei Verfolgen ihres Gedankeninhalts zuerst zusehen, was über die Frachtpreisbildung zwischen zwei bestimmten Orten gelehrt wird, und sodann das Augenmerk den theoretischen Mitteln zuwenden, durch welche die Verallgemeinerung bewirkt werden soll.

Lassen wir uns also zunächst zeigen, in welcher Weise nach den Voraussetzungen der Theorie die Verkehrsunternehmer die vorteilhaftest ausnützbare Frachtpreiswilligkeit ermitteln.

Ausgegangen wird von dem ersterwähnten Fall, daß eine an beiden Orten verwendbare Güterart an beiden Orten in verhältnismäßig verschiedener Menge vorhanden ist, wobei die an jedem Ort lagernde Menge

im Hinblick auf die Zahl der Wirtschaften und die allgemeine Preiswilligkeit dieser Wirtschaften verschiedene Preise für das Stück erzielt. Der Preisunterschied zwischen den beiden Orten ist aber nur gegeben, solange keine Beförderung stattfindet, er ändert sich sogleich, sobald Beförderung erfolgt, und zwar wird der Preisunterschied um so geringer, je größer die beförderte Menge ist. Denn durch die Beförderung wird die Menge an dem einen Ort geringer, am anderen größer, und hierdurch steigt der Preis am Versandort, sinkt er am Bestimmungsort. Für die Ausnützung der Preiswilligkeit ergibt sich aus der Sachlage eine bestimmte Folgerung. „Würden alle Verbraucher die gleiche allgemeine Preiswilligkeit gegenüber dem Gut zeigen, so würde das Verkehrsunternehmen den größtmöglichen Vorteil dann erzielen, wenn es den Frachtsatz so hoch hält, daß möglichst wenig Stücke, grundsätzlich nur ein Stück für jeden Verbraucher, befördert werden. Das ergebe sich aus dem Preiswilligkeitsparadoxon, demzufolge bei Vermehrung der abgenommenen Stücke die Preiswilligkeit am Bestimmungsort rascher sinkt, als die Zahl der Stücke zunimmt, umgekehrt die Preiswilligkeit am Lagerungsort rascher steigt, als die Zahl der Stücke abnimmt. So sinkt auch der vom Frachtsatz auszunutzende Preisunterschied rascher als die Zahl der beförderten Stücke zunimmt, d. h. es kann für eine geringere Anzahl beförderter Stücke mehr hereingebracht werden, als für eine größere.“ Die größte Frachteinnahme würde sich demnach ergeben, wenn der Frachtsatz so hoch gehalten wird, daß jede Wirtschaft nur ein Stück des Guts beziehen kann, wohlbemerkt: unter der Annahme gleicher allgemeiner Preiswilligkeit.

Wir wollen an dem Satz nicht mäkeln, obwohl er als Ausfluß des Preiswilligkeitsparadoxons hingestellt wird, und aus einer, wenn noch so häufigen, doch keineswegs ausnahmslosen, Tatsache kein ausnahmslos geltender Schluß gezogen werden darf. Aber eines steht unzweifelhaft fest: Stellen wir uns die Verkehrsunternehmer als im Sinn der Theorie denkend und handelnd vor, so können sie zwar — wenn sie wollen — die Preiswilligkeit aller als Frachtgeber in Betracht kommenden Wirtschaften als gleich annehmen, aber sie sind gänzlich außerstande, irgendeinen Geldbetrag als das Ausmaß dieser Preiswilligkeit zu nennen. Wenn sie nun die Preiswilligkeit der Wirtschaften nicht kennen, wie sollten sie einen Frachtsatz aufstellen können, der die Wirtschaft dazu bestimmt, nur ein Stück des Guts zu beziehen? Wir haben es mithin nur mit einem theoretisch gedachten, nie und nimmer aber mit einem auf theoretischer Grundlage ziffermäßig bestimmbar Frachtsatz zu tun.

Die Theorie schreitet hierauf von der Annahme gleicher Preiswilligkeit zur Wirklichkeit vor. „Ist nun die allgemeine Preiswilligkeit bei den verschiedenen Wirtschaften eine verschiedene, so besteht die Möglichkeit,

durch Herabsetzung des Frachtsatzes eine Mehreinnahme zu erzielen, indem das Hinzukommen neuer, stärker besetzter Schichten den Abfall bei den Schichten größerer allgemeiner Preiswilligkeit aufhebt, . . . wodurch sich allenfalls ein Einnahmezuwachs ergibt, der den Einnahmeausfall bei Schichten größerer allgemeinerer Preiswilligkeit überwiegt. Von diesem Standpunkt aus wird das monopolistische Verkehrsunternehmen mit dem Preis so lange herabzugehen haben, bis eine weitere Preisherabsetzung keinen Zuwachs, sondern einen Abfall an Einnahmen bringen würde.“

Das hört sich ganz plausibel an; es beschreibt einen von der Verkehrstheorie längst in seinen Voraussetzungen und Bestimmungsgründen klargestellten Wirtschaftsvorgang. Allein in der Theorie, die uns hier beschäftigt, hat es damit einen Haken. Bei der Anpassung des Frachtpreises an die verschiedenen Preiswilligkeiten handelt es sich um ziffermäßige Frachtsätze, die durch Herabsetzung des unter der Voraussetzung gleicher allgemeiner Preiswilligkeit deduzierten Frachtsatzes zu bestimmen wären. Wie soll man sich die Herabsetzung eines nur theoretisch gedachten, nur theoretisch denkbaren Frachtsatzes auf einen ziffermäßigen, einen Frachtsatz der Wirklichkeit, vorstellen? Wir stoßen hier auf eine Denkmöglichkeit! Wäre es möglich, uns über diese hinwegzusetzen, dann fänden wir in dem dargestellten Vorgang allerdings ein ungefähres Bild der Wirklichkeit, die mit den Gegebenheiten zu rechnen hat. Die Erreichung des beabsichtigten Zwecks, die Erzielung des angestrebten Ertrags, hängt erstens von der tatsächlichen Stärke der neu hinzukommenden Käuferschichten und zweitens von ihrer tatsächlichen Kaufkraft ab: beides den Verkehrsunternehmen unbekannte Größen. Man kann über sie nur Vermutungen hegen, und ob diese zutreffen, wird sich erst durch die tatsächliche Gestaltung des Verkehrs, welche die Folge des gewählten Frachtsatzes ist, erweisen. Wir hätten eine zwar logikwidrig begründete, aber im Ergebnis die Wirklichkeit des Wirtschaftslebens beschreibende Theorie der Frachtpreisbildung vor uns. Eine Theorie jedoch, die noch immer sich in einem sehr wichtigen Punkt von der Wirklichkeit höchst unvorteilhaft unterscheiden würde. Der Unterschied besteht darin, daß die Verkehrsunternehmer der Wirklichkeit bei ihren Preisansätzen die Kosten nicht aus den Augen verlieren, die Verkehrsunternehmer im Sinn Engländer dagegen mit der Preisherabsetzung bis zur Erreichung des gedachten Einnahmemaximums fortzufahren hätten, unbekümmert darum, in welchem Maß der gestiegene Verkehr die Kosten erhöht, und wie danach der Reinertrag sich stellen würde.

Der gleiche Beweisgang wird sodann für die Fälle des zweiten und dritten Tatbestands durchgeführt.

Im zweiten ist die Preiswilligkeit für die Beförderung gleich der Preiswilligkeit für das Gut am Bestimmungsort abzüglich der am Versandort erwachsenden Erzeugungskosten. „Hinsichtlich der Beeinflussung der Preiswilligkeit durch die Menge gelte das gleiche wie im ersterörterten Fall, der Unterschied sei nur, daß durch die beförderte Menge nur die Preiswilligkeit am Bestimmungsort berührt wird, während die Abzugspost des Preises am Versandort der gleiche bleibt, so daß das Verkehrsunternehmen nur mit ersterer Änderung zu rechnen braucht.“ Wie das Verkehrsunternehmen das anstellen könne, ist freilich ein unlösbares Rätsel, da es die angeblich sich ändernde Größe ja nicht kennt. Die Änderung bei gleicher allgemeiner Preiswilligkeit ist übrigens an sich fraglich, wenn, wie im vorliegenden Fall, einem stetigen Angebot zu gleichem Preis eine stets sich erneuernde Nachfrage gegenübersteht. Mit diesem untergeordneten Punkt wollen wir uns jedoch nicht aufhalten. Die Steigerung der beförderten Gütermenge bei Anpassung des Frachtsatzes an die Preiswilligkeit der minder kaufkräftigen, doch an Kopfzahl zunehmenden Käuferschichten bewährt sich freilich hier, wie auch beim dritten Fall, aber dieses empirische Verhältnis zwischen Menge und Preiswilligkeit im kollektiven Absatz ist wohl zu unterscheiden von dem betreffenden Verhältnis beim einzelnen Käufer mit bestimmter Preiswilligkeit, wie es für den ersten Fall deduziert wurde.

Auf solcher fragwürdigen Begründung baut sich das Conclusum auf: „Für einen jeden dieser Tatbestände bleibt der Grundsatz für die Bestimmung des Frachtsatzes: Erschöpfung jener Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung, die im Hinblick auf die beförderte Menge die größte Reineinnahme ergibt“ (Reineinnahme bedeutet nicht etwa Reinertrag, sondern die nach Abzug der Einnahmeausfälle zufolge der Frachtsatzherabsetzung erübrigende Frachteinnahme). „Nach diesem Grundsatz wird das Verkehrsunternehmen die Preisliste für die Beförderung der einzelnen Güterarten aufstellen, wobei die Beförderung jeder Güterart einen besonderen Preis zugeschrieben erhält.“

Wir dürfen nicht vergessen, daß dies alles nur für „zwei bestimmte Orte“ gilt: die Preisliste ist je für die Verkehrsbeziehungen zwischen zwei bestimmten Orten für die betreffende Güterart je nach dem konkret vorliegenden Tatbestand aufzustellen. Das können nicht abstrakte Orte sein, weil von ziffermäßigen Frachtsätzen und von Käuferschichten verschiedener Preiswilligkeit und Stärke die Rede war.

Wie geht jetzt auf Grund dessen die Verallgemeinerung vor sich? Offenbar muß das, was für zwei bestimmte Orte gilt, für alle Orte

gelten, wenn bestimmte Frachtsätze für die verschiedenen Güterarten im ganzen Verkehrsgebiet zum Vorschein kommen sollen. Stellen wir uns die Anwendung des festgestellten Grundsatzes ernstlich vor, so drängen sich naheliegende Erwägungen auf, welche die praktische Ausführung betreffen. Vor allem ist klar, daß die unterschiedenen Tatbestände mit Bezug auf bestimmte Orte nicht sämtlich bei ein und derselben Güterart platzgreifen können, sondern nur je für eine andere Güterart. Das bedeutet, daß sie für eine bestimmte Güterart jeweils nur an verschiedenen Orten vorliegen können. Es müßte folglich, um die Preiswilligkeit für die Beförderung zu ermitteln, für je eine bestimmte Ortsverbindung untersucht werden, welcher der Tatbestände bei jeder einzelnen Güterart dort tatsächlich obwaltet. Und das müßte für die Verkehrsbeziehungen zwischen sämtlichen Orten eines Gebiets, das von einem Verkehrsunternehmer bedient wird, durchgeführt werden. Die Unsumme von Kombinationen, die sich solcherart ergibt, bedeutet einleuchtend die bare Unmöglichkeit. Dazu muß man fragen: was geschieht, wenn die Untersuchung für eine bestimmte Güterart bei verschiedenen Ortsverbindungen infolge der maßgebenden Tatbestände eine verschiedene Frachtpreiswilligkeit aufzeigt? Wie könnte man von einem verschiedenen Frachtpreis, der die notwendige Folge wäre, zu einem einheitlichen Frachtsatz, der das Ergebnis der Deduktion sein soll, gelangen? Dieselbe Frage erhebt sich für die vorteilhaftest ausnützbare Grenzpreiswilligkeit, da Kaufkraft und Stärke der verschiedenen Käuferschichten an verschiedenen Orten verschieden sein können.

Doch Engländer macht das Unmögliche möglich. Er gibt eine Lösung, die sicherlich jeden überrascht. Sie besteht darin, von der Entfernung für den Transport zwischen Orten verschiedener Entfernung ganz abzu- sehen. Ein in diesem Sinn geführter Beweisgang mündet in den Schluß: „Die Entfernung spielt für die Abstufung des auf Ausnützung der günstigsten Grenzpreiswilligkeit sich gründenden Frachtsatzes keine Rolle.“ Derselbe Autor, welcher am Anfang sehr wichtige Preiserscheinungen des allgemeinen Verkehrs aus der Tatsache der mit der Entfernung wachsenden Frachtkosten ableitet, läßt also für die Preisbildung der Verkehrsleistungen selbst die Entfernung als maßgebenden Umstand verschwinden. Es ist zu vermuten, daß es dabei ohne dialektische Kunstgriffe nicht abgehen kann.

Wir müssen uns daher den Beweisgang in seinem Wortlaut genau ansehen. Er lautet: „Nehmen wir zunächst einen einheitlichen Erzeugungsort, von dem aus Güter gleicher Art auf verschiedene Entfernung versendet werden sollen. Ist die Bevölkerung in dem Absatzgebiet überall von gleicher Vermögensschichtung, wird sich bei ihr für eine bestimmte



Menge des Guts überall die gleiche Grenzpreiswilligkeit ergeben. Diese gleiche Grenzpreiswilligkeit, der der gleiche Kostenpreis oder Preis gegebener Menge am Erzeugungsort gegenübersteht, ergibt überall die gleiche noch auszunützendende Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung. Ist nun aber die vorteilhafteste Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung überall die gleiche, so ist kein Grund vorhanden, warum bei verschiedener Entfernung die Frachtsätze verschieden sein sollten. Ein einziger Frachtsatz ist es, der die höchstmögliche Einnahme ergibt.“ Ein Syllogismus von schöner formaler Schlüssigkeit. Aber diese darf uns nicht abhalten, ein wenig in den Inhalt einzudringen.

Der erste Satz besagt, daß unter Voraussetzung eines einheitlichen Erzeugungsorts und gleicher Vermögensschichtung der Bevölkerung im ganzen Verkehrsgebiet („überall“) bei dieser Bevölkerung für eine bestimmte Menge des Guts die gleiche Grenzpreiswilligkeit gegeben sei. Eine gleiche Gestaltung der Preiswilligkeiten würde auch gleiche Bedürfnisgestaltung voraussetzen, wir wollen jedoch diesen Umstand nicht als Anlaß benützen, gegen den Satz Widerspruch zu erheben.

Der zweite Satz lautet: „Diese Grenzpreiswilligkeit (für das Gut), der der gleiche Kostenpreis oder Preis gegebener Menge am Erzeugungsort gegenübersteht, ergibt überall die gleiche noch auszunützendende Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung.“ Hier drängt sich uns schon ein Einwand auf. Die Preiswilligkeit für die Beförderung ist doch immer nur auf eine Ortsverbindung zu beziehen; von einer solchen Preiswilligkeit an einem Ort ohne Bezug auf einen anderen Ort kann logisch gar nicht die Rede sein. Wenn richtig gesagt werden kann, es bestehe überall die gleiche Grenzpreiswilligkeit für das Gut, so ist es unrichtig zu sagen, es bestehe überall die gleiche Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung. Denn letzteres könnte nur als gleiche Preiswilligkeit für die Beförderung von allen Orten nach allen Orten verstanden werden, sonst käme ein Widersinn zutage; eine solche Gleichmäßigkeit der Tatbestände besteht aber nicht, vielmehr ihr Gegenteil! In dem Wort „überall“ birgt sich also das Sophisma. Die gleiche Grenzpreiswilligkeit könnte höchstens gegenüber einem Erzeugungsort für das ganze Gebiet zugegeben werden, verschiedene Erzeugungsorte aber können verschiedene Erzeugungskosten aufweisen und Güter verschiedener Menge produzieren. Es ist daher unbedingt zu verneinen, was an folgender Stelle gesagt wird: „Nehmen wir nun verschiedene Erzeugungsorte, die ein Absatzgebiet versorgen, sowie schließlich einen einheitlichen Verbrauchsort, der von einem Erzeugungsgebiet versorgt wird, so gilt grundsätzlich dasselbe. Die günstigste Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung bleibt unter sonst gleichen Umständen die gleiche, ob nun ein Erzeugungsort nach dem einen oder

nach dem andern Verbrauchsplatz liefert, ob ein Verbrauchsort von dem einen oder dem andern Erzeugungsort bezieht.“ Die Umstände sind eben nicht die gleichen!

Wenn wir an die Unternehmer der Wirklichkeit denken, so käme noch hinzu, daß auch die Worte „noch auszunützend“ sich nicht bewahrheiten. Denn die Unternehmer der Wirklichkeit wissen, daß eine bestimmte Preiswilligkeit nur bis zu einer gewissen Entfernung ausnützbar ist, hingegen darüber hinaus wegen Überwiegens der Kosten gegenüber dem durch die Preiswilligkeit ermöglichten Frachtpreis nicht mehr.

Nicht besser steht es um den folgenden, dritten Satz, angesichts der gleichen Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung sei kein Grund vorhanden, bei verschiedener Entfernung die Frachtsätze verschieden hoch anzusetzen, denn ein einziger Frachtsatz sei es, der die höchstmögliche Einnahme ergibt. Auch die Aussage über den günstigsten Frachtsatz gilt nur für je eine Ortsverbindung. In jeder bestimmten Ortsverbindung ist ein einziger Frachtsatz der vorteilhafteste — richtig —, das kann aber in verschiedenen Ortsverbindungen ein anderer sein! Nach dem Wortlaut ist das „einzig“ auch auf das „überall“ zu beziehen, und darin liegt eine handgreifliche Zweideutigkeit.

Ein Beweisgang solcher Beschaffenheit verfehlt seinen Zweck gänzlich. Die Generalisierung ist Engländer nicht gelungen.

Die These, welche nach der zitierten Formel das Ergebnis des Beweisgangs bildet, weist aber überdies einen Mangel auf, der sie der Haltbarkeit vollends beraubt. Bei Ausnutzung der Preiswilligkeit für die Beförderung kommt es nicht auf den Frachtsatz im Sinn von Frachtpreis für die Leistungseinheit an, sondern auf den Frachtbetrag für die Gesamtheit der in einem Transport enthaltenen Leistungseinheiten: jene Geldsumme, welche die Preisdifferenz in den Fällen der unterschiedenen Tatbestände ausfüllt. Die Theorie substituiert aber dem Frachtpreis im Sinn von Frachtbetrag oder Frachtsumme den Terminus Frachtsatz, bei dem man stets an den Preis der Leistungseinheit denkt. Während in den Ausführungen des ersten Teils des Buchs unter Frachtsatz immer der Preis für die Leistungseinheit der einzelnen Transporte, der multipliziert mit den Wegmaßeinheiten den Frachtpreis für diese ergibt, verstanden war, ist nun in der Darstellung der Tarifbildung mit einem Mal der Frachtpreis selbst damit bezeichnet: ein wissenschaftlich unzulässiges Verfahren.

Alles in allem charakterisiert sich demnach die vorgetragene Theorie als ein abstrakter, von aller Realität abgehobener Beweisgang, dessen formale Schlüssigkeit nur durch Verstöße gegen die Regeln strenger Forschung vorgetäuscht ist.

Es bleibt nur noch übrig, ihre — für uns nun gegenstandslos gewordenen — Ergebnisse zu registrieren.

Der „einzig Frachtsatz“ ohne Rücksicht auf die Entfernung bedeutet einen gleichen Frachtsatz für alle Entfernungen, den *Einheitstarif*. Das ist auch die Konsequenz, welche die Theorie zieht: „Der auf den Beförderungsvorteil sich gründende Preisaufbau enthält nur einheitliche Frachtsätze für jede Güterart ohne Rücksicht auf die Entfernung.“ „Dies gilt freilich“ — heißt es weiter — „nur dann, wenn die Bevölkerung überall die gleiche Schichtung aufweist. Ist die Schichtung in verschiedener Entfernung eine verschiedene, so ergeben sich wohl verschiedene Frachtsätze nach der verschiedenen günstigsten Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung“, wobei aber die Entfernung nicht maßgebend sei, vielmehr bei entsprechenden Umständen auch ein höherer Frachtsatz für die kürzere Entfernung und umgekehrt sich ergeben könne. Für diese Fälle „würden für einzelne Ortsverbindungen die Frachtsätze besonders bestimmt“. Das wären *Stationstarife* für die Beförderung zwischen bestimmten Orten, die mithin einen zweiten Bestandteil des Tarifaufbaus neben dem Einheitstarif bilden würden. (In einer Schluß-Zusammenfassung wird nur von Stationstarifen gesprochen, was eine Ungenauigkeit und einen Selbstwiderspruch darstellt.)

Ein Phantasiestück von Tarifaufbau wird uns hier geboten. Wie soll von ihm aus der Rückweg zur Wirklichkeit gefunden werden? Der Autor selbst betont, daß dies erforderlich sei, und beeilt sich, den Weg anzutreten. Man begreift zwar nicht, warum erst der Boden der Wirklichkeit verlassen wurde, da eine Nötigung dazu nicht vorliegt. Aber nachdem die Theorie einmal aus ihren Prämissen dazu gelangt ist, wird ihre Fortsetzung in der eingeschlagenen Richtung unvermeidlich. Zu diesem Zweck wird jene ergänzende Rolle der Kosten herangezogen, auf die bereits hingedeutet wurde.

Die Rücksicht auf die Kosten bewirke die Einführung der Entfernung in den Frachtpreisaufbau. Hören wir, wie das zugehe.

In dem Verkehrsgebiet eines monopolistischen Frachtunternehmens gebe es verschiedene Erzeugungsorte von Gütern gleicher Art. „Ist nun der Frachtsatz ohne Rücksicht auf die Entfernung der gleiche, so wird das Gut seitens der Verbraucher von einem beliebigen Erzeugungsort ohne Rücksicht auf die Entfernung bezogen. Bei der Beförderung werden mithin Güter gleicher Art einander begegnen. Durch diesen Zustand erwachsen dem Verkehrsunternehmen Kosten, die offenbar vermieden werden können. Das Verkehrsunternehmen wird auf Vermeidung dieser Kosten bedacht sein, und zu diesem Zweck wird es gegenüber den Fracht-

gebern zu einem Preisnachlaß für geringere Entfernungen bereit sein, soweit sich der Preisnachlaß durch die Kostenersparnis bezahlt macht.“

Es werden hier nur die Folgen des Einheitstarifs ins Auge gefaßt, auf die Stationstarife finden diese Erwägungen einleuchtenderweise keine Anwendung.

Die Frachtnachlässe sind selbstverständlich genau so wie die Frachtsätze, von welchen sie gewährt werden sollen, nur theoretisch gedacht, nicht wirkliche Preisminderungen. Sie ausgeführt angenommen, ergäbe sich eine Abstufung von Frachtpreisen für die verschiedenen Entfernungen, wie in der Wirklichkeit die Preisabstufungen, die durch Multiplikation des Frachtsatzes mit den Wegmaßeinheiten der Transporte entstehen.

Dieser Gedanke wäre vielleicht geeignet, glaubhaften Eindruck zu machen, wenn nur in solcher Allgemeinheit hingestellt. Anstatt dessen wird die Handhabung der Nachlässe in einer Weise untersucht und dargestellt, wie wenn sie wirklich stattfände. Dadurch wird man veranlaßt, sich den Vorgang in seinem Verlauf vorzustellen, und zur kritischen Prüfung angeregt, ob die Schilderung sachlich und logisch einwandfrei sei. Wenn sich das nicht erweist, so ist dieser Bestandteil der Theorie eine nutzlose Beanspruchung unserer Denktätigkeit und Zeit. Folgen wir also aufmerksam der Darstellung<sup>1)</sup>.

Das Verkehrsunternehmen gewährt also Nachlässe vom Einheitstarif für Transporte auf „geringere“ Entfernung. Geringere als welche? Offenbar geringer als diejenige, auf welche die Güter unter Voraussetzung des Einheitstarifs befördert würden. Wie können die Frachtunternehmer die betreffenden Transportstrecken kennen oder kennenlernen, ohne daß solche Transporte tatsächlich ausgeführt worden wären? Wir müssen also vorerst eine Zeit der Wirksamkeit des Einheitstarifs annehmen, während welcher die Verkehrsunternehmer die auf die verschiedenen Entfernungen erfolgenden Transporte beobachten. Sodann treten sie mit den Frachtgebern in Verhandlung darüber, daß diese gegen Gewährung eines Nachlasses vom Tarif ihre Transporte verkürzen. Der Nachlaß soll sich aber den Verkehrsunternehmern durch die Kostenersparnis infolge der Wegkürzung bezahlt machen. Das heißt: die Kostenersparnis müßte größer sein als der Nachlaß, sonst hätten die Verkehrsunternehmer keinen Grund, einen Nachlaß zu gewähren. Es fragt sich sohin um die Höhe des Nachlasses. Zunächst vom Standpunkt der Frachtgeber. Zum Einheitstarif

---

<sup>1)</sup> Eilige Leser könnten auf Grund der eben ausgesprochenen Erwägung, daß Nachlässe von imaginären Preisen doch ebenfalls nicht Realität sein können, sich der Kenntnisaufnahme der unvermeidlich etwas weitwendigen Erörterung entschlagen, ohne daß ihr Urteil an Sicherheit einbüßt.

„wird das Gut seitens der Verbraucher von einem beliebigen Erzeugungsort bezogen; es ergeben sich also für die einzelnen Erzeugungsorte keine besonderen Absatzgebiete“. Durch Abstufung der Frachtpreise für die einzelnen Erzeugungsorte ändert sich das. „Hätten alle Erzeugungsorte eines Verkehrsgebiets gleiche Erzeugungsbedingungen, so würde schon eine wirtschaftlich eben merkliche Herabsetzung der Fracht genügen, daß sich Absatzgebiete der einzelnen Erzeugungsorte bilden.“ „Wenn aber die Erzeugungsbedingungen verschieden sind, so daß bei reinen Kostengütern das ganze Gebiet, mit Ausnahme der einzelnen Erzeugungsorte selbst, von dem Ort günstigster Erzeugungsbedingungen versorgt würde, so müßten höhere Preisnachlässe gewährt werden, durch welche den Orten mit ungünstigeren Erzeugungsbedingungen die Teilnahme an der Versorgung des Gesamtgebiets eröffnet wird.“ Wie weit würde nun das Verkehrsunternehmen in dieser Hinsicht vom Standpunkt seines Interesses gehen können?

Die Antwort lautet: „Das Verkehrsunternehmen wird zur Erzielung einer möglichst großen Reineinnahme einen Preisnachlaß für kürzere Entfernungen in dem Umfang zu gewähren haben, daß eine weitere Ermäßigung nur noch eine Kostenersparnis mit sich bringen würde, die von dem Einnahmeausfall infolge der Frachtermäßigung erreicht oder überwogen würde.“ Diese Formel sagt offenbar nur darüber etwas aus, von welchem Betrag des Nachlasses an kein Nachlaß mehr gewährt werden kann, sagt aber nichts darüber, wie groß der Nachlaß bis zu jenem Punkt zu sein hätte, wenn er nur geringer ist als die Kostenersparnis! Die Formel wird auch positiv ausgedrückt: „Die Ermäßigung für kürzere Entfernungen hat so weit zu gehen, als die Ersparnis an Förderkosten bei kürzeren Wegen den Einnahmeausfall infolge Herabsetzung des Preises für kürzere Wege überwiegt.“ Wenn die Ermäßigung so weit zu gehen hat, als die Kostenersparnis die Ermäßigung überwiegt, so muß die Kostenersparnis das Zweifache der Ermäßigung ausmachen: das ist mathematisch unanzweifelbar und wäre eine genaue Maßbestimmung. Allein solche kann nicht gemeint sein, da die positive Wendung sachlich die gleiche Aussage sein muß, wie die negative Wendung. Es liegt somit ein dem gewollten Sinn nicht kongruenter Ausdruck vor, und wir müssen uns an die negative Wendung halten.

Das Ergebnis der theoretischen Maßbestimmung ist sonach kein anderes, als das: Die Kostenersparnis muß größer sein als der Frachtnachlaß, und zwar im Interesse des Verkehrsunternehmens so groß wie möglich. Letzteres kann aber nur in jedem einzelnen Fall durch Vereinbarung mit den betreffenden Frachtgebern erzielt werden, bei welchen das Verkehrsunternehmen das erreichbar günstigste Verhältnis zwischen Kostenerspar-

nis und Nachlaß anstrebt. Das Maß des Nachlasses, mit welchem die Frachtgeber sich bescheiden, wird bei den verschiedenen Ortsverbindungen von den konkreten Umständen der Absatzverhältnisse, auf welche die Produktionsbedingungen der Erzeuger von maßgebendem Einfluß sind, abhängen. Es würde sich also eine ganz verschiedene Gestaltung des Verhältnisses von Nachlaß und Kostenersparnis je nach der Sachlage des einzelnen Falls ergeben, und es können in dem einen Fall gegenüber dem andern für gleiche Wegkürzungen ganz ungleiche Nachlässe zum Vorschein kommen. Angesichts der Mannigfaltigkeit der einschlägigen Verhältnisse würden bei derselben Güterart für Transporte auf gleiche Weglängen verschiedene Frachtpreise, für ungleiche Transporte gleiche Frachtpreise zur Einhebung gelangen. Das Endergebnis wäre ein Wust von Differentialtarifen, die untereinander in keinem Zusammenhang stünden. So sähe die durch die Nachlässe erzielte Tarifbemessung im Verhältnis der Entfernung aus!

Die für Kostengüter entwickelten Sätze werden dann auch als auf die Fälle der Erzeugungsorte oder Lagerungsorte von Gütern gegebener Menge und den Fall eines einheitlichen Verbrauchsorts mit umliegendem Erzeugungsgebiet grundsätzlich anwendbar erklärt; begreiflicherweise ohne dadurch an Inhalt zu gewinnen. Nur wird bezüglich der Güter gegebener Menge eine irgendwie wirtschaftlich berechenbare Abstufung des Frachtpreises für genügend erklärt, um Kreuzungen der Transporte zu vermeiden. Irgendeine wirtschaftlich berechenbare Abstufung ist eine dermaßen unbestimmte Größe, daß in einem exakten Beweisgang mit ihr nichts anzufangen ist. Es ist aber hier ein Unterschied gegenüber dem Fall der Kostengüter geltend gemacht. Worauf er sich gründet, wird jedoch nicht mitgeteilt, sondern es bleibt dem Leser überlassen, sich die Erklärung selbst zu suchen, ebenso wie sich die allfälligen Konsequenzen des Unterschieds auszumalen. Es ist nicht der Mühe wert, sich damit zu befassen.

Nachträglich werden wir aber noch durch eine unerwartete Eröffnung überrascht: es wird eine Wegstrecke bezeichnet, für welche kein Nachlaß gewährt zu werden braucht. Das geschieht mit folgender Erwägung, die sich auf Kostengüter vom Erzeugungsort aus bezieht. „Durch die Ausscheidung besonderer Erzeugungsgebiete für jeden einzelnen Erzeugungsort wird die größte von einem Gut zurückzulegende Entfernung kleiner: früher war die größte Absatzentfernung der Abstand des günstigsten Erzeugungsorts von den Grenzen des Verkehrsgebiets, jetzt ist die größte Absatzweite der Durchmesser des beschränkten Absatzgebiets des günstigsten Erzeugungsorts. Für diese braucht kein Nachlaß gewährt zu werden, sondern wird der Frachtsatz nach der vollen Preiswilligkeit ein-

gehoben.“ Von dieser Entfernung an aber treten die Nachlässe für kürzere Entfernungen ein. — Das ist ein aufliegender Zirkel. Die Ausscheidung der besonderen Absatzgebiete für jeden einzelnen Erzeugungsort erfolgt doch erst voraussetzungsgemäß durch die Nachlässe: erst durch die Ausscheidung ergab sich für den günstigsten Erzeugungsort sein besonderes Absatzgebiet, das größte. Es muß daher das Gewähren der Nachlässe nicht allgemein verstanden, nicht auf die erstmalige Vornahme der Wirtschaftshandlung, sondern auf einen Zeitpunkt bezogen werden, in dem schon ein gewisser Ruhezustand in den Folgen des Gewährens von Nachlässen eingetreten ist. Dann hat sich für den günstigsten Erzeugungsort innerhalb des Wirtschaftsgebiets ein eigenes Absatzgebiet gebildet, das er, eben als der günstigst produzierende, beherrscht. Für die von ihm ausgehenden Frachten soll nun an der Grenze dieses Absatzgebiets der Frachtpreis nach der vollen Preiswilligkeit bestimmt, für zurückliegende Stationen dagegen — eben die kürzeren Entfernungen — Nachlaß gewährt werden. Der Grund hierfür ist jedoch nicht einzusehen. Die Preiswilligkeit ist auch ohne Nachlaß vorhanden, weiter als bis zum Bedarfsort werden die Güter doch nicht befördert, bis dahin aber müssen sie befördert werden. Es bedarf also eines Nachlasses nicht, um kürzere Wegstrecke zu erzielen, sie kann garnicht erzielt werden. Wenn aber die Nachlässe dennoch gewährt werden, so müssen sie auch Wirkungen haben, und diese können keine anderen sein, als daß jetzt in dem engeren Absatzgebiet (des günstigsten Erzeugungsorts) sich dasselbe abspiele, was im gesamten Wirtschaftsgebiet bei erstmaligem Handhaben der Nachlässe eingetreten ist, nämlich, wie wir früher sahen, daß sich für ungünstigere Erzeugungsorte, die nunmehr an der Versorgung des Gebiets teilnehmen können, besondere Absatzgebiete bilden. Das ist unanzweifelbar, denn die ökonomischen Voraussetzungen, von welchen der ganze Gedankengang ausging, dauern doch an. Es müßte in stets enger werdendem Rahmen dasselbe sich wiederholen. Die Theorie zu Ende gedacht, müßte ihr Endergebnis eine Verkleinerung und sohin Vervielfältigung der Absatzgebiete ins Ungemessene zeigen. Damit endet aber das Vorstellbare und zerfällt somit die Theorie in sich selbst.

Überblicken wir diesen Abschnitt der Darstellung des Tarifaufbaus, so finden wir in ihm in jeder Hinsicht ein Seitenstück der vorhergehenden allgemeinen Begründung: den Beispielfall einer scholastischen Theorie, die abgekehrt von der Wirklichkeit durchaus müßige Gedankengänge verfolgt.

Noch eine Einzelheit der Darstellung sei angemerkt. Die Maßbestimmung für den Nachlaß wird durch Verweisung auf einen betriebsökonomischen Grundsatz, betreffend die Berücksichtigung der Kosten bei

der Preisbemessung, erläutert. Als ein solcher Grundsatz wurde ausgesprochen: „Kann durch eine Art der Leistung gegenüber der andern Verkehrsunternehmen eine Ersparnis an Kosten erzielt werden, so ist der Preis der sparsameren Leistung gegenüber dem der andern geringer, jedoch höchstens um so viel geringer zu halten, als die Ersparnis an Kosten beträgt“; ein Satz, dessen Begründung einleuchtend ist. Es wird nun erklärt, daß die Maßbestimmung des Nachlasses einen Anwendungsfall dieser betriebsökonomischen Regel bilde. Das ist ein Trugschluß: die Regel betrifft verschiedene Arten einer und derselben Leistung, nicht verschiedene Leistungen, Transporte auf verschiedene Entfernungen sind aber doch unleugbar verschiedene Leistungen! Besser ist die Theorie auch durch diesen Denkfehler nicht geworden.

Doch wir dürfen auch die Stationstarife für bestimmte Ortsverbindungen nicht vergessen, wengleich sie der Autor hier vergessen hat. Diese, für deren Höhe die Entfernung nicht maßgebend war, kommen auch nicht durch Nachlässe unter den Einfluß der Entfernung, da sie keine ersparbaren Transporte ergeben. Aber ihr Bestehen neben dem Einheitstarif bei einer und derselben Güterart müßte arge Tarifwirren mit sich bringen. Sind die Frachtsätze gewisser Stationstarife höher als der Einheitstarif, so würden die betreffenden Frachtgeber die Beförderung nach dem Einheitssatz verlangen. Gibt es Stationstarife mit niedrigerem Satz als der Einheitstarif, so würde ihre Ausdehnung auf andere Ortsverbindungen verlangt werden. Und würden nicht die Frachtgeber auf Ortsverbindungen mit höherem Frachtsatz den Frachtsatz einer niedriger tarifierten Ortsverbindung in Anspruch nehmen, insbesondere wenn sie auf geringere Weglänge, also geringere Beförderungskosten, hinweisen könnten? Nun würden aber auch Vergleiche mit den ermäßigten Tarifen angestellt werden. Halten wir vollends das zusammen mit dem Konglomerat von Differentialtarifen, so hätten wir einen Tarifwirrwarr sondergleichen, ein praktischer Bestand eines solchen „Tarifsystems“ wäre ausgeschlossen.

Und wie würde es schließlich mit den Kosten im Hinblick auf den Reinertrag aussehen? Es sei angenommen, daß die Nachlässe eine gewisse Kostenersparnis über ihren Betrag hinaus im Gefolge hätten. Da aber die Tarife selbst ohne Rücksicht auf die Kosten erstellt sind, so wäre keine Sicherheit dafür gegeben, daß die Ersparnis irgendeinen Reinertrag herbeiführe, zumal die Stationstarife durch die angedeuteten Folgen ihres Bestands einen schädigenden Einfluß auf die Frachteinnahme ausüben würden.

Geht man derart dem leitenden Gedanken in seinen Auswirkungen nach, so wird man um so mehr gewahr, wie entfernt von aller Wirklichkeit die Gedankengänge der Theorie verlaufen!



### **Insbesondere die Rolle der Kosten in der Frachtpreisbildung.**

Der ergänzenden Rolle der Kosten werden außer der soeben besprochenen — und für uns abgetanen — noch zwei andere Seiten abgewonnen, die unser Augenmerk in Anspruch nehmen.

Die eine besteht in der Begründung des betriebsökonomischen Grundsatzes, gegenüber den Mehreinnahmen, welche von neuen Transporten zu erwarten sind, nur die Mehrkosten dieser Transporte in Ansatz zu bringen, und der hierauf basierten Entwicklung der Gesichtspunkte, nach denen die Herabsetzung von Frachtsätzen bis auf das wirtschaftlich angezeigte Niveau vorzunehmen ist. Auf welche Weise die Rücksicht auf die Kosten die Lösung des Fragepunkts an die Hand gibt, wird wie folgt dargestellt: „Soll die Berechnung angestellt werden, ob durch eine Herabsetzung des Frachtsatzes eine reine Mehreinnahme erzielt wird, so sind einander gegenüberzustellen: einerseits die Frachteinnahmen der neu zuwachsenden Menge, andererseits der Frachtausfall bei der bisher beförderten Menge und die mit der Beförderung der mehr zu befördernden Menge verbundenen Mehrkosten. Ergibt diese Rechnung einen Überschuß, oder stellt sich Zuwachs und Abgang wenigstens gleich, so ist die Frachtermäßigung durchzuführen (bei Gleichheit deshalb, weil in den Kosten ein entsprechender Gewinn schon berechnet ist)“ — im entgegengesetzten Fall also offenbar nicht durchzuführen. Der in der Klammer enthaltene Satz bedarf eines kurzen Kommentars, der später folgt.

Diese Rechnungsweise ist nur eine Form des Vergleichens der Einnahmen und Ausgaben vor und nach der Tarifierabsetzung. Derselbe Zweck wird erreicht, wenn die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben einander gegenübergehalten werden. Das Resultat der Rechnung ist selbstverständlich in beiden Fällen das gleiche, die Form durchaus nebensächlich. Von dem Ergebnis der Rechnung wird im Tarifwesen der Wirklichkeit die Entscheidung darüber abhängig gemacht, ob eine Frachtherabsetzung mit Rücksicht auf den Reinertrag angezeigt sei.

Es ist beabsichtigt, zu zeigen, daß unter dem Einfluß der Kosten das gleiche bei der Frachtpreisbildung auf Grund der ausnützbaren Grenzpreiswilligkeit platzgreife. Es heißt: „Hier ist nun die Rücksicht auf die Kosten einzuschalten. Auszugehen ist von einer bestimmten Menge der Güterart. Diese Menge ergibt im Hinblick auf die Grenzpreiswilligkeit für die Beförderung eine bestimmte erzielbare Frachteinnahme einerseits, bestimmte Kosten der Beförderung andererseits, der Unterschied beider ist der Reinertrag.“ Der Schlußsatz wäre ein Sophisma: der Unterschied zwischen einer Frachteinnahme und den Kosten, welche aufgewendet wurden, um sie zu erzielen, kann auch Verlust sein; ein negativer Ertrag. Das ist aber eine so plumpe Zweideutigkeit, daß unmöglich angenommen wer-

den kann, sie sei vom Autor beabsichtigt. Es bleibt somit zur Erklärung des angeführten Textes nur die Annahme, daß dem Satz der unausgesprochene Gedanke zugrundeliegt, die Rücksicht auf die Kosten ergebe für die Frachtpreisbildung die Nötigung, nur solche Frachtpreise tatsächlich anzusetzen, welche Reinertrag abwerfen; eigentlich ein ganz richtiger Gedanke. Nur bei Frachtsätzen, welche Reinertrag ergeben, hat es einen Sinn, zu untersuchen, ob eine Herabsetzung trotz Kostensteigerung noch eine reine Mehreinnahme mit sich brächte. Wenn die Frachteinnahme vor der Herabsetzung Reinertrag ergab, so ist eine reine Mehreinnahme selbstverständlich ebenfalls Reinertrag. Unter der Voraussetzung bisher rentabler Frachtsätze wird die in der Wirklichkeit geübte Proberechnung auf Herabsetzung auch in der Theorie hier anwendbar. Somit kommt man zu dem Ergebnis: Die Frachtunternehmer werden durch die Rücksicht auf die Kosten bestimmt, bei der Preisbildung den Reinertrag ins Auge zu fassen, also nicht mehr unbedingt, wie es bei Preisbildung nach der Grenzpreiswilligkeit geschähe, den Rohertrag, letzteren nur insofern, als er Reinertrag abwirft und nur in dem Maß, in dem das der Fall ist. Das hat nun aber eine unliebsame Konsequenz. Es ist damit die theoretische Ausführung, betreffend das Verhältnis zwischen Gütermenge und Preiswilligkeit, für die Beförderung als Grundlage der Frachtpreisbestimmung in einer Weise eingeschränkt, die einer Demolierung des früher deduzierten Aufbaus der Tarifkonstruktion gleichkommt. Denn wenn die Verkehrsunternehmer die Kosten ins Auge fassen, kann nicht mehr von Bestimmung des Frachtpreises ohne Rücksicht auf die Entfernung gehandelt werden, da für eine Verkehrsverbindung „zwischen zwei bestimmten Orten“ die Entfernung der betreffenden Orte voneinander ein wesentliches Kostenelement ist. Damit fällt auch die Begründung des Frachtsatzes für jede Güterart als Einheitstarif und weiterhin auch die ganze Phantasterei, betreffend die Nachlässe für Transporte auf geringere Entfernungen. Die ergänzende Rolle der Kosten in der Frachtpreisbildung besteht somit im theoretischen Endergebnis darin, die früher entwickelte Lehre in nichts aufzulösen.

Das sind die Folgen einer prinzipiell falschen Einstellung. Die Rolle der Kosten im Preisbildungsprozeß ist keine ergänzende, sondern eine wesentliche. Jeder Preis, also auch jeder Frachtpreis, hat in der tatsächlichen Höhe der Kosten seine Untergrenze. Die Einhaltung dieser Grenze ist ein untrennbarer Bestandteil in der Motivation der Wirtschaftshandlung auf seiten des Verkäufers. Es müssen daher die Kosten in der Theorie der Frachtpreisbildung eine prinzipielle Stellung erhalten, die für jeden konkreten Verkehrsakt die Bestimmung der Untergrenze des absoluten Frachtpreises einschließt. In diesem Sinn ist der Frage-

punkt in der „Verkehrslehre“, Abschnitt „Preisgestaltung nach den Gesichtspunkten der Betriebsökonomie“ behandelt: ob vollkommen befriedigend, ist Sache der fachlichen Beurteilung.

Mit Beziehung auf den Kostenbegriff der Klarheit wegen eine ergänzende Bemerkung. Es ist Gegenstand besonderer Erwägungen, ob unter konkreten Umständen als Kosten nur die tatsächlich verbrauchten Güter anzurechnen oder auch die vom Unternehmer gezahlten Kapitalzinsen einzubeziehen sind. Für die allgemeine Theorie kann der Punkt offen bleiben, für die Verkehrsunternehmer macht der kapitalistische Charakter der modernen Verkehrsmittel seine Konsequenzen auch hier geltend. Daß hiernach auch der Begriff Reinertrag enger oder weiter wird, kann niemand entgehen.

Die andere Seite, nach welcher den Kosten eine ergänzende Rolle in der Frachtpreisbildung zuerkannt wird, betrifft das verschiedene Maß an Kosten, das durch besondere Eigenschaften der Transportgegenstände und spezielle Umstände einzelner Transportgattungen gegeben ist (Kosten im engern Sinn) und daher auch eine entsprechende Verschiedenheit der Preise bedingt. Durch diese Bedingtheit ergeben sich Gesichtspunkte relativer Preisbemessung, über deren Begründung und Anwendung in Theorie und Praxis weite Übereinstimmung herrscht. Hierher gehören beispielsweise höhere Frachten je nach größerer Raumbeanspruchung der Güter, für größere Schnelligkeit der Beförderung, und andere dem praktischen Wirtschaftler ganz geläufige Dinge. Auch Engländer kann in dieser Hinsicht sachlich nichts neues bringen, bringt auch in der Tat nichts neues, bis auf einen einzigen Punkt, der mit Bezug auf seine theoretische Erfassung nicht mit Stillschweigen zu übergehen ist. Er sei zum Schluß so kurz als möglich besprochen.

Als ein Gesichtspunkt der relativen Preisbemessung wird angeführt: Bei Leistungen, die vom Verkehrsunternehmer zur Wahl gestellt werden, wahlweise (alternativ) angeboten werden, muß der Unterschied des Preises der Leistungen wenigstens so groß sein wie die Mehrkosten, die durch eine Leistung gegenüber der andern erwachsen. Der Tatbestand der wahlweisen Anbietung bestehe darin, daß es sich nur darum handelt, ob der Aufgeber die Leistung in der gewöhnlichen, dem Grundpreis entsprechenden Beschaffenheit oder in einer besseren Beschaffenheit beanspruchen will oder ob ein Gut statt eines anderen befördert werden soll. Diese Kennzeichnung bedarf aber der selbstverständlichen Ergänzung, daß im übrigen die Beförderung unter gleichen Umständen vor sich gehen muß: auf denselben Strecken, auf die gleiche Entfernung usw., mithin Kostenverschiedenheiten, die in Verschiedenheit der Begleitumstände ihren Ursprung haben, ausgeschaltet sein müssen.

Insbesondere ist von vornherein festzuhalten, daß von Preisverschiedenheiten der Güter selbst völlig abgesehen ist und die Wirtschaftsvorgänge nur soweit ins Auge gefaßt werden, als sie lediglich Folgewirkung von Beförderung und Beförderungskosten darstellen.

Ein Anwendungsfall der Unterscheidung der Frachtsätze bei wahlweiser Beförderung unter den eben bezeichneten Voraussetzungen sei die Aufstellung eines ermäßigten Frachtsatzes für die Beförderung von Rohstoffen gegenüber der von verarbeiteten Erzeugnissen (Rohstofftarif). Anlässe zur Anwendung des in Rede stehenden Gesichtspunkts ergäben sich jedoch nur in dem Fall, daß nicht ein einziger, sondern mehrere lagergebundene Stoffe mit Bezug auf ein aus ihnen herzustellendes Erzeugnis in Betracht kommen, z. B. Erz, Kohle und Zuschläge bei Erzeugung von Roheisen. Es liegt im Vorteil des Verkehrsunternehmens, die Beförderung solcher Rohstoffe gegenüber der des Erzeugnisses möglichst zu vermehren, um dadurch möglichst hohen Reingewinn zu erzielen. Eben das kann durch eine Ermäßigung des Frachtsatzes für die bezüglichen Rohstoffe erreicht werden. Für solche Rohstoffe wird daher ein besonderer Frachtsatz bestimmt, der in folgender Weise zu ermitteln ist: Jenes Gewicht an Rohstoffen, das auf Erzeugung einer Gewichtseinheit Erzeugnis aufgewendet wird, zahlt die Fracht für die Gewichtseinheit Erzeugnis und dazu nur die Mehrkosten, die die Beförderung des Mehrgewichts der Rohstoffe erfordert. Ein solcher Frachtsatz bewirkt, heißt es, „eine weitere Beförderung der Rohstoffe größeren Gewichts und vermehrt dadurch den Gewinn des Verkehrsunternehmens“. Hierzu ist eine Anmerkung erforderlich: eine weitere Beförderung müßte als vermehrte Beförderung, nicht aber als Beförderung auf weitere Entfernung verstanden werden, — denn letztere wäre ein Nebenumstand, der z. B. den Beweggrund abgeben könnte, den Frachtsatz niedriger zu stellen, damit ein einer bestimmten Preiswilligkeit an einem bestimmten Ort entsprechender Frachtpreis zum Vorschein komme. Nur die Verschiedenheit des Gewichts darf das unterscheidende Merkmal sein. Ein auf die angegebene Weise berechneter Frachtsatz für die Gewichtseinheit Rohstoff muß einleuchtend geringer sein als der Frachtsatz des Erzeugnisses, trotzdem ergibt er Gewinn für das Verkehrsunternehmen, wenn die Kosten im weiteren Sinn genommen werden, wie dies eben geschieht, in den Kosten also ein Gewinn bei Beförderung des Mehrgewichts enthalten ist.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß vom Standpunkt des Verkehrsunternehmens das wahlweise Anbieten des geringeren Rohstofffrachtsatzes wirtschaftlich begründet ist. Es fragt sich aber, ob die Frachtgeber von ihrem Standpunkt aus sich bestimmt finden werden, von dem Angebot Gebrauch zu machen. Das darf bezweifelt werden. Sie

werden sich sagen, daß das mit den Rohstoffen erzeugte Produkt sich im Preis um so viel höher stellt, als die Verkehrsunternehmer durch die Beförderung der Rohstoffe gewinnen, und sie werden daher vorziehen, das Erzeugnis auf Grund des höheren Frachtsatzes zu beziehen (Man darf nicht vergessen, daß im Sinn der Theorie diese Frachtsätze ohne Rücksicht auf die Entfernung oder für die gleichen Relationen und gleichen Entfernungen gelten!) Ein solcher Rohstofftarif würde zufolge seiner eigenen Voraussetzungen nie zur Anwendung gelangen. Wir haben also auch hier wieder ein imaginäres Gebilde vor uns, zum Unterschied von den anderen Fällen der relativen Frachtpreisbildung, die Wirklichkeiten sind. Engländer vermeint aber mit ihm die Wirklichkeit beschrieben zu haben!

Doch noch mehr. Er legt auf seine theoretische Konstruktion des Rohstofftarifs großes Gewicht und glaubt mit ihr die Auffassung der Rohstofftarife als Fälle der Werttarifizierung gründlich widerlegt zu haben. Der Irrtum, dem er hier verfällt, ist für jeden Unbefangenen klar ersichtlich. Er verschließt sich der Einsicht, daß bei den Rohstofftarifen der Wirklichkeit die Bedachtnahme auf die Preise der Güter ins Spiel kommt; daß, ausgehend vom Preis des Endprodukts als Verbrauchsgut mit Rücksicht auf die konkreten Preise der betreffenden Rohstoffe sich Frachtpreise errechnen, die von der Erzeugungsmöglichkeit des Produkts ihr Maß empfangen. An Stelle dieser vielverschlungenen Preisbeziehungen des Wirtschaftslebens meint er, von diesen absehend, mit „Transportorientierung“ allein die Lösung gegeben und hebt den vermeintlichen wissenschaftlichen Fortschritt (im Jahrbuch, S. 298) mit einer gewissen Ostentation hervor.

---

### Schlußwort.

Überaus bezeichnend für diese „Theorie der Frachtsätze“ ist es, zu welchen Gewalttätigkeiten gegen klare Tatsachen und klares Denken ihr Urheber Zuflucht nimmt, um eine positive Erklärung der Erscheinungen der „Werttarifizierung“ von ihrem Standpunkt aus zu geben. (Jahrbuch S. 297.) Er erblickt in diesen eine Anzahl verschiedener Fälle des Zusammentreffens von höherem Güterwert und höherem Frachtsatz, die auf verschiedenen Ursachen beruhen, welche einer besonderen Erklärung bedürfen. Die Erklärungsfälle werden angeführt. In erster Linie steht da sein Rohstofftarif, der ganz absieht von dem Verhältnis, in welchem der Wert (Preis) des Rohstoffs in den des Produkts übergeht und als eine

den Frachtgebern überlassene Wahl zwischen Beförderung eines oder eines andern Guts einen Tatbestand darstellt, der eine von den Frachtgebern als Vollzugsorganen der Preiszusammenhänge den Verkehrsunternehmern anheimgegebene Wahl ist, ob sie bestimmte Transporte haben wollen oder nicht.

Praktiker des Eisenbahnwesens werden übrigens über die Eigentümlichkeiten dieser „Rohstofftarife“ einigermmaßen erstaunt sein, wenn sie vernehmen, daß solche für ein Gut, das der einzige lagergebundene Rohstoff für ein bestimmtes Produkt ist, nicht platzgreifen, z. B. Getreide gegen Mehl, und daß im Fall mehrerer solcher Rohstoffe, wie im Fall des Eisens, für diese sämtlich der gleiche Frachtsatz zu gelten habe.

Anschließend wird der Fall herangezogen, daß „der Frachtsatz für ein Gut in unvermindertem Zustand niedriger gehalten werden kann als für ein Gut in gewichts- oder raumvermindertem Zustand (gepreßt, getrocknet)“. Diese Gleichstellung der Preisverschiedenheit für die Beförderung eines und desselben Guts, je nachdem es infolge Volumenänderung mehr oder weniger Kosten verursacht, mit der Preisverschiedenheit für die Beförderung verschiedener Güter von verschiedenem Wert ist — um es höflich auszudrücken — unverständlich! Absonderlich ist auch das nächste Argument: „Ferner kann für die Beförderung eines sehr wertvollen Guts ein höherer Frachtsatz deshalb eingehoben werden, weil gegenüber dem hohen Preis auch ein hoher Frachtsatz nicht ins Gewicht fällt, sowie weil allenfalls die Gefahr des Verlustes die Kosten der Beförderung erhöht“. Daß etwas auf Grund irgendeiner Erwägung getan werden kann, ist doch kein zureichender Bestimmungsgrund dafür, daß es tatsächlich getan werde: ein positiver Bestimmungsgrund muß vorliegen, um in dem vorausgesetzten Fall einen bestimmten Frachtpreis einzuheben, und es wird niemand entgehen, daß bei in gleichem Verhältnis minderen Graden der Preishöhe und Tarifhöhe dasselbe Motiv wirksam wird. Wenn man aber das Nicht-ins-Gewicht-fallen als Motiv gelten lassen wollte: ist es dann etwas anderes als die Tatsache, daß in den gegebenen Fällen die Frachtpreiserhöhung mit Rücksicht auf die vorliegende „Preiswilligkeit“ durchführbar ist, also die Motivation der „Werttarifizierung“?! Die Verlustgefahr, die doch einen betriebsökonomischen Gesichtspunkt für sich ergibt — selbstverständlich nicht mit Bezug auf sehr wertvolle Güter allein — hier einbezogen zu sehen, sollte man nicht für möglich halten! Den Trumpf bildet endlich der Satz, daß für „Güter, bei denen ohne gegenseitigen Zusammenhang die Frachtsätze nach der Preiswilligkeit für die Beförderung bestimmt werden, bei Gütern höheren Preises ein höherer Frachtsatz herauskommen kann, keineswegs muß“, was doch nur heißen kann, daß Fälle der Werttarifizierung eben solche seien, in welchen gerade

zufällig der höhere Frachtsatz zum Vorschein kommt. Das Argument setzt voraus, daß die nach der Preiswilligkeit für die Beförderung ohne Rücksicht auf die Entfernung angesetzten Frachtsätze der Theorie auch die Frachtsätze der Wirklichkeit seien, daß also, da diese theoretisch gedachten Frachtsätze keine Beziehung zum Wert der Güter haben, auch die Gesichtspunkte der Tarifierung der Wirklichkeit keine solche Beziehung ergeben können. Diese Ansicht des Urhebers der Theorie ist begreiflich, macht aber ebenso begreiflich auf diejenigen keinen Eindruck, welche die Hinfälligkeit der Theorie erkannt haben.

Doch es ist Zeit, abzubrechen, um zu vermeiden, daß unsere Erörterungen den Umfang eines Buchs erreichen. Aus dieser Rücksicht mußte auch darauf verzichtet werden, auf manche Einzelheiten einzugehen, die zu einer kritischen Prüfung oder Erwiderung anregen. Um so mehr waren alle diejenigen Ausführungen des Buchs zu übergehen, in welchen bereits von anderer Seite Festgestelltes aufgenommen und in die Darstellung verflochten ist. In neuem Zusammenhang können Lehrsätze an Wert gewinnen, wenn sie auch an sich nicht neu sind. Ob das Gute alt oder neu ist, ist für die Wissenschaft objektiv gleichgültig: wichtig ist nur, ob das Neue gut sei. Wenn wir nun im Rückblick diese Frage speziell mit Bezug auf die Lehren über die Frachtpreisbildung aufwerfen, so kann im Sinn unserer Darlegungen von einem Gewinn für die Theorie des Verkehrswesens nicht wohl die Rede sein. Dieses Urteil ist selbstverständlich ein subjektives. Angenommen, daß es von der Fachwelt sanktioniert werde, erübrigt noch die Frage, worin in letzter Linie der Grund des Versagens zu suchen sei. Um uns auch in dieser Hinsicht der äußersten Kürze zu befleißigen, möge nur das folgende bemerkt sein. Die Theorien über die Preiserscheinungen des Verkehrswesens sind entweder die notwendige Konsequenz der allgemeinen Preistheorie des Autors oder nicht. Im ersten Fall kann der Leser sich veranlaßt sehen, aus der Qualität der Frucht auf die Beschaffenheit des Stamms zu schließen. Da wir, wie im Eingang vorausgeschickt wurde, aus gutem Grund in eine kritische Würdigung der allgemeinen Preistheorie nicht eingetreten sind, so bleibt hier auch die Frage, ob die Anwendung auf das vorliegende Gebiet notwendigerweise die anfechtbaren Theorien ergeben mußte, offen. Im zweiten Fall können die unbefriedigenden Ergebnisse nur auf die Art und Weise der Handhabung der abstrakt-deduktiven Methode zurückzuführen sein. Diese Forschungsweise, über die schon so viel, richtiges und falsches, treffendes und mißverständliches, geschrieben wurde, bietet in der Tat in den Sozialwissenschaften, inbegriffen die Nationalökonomie, erhebliche Schwierigkeiten. Es fehlt nicht an Beispielen, daß selbst hervorragende Theoretiker sich verrannt haben und auf Abwege geraten sind.

Ob und inwieweit im vorliegenden Fall der Theoretiker der Schwierigkeiten Herr geworden oder ihnen unterlegen ist, darüber werden die Leser des Buchs sich ihr Urteil selbst gebildet haben. Ein Fehlwerk solcher Art richtet einen über das betreffende engere Wissensgebiet hinausreichenden Schaden an, weil es die Theorie überhaupt in Mißkredit bringt, und das ist gerade für Deutschland bedauerlich, wo die Theorie der Volkswirtschaft durch längere Zeit vernachlässigt war, und man jetzt eben anfängt, ihr wieder erhöhtes Interesse zuzuwenden.

---