

Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft

von

Dr. W. SPIESS

Diplomkaufmann,

Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium



BERLIN

VERLAG VON JULIUS SPRINGER

1941

ISBN-13: 978-3-642-90423-3 e-ISBN-13: 978-3-642-92280-0
DOI: 10.1007/978-3-642-92280-0

**Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung
in fremde Sprachen, vorbehalten.
Copyright 1941 by Julius Springer in Berlin.**

Sonderdruck aus
„Archiv für Eisenbahnwesen“, 1941, Hefte 1 und 2
Verlag von Julius Springer, Berlin W9.

Vorwort

Schon im Vorwort der 1939 im gleichen Verlage erschienenen „Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“ war auf den Gegensatz privatwirtschaftlicher und gemeinwirtschaftlicher Behandlung der Eisenbahngütertariflehre hingewiesen. Es bedeutet nur die Einlösung eines an der gleichen Stelle gegebenen Wortes, wenn der damals ausschließlich privatwirtschaftlichen heute die volkswirtschaftliche Behandlung des Gütertarifs in wiederum das ganze Tarifgebiet erschöpfendem Umfange nachgesandt wird. Die Betrachtungen des Tarifes vom Standpunkte des Eisenbahnunternehmers und von dem des Eisenbahnbenutzers müssen bei den einzelnen Problemen von begrifflich verschiedener Einstellung ausgehen, und ihr Ausgleich auf höherer, diese beiden Einzelgesichtspunkte überwölbender Warte kann nur auf der Plattform wieder gemeinwirtschaftlicher Betrachtungsweise, nunmehr aber besonderen und größten Ausmaßes erfolgen. — Dementsprechend versucht die vorliegende Arbeit nicht nur die spezifisch volkswirtschaftliche, sondern demnächst auch die die allgemeine Richtung gebende wirtschaftspolitische Betrachtung oberhalb der besonders privat- und der besonders volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte zu bringen. Die unternommene Aufgabe ist nicht ganz einfach, zumal bei der besonders volkswirtschaftlichen Betrachtung der Gütertarifpolitik neben dem gemein-volkswirtschaftlichen Gedanken vielfach auch noch eine besondere verkehrspolitische Ausrichtung zur Darstellung zu bringen ist. Um angesichts dieser Vielheit der Motivationen dann doch die volle Strenge wissenschaftlicher Kontrolle sowohl gegenüber dem eigenen Denken wie gegenüber dem Leser sich zu sichern und zu belegen, war dieses Mal von besonderer Bedeutung die schon in meiner betriebswissenschaftlichen Arbeit angewandte und von der Rezension mehrfach mit Anerkennung erwähnte Zusammenfassung der einzelnen Ergebnisse in formulierten Lehrsätzen und Lehren.

Zur Vermittlung meiner gesamten geschlossenen wissenschaftlichen und Weltanschauung des Begriffs Eisenbahngütertarif fehlt jetzt nur noch die rechtstheoretisch konstruktive Darstellung; sie soll als dritter und Schlußstein der ausführlicheren Monographien in zwei oder drei Jahren folgen, wie ein rechtstheoretisches Kapitel auch schon als einer der drei Hauptteile meiner Enzyklopädischen Studie im Jahre 1931 gegeben worden war. Anregung und Ermunterung gerade für diesen letzten Teil liegt zur Genüge vor.

Potsdam, Frühling 1941.

Dr. W. Spiess.

Inhaltsübersicht

	Seite
Literaturverzeichnis	
1. Kapitel. Theoretische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs	1
I. Grundbegriff	1
A. Betriebswissenschaftlicher Ausgangspunkt — Volkswirtschaftlicher Einschlag	1
B. Der volkswirtschaftliche Charakter des Begriffes: Tarif	2
C. Der volkswirtschaftliche Charakter kraft Universalität und Maßbedeutung	6
D. Der volkswirtschaftliche Charakter dank der Bedeutung des Güterverkehrs	17
II. Die Möglichkeiten volkswirtschaftlicher Behandlung des Eisenbahngüterverkehrs im allgemeinen	19
III. Die beiden organisatorischen Möglichkeiten des Staatsbahngütertarifs im besonderen	25
IV. Die sachlichen Arbeitsgrundsätze des Eisenbahngütertarifs in der Verfolgung des volkswirtschaftlichen Zieles	29
V. Der Eisenbahngütertarif im Vergleich mit den anderen der Staatsführung auf dem Verkehrsgebiet zur Verfügung stehenden volkswirtschaftlichen Verwaltungsbehelfen und Mitteln	41
VI. Der Eisenbahngütertarif als Grundlage einer besonderen praktischen Nationalökonomie	43
Zusammenstellung der gesamten Ergebnisse	45

	Seite
2. Kapitel. Praktische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs	49
I. Die Grundlinien für eine praktische nationale Eisenbahngüter- tarifökonomie	49
II. Der Binnentarif	51
A. Der Regeltarif	52
1. Allgemeines	52
2. Der Regeltarif in seiner grundsätzlichen Einteilung . .	54
a) Der Wert der Beförderungsgüter im Regeltarif, volkswirtschaftlich betrachtet	55
b) Die Entfernung im Regeltarif, volkswirtschaftlich betrachtet	67
a) + b) Wert- und Entfernungsstaffel, in ihrem Maß- Einfluß auf die Frachtpreisbildung der anderen Ver- kehrsmittel. — Binnenumschlagtarife — Mehrere Entfernungsstaffeln entsprechend den verschiedenen Wertklassen?	73
c) Die Menge des einzelnen beförderten Gutes im Regel- tarif, volkswirtschaftlich betrachtet	86
noch c) Die Mengentarifizierung in ihrem Maß-Einfluß auf die Frachtpreisbildung der anderen Verkehrs- mittel. — Ein arteigener Kraftwagentarif?	91
a) + b) + c) Zusammenfassung	97
B. Ausnahmetarife	98
III. Auslandsverkehr	105
Zusammenstellung der Lehren	123

Literaturverzeichnis

Es wird zunächst Bezug genommen auf das der „Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“ des gleichen Verfassers (gleicher Verlag, 1939) beigelegte Schriftumsverzeichnis.

Des weiteren sind für die vorliegende Arbeit zufolge ihres volkswirtschaftlichen Charakters vor allem auch noch die nachstehenden Werke benutzt worden:

- Altmann, Dr. Die Zusammenarbeit des Luftverkehrs mit anderen Verkehrszweigen. Band 238 der Neuen Deutschen Forschungen, Abteilung Betriebswirtschaftslehre. Junker und Dünnhaupt Verlag, Berlin 1939.
- Bayer, Dr. Die Krise in der Elbschiffahrt. Hamburger wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Schriften, Heft 21. Carl Hinstorffs Verlag, Rostock 1932.
- Bergmann, Carl, Berlin. The Freight Traffic of the Southern Pacific Company. Part 1: Handling, Accounting and Tariffs. Liebheit & Thiessen, Berlin C. 1923.
- Bieling, Dr. Siedlungs-, Standorts- und Verkehrsprobleme der Industrielandschaft. Die Absatzfähigkeit von Eisen- und Stahlwaren in ihrer Abhängigkeit von Wert- und Entfernungsstaffel des Deutschen Eisenbahngütertarifs. — Forschungsstelle für Siedlungs- und Wohnungswesen an der Universität Münster i. W., Materialien-Sammlung, herausgegeben von o. Professor Dr. Werner Friedrich Bruck, Band 9. — Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster (Westf.) 1933.
- Derselbe. Das wirtschaftliche Gleichgewicht und die Verkehrsfinanzpolitik. Heft 17 der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen aus dem Verkehrssseminar der Westf. Wilhelms-Universität zu Münster i. W. Gustav Fischer, Jena 1939.
- Blum, Dr.-Ing. Verkehrsgeographie. Julius Springer, Berlin 1936.
- Carstens/Schmidt. Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nebst Reichskraftwagentarif. Textausgabe. Carl Heymanns Verlag, Berlin 1936.
- Daitz, Werner. Die nationalsozialistische Ostraumpolitik und der Hansakanal. Ein Beitrag zum nationalsozialistischen Arbeitsbeschaffungsprogramm. Nationalsozialistische Wirtschaftspolitik Heft 2. Wirtschaftspolitischer Verlag G. m. b. H., Berlin 1932.
- Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Herausgegeben von Hoff, Kumbier und Anger. Dritte Ausgabe. Reimar Hobbing, Berlin 1927.
- Delanney, Dr. Louis. Eisenbahn und Kraftwagen unter internationalen Gesichtspunkten. Aus dem französischen Manuskript übersetzt im Institut für Weltwirtschaft. Weltwirtschaftliches Archiv, begründet von Bernhard Harms. Gustav Fischer, Jena 1936.
- Domsch, Dr. Staffeltarif oder Kilometertarif? Heft 51 der Veröffentlichungen des Verb. Sächs. Industrieller, Dresden 1926.

- Eisenbahn und Kraftwagen. Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen“ beim Deutschen Industrie- und Handelstag. Carl Heymanns Verlag, Berlin 1930.
- Eulenburg, Franz. Neue Grundlagen der Handelspolitik. Erster Teil. Deutschland. Wissenschaftliche Gutachten von Paul Arndt, Herbert von Beckerath, C. von Dietze, Bernhard Hinst, Walter Lotz, August Müller, Kurt Ritter, Wilhelm Röpke, Rudolf Schneider, W. Spiess, Henry Voelcker. Duncker & Humblot, München und Leipzig 1925.
- Fischer/Reuther/Mayer. Der Güter- und Personenverkehr. Grundriß der Betriebswirtschaftslehre, Band 12. G. A. Glockner, Leipzig 1930.
- Fülles, Dr. rer. pol. Die Eisenbahn-Personentariftheorien. Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Nr. 5. Gilde-Buchhandlung Heinrich Gonski, Köln 1935.
- Göbel, Dr. Die Bewältigung des modernen Güterverkehrs durch die Deutsche Reichsbahn. Carl Nieft, Bleicherode am Harz 1937.
- Gutsche, Dr. rer. pol. Die Southern Pacific Company, ihre Geschichte, Finanzierung und Rentabilität. A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung, Leipzig 1939.
- Haammerle, Prof. Dr. Zur wirtschaftlichen und rechtlichen Organisation der deutschen Seehäfen. Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Heft 1. Gustav Fischer, Jena 1936.
- Hamacher, Dr. oec. Die Neuordnung des Eisenbahnwesens und der Kraftwagenwettbewerb in Frankreich. — Betriebswirtschaftspraxis und Betriebswirtschaftslehre, Schriftenreihe des Verbandes Deutscher Diplom-Kaufleute e. V., Heft 5. Deutscher Betriebswirte-Verlag G. m. b. H., Berlin 1935.
- Harms, Dr. sc. pol. Recht und Staat im Neuen Deutschland. Vorlesungen, gehalten in der Deutschen Vereinigung für Staatswissenschaftliche Fortbildung. Zwei Bände. Reimar Hobbing, Berlin 1929.
- Hasselbach, Dr. W. v. Die Tarifierung lebender Tiere auf der Eisenbahn. Deutscher Landwirtschaftsrat, Veröffentlichungen Heft 27. Deutsche Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin 1931.
- Haufe, Helmut. Die geographische Struktur des deutschen Eisenbahnverkehrs. Veröffentlichungen des Geographischen Seminars der Universität Leipzig, herausgegeben von Wilhelm Volz. Heft 2. Julius Beltz, Langensalza 1931.
- Hein, Dr. Georg. Der Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen. Wilhelm Limpert-Verlag, Dresden 1932.
- Heinrich, Dr.-Ing. Die Wettbewerber der Reichsbahn, insbesondere der Kraftwagen. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin 1929.
- Helander, Dr. Sven. Nationale Verkehrsplanung. Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Heft 3. Gustav Fischer, Jena 1937.
- Hellauer, Dr. J. Nachrichten- und Güterverkehr. Spaeth & Linde, Berlin-Wien 1930.

- H e m p e n , Dr. Die Organisation der Deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere die Unternehmungsformen in den einzelnen Verkehrszweigen. Heft 10 der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen usw. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster i. W. 1937.
- H o o v e r , Herbert. Recent Economic Changes in the United States. 2 Bände. McGraw-Hill Book Company, Inc. New York, 1929.
- K i t t e l / N a w i a s k y . Die Reichsbahn im öffentlichen Recht. Zwei Vorträge und eine Abhandlung. 3. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin 1932.
- K i t t e l / W e h r m a n n . Das Reichsverkehrsministerium. Schriften zum Staatsaufbau. Neue Folge der Schriften der Hochschule für Politik, Teil II, herausgegeben von Paul Meier-Benneckenstein. Junker und Dünnhaupt Verlag, Berlin 1940.
- K o e n i g s , Staatssekretär, D i l l g a r t , Oberbürgermeister, A. L i n d e n , Dr. Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft an der Westf. Wilhelms-Universität, 3. Tagung mit Vorträgen. Heft 6 der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen usw. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster i. W. 1936.
- K r e m e r , Dr. rer. pol. Die Seehafentarife der Deutschen Reichsbahn in ihrer Bedeutung für die nordbayerische Industrie. Otto Mauser, Forchheim Ofr. 1935.
- K u t z s c h e n b a c h , Dr. jur. von. Deutschlands Versorgung mit Früchten und Gemüse. 1. Auflage. Ostpreußen-Verlag Königsberg i. Pr. 1931.
- L e i b b r a n d / D o m s c h . Organisation und Durchführung des Betriebsdienstes und Verkehrsdienstes bei der Deutschen Reichsbahn. Zwei Vorträge. 5. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin 1934.
- L ö b n e r , Dr. Walter. Die finanziellen Auswirkungen der Reichswasserstraßenpolitik von 1918—1930. Beiträge zur Finanzkunde aus dem Budgetarchiv an der Universität Leipzig, herausgegeben von Professor Dr. phil. Bruno Moll und Privatdozent Dr. rer. pol. F. Boester. Band VI. Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H., Leipzig 1931
- M a n c e , Sir H., Brig.-General, K. B. E., C. B., C. M. C., D. S. O. Some Rail and Road Tendencies. Presidential Address delivered at a meeting of the Railway Students Association, London School of Economics (University of London) 14th November 1929. McCorquodale & Co. Ltd., London.
- Mannheim, Schriftenreihe der Industrie- und Handelskammer, in Zusammenarbeit mit der DAF. Gauverwaltung Baden. Hefte 1—5. Vorträge anlässlich der Berufserziehungswoche der DAF. für Verkehrs- und Tariffragen vom 13. bis 18. März 1939 in Mannheim. Alfred Krug, Mannheim 1939.
- M o s t , Otto. Grundlagen und Entwicklungsrichtungen der deutschen Verkehrswirtschaft. Heft 9 der Schriftenreihe der Deutschen Wirtschaftszeitung, Berlin 1939.
- P o l l a c z e k , Dr. Grundzüge des französischen Eisenbahnfrachtrechts. Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien 1935.

- Reichsbahn und Kraftwagenverkehr. Denkschrift, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Hauptverwaltung Berlin, Januar 1930.
- Reichsbahn-Gesellschaft, Deutsche. Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. 1934.
- Reichsbahn und Binnenschifffahrt. Auseinandersetzungsdenkschriften in beiderseitigem Selbstverlag 1929/1930.
- Reichsbahn und Wasserstraßen. Auseinandersetzungsdenkschriften, Januar, Februar, März 1927.
- Rheinkommission, Gutachten: Die deutsche Rheinschifffahrt. Reimar Hobbing, Berlin 1930.
- Sarter/Kittel. Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. Sechste, völlig neubearbeitete Auflage. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Leipzig 1938.
- Schmidt/Strangmann. Berlin und der Mittellandkanal. Heft 37 der Schriftenreihe des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V., Berlin. Mier & Glasemann, Abt. Binnenschifffahrtsverlag, Berlin 1938.
- Schulz, Dr. jur. Johs. Reichsbahn—Reichspost. Das Verhältnis der Deutschen Reichsbahn zur Reichspost- und Telegraphenverwaltung unter besonderer Berücksichtigung der finanziellen Auseinandersetzung. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin 1929.
- Schulz-Kiesow, Dr. Eisenbahngütertarifpolitik und Raumordnung, entwickelt am Beispiel Thüringens. Berichte zur Raumforschung und Raumordnung, Band 1. K. H. Koehler Verlag, Leipzig 1939.
- Siegert/Bertsch. Handels- und zollpolitische Fragen der Gegenwart. Beiträge zur Internationalen Wirtschaftskonferenz. Reimar Hobbing, Berlin 1927.
- Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Sämtliche Protokolle.
- Tiécac, Dr. Ervin. Die Staffeln des Eisenbahngütertarifs mit besonderer Berücksichtigung des Selbstkostenproblems. Hansischer Gildenverlag, Hamburg 1939.
- Tork, J. A. Cand. Polit. Jernbanetarifer og Omkostningsberegninger. Dansk Ingeniørforening, Kopenhagen 1939.
- Trummel, Dr. rer. pol. Die Wettbewerbsverhältnisse von Pferdegespann und Motorfahrzeugen im städtischen Güternahverkehr. Ein Kosten- und Leistungsvergleich. Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Nr. 7. Gilde-Buchhandlung Heinrich Gonski, Köln 1939.
- Vadnai, Dr. Eugen. Leitfaden des schweizerischen Transportwesens. Verlag des Schweizerischen Kaufmännischen Vereins, Zürich 1931.
- Verkehrswissenschaftliche Tagung, veranstaltet vom Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrat beim RVM und vom VDI, Berlin 1936, VDI-Verlag G. m. b. H.
- Vogt, Staatssekretär a. D. Landstraße und Eisenbahnen. Vortrag, gehalten in der Deutschen Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung.

- Vogt/Sarter/von Beck. Verkehrsprobleme der Reichsbahn. Drei Vorträge. 3. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin 1932.
- Wagemann, Dr. Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr. Sonderhefte des Instituts für Konjunkturforschung, Nr. 38. Hanseatische Verlagsanstalt Hamburg, Berlin 1936.
- Wiefenfeld, Dr. Grundriß der Sozialökonomik, V. Abteilung, III. Teil: Transportwesen. Tübingen, J. C. B. Mohr, 1930.
- Derselbe. Die Monopoltendenz des Kapitals im Spiegel der Verkehrsmittel. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Heft 2. Gustav Fischer, Jena 1937.
- Derselbe. Die Raumbeziehungen im Wirtschaften der Welt. Die Grundformen des Wirtschaftslebens in der Gegenwart. Julius Springer, Berlin 1939.
- Wohl/Albitreccia. Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt. Tatsachensammlung und Bericht für die Internationale Handelskammer, herausgegeben von der Deutschen Landesgruppe. Carl Heymanns Verlag, Berlin 1935.
- Wyszomirski, Dr. Schifffahrtabgaben und Schleppmonopol als rechtliche und wirtschaftliche Voraussetzungen der Kanäle. Duncker & Humblot, München 1928.

Erstes Kapitel.

Theoretische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs.

I.

Grundbegriff.

A. Betriebswissenschaftlicher Ausgangspunkt — Volkswirtschaftlicher Einschlag.

Der Eisenbahngütertarif ist ein Preisangebot für Güterbeförderungen auf einer Eisenbahn.

Das einzelne Preisangebot, d. h. die Bereitschaftserklärung eines Volksgenossen oder sonstigen Wirtschaftssubjektes, gegen bestimmten Preis eine bestimmte Leistung zu tätigen¹, hat in seinem allgemeinen Wesen noch keine zwingend begründete volkswirtschaftliche Bedeutung. Das Preisangebot ist vielmehr an sich ein betriebs- und privatwirtschaftlicher Begriff und deswegen zunächst in der Betriebswissenschaft zu behandeln. Dies ist der theoretische Grund und die praktisch wirtschaftswissenschaftliche Grundlage für die Arbeit des Verfassers: „Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“ gewesen², und die ganzen in ihr gegebenen Darlegungen sind deswegen und insofern Bestandteil auch der nachstehenden Erörterung; sie werden in diesem Sinne im folgenden allgemein und ganz besonders bei der Behandlung des Grundbegriffes vorausgesetzt.

Auch für die Volkswirtschaft können sich zwar aus der Tatsache des Vorliegens eines, seinem Wesen nach betriebswirtschaftlichen Angebots im einzelnen Falle weittragende Folgen ergeben; z. B. kann der Wert einer ganzen Grundbesitzlage im Falle der Steuer-, der Enteignungs- und jeder anderen behördlichen Wertfestsetzung durch die Tatsache des Vorliegens eines einzigen Angebots entscheidend bestimmt werden; und erst recht kann eine Gesamtheit einzelner Preisangebote eigenartige Be-

¹ oder Ware zu liefern, welche letztere Form aber hier nicht interessiert.

² Verlag Julius Springer, Berlin 1939.

deutung für die Volkswirtschaft gewinnen, wie letzteres z. B. bei Markt- und Börsenpreisen der Fall ist. Desungeachtet bleibt es aber dabei, daß seinem Grundwesen nach das einzelne Preisangebot keinerlei zwingend begründeten volkswirtschaftlichen Charakter hat, und auch beim Eisenbahngütertarif-Angebot ergeben sich nur aus besonderen Umständen Gesichtspunkte, die zwingend seine auch volkswirtschaftliche Bedeutung und Behandlung ausmachen und erfordern. Solche Gesichtspunkte aber sind bei den folgenden drei Besonderheiten des Eisenbahngütertarif-Angebotes festzustellen: Nämlich bei dem Umstand, daß (B) für dies Angebot die Tarifform gewählt und es damit, gleich jedem Tarif, veröffentlicht werden muß, — daß (C) dies Angebot von der Eisenbahn ausgeht, — und daß (D) es auf die Beförderung eigens von Gütern abgestellt ist. Alle diese drei den Eisenbahngütertarif von anderen gewöhnlichen Preisangeboten abhebenden Tatbestände sind ihrer Wesensart nach nicht nur privat-, sondern auch volkswirtschaftlich, und deswegen auch grundbegrifflich nicht nur betriebswissenschaftlicher, sondern auch volkswirtschaftlicher Prüfung zu unterwerfen. Dies wird im Folgenden bezüglich aller drei Umstände einzeln darzulegen, grundbegrifflich aber schon jetzt zu bemerken sein als

Lehrsatz 1: Der Eisenbahngütertarif ist ein Preisangebot für Güterbeförderung auf einer Eisenbahn und als Preisangebot zunächst in der Betriebswissenschaft zu behandeln. Die ihm notwendigen besonderen Eigenschaften aber: daß dies Angebot als Tarif veröffentlicht werden muß, daß es von der Eisenbahn ausgeht, und daß es auf die Beförderung eigens von Gütern abgestellt ist, sind auch volkswirtschaftlicher Natur und machen deshalb seine wissenschaftliche Behandlung auch im Rahmen der Volkswirtschaft notwendig.

B. Der volkswirtschaftliche Charakter des Begriffes: Tarif.

Was die erste der angeführten drei engeren und als begrifflich auch volkswirtschaftlicher Natur erklärten Charakterisierungen des Eisenbahngütertarifs betrifft, so hat der Umstand, daß er ein veröffentlichtes Preisangebot ist, daß also seine Veröffentlichung grundsätzlich notwendig ist, zur zwingenden Folge, daß das Tarifangebot an einen unbestimmten, weiten Personenkreis im Lande gerichtet wird. Die volkswirtschaftlichen Folgen, die aus dieser Tatsache der veröffentlichten Angebotsherausgabe für den Eisenbahngütertarif sich ergeben, sind derselben Art, wie sie hierdurch auch bei allen anderen mit Tarifen

arbeitenden Gewerbebetrieben¹, wenn auch bei diesen in der praktischen Auswirkung im einzelnen Falle meist weniger stark verursacht werden: Derjenige, der in der Tarifforn seine Preise veröffentlicht, steht unter dem Zwang, zu den tarifmäßig veröffentlichten Bedingungen, insbesondere Preisen bzw. Frachten, Geschäftsabschlüsse zu machen, und zwar mit allen ihm gegenüber sich meldenden Personen in allen ihm nahegebrachten Fällen zu allen der Tarifveröffentlichung folgenden Zeiten und so lange, bis er durch eventuellen Widerruf den Tarif und damit das Tarifangebot wieder aus der Welt schafft².

Umgekehrt steht derjenige, der zu in Tarifforn veröffentlichten Preisen seinen Bedarf eindeckt, unter dem Zwang und unter dem Schutz, daß alle zu derselben Bedarfsdeckung gezwungenen Wettbewerber zu den gleichen in der Tarifforn veröffentlichten Preisen sich eindecken müssen und daher insoweit bei weiterer gewerblicher u. dgl. Verwendung der tarifmäßig bezogenen Produkte mit Selbstkosten in gleicher Höhe wie er selbst belastet sind³. Kraft dieses Umstandes ergeben sich, insoweit als zur Durchführung der Erzeugung Geschäftsabschlüsse auf Grundlage von Tarifen notwendig sind, für jeden einzelnen Gewerbe- bzw. Wirtschaftstreibenden an jedem einzelnen Standort im volkswirtschaftlichen Raum volkswirtschaftlich nicht nur feste, sondern auch gleiche Erzeugungs- bzw. Gewerbe- und Lebensvoraussetzungen.

Allgemeine — d. h. zunächst von dem Eisenbahngütertarif im besonderen absehende — Betrachtung der Tarifangebote lehrt, daß der Umfang, in dem Geschäftsabschlüsse in Tarifforn heutigen Tages bei

¹ Man denke an Elektrizitäts-, Gas-, Wasser-, Kehrlichtabfuhr-, Schlachthausgebühren u. dgl. Tarife. Vgl. hierzu auch Spiess, *Der Eisenbahntarif und seine Beeinflussung durch die konkurrierenden Verkehrsmittel*, Stuttgart-Berlin, Kohlhammer 1938, insbes. S. 6 und 7.

² Über den Zwangscharakter des Tarifs vom juristischen Standpunkt aus vgl. Spiess, „Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“, Julius Springer, Berlin 1939 S. 3 Anmerkung 2. — Die dort gemachten Ausführungen gelten heute noch unverändert. Die Behandlung der Rechtstheorie des Eisenbahngütertarifs als solche bleibt einer weiteren Arbeit vorbehalten.

³ Bewußt ist im Text nicht darauf eingegangen, daß nicht bei allen Tarifarten die Unterschreitung des Tarifpreises durch den Tarifherausgeber verboten, in einzelnen Fällen hier also doch noch eine Bevorzugung durch besondere Preisbegünstigung möglich ist. In einer Rechtsdarstellung dürfte über diesen Sonderfall nicht stillschweigend weggegangen werden. Volkswirtschaftlich aber spielt dieser (übrigens z. B. beim Arbeitslohntarif und beim Eisenbahntarif verbotene und bei Gas-, Wasser-, Elektrizitätsgroßbezügen seinerseits wiederum im Tarife selbst meist festumschriebene) Fall eine so unbedeutende Seltenheitsrolle, daß er für den Gedankengang in der volkswirtschaftlichen begriffsgrundsätzlichen Betrachtung unbeachtet bleiben darf.

der Erzeugung notwendig sind und infolgedessen die durch die Tarifform bedingte Gleichheit der Erzeugungs- bzw. Selbstkostenbedingungen praktisch in die Waagschale fällt, sehr weit gespannt ist. Denn da auch die Arbeitslöhne heute auf Grund tarifmäßig geregelten Angebots in allen wesentlichen Erzeugungs- und sonstigen Arbeitsgebieten festgelegt sind, und weiter auch die gebiets- und jahreszeitmäßig durch die Syndikate einheitlich festbestimmten und bekanntgegebenen Preise der Brennstoffe u. dgl. den Tarifen, wenn vielleicht auch nicht der rechtlichen Form, so doch der hier in Frage kommenden volkswirtschaftlichen Auswirkung nach gleichzuordnen sind, so ergibt sich aus dem Charakter des Angebots in Tarifforn heute für jeden einzelnen beliebigen Unternehmer im Wettbewerb mit allen gleichartigen Gewerbebetrieben eine Bindung auf gleich hohe Selbstkosten pro Bedarfseinheit in Höhe von mehr als 50 % der im Unternehmen überhaupt entstehenden Selbstkosten.

Zur Belegung dieser Verhältniszahl von mindestens 50 % auf Tarifpreisfestsetzung basierter Selbstkosten kann man einzelne Beispiele weitestgehend wählen, wie man will; die Verhältniszahl 50 erweist sich nie als zu hoch gegriffen. Legt man etwa Leistungsbetriebe, wie Verkehrsbetriebe u. dgl., zugrunde, so wird bei ihnen allein der Anteil der Personalkosten, die, wie gesagt, tarifvertragsmäßig gebunden sind, schon über 50 % ausmachen, die angeführte Zahl also rechtfertigen. Aber auch in allen Veredelungsbetrieben, von der primitivsten Erzeugung- oder Aufbereitungsstelle hinauf bis zur ausgesuchtesten Textilverfeinerungsfabrik, beträgt die Quote an Arbeitslohn — gesunde Kapitalbasis vorausgesetzt — über 50 % von den Selbstkosten des Unternehmens. Bei allen anderen Fabrikationsunternehmungen werden, wenn nicht aus den tarifmäßig gebundenen Personalkosten allein, so doch aus Personalkosten + Gas- + Elektrizitäts- u. dgl. Kosten (+ äußerstenfalls Brennstoffkosten) immer mehr als 50 % der Kosten als tarifmäßig (oder äußerstenfalls tarifanalog) gebunden sich ergeben¹.

¹ Selbst bei den privaten Haushaltswirtschaften wird trotz der hier überragenden Höhe der Wohnungs-, Kleidungs- und Nahrungsausgaben der Anteil der auf Grund Tarifangebots abgeschlossenen Bezüge noch mehr als 10 % betragen. Denn auch in jedem Haushalte werden auf Grund tarifmäßigen Angebotes mindestens die Ausgaben für Gas-, Elektrizitäts-, Wasser-, Kommunal- (Schornsteinfeger-, Straßenreinigungs- u. dgl. m.) Gebühren, Heizungskosten und schließlich sozusagen alle Verkehrsausgaben geleistet. — Doch sei dies nur nebenbei bemerkt. Das privatwirtschaftliche Leben wird hier in der nur dem Eisenbahngütertarif gewidmeten Arbeit grundsätzlich nicht mit berücksichtigt. Eine Untersuchung des Eisenbahnpersonentarifs würde freilich nicht an näherem Eingehen auch auf seine Verhältnisse vorbeigehen dürfen.

Zum selben Ergebnis kommt man auch, wenn man sich an die bekannte, schon vor Jahren errechnete Zahl erinnert, daß bereits zur damaligen, in der Planmäßigkeit ihres Wirtschaftslebens gegen heute viel geringer fortgeschrittenen Zeit über 90 % der deutschen Handelsumsätze nicht auf Grund freier Marktpreisbildung, sondern auf Grund amtlich oder syndikatsmäßig (bzw. dem analog) festgelegter Preise sich vollzogen. Da die amtlichen oder syndikatsmäßigen Preise zum weitaus größten Teile tarifarischen bzw. tarifanalogen Formalcharakter haben, so erweist die Folgerung aus jener, heute schon wieder weit überholten Verhältniszahl, daß in allen Betrieben die Form des Tarifangebots den Selbstkosten¹-Umsätzen in weit mehr als 50 % aller Fälle und Summen als Grundlage und Preisform gedient haben muß.

Damit erweist aber schon die allgemeine Betrachtung, daß die Form des Tarifangebots als solche von erheblichster volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Denn während der Unternehmer, soweit er seinen Bedarf mit Abschlüssen auf Grund Einzel-Preisangebotes einzudecken vermag, schon beim Einkauf durch persönliche größere oder geringere Geschicklichkeit auf die Höhe seiner Selbstkosten Einfluß nehmen und im Wettbewerb mit den anderen in der gleichen Branche Tätigen Vorsprung gewinnen oder verlieren kann, ist dem industriellen Unternehmer diese Möglichkeit nicht gegeben, soweit Rohstoffeindeckung und Selbstkostenaufwand auf Grund von Tarifangeboten erfolgen. Soweit der Einzelunternehmer zu tarifarischer (Lieferung und) Leistungsabnahme gezwungen ist, ist also seine volkswirtschaftliche Stellung eine grundsätzlich andere, als soweit seine Bedarfsdeckung (oder Leistung) auf Grund von Geschäften mit individuell freier Preisbildung erfolgt.

Dies in Verbindung mit der oben festgestellten Tatsache, daß die Kalkulation der Industrie heute in Höhe von über 50 % der Gesamtkosten der volkswirtschaftlichen Produktion auf gleichen Betrag pro verwandter Einheit kraft der allen Interessenten gleichmäßig gebotenen festen Tarifpreisstellung festgelegt ist, hat für die Volkswirtschaft eine derartige Bedeutung, daß in Hinblick hierauf die staatliche Führung in keinem einzigen Fall ernsthafter Preisstellung in Tarifforn gleichgültig bleiben kann. Die Stellungnahme des Staates kann freilich je nach der unterschiedlichen Bedeutung der einzelnen für die Tarifierungen in Frage kommenden Objekte (Unterschiede etwa zwischen Monopolgut und auch anderweit beziehbarem Gut u. dgl. m.) sehr verschiedenartig sein: im einen Fall wird sie sich vielleicht auf Beobachtung beschränken, in anderen Verhältnissen kontrollierende oder statuierende Natur annehmen, schließlich aber sogar zu Reglementierung und staatlicher

¹ Wie in allen anderen Umsätzen.

Organisierung ausgebaut werden müssen. Die Entscheidung hierüber wird bei jedem einzelnen Tarifangebot — wie gesagt — von der jeweiligen wirtschaftlichen Bedeutung, und damit nicht nur von der zahlenmäßigen Größe, sondern auch von der größeren oder geringeren Lebenswichtigkeit und Ersetzlichkeit bzw. Unersetzlichkeit der dabei im Spiele stehenden Güter, Gewerbe und Gebiete abhängen. Beim Eisenbahngütertarif aber wird das volkswirtschaftliche Interesse im Hinblick auf alle vorstehend angedeuteten Gesichtspunkte ganz besonders bedeutsam sein. — Und damit ergibt sich der

Lehrsatz 2: Der Eisenbahngütertarif ist schon zufolge seines Charakters als Tarif und der damit gegenüber der Öffentlichkeit und allen einzelnen Volksgenossen bestehenden Verbindlichkeit von solcher volkswirtschaftlichen Bedeutung, daß jeder Staat ihm gegenüber zu politischer und verwaltungsmäßiger Überwachung seiner Recht- und Ordnungsmäßigkeit in Entstehung und Anwendung gezwungen ist.

C. Der volkswirtschaftliche Charakter kraft Universalität und Maßbedeutung.

Abgesehen von den unter B behandelten allgemeinen volkswirtschaftlichen Eigenschaften der tarifarischen Angebotsform übt der Eisenbahngütertarif aber auch auf die Verkehrswirtschaft im besonderen Einwirkungen allgemeiner wirtschaftlicher Natur aus.

In der Breite seiner verkehrswirtschaftlichen Auswirkung geht nämlich der Eisenbahngütertarif über den Bereich, wie er sich aus seiner tatsächlichen privatwirtschaftlichen Anwendung für die eigenen Geschäftsabschlüsse ergibt, hinaus, und umfaßt er die ganze Volkswirtschaft, so weit wie diese auch nur der (bloßen) Möglichkeit der Beeinflussung durch die Eisenbahn als Verkehrsmittel untersteht; dies aber bedeutet: der Eisenbahngütertarif hat Wirksamkeit nicht nur für Bahnunternehmer und Bahnverfrachter, sondern für das ganze Güterverkehrsgebiet einer Volkswirtschaft in ihrem totalen hundertprozentigen Umfange. — Das Gesagte erläutert sich ohne weiteres aus dem folgenden:

1. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsanstalten hat die Eisenbahn als Verkehrsmittel in den modernen zivilisierten Volkswirtschaftsgebieten **u n i v e r s a l e n** Charakter¹. Dieser Ausdruck soll besagen, daß

¹ Vgl. die ausführlichere Darstellung bei Spiess, „Die Reichsbahn im Verkehrssystem“, in „Raumforschung und Raumordnung“, Monatsschrift der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung. Kurt Vowinkel, Heidelberg/Berlin, III. Jahrgang, 1939, S. 189.

alle in dem Gebiet der betreffenden Volkswirtschaft notwendig werdenden Transporte notfalls allein und ausschließlich mit dem Verkehrsmittel der Eisenbahn bewerkstelligt werden können. Solche hundertprozentige und ausschließliche Lösung der in der Volkswirtschaft sich ergebenden Verkehrsaufgaben ist der modernen Eisenbahn möglich, weil sie

a) auf Grund ihres Ausbauzustandes sämtliche menschliche Wohn- bzw. Siedlungsstellen miteinander verbindet, und zwar entweder räumlich vollkommen unmittelbar oder doch wenigstens bis auf solche räumliche Nähe, daß der zur Überwindung an den Enden noch verbleibende Raum¹ schon durch eigene normale Menschen- oder sonstige organisch-natürliche Kraft (Fußgänger marsch, Trägerleistung, Fahrrad, Tierfuhrwerk) in verhältnismäßig unerheblichem Zeit- und Kraftaufwand überwunden werden kann, — und weil sie

b) auf Grund ihrer Leistungsfähigkeit die gesamte Menge der in der Volkswirtschaft überhaupt notwendig aufkommenden Transporte notfalls allein bewältigen kann.

Gleiche universale Verkehrskapazität ist keinem der anderen Verkehrsmittel gegeben. Insbesondere auch nicht dem Kraftwagen; denn mit dem letzteren kann zwar — ebenso wie mit der Eisenbahn — a) jeder menschliche Wohn- bzw. Siedelplatz erreicht (vielleicht sogar noch dichter als mit der Eisenbahn erreicht) werden; doch ist so nur die Bewältigung des Raums gewährleistet, nicht aber b) die Bewältigung der Massen des volkswirtschaftlich notwendigen Verkehrs, namentlich nicht, soweit Rohstoffgüter in Frage kommen. Nur die Eisenbahn kann dank vor allem einerseits ihrer Ausstattung mit einer Unzahl verschiedenster Wagen-, Lade- und Leistungstypen, und andererseits ihrer unübertroffenen Sparsamkeit in Ausnutzung des jeweils zur Verfügung stehenden Verkehrsspielraums an Gefäßen, an Kraft und an Straße (Bahn) die in zivilisierten Volkswirtschaften verkehrsnotwendig umgeschlagenen Güter auf alle Verkehrsbeziehungsweiten und in allen Verkehrsbeziehungsformen und -verhältnissen für sich allein notfalls bewältigen².

¹ In Deutschland z. B. stets weniger als 15 km Abstand.

² Selbst ihr wird dies unter besonders erschwerten Verhältnissen (überstrenge Winter u. dgl.) schwer. Indessen hat sie bisher praktisch alle ihr in diesem Sinne jemals gestellten Aufgaben stets erfüllt. (Fälle der Kriegswirtschaften scheiden aus der rein volkswirtschaftlichen Betrachtung aus.) Den besten praktischen Beweis umgekehrt für das nicht bestehende entsprechende Vermögen des Kraftwagens bildet die Tatsache, daß, als 1936 die Deutsche Reichsbahn im Zuge des damaligen Eisenbahn/Kraftwagen-Ausgleichs ihren gesamten Bestand von etwa 600 Binnenausnahmetarifen ohne Vorbehalt dem Kraftwagen zu gleichmäßiger Einführung bei entsprechender Auswahl und Verlangen anheimstellte, der Kraftwagen von diesen 600 Tarifen nicht einmal ein volles

Ebensowenig wie dem Kraftwagen kann der Schifffahrt Charakter als Universalverkehrsmittel zuerkannt werden. Wenn hier auch keinerlei Schranken für die Leistungskapazität (oben b) bezüglich Art und Fassungsvermögens der Verkehrsgüter im einzelnen Falle bestehen, so ergeben sich die Beschränkungen doch in Hinblick auf den völkischen Raum (oben a), über den die Beförderung erfolgen soll: Das Schiff kann nicht, wie Eisenbahn und Kraftwagen, das eigene Gefährt an jeden einzelnen bedeutenderen Wohn- und Siedelplatz bis in greifbare Nähe heranbringen, sondern selbst in einem mit so reichem Fluß- und Kanalsystem ausgestatteten Wirtschaftsgebiete wie Deutschland gibt es noch viele und sehr bedeutende Wohn- und Siedelstätten, die vom nächsten Wasserumschlagplatz mehr als 100 km abgelegen sind, und bei denen es deswegen zum An- und Abtransport des Wassergutes noch eines zweiten Verkehrsmittels — Eisenbahn oder Kraftwagen — bedarf. Die Wasserstraßen und die Schifffahrt können also nicht — gleich der Eisenbahn — die volkswirtschaftliche Verkehrsaufgabe total und allein erfüllen, und deswegen mangelt ihnen der verkehrswirtschaftliche Universalcharakter. Dieser steht allein der Eisenbahn zu, was auszusprechen ist im

Lehrsatz 3: Die Eisenbahn ist das volkswirtschaftliche Universalverkehrsmittel, von dem alle in ihrem Verkehrsgebiete als notwendig auftretenden Verkehrsaufgaben (mindestens im Notfalle) wahrgenommen werden können.

2. Die Feststellung des Lehrsatzes 3 hat für den Eisenbahngütertarif unmittelbar methodische Folgen, die angesichts ihrer bedeutsamen wirtschaftlichen Auswirkungen schon hier herausgestellt werden müssen:

Da die Eisenbahn das volkswirtschaftliche Universalverkehrsmittel ist, muß auch ihr Tarif universalen Charakter besitzen. Dies bedingt, daß der Eisenbahngütertarif für alle in dem Gebiete der betreffenden Volkswirtschaft in Frage kommenden Transportentfernungen und für alle in dem Volkswirtschaftsgebiet, auch nur möglicherweise, zur Versendung kommenden Güter Preissätze enthalten muß. Auch müssen alle diese Sätze für alle diese möglichen verschiedenen Entfernungen und

Hundert seinerseits in Anspruch nahm; und dies zwar, weil bei der überwiegenden Zahl der Ausnahmetarife in erster Linie die billigen Massengüter und -sendungen, wie Düngemittel, Steine, sonstige Wegebaustoffe, vielerlei Rohholztransporte, Kesselwagengut, vor allem aber Erze und Kohlen in Frage kamen und diese den Kraftwagen angesichts der Leistungsgrenzen seines Fassungsvermögens und der Beförderungsmöglichkeiten (Aufnahmefähigkeit der Straßen, Transporteigenarten u. dgl.) nicht interessierten. Da bei der Reichsbahn zu Ausnahmetarifen etwa zwei Drittel der Güter (rohestens gerechnet) reisen, wurden also damals mehr als die Hälfte der (massenhaftigsten und wichtigsten) Reichsbahntransporte von dem Kraftwagen selbst als außerhalb seines Interessengebietes stehend angesehen.

für alle die möglichen verschiedenen Güter, zumal der Eisenbahntarif räumlich und sachlich universal sein und wirken soll, auf einen einheitlichen systematischen Sinn gebracht, d. h. nach einheitlicher Methode aufgebaut und dargestellt sein. Denn andernfalls würden kraft der universalen Geltung und Wirkung des Tarifes sich Preiswidersprüche, Überschneidungen und sonstige Unrichtigkeiten in unermeßlichem Maße ergeben und nicht nur Schaden, sondern Sinnlosigkeit in die Verkehrs- und Volkswirtschaft hineingetragen werden. In dem Aufbau des Tarifes können deshalb zum mindesten nicht einander widersprechende oder sich ausschließende Sätze erscheinen. Es werden also z. B. über längere Entfernungen nicht billigere Preise gerechnet werden können als für dasselbe Gut über kürzere Entfernungen¹ u. dgl. mehr. Als Folge der Universalität des Tarifes drängt sich eine gewisse Harmonie unausweichlich auf, und es ergibt sich die Feststellung: Dank der Universalität des Eisenbahngütertarifs und seines damit gegebenen besonderen volkswirtschaftlichen Wesens muß der Aufbau des Tarifs in tarifmethodisch begründeten, weil nur dann in ihrer volkswirtschaftlichen Auswirkung rechtfertigbaren Regelsätzen erfolgen. Einheitlichkeit der Systematik ergibt sich hieraus als notwendige Folge für die Darstellung. Für die volkswirtschaftliche Behandlung aber folgt daraus die Notwendigkeit, alle Einzelgesichtspunkte, selbst wenn sie sich für ihr sachliches oder örtliches Gebiet noch so berechtigt und noch so berücksichtigungswert darstellen, zurückzustellen hinter der begrifflich und deswegen gesamtvolkswirtschaftlich unausweichlichen Ausnahmslosigkeit des Regeltarifs. Der Regeltarif kennt gegenüber seiner Methode keine Ausnahmen. — Dies zunächst nur aus der Form geborene, damit aber sachlich größte Bedeutung in sich tragende Ergebnis bedeutet auch gedanklich einen Höhepunkt: Die universale Natur des Eisenbahntarifs führt in notwendiger Folge für das Gütertarifgebiet zu dem auch sonst unsere Staatsauffassung beherrschenden Leitsatz: Gemeinwirtschaft vor Einzel- und vor Eigenwirtschaft! —

Das Gesagte findet Niederschlag in dem

L e h r s a t z 4 : Angesichts der universalen Bedeutung der Eisenbahn muß auch der Eisenbahngütertarif einen universalen Charakter, und deswegen eine alle Transportmöglichkeiten erschöpfende und eine ausnahmslos einheitliche Regelbildung aufweisen; — gegenüber deren Normen haben auch die bedeutsamsten speziellen, lokalen und anderen Gesichtspunkte ohne irgend eine Ausnahme zurückzutreten.

¹ A u s n a h m e tarifbildungen interessieren hier in der grundsätzlichen Betrachtung nicht.

3. Schon zufolge des öffentlichen Bekanntmachungszwangs war der Eisenbahntarif für alle vorkommenden Beförderungsgeschäfte im Lande angeboten (B). Zuzufolge des universalen Wesens der Eisenbahn wurde er dann auch als zur tatsächlichen Ausführung aller dieser Beförderungsgeschäfte fähig (C 1), und in seiner Preisstellung auch als auf alle diese Transportgeschäfte abgestellt (C 2) erkannt. — Mit diesen drei Feststellungen aber ergibt sich, daß jedes im Gebiete der Volkswirtschaft in Frage kommende Beförderungsgeschäft praktisch unter dem Einflusse dieses Angebotes des Eisenbahntarifs steht; und daraus ergibt sich dann wieder weiter, daß auch jedes andere Beförderungsmittel jedes einzelne seiner Frachtpreisangebote, die es irgendwo irgendwie im Lande macht oder machen will, auf das nun einmal vorliegende Eisenbahntarifangebot einrichten, an ihm abmessen muß. —

Also: Jeder andere Beförderungspreis — mag er nun von der Wasserstraße oder von dem Kraftwagen herkommen, oder sogar nur aus privater eigener Fahrt- (Werk-) Kostenkalkulation errechnet sein — findet sein privat- und verkehrswirtschaftliches Maß am Eisenbahngütertarif. Denn: In jedem Beförderungsfalle liegt der Eisenbahngütertarif zur Abschließung und zur Ausführung bereit, und jedes andere Verkehrsangebot wird daher, wenn es teurer ist als der Eisenbahngütertarif, gegenüber dem Eisenbahntarif und -transport nur durchdringen, wenn die Transportleistung dieses Nichteisenbahn-Verkehrsmittels gegenüber der Eisenbahntarifbeförderung irgendwelche besonderen Überlegenheiten bietet. Ist seine Beförderung gegenüber dem Eisenbahntransport nicht mit besonderen Überlegenheiten ausgestattet, so wird der Transportpreis des anderen Verkehrsmittels, um ernstliche Aussichten zur Annahme zu haben, das Maß des Eisenbahngütertarifs nicht überschreiten dürfen, vielmehr billiger oder allerhöchstens gleich hoch wie der Eisenbahntarif sein müssen¹.

¹ Es war nur die naturgemäße Folgerung aus dieser verkehrswirtschaftlich unvermeidbar gegebenen Tatsache, daß 1936 gelegentlich des deutschen Ausgleiches zwischen Kraftwagen und Eisenbahn (Reichsbahn) der deutsche Eisenbahngütertarif dem Kraftwagenfernverkehrsgewerbe als Grundlage für den Kraftwagentarif gegeben worden ist. Auch wenn dies nicht im Gesetz- bzw. Verordnungs- und administrativen Wege geschehen wäre, wäre die praktische Sachlage doch keine andere gewesen. Nur wäre dann nicht auf Grund der juristischen Basis, sondern auf Grund der objektiv unvermeidlichen verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit derselbe Zustand gegeben gewesen — wie er ja genau so auch schon vor 1936 bestanden hatte: Der Eisenbahngütertarif als das nun einmal vorliegende universale Beförderungsangebot war von jeher Maßzahl für die Preise, die die Fernverkehrstreibenden bzw. das Kraftfernverkehrsgewerbe ihrerseits erhoben haben.

Aus dem so, für die ganze Güterverkehrswirtschaft des Volkes gültig bestehenden (insbesondere auch über die auf der Eisenbahn selbst durchgeführten Transporte hinaus bestimmenden!) Maßvermögen des Eisenbahngütertarifs ergibt sich die grundsätzliche Unmöglichkeit, den Eisenbahngütertarif im Sinne der liberalen Wirtschaftstheorie zu behandeln. Die Wirtschaftsausgleichslehre der liberalen Theorie: *Chacun pour soi, Dieu pour nous tous* — hat zur gedanklichen Voraussetzung ihrer Schlüssigkeit immer die Preisbildung und Wirtschaftsfürsorge jedes einzelnen nur für sich selbst. So weit die Eisenbahngütertarifbildung aus dem Rahmen einer Preisbildung für die Eisenbahn selbst heraustritt und sich — gewollt oder in dem Zwange der Entwicklung — zu einer allgemeinen Verkehrspreisbildung hinaufsteigert, so weit überschreitet sie die gedanklichen Schranken der liberalen Preistheorie, gerät sie von deren Standpunkte aus ins Grenzenlose. — Schon vom Anfang der liberalen Ära an hatten Erkenntnisse analogen Sinnes bekanntlich sogar die nationalökonomischen Theoretiker, die sich ohne allen Vorbehalt auf den Standpunkt des volkswirtschaftlichen Ausgleichs aller einzeln-subjektiv eingestellten Kräftewirkungen durch „laissez faire“ und „laissez aller“ stellten, dazu veranlaßt, doch für gewisse unabweisbare Staatshoheitsfunktionen¹ die Notwendigkeit unmittelbarer Staatsinitiative zuzugestehen. In den Bereich solcher unabweisbarer Staatsfunktion fällt nun aber — gleich jeder anderen wirtschaftlichen Maßfunktion im Staate — auch die Maßfunktion des Verkehrspreises.

Damit ergibt sich, daß der Eisenbahntarif — nachdem er zwar nicht nach seinem formellen Aufbau und den bewußten Absichten seiner ursprünglichen Aufsteller (der ersten Bahnen), aber deswegen doch nicht weniger wirklich, aus einem bloßen Eisenbahngüterpreisverzeichnis zu einem allgemeinen Verkehrsentsgeltmaß sich entwickelt hat, heute neben seinem betriebswirtschaftlichen Charakter als Preisangebot auch einen eigenen volkswirtschaftlichen Charakter, und zwar denjenigen eines Maßinstrumentes hat.

Der Eisenbahngütertarif wirkt sich also nicht nur allgemein volkswirtschaftlich aus, wie dies unter B und C 1 und 2 abgeleitet und in Lehrbüchern, Aufsätzen und Vorträgen der letzten hundert Jahre unzählige Male abgehandelt worden ist², sondern der Eisenbahngütertarif

¹ Die bekannten „Nachtwächter“-Aufgaben.

² Darüber, daß hier auch noch besondere Gedanken und v. a. tatsächliche Einschränkungen zu beachten sind, vgl. etwa Spiess, *Tarif*, eine enzyklopädische Studie, Julius Springer, Berlin, 1931, S. 111.

hat neben seiner privatwirtschaftlichen, nur volkswirtschaftlich sich auswirkenden, auch eine eigene volkswirtschaftliche Wesenheit.

Lehrsatz 5: Der Eisenbahngütertarif ist die Maßgröße für alle Preise der Güterbeförderung im Lande, um welche Beförderungsmittel auch immer es sich handeln mag. — Dies zwar nicht kraft ausdrücklicher gesetzlicher Feststellung, wohl aber auf Grund deswegen nicht weniger zwingender wirtschaftlicher Entwicklung.

4. Als Folge aus der Erkenntnis, daß der Reichsbahngütertarif, gewollt oder ungewollt, aber jedenfalls faktisch zur Maßfunktion geworden ist, ergibt sich, daß (wie gegenüber allen anderen unabweisbaren Staats- und ursprünglich volkswirtschaftlichen Funktionen) auch ihm gegenüber eine unmittelbare Pflicht des Staates besteht, durch eigene Regelung für die volkswirtschaftliche Richtigkeit dieser Maßfunktion Sorge zu tragen.

Solche eigene Regelung erweist sich auch praktisch als notwendig, weil selbst der überzeugteste Anhänger der liberalen ökonomischen Schule zugeben muß, daß allein im privatbetriebswirtschaftlichen Preisausgleich des Eisenbahnbeförderungsgeschäftes die volkswirtschaftliche Richtigkeit der Maßfunktion des Eisenbahngütertarifs, insbesondere soweit sie über das Eisenbahngebiet hinausgreift, keinerlei Regulative findet. — Wenn es sich beispielsweise um die Tarifierung eines Gutes handelt, für das (wie etwa Schokolade oder Zigaretten) die Eisenbahn in ihrer Tarifbildung privatwirtschaftlich größte Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit besitzt¹, und das an sich zwar ebenso gut auf der Eisenbahn wie auf dem Kraftwagen reisen, dem aber der Kraftwagen den hier besonders wesentlichen Vorzug der Haus-Haus-Lieferung bieten kann, so würde bei bestehender Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Eisenbahn im nur liberalen Ausgleich der Kräfte die Fracht für dieses Gut in privatwirtschaftlicher Tarifpreisbildung wahrscheinlich außerordentlich stark nach unten gedrückt werden; denn eine rein betrieblich-egoistisch eingestellte Eisenbahn würde bestrebt sein, durch Billig-

¹ Weil Schokolade und Zigaretten mit keinerlei anderen auf der Eisenbahn zur Versendung kommenden Gütern in Produktionszusammenhang von Halbzeug oder Rohprodukt wirtschaftspolitisch gekoppelt sind und die Eisenbahn dieserhalb und auch wegen anderer Berufungen aus ihren Verfrachterkreisen nicht zu ausgleichenden Rücksichtnahmen bei der Tarifgestaltung für diese Güter gezwungen ist.

keit doch noch wenigstens einen gewissen Anteil am Beförderungsbesitzstand dieses an sich zum Kraftwagen neigenden Gutes sich zu sichern. Vom Standpunkt der volks- und verkehrswirtschaftlichen Maßgewinnung aus aber würde solcher niedriger Ansatz im Tarife wahrscheinlich anzufechten sein¹. Noch krasser läge der Fall, wenn die im privatwirtschaftlichen Spiel freie Kraft der Eisenbahn etwa angesetzt würde, nicht um den „gerechten“² Verkehrspreis zu bilden, sondern um ihn zu verderben. — Wenn z. B. ein vielleicht nur in wenig Verkehrsbeziehungen verkehrendes und von nur wenig Persönlichkeiten zur Aufgabe kommenden, zunächst im Eisenbahntarif nach Wert und sonstiger verkehrspolitischer Würdigung durchaus volkswirtschaftlich entsprechend eingestuftes Gut hundertprozentig zur Beförderung durch ein anderes Verkehrsmittel gewonnen worden wäre und die Eisenbahn keine Hoffnung mehr hätte, es für ihren Besitzstand zurückzugewinnen. . . . Eine rein betrieblich-egoistisch eingestellte Eisenbahn könnte dann ihren Tarif, in dem das betreffende Gut als Position ja doch naturnotwendig noch weiter figurieren muß, für dieses Gut (zumal sie daran nichts mehr zu gewinnen und zu verlieren hätte) aufs Ungereimteste herabsetzen, lediglich um dem konkurrierenden Verkehrsmittel das Geschäft bzw. die Einnahme zu verderben. Solcher nach den Gesetzen liberaler Preisbildungsfreiheit durchaus logischen, dem verkehrs- und volkswirtschaftlichen Maßinteresse aber direkt widersprechenden Tarifbildung muß der Staat aus seiner allgemeinen Wohlfahrtspflegeverpflichtung heraus durch Einschaltung seines Apparates in den Eisenbahngütertarif entgegenreten.

Dies um so mehr, als sogar auch bei allerseits grundsätzlich volkswirtschaftlicher Ausrichtung Widersprüche in der Tarifbeurteilungsweise, namentlich vom allgemein-volkswirtschaftlichen und vom besonderen verkehrswirtschaftlichen Standpunkte aus, sich ergeben können und die Entscheidung vom Maßgesichtspunkte aus dann grundsätzlich die höchstdenkbare hoheitliche Stellungnahme des Staates bedeutet. — Werden z. B. durch einen von der Eisenbahn herausgebrachten Tarif Leerläufe an Eisenbahnwagenraum, die ohne diese Tarifmaßnahme

¹ Etwa weil mit solcher Tarifbildung ausländische Reiz- und Genußmittel unverhältnismäßig günstiger behandelt und infolgedessen stärker zum Verbrauch angeregt würden, als deutsche Güter, denen volkswirtschaftlich viel pflegenswerteres Interesse zuerkannt werden müßte.

² In eine Erkenntnisprüfung des Begriffs „gerechter Preis“ (die sehr zeitgemäß wäre) kann hier nicht eingetreten werden. Er wird hier im Sinne der volkswirtschaftlich idealen Resultante gegenüber den Angriffen der verschieden gerichteten Preisansatzkräfte gebraucht.

drohen und zweifellos ein verkehrswirtschaftlicher Verlust wären, abgewandt, so kann diese Tarifbildung nicht nur privatwirtschaftlich sachgemäß, sondern auch verkehrswirtschaftlich in ihrem engeren Ergebnisse unanzweifelbar zu begrüßen sein. Und doch kann die so verkehrswirtschaftlich einwandfrei gefundene Preishöhe derart liegen, daß sie unter dem Gesichtspunkt des Maßcharakters betrachtet, volkswirtschaftlich falsch erscheint¹.

Die Entscheidung der Frage, ob solchem Maßbedenken gegenüber die auf der rein verkehrspolitischen Basis gefundene Preishöhe vertretbar oder aber zu verwerfen, welcher Preis also vom gesamtvolkswirtschaftlichen Standpunkte aus als der „richtige“ anzusehen ist, kann zwar je nach der Art des in Frage stehenden Gutes, je nach dem Grad der Abweichung der beiden Preishöhen voneinander u. dgl. m. von Fall zu Fall verschieden sein. Grundsätzlich aber hat der Maßcharakter des Eisenbahngütertarifs das höhere Gepräge, zumal er, ohne auf erst später zu behandelnde Gesichtspunkte vorzugreifen, jedenfalls als das im weitesten Sinne volkswirtschaftliche Element anzusprechen ist. Denn das Maßziel gipfelt darin, den Tarif sachlich darauf abzustellen, daß der gesamte überhaupt im Lande zweckmäßigerweise pflgbare Verkehr allen wirtschaftlich berechtigten Interessen in Produktion und Konsum anteilmäßig so aufgespalten dargeboten wird, daß für das umlaufende Volksvermögen im Ganzen, nicht aber nur z. B. für den Verkehrssektor allein, und erst recht nicht gar nur für das einzelne Verkehrsmittel (Eisenbahn, Kraftwagen, Schifffahrt) der größtmögliche Nutzeffekt sich ergibt. — Dieser volkswirtschaftliche Maß Gesichtspunkt aber wird beim und durch das freie Spiel der privatwirtschaftlichen Unternehmerkräfte in keiner Weise gewahrt. Und da im liberal-theoretischen System alles volkswirtschaftliche Heil grundsätzlich allein auf jene privatwirtschaftliche Preisbildung aufgebaut war, so hatte die Maßfunktion des Tarifes als solche — um es nochmals zu betonen — im liberal-theoretischen System an sich keinerlei Raum, und zur Zeit der Herrschaft dieser Wirtschaftsanschauung hätte sie deswegen, streng genommen, eigentlich von vornherein und zu jeder Zeit vollkommen vernachlässigt werden müssen.

Dementgegen ist in der praktischen Eisenbahntarifgeschichte aber schon sehr früh die Maßbedeutung des Eisenbahntarifs, wenn nicht be-

¹ Etwa weil sie zu einer Einstufung des Gutes im Tarif führt, die gegenüber der Einstufung anderer verwandter oder im Produktionsprozeß vor- oder nachgeordneter Güter widersinnig ist; auch allgemeine volks-, wehr- u. dgl. wirtschaftliche Gründe können die nationalökonomische Unrichtigkeit ergeben.

wußt erkannt, so doch unbewußt empfunden worden. Und gerade dies hat dazu geführt, daß man der Eisenbahntarifpolitik von jeher eine besondere volkswirtschaftliche Bedeutung zugesprochen und im Hinblick auf sie gegenüber den Eisenbahnen zu besonderen volkswirtschaftlich diktierten Maßnahmen sich entschlossen hat, die insbesondere auch über den verkehrspolitischen Rahmen hinausgingen. Welcher Art diese im einzelnen gewesen sind und theoretisch-ökonomisch überhaupt sein können, soll hier bei der nur begrifflichen Klärung noch nicht erörtert, sondern zunächst als Abschluß alles Gesagten nur festgestellt werden, daß neben den oben unter B und C 1—3 behandelten volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten das „Maß gebende“ Wesen des Eisenbahngütertarifwesens ein weiterer selbständiger, und von allen angeführten Gesichtspunkten sogar der stärkste ist, der dementsprechend zu ganz besonderer Beachtung bei der volkswirtschaftlichen Behandlung des Eisenbahngütertarifs zwingt. Als bald schon nach einigermaßen geographisch ebenmäßig erfolgtem Ausbau der Eisenbahnen hatte das Eisenbahngütertarifwesen sich als nach dem liberal-theoretischen Schlüssel volkswirtschaftlich nicht mehr zu meistern erwiesen, und deswegen sind schon fast von Anbeginn der Eisenbahnen an überall besondere, die volkswirtschaftliche Staatsführung einschaltende Maßnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens getroffen worden. Die grundsätzliche Erkenntnis, daß das Eisenbahngütertarifwesen anders als die Preisbildung der liberalen Wirtschaftsform behandelt werden mußte, kam indessen erst sehr allmählich zum klaren Durchbruch; mit ihr dann allerdings auch sehr bald die richtunggebende große Idee, daß der Eisenbahngütertarif dem liberalen Gedanken überhaupt entfremdet, und — wenn schon nicht die ganze Eisenbahn als solche, so doch mindestens — der Gütertarif als die den ganzen Verkehr der Gesellschaft ausmessende Einheit „sozialisiert“ werden müsse.

Nicht unterdrückt aber darf zum Schluß dieser Erörterung werden, daß der hier grundsätzlich festgestellte allgemeine Maßwert des Eisenbahngütertarifs — so wichtig dieses Attribut in den beiden heutigen Formen der privatbetrieblichen Preis- und der sozialpolitischen Staatswirtschaft ist — praktische Bedeutung doch nur unter der Voraussetzung der heute in Mittel- und Westeuropa, Amerika und den anderen Kontinenten außer Rußland herrschenden Wirtschaftsformen hat. Wenn der staatsplanwirtschaftliche Gedanke bis zum Kommunismus durchgeführt wird, kommt es zu einem Zurücktreten der Maßeigenschaft des Eisenbahngütertarifs auf dem Verkehrsgebiete in demselben Maße, als

dies bezüglich aller anderen Maße des menschlichen Umsatzes in diesem Falle eintritt. Liegt die Maßbedeutung des Tarifs spezifisch doch nur und gerade darin, daß er über das eigene (Eisenbahn-) Verkehrsunternehmen hinaus¹ als Maß Wirkung hat, und ist diese Bedeutung doch in dem Augenblick, in dem nicht nur das ganze Verkehrs-, sondern sogar das ganze Wirtschaftswesen nur noch ein einziges Unternehmen des Staates darstellt, hinfällig. Nun kann zwar die Entwicklung auch ohne grundsätzlichen Kommunismus zu einem organisatorischen und wirtschaftlichen Einheitskörper für alle Verkehrsunternehmen in Staatshand führen. In solchem Falle aber würde die messende Vergleichung des Verkehrspreises ihre Bedeutung noch nicht verlieren, sondern nur ihren hauptsächlichsten Gegenstand verändern: An die Stelle des Maßes vom einen zum anderen Verkehrsmittel würde die Verkehrspreisbedeutung des Tarifs, vom (künftigen Einheits-) Verkehrsunternehmen in den (ja privatwirtschaftlich bleibenden) Kreis aller verschiedenen Benutzer des Verkehrsmittels hinein treten, und hier sogar in gleich starkem Maß wieder an direktem volkswirtschaftlichem Wert gewinnen, wie die verkehrswirtschaftliche Bedeutung (zufolge Ausfalls der gegeneinander abwägbaren Einzelunternehmen) verlöre. Der Unterschied wäre praktisch der, daß nach dem politischen Gesichtspunkte der Tarifpflege die Aufgaben sich damit vereinfachten und vereinheitlichten, hingegen in ihrem wirtschaftlichen Schwergewicht, ob und wie stark die einzelnen privaten Wirtschaftstreibenden belastet werden dürften, nicht veränderten.

Die zuletzt hier gemachten Ausführungen können zusammengefaßt werden in folgendem

Lehrsatz 6: Die Tatsache, daß der Eisenbahngütertarif Maßgröße für alle Güterbeförderungen hat, verpflichtet den Staat, den Eisenbahngütertarif außer bezüglich seiner förmlichen Ordnung und systematischen Gerechtigkeit auch bezüglich seiner volkswirtschaftlich billigen und gerechten Höhe der einzelnen Tarif-Beträge zu überwachen. — Dabei drückt sich die Bedeutung des Eisenbahngütertarifs als Maßgröße zunächst im Verhältnisse der verschiedenen Verkehrsmittel zueinander, sodann aber auch im Verhältnisse zu den sie benutzenden Volksgenossen einzeln und insgesamt aus.

¹ Reichsbahn und private deutsche Bahnen bilden in der Maßwirkung eine Einheit in Deutschland. Der deutsche Eisenbahn-Güter- (und -Personen- usw.) Tarif gilt (da Verbandstarif) sowohl für die Reichsbahn wie für die privaten Bahnen als eigener Tarif.

D. Der volkswirtschaftliche Charakter dank der Bedeutung des Güterverkehrs.

Der Eisenbahn-Personen-¹ und der Eisenbahn-Gütertarif sind ihrem grundsätzlichen Wesen nach zu sehr voneinander verschieden, als daß für sie beide, oder, genauer gesagt², für das gesamte Eisenbahntarifwesen eine einheitliche volkswirtschaftliche Betrachtung gegeben werden könnte. Es kann sehr fraglich erscheinen, ob für den Eisenbahnpersonentarif überhaupt noch das volkswirtschaftliche Element als das grundsätzlich beherrschende anerkannt werden kann, oder ob bei ihm nicht der kultur- und sozialpolitische Charakter als die präponderierende Seite für die allgemein staatswissenschaftliche Betrachtung angesehen werden muß. Jedenfalls ist die im Personentarif eigentlich aller Eisenbahnen antreffbare elementare Unterscheidung nach Fahrklassen ihrem Wesen nach zweifellos eine gesellschaftliche bzw. individual-kulturell-willkürliche, und ihr gegenüber dürften selbst die unverkennbarsten weiteren volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte des Eisenbahn-Personentarifs an Bedeutung zurücktreten. Auch spielt nur der Gütertarif der Eisenbahn im volkswirtschaftlichen Erzeugungs- und Verbrauchsprozesse die auf den vorangegangenen Seiten gekennzeichnete unentbehrliche und universale Rolle, während von dem an sich schon weit beschränkteren volkswirtschaftlichen Aufgabengebiete des Personenverkehrs noch der weitaus größte Teil, und v. a. der hochwichtige Meinungs-austausch ggf. auch durch Luftreise oder Kraftwagen oder überhaupt ohne (durch die Eisenbahn vermitteltes) persönliches Reisen, mittels anderer Verständigungsmittel, insbesondere des Brief-, Telegraf- und Telefonverkehrs, volkswirtschaftlich befriedigend erledigt werden kann. Dementsprechend sind alle bisher abgeleiteten allgemein-volkswirtschaftlichen Schlüsse und Sätze in ihrer Eigenart und Prägung nur für den Eisenbahngüterverkehr gültig, und deswegen wird auch in der ganzen folgenden Abhandlung die Betrachtung allein auf den Eisenbahngüterverkehr bzw. -tarif beschränkt weitergeführt.

¹ Die heute in Deutschland praktische Teilung zwischen dem „Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expresguttarif“ und dem „Deutschen Eisenbahn-Gütertarif“ hat mit der im Text verwendeten begriffstheoretischen Gegenüberstellung selbstverständlich nichts zu tun. Der Gepäck- und vor allem der Expresguttarif stehen für den volkswirtschaftlichen Betrachter dem Gütertarif nahe, während sie von dem Personentarif sich volkswirtschaftlich grundsätzlich abtrennen. Die Gründe für die Verschiedenartigkeit ergeben sich aus dem im Texte weiter Entwickelten.

² Es kommen daneben auch noch andere weitere, aber weniger bedeutende Tarifarten, z. B. der Eisenbahntiertarif, in Betracht.

Auch in dieser Beschränkung noch bleibt der Eisenbahngütertarif allein von wesentlichster Bedeutung für die Volkswirtschaft. Denn wenn oben (B) allgemein ausgeführt werden konnte, daß in der modernen Volkswirtschaft mehr als 50 % ihrer gesamten volkswirtschaftlichen Selbstkostenumsätze der Form des Tarifangebots unterliegen, so wird hier, anders beleuchtet, gesagt werden können, daß, auf den gesamten volkswirtschaftlichen Umsatz berechnet, 5 % aller Selbstkostenumsätze allein auf den Güterverkehr entfallen und damit also ein Zwanzigstel der gesamten deutschen Produktionsausgaben durch den Eisenbahngütertarif maßmäßig bestimmt werden. Zur Belegung dieser Zahl von 5 % als durch den Gütertarif regulierter Selbstkosten dient folgender Ansatz:

Der Produktionswert bzw. die Produktionskosten der Industrie und des Handwerks betragen im Jahre 1937 in Deutschland rd. 80 Mia RM, die der Landwirtschaft rd. 13 Mia RM, zusammen rd. 93 Mia RM. Demgegenüber erforderte der Binnenverkehr der deutschen Volkswirtschaft 1937 ungefähr folgende Aufwendungen:

Im gewerblichen Umsatz:	
Bei Reichsbahn	4,4 Mia RM
„ Privaten Bahnen	0,2 „ „
„ Straßenbahnen	0,5 „ „
„ Binnenschifffahrt	0,18 „ „
„ Luftverkehr	0,03 „ „
„ Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband	0,19 „ „
„ Sonstigem Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen	0,07 „ „
„ Kraftpost	0,05 „ „
„ Kommunalem Linienkraftverkehr	0,11 „ „
„ Gelegenheitsverkehr	0,14 „ „
	Zusammen: 5,87 Mia RM.

Im privaten Sektor, d. h. im gesamten privaten Kraftverkehr und in den Hilfsgewerben Spedition, Lagerei usw., dürfte der Gesamtaufwand der deutschen Volkswirtschaft (ohne Seeschifffahrt) für den privaten Güter- und den privaten Personenkraftverkehr je 2 Mia RM nach überschläglicher Schätzung betragen haben, so daß man auf eine Gesamtaufwandssumme von 9,87 Mia RM. kommt. Die 9,87 Mia RM Verkehrsaufwendungen würden mehr als 10 % der gesamten deutschen Produktionskosten (93 Mia) ausmachen. Auf den Güterverkehr allein bezogen, würden von jenen 10 % die Aufwendungen des Personenverkehrs und seiner Hilfsgewerbe abzuziehen sein. Wenn man in diesem Sinne eine Reduktion des Prozentualansatzes von 10 % auf 5 % vornimmt, so ist damit zweifellos mehr gekürzt, als streng genommen nach dem wirtschaftlichen Wertverhältnis zwischen Güterfrachtausgaben einerseits und Personenverkehr und Hilfsgewerbespesen andererseits abgesetzt zu werden brauchte. —

Die beim Eisenbahngütertarif auf dem Spiele stehenden Beträge sind also außerordentlich. Und doch wird, wie früher schon in der betriebswirtschaftlichen Darstellung, auch weiter unten im praktischen Teile wieder betont werden können, daß bei der volkswirtschaftlichen Auswirkung der Frachtbeträge noch gar nicht erst deren absolute Höhe, sondern häufig allein schon ihre proportionale Höhe, d. h. der bloße Unterschied entscheidend ist, der zwischen der Belastung am Erzeugungs- bzw. Verbrauchsorte gegenüber derjenigen an einem anderen in Wettbewerb stehenden Erzeugungs- bzw. Verbrauchsorte besteht. Diese Unterschiedsbeträge aber können noch unendlich viel kleiner als die absoluten Zahlen und doch ausschlaggebend sein für Stilllegungen und Verödungen großer Betriebe und weiter Gebiete. —

In Zusammenfassung auch dieser letzten einleitenden Ausführungen schließen wir die begrifflichen Darlegungen mit dem

L e h r s a t z 7 : Die begriffsmäßig begründeten Notwendigkeiten zum staatlichen Eingreifen in den Eisenbahngütertarif erweisen sich auch rein zahlenmäßig begründet angesichts der Größe und Wichtigkeit des Güterverkehrs als solchen.

II.

Die Möglichkeiten volkswirtschaftlicher Behandlung des Eisenbahngütertarifs im allgemeinen.

Die gemäß I als notwendig erkannte eigene volkswirtschaftliche Betätigung auf dem Gebiet des Eisenbahngütertarifs kann von dem Staate wahrgenommen werden im Sinne einer bloßen Beobachtung (A), oder im Sinne einer Beaufsichtigung (B) oder schließlich im Sinne einer unmittelbaren eigenen Bearbeitung (C).

A. Die an erster Stelle genannte, bloß beobachtende Tätigkeit gegenüber dem Eisenbahngütertarif beeinflußt diesen direkt noch in keiner Weise; sie dient vielmehr nur, um Material zu sammeln, ob und wie ggf. staatlicherseits auf den Eisenbahngütertarif einzuwirken sein würde. Derartige lediglich beobachtende Tätigkeit wird also im wesentlichen sich auf statistisches und anderes beobachtendes Arbeiten beschränken, ggf. werden dabei auch noch Berichte von den, ihrerseits die Tarife herausgebenden Eisenbahnen angefordert werden, im übrigen aber bleibt die staatliche Haltung, getreu der Natur beobachtenden Wesens, rein rezeptiv und passiv. Würde über die bloß beobachtende Tätigkeit hinaus aktiv vorgegangen werden, so würde damit der Begriff der als „Beobachtung“ bezeichneten Arbeitsmöglichkeit verlassen und ein Vorgehen bereits im

Sinne der zweiten oben gekennzeichneten Möglichkeit vorliegen. Es ergibt sich

Lehrsatz 8: Die volkswirtschaftliche Stellungnahme des Staates gegenüber dem Eisenbahngütertarif kann vorbereitet werden durch beobachtende Tätigkeit des Staates, insbesondere durch statistische und dergl. Materialsammlung. — Aktiver Gewinn wird hierdurch allein aber für die Volkswirtschaft noch nicht erzielt.

Im Gegensatz zu dem unter A Gesagten wird bei den beiden weiteren grundsätzlichen Behandlungsformen des Eisenbahngütertarifs im volkswirtschaftlichen Sinne unmittelbare sachliche Auswirkung auf die Eisenbahngütertarifgestaltung erzielt. Dies liegt schon in dem Wesen als Beaufsichtigung und als unmittelbar eigene Behandlung. Immerhin sei es vorab ausdrücklich festgestellt durch den

Lehrsatz 9: Volkswirtschaftlich unmittelbare Einwirkung hat die tarifpolitische Stellungnahme des Staates, wenn sie sich äußert als staatliche Beaufsichtigung des Gütertarifs der grundsätzlich noch dem privaten Unternehmer überlassenen Eisenbahn
oder
als Wahrnehmung des Eisenbahnbetriebs- und Tarifgeschäftes durch den Staat selbst.

B. Staatliche Beaufsichtigung des Eisenbahngütertarifs bedeutet begriffsnotwendig auch staatliche Genehmigung des Tarifs. Denn es liegt im Wesen der Beaufsichtigung, daß sie, wenn sie Aussetzungen zu machen findet, diese ihrerseits zum Ausdruck zu bringen und Abstellung gerügter Mangelhaftigkeiten zu verlangen hat. Geschieht dies nicht, so ist damit stillschweigend ein Akt der Billigung, d. h. der Genehmigung seitens der Aufsichtsbehörde vollzogen. — Wie das Beaufsichtigungsverfahren im einzelnen Falle sich vollzieht, ist für die hier nur grundsätzliche Betrachtung gleichgültig. Das grundsätzliche Wesen der Beaufsichtigung ist erschöpfend gekennzeichnet mit der Feststellung, daß einerseits zwar die Tarifherausgabearbeit an sich außerhalb des Rahmens aktiver staatlicher Mitwirkung gehalten wird, diese also ausschließlich Sache der die Eisenbahn betreibenden (privaten) Unternehmung bleibt, andererseits aber doch eine aktive Tätigkeit des Staates stattfindet, deren Funktionieren auf allgemeines volkswirtschaftliches Beaufsichtigen sich beschränkt, verwaltungstechnisch also als (bahn-, verkehrs- oder dgl.) polizeilicher Natur sich charakterisiert. Dem letztbezeichneten Wesen entsprechend können mit solcher beaufsichtigenden Tätigkeit des Staates nur die die Wirtschaft aus der Eisenbahngütertarifführung „bedrohenden Gefahren und Störungen von Ruhe, Sicherheit

und Ordnung“ abgewehrt, hingegen keinerlei Maßnahmen eigener Initiative im Gütertarifwesen betrieben werden¹. Wir verzeichnen als **Lehrsatz 10**: Bei der bloßen Beaufsichtigung des grundsätzlich in privater Hand belassenen Gütertarifes ergibt sich für den Staat nur die negative Möglichkeit, Nachteile, die aus den Tarifmaßnahmen der Privatbahn für die Volkswirtschaft drohen, abzuwehren oder hintanzuhalten. Tarifarische eigene Initiative hingegen hat der Staat in diesem Falle nicht².

C. Erst die dritte Möglichkeit der volkswirtschaftlichen Behandlung des Eisenbahngütertarifs gibt dem Staate seinerseits tarifpolitische Bewegungsfreiheit. Denn begriffliche Voraussetzung für solche Betätigung ist Bearbeitung des Tarifes durch den Staat selbst.

Die Tarifarbeit des Staates kann sich in verschiedenster Weise vollziehen. Allen staatlichen eigenen Tarifbetätigungen aber gemeinsam und sie einheitlich unterscheidend von den beiden vorbesprochenen Gruppen ist, daß die Tarifherausgabebetätigkeit des Staates stets zur Voraussetzung hat, daß auch der Betrieb des Eisenbahnunternehmens in der Hand des Staates selbst liegt³. Denn ein Staat, der den Tarif und damit die Eisenbahneinnahmen regulieren will, muß auch für die Eisenbahnausgaben, und damit für den Betrieb usw. die Verantwortung übernehmen.

So vielgestaltig dabei die staatliche Betriebs- und Geschäftsführung auch ausgebildet sein kann⁴, so ergeben sich für die volkswirtschaftliche Ausarbeitung und Auswirkung des Eisenbahngütertarifs doch nur zwei bedeutungsvolle grundsätzliche Verschiedenheiten:

¹ Diese begriffsnotwendige Schranke der bloßen Beaufsichtigungsfunktion dürfte das Reichsverkehrsministerium alten Stiles bei der Zusammenarbeit mit der seinerzeitigen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft oft hindernd empfunden haben.

² Es handelt sich hier nur um begriffstheoretische Klarstellung. Starke Persönlichkeiten können auch in der Aufsichtsinstanz ohne „Initiative“ Initiative entwickeln.

³ Mindestens muß dies sachlich, wenn selbst unter Umständen nicht der äußeren Form nach der Fall sein.

⁴ Man denke einerseits an die Möglichkeit, daß das Eigentum des Bahngeländes und -inventars in privater Hand und nur der Betrieb beim Staate liegt, andererseits an die uns in Mitteleuropa geläufigeren Formen des Betrieb und Eigentum erfassenden Staatsbahnwesens. — Die Verschiedenheiten sind für das Problem: Staatsbahn oder Privatbahn, Vorzüge der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten usw. von größter Bedeutung. Für die materielle Gestaltung der Eisenbahngütertarifpolitik aber sind sie grundsätzlich irrelevant; hier haben nur die beiden im Text demnächst zur Darstellung kommenden Möglichkeiten unterscheidende Bedeutung.

1. Die staatliche Bahn, und damit der Eisenbahngütertarif, kann als unmittelbares Werkzeug der volkswirtschaftlichen Staatspflege angesetzt werden — oder
2. Die staatliche Bahn, und damit der Eisenbahngütertarif, kann nur mittelbar über einen besonderen Eisenbahn-Wirtschaftsorganismus zur Arbeit im Dienste der Volkswirtschaft gebracht werden.

Zu 1: Unmittelbar in der Volkswirtschaft kann der Eisenbahngütertarif nur wirken, wenn er von dem Staatsgewaltssubjekte, das persönlich die Staatshoheit ausübt und die Volkswirtschaft pflegt, d. h. von der eigentlichen Regierung selbst angesetzt wird. Soll das aber geschehen können, so müssen die Eisenbahnen Staatsbahnen im engsten Sinne des Wortes sein, d. h. dem Staate auf Grund Eigentums oder anderen Rechtstitels zur wirtschaftspolitischen Nutzbarmachung ohne Schranke zur Verfügung stehen. Staatsbahnen in diesem engsten Sinne des Wortes erfüllen im Wirtschaftsleben des Staates eine in nichts unterschiedene Aufgabe von anderen Staatsbetrieben, wie etwa von Staatsforsten, Staatsdomänen, staatlichen Bergwerken, Kraftwerken, Postanstalten u. ä. m.¹ Dieser Wirksamkeit der Staatsbahnen und damit auch der Staatsbahn-Gütertarifpolitik in die gesamte völkische und zwischenstaatliche Öffentlichkeit hinaus entspricht in der verwaltungsmäßig inneren Regelung eine Einordnung und Behandlung der Staatsbahnen und ihrer Tarifgebarung nach der grundsätzlich gleichen Art, wie sie bei allen anderen Staatsfunktionen, also etwa den im vorigen Satze aufgeführten Wirtschafts-, Post-, Bergwerks-, Landwirtschafts-, Forstfunktionen, aber auch bei allen übrigen Staatsfunktionen überhaupt, also auch den eigentlichen Hoheitsfunktionen stattfindet. Die Staatsbahnführung und die Gütertarifgebarung ist bei solcher Regelung formell ein Handeln lediglich aus dem wirtschaftenden Volke selber heraus.

Mit der letztgetroffenen Feststellung verbietet sich dann aber materiell jede eigenwirtschaftliche Betrachtung der Staatsbahnpolitik, und damit auch der Eisenbahngütertarifpolitik für sich allein. Denn die Gütertarifpolitik einer derartigen Staatsbahn hat ja nur den allgemeinen Volksnutzen schlechthin, so wie er von der Volksführung zentral erkannt wird, ohne jede Schranke zur Richtschnur sich zu nehmen; und es ist insbesondere gleichgültig, ob dabei im Staatsbahnbereiche als solchem

¹ Vgl. etwa bei Jessen, Deutsche Finanzwirtschaft, Hamburg 1937, außer den einleitenden begrifflichen Ausführungen die Seiten 50 ff.

ein aktives oder passives Wirtschaftsergebnis sich ergibt¹. Die Staatsbahn in diesem engsten Sinne des Wortes figuriert also im Haushalt ihres Staates lediglich als eine von vielen Positionen der Haushaltsrechnung, nicht anders als etwa die Justiz, der Kultus, die Domänen, die Landkultur usw. Es gibt kein besonderes Heil des Staatsbahnunternehmens, es gibt nur ein Wohl und Wehe des Gesamtvolkes und seiner Wirtschaft, und: wenn dieses Gesamtwohl gefördert wird durch eine, selbst als betriebswirtschaftlicher Raubbau zu bezeichnende Geschäftsführung der Staatsbahn, so ist auch eine derartige Betriebsweise noch als volkswirtschaftlich berechtigt, ja als richtig anzusprechen!

Zu 2: Mittelbar kann der Staat Eisenbahn und Eisenbahngütertarif in den Dienst der eigenen volkswirtschaftlichen Arbeit stellen der Art, daß er außerhalb der unmittelbaren allgemeinen Staatsverwaltung die Wirtschaft der Eisenbahn durch einen besonderen Wirtschaftsorganismus führen läßt. Dabei ist das Wort Wirtschaft ganz besonders zu betonen. Denn, um Staatsbahn und Staatsbahngütertarif nur als mittelbares, statt als unmittelbares (oben 1) volkswirtschaftliches Werkzeug ansprechen zu können, genügt nicht etwa, daß nur ein besonderer Apparat für die Verwaltung der Bahn (Eisenbahn-Generaldirektion oder dergl.) vorhanden ist oder geschaffen wird. Denn hierdurch brauchte nur verwaltungsmäßig, nur formell eine Sonderbehandlung für das Eisenbahnunternehmen und den Eisenbahntarif geschaffen zu sein. Sondern für den Begriff des mittelbaren Tariforganismus notwendig ist ein besonderes wirtschaftliches Eigenleben der Eisenbahn; und ein solches ist nur vorhanden, wenn für dieses Wirtschaftsleben ein besonderer Träger, und mit diesem besonderen Subjekt dann ein auch eigener Wirtschaftsorganismus gegeben ist.

Dabei ist auch hier wieder für die theoretisch-grundsätzliche Erkenntnislehre gleichgültig, welcher Art dieser eigene Wirtschaftsorganismus ist. Insbesondere ist nicht erforderlich, daß dieser eigene Wirtschaftsorganismus nach seiner Eigentumszugehörigkeit oder in irgendwelcher anderen privat- bzw. wirtschaftsrechtlichen Beziehung mit dem Staate identisch oder ihm irgendwie in bestimmtem Maße angenähert oder abgerückt ist. Bloße Mittelbarkeit des besonderen Wirtschaftsorganismus kann auch bestehen, wenn das Eigentum des Eisenbahnunternehmens hundertprozentig in der Hand des Staates ruht²; ja der

¹ Daß ein derartiges „Sonderergebnis“ im strengen Sinn des Wortes schon finanzwirtschaftlich durch das „Bruttoprinzip“ ausgeschlossen ist, soll bei der materiellen Beurteilung hier nicht mit berücksichtigt werden. Auch der Begriff „Überschußverwaltung“ darf als rein kamentalistisch-formal hier nicht in Betracht gezogen werden.

² Was es sogar meistens tun wird.

Sonderorganismus mag sogar ausschließlich Beamten der allgemeinen Staatsverwaltung zur Bearbeitung anvertraut sein; deswegen kann er dennoch das besitzen, worauf es hier allein ankommt: nämlich die besondere privatwirtschaftliche Lebens-, und entsprechende besondere selbständige Arbeitsberechtigung und -verantwortung. — Ist eine Sonderexistenz in diesem Sinne bezüglich des Trägers der Eisenbahngütertarifausübung gegeben, so liegt der Fall der nur mittelbaren volkswirtschaftlichen Betätigung bezüglich des Eisenbahngütertarifs vor, gleichgültig, ob dieses eigenorganische Wirken des Tarifträgers mit dem Träger der Staatsgewalt personengleich ist oder von gänzlich oder teilweise ihm fremden Personen wahrgenommen wird.

Der materielle Unterschied, der sich für die Möglichkeiten der Eisenbahngütertarifpolitik im Falle der unmittelbaren Staats- (oben 1) und der besonderen mittelbaren Staatsbahnorganisation (oben 2) ergibt, ist der, daß die mittelbare Organisation, als zunächst für die eigene Wirtschaftspersönlichkeit verantwortlich, ihre Gütertarifpolitik im weiteren Interesse des Staates zunächst auf die Notwendigkeiten ihrer wirtschaftlichen Selbsterhaltung abstellen muß, und deswegen der allgemeinen Nutzbarmachung der Eisenbahngütertarifpolitik für den Staat die Schranke gesetzt ist, daß zunächst die Eigenexistenz der Staatsbahn durch die Eisenbahngütertarifpolitik gesichert werden und deswegen z. B. eine Tarifpolitik, die zu raubbaumäßigem Betriebe der Eisenbahn führen würde, ausgeschlossen bleiben muß, selbst wenn — wie oben im letzten Satze zu 1. angenommen — ein außerordentliches allgemein-volkswirtschaftliches Interesse zugunsten derartiger Tarifmaßnahmen bejaht werden müßte. —

Das zu C Gesagte wird niederzulegen sein in dem

Lehrsatz 11: Im Falle, daß Betrieb und Tarifführung der Eisenbahn in Staatshand liegt, kann deren Wahrnehmung erfolgen entweder

als unmittelbare Staatsverwaltungspflege, sinngemäß gleich und als bloßer Bestandteil der allgemeinen sonstigen Hoheits- und Wirtschaftsfunktionen von Staatswirtschaft und -verwaltung

oder

als Verwaltung der Staatsbahn durch das Mittel eines besonderen staatlichen Wirtschaftsorganismus.

Lehrsatz 12: Bei der unmittelbaren Geschäftsführung der Eisenbahn in der allgemeinen Staatshand kann mit dem Eisenbahngütertarif jedes volkswirtschaftlich erwünschte Ziel ohne Beschränkung, insbesondere auch ohne jede Rücksicht auf demnächstiges Wohl und Wehe der Eisenbahn selbst verfolgt werden. — Bei Über-

lassung der Staatsbahn an einen besonderen Wirtschaftsorganismus wird der Eisenbahngütertarif zwar gleichfalls für allgemeine Volkswirtschaftszwecke nutzbar gemacht; die Nutzbarmachung findet bei dieser Organisationsform aber ihre Schranken an den Existenznotwendigkeiten der Staatsbahn selbst, deren eigene Erfordernisse den übrigen allgemeinen Staatszwecken vorgehen.

III.

Die beiden organisatorischen Möglichkeiten des Staatsbahngütertarifs im besonderen.

Zur Beantwortung offen ist noch die Frage, welche der beiden unter II festgestellten Möglichkeiten des Staatsbahngütertarifs, nämlich der Eisenbahngütertarif der unmittelbaren Staatsbahn im engsten Sinne des Wortes (oben II C 1) oder der Eisenbahngütertarif der durch eigenen Organismus geleiteten, sog. mittelbaren Staatsbahn (oben II C 2) theoretisch-volkswirtschaftlich den Vorzug verdient.

Zunächst ist nicht zu verkennen, daß die unmittelbare Einordnung von Eisenbahn und Eisenbahngütertarif in die Arbeit der Staatswirtschaft die Erfüllung der volkswirtschaftlichen Aufgaben des Eisenbahngütertarifs im denkbar höchsten Maße gewährleistet. Im Falle des unmittelbaren Staatsbahngütertarifs ist nichts und niemand da, wodurch das Wirken und Wesen des Eisenbahngütertarifs von der allein volkswirtschaftlichen Aufgabe irgendwie abgelenkt werden könnte. — Demgegenüber besteht aber die (schon unter II angedeutete) Gefahr, daß schrankenlose Ausbeutung des Eisenbahngütertarifs im volkswirtschaftlichen Gesamtinteresse auch vor einem Raubbau an der Eisenbahn selbst und damit an dem Instrumente, das das Wirtschaftsmittel des Eisenbahngütertarifs überhaupt erst darbietet, nicht haltmacht. Um dem hierin liegenden Bedenken, daß so „die Gans, die die goldenen Eier legt, selbst getötet werden möchte“¹, zu begegnen, bietet das gegebene Abwehrmittel die im Sinne von oben II C 2 als Sonderwirtschaft verantwortlich geführte Verwaltungsform der Staatsbahn.

Dieser letztgenannte Vorteil der privatwirtschaftlich verantwortlich geführten Eisenbahnverwaltung ist so bedeutsam, daß er auch mit der Einschränkung wird erkaufte werden dürfen, die die Verfolgung der volkswirtschaftlichen Ziele des Eisenbahngütertarifs dadurch erleidet, daß der so geschaffene Sonderorganismus zuerst für seine eigene Eisenbahn-Wirtschaftlichkeit verantwortlich ist und für ihren Belang daher

¹ Vgl. Dawesplan, Bericht des 1. Komitees III. Teil, Anlage 3 unter „Maßnahmen zur Erzielung von Ergebnissen“.

stets in erster Linie sorgen wird. In dem Augenblick und in dem Maße, in dem eine von der allgemeinen Staatsregierung betriebene Tarifmaßnahme dem eigenen Wirtschaftsinteresse des besonderen Eisenbahnorganismus widerspricht, wird die Sonderverwaltung sich solcher Maßnahme grundsätzlich entgegenstellen, d. h. ihre Darbietung entweder ablehnen oder vom Erhalt einer Gegenleistung abhängig machen, die für das zugemutete tarifarische Opfer wirtschaftlich voll Entschädigung gewährt. Theoretisch-volkswirtschaftlich wird also die über besonderen Organismus gesteuerte mittelbare Eisenbahn zunächst als Selbstzweck anerkannt und behandelt; und erst jenseits ihres Selbstzwecks beginnt ihre Einsetzbarkeit im allgemein-volkswirtschaftlichen Interesse.

So tiefgehend die damit gefundene Abscheidung zwischen Gütertarif als unmittelbarem und als nur mittelbarem Volkswirtschaftsinstrument scheint, so darf doch wirtschaftspraktisch der Unterschied nicht überschätzt werden. Denn der Vorrang, den die tarifpolitische Pflege der mittelbaren Staatsbahn als Selbstzweck vor dem allgemein-volkswirtschaftlichen Tarifziele der unmittelbaren Staatsbahn genießt, ist praktisch ziemlich belanglos deswegen, weil auch im Rahmen der allgemeinen Volkswirtschaftspflege die Erhaltung der Eisenbahn stets eine Staatsaufgabe allerersten Ranges sein muß. Welcher andere Staatszweck hat denn in Friedenszeiten eine solche Bedeutung, daß man seiner wegen ggf. die Eisenbahn aufs Spiel setzen und damit ihrer Hilfe in kommenden Zeiten sich berauben möchte? — Aus dieser volkswirtschaftlichen Bewertung der Bahn heraus muß sozusagen alles, was für die Eisenbahn lebensnotwendig ist, auch als im Sinne der allgemeinen Volkswirtschaft notwendig angesehen, und vor solchen Notwendigkeiten daher auch bei der Gütertarifpflege der unmittelbaren Staatsbahn haltgemacht werden. Ein Gegensatz zu der allgemeinen Volkswirtschaftspflege könnte auf Kosten der Eisenbahnen bzw. ihres Betriebes allerhöchstens in dem kaum ausdenkbaren Falle in Frage kommen, in dem andersartiges volkswirtschaftliches Interesse von solchem Schwergewicht bestände und zu seiner Durchsetzung ausgerechnet eine Tarifmaßnahme von solcher Bedeutung notwendig würde, daß darüber sogar ein entgegengesetztes Existenzinteresse der Eisenbahn hintangestellt werden müßte. — Im übrigen würde gerade in einem solchen Falle des Konfliktes zwischen allgemeiner Volks- und besonderer Eisenbahnwirtschaft das Vorhandensein eines besonderen Eisenbahnverwaltungsorganismus auch starke Vorzüge besitzen. Denn für die Beurteilung und Abschätzung der Interessen des Eisenbahninstrumentes wäre in solchem Falle dann die Mitwirkung sachverständiger Spezialisten gewährleistet, während bei Be-

handlung nur im allgemeinen Staatsverwaltungsrahmen die ohne besondere Sachkenntnis nicht wohl beurteilbaren Belange der Eisenbahn als Wirtschaftsorgan bekanntermaßen häufig unterschätzt zu werden Gefahr laufen. —

Ausführungen wie den vorstehenden begegnet man gelegentlich mit dem Hinweis, die Fälle, in denen es sich bei Tariff Fragen um Existenz oder Nichtexistenz der staatlichen Eisenbahn handle, seien ebenso extrem wie selten; in der Regel handle es sich bei den einzelnen Tarifmaßnahmen, gemessen sowohl an den Gesamtsummen der Einnahmen der Eisenbahn, wie erst recht an den gesamten Einnahmen der Staatsfinanzen, nur um ganz kleine Wirtschaftsverschiebungen. Wenn bei solchen Maßnahmen im allgemeinen Staatsinteresse ein tarifarisches Entgegenkommen von der Eisenbahn gefordert werde, so bedeute es mit Kanonen nach Sperlingen schießen, wenn demgegenüber der Einwand erhoben werde, die Wirtschaftsführung der Staatsbahn sei in Gefahr. Und wenn deshalb für diese erdrückende Mehrzahl der Fälle das unmittelbare Staatsbahnsystem gegenüber dem besonderen Staatsbahnverwaltungsorganismus den Vorzug der von kleinen Bedenken ungehemmten Schlagbereitschaft besitze, so werde in der großen Linie das unmittelbare Staatsbahnsystem eben doch als das bessere anzuerkennen sein. — Demgegenüber besteht indessen die Tatsache, daß gerade die Beantwortung der Frage, ob eine Tarifmaßnahme als unbedeutend und nur kleine Wirtschaftsverschiebungen begreifend oder als grundsätzlich und weittragend anzusehen sei, eine Entscheidung ist, bei der von dem Urteil wirklicher Eisenbahnsachverständiger niemals Abstand genommen werden sollte. Denn nur die langjährige praktische Erfahrung befähigt zu dem Urteil, ob eine Tarifmaßnahme für das unbedeutendste Gut (vielleicht Haus- und Straßenkehricht) nicht (weil Düngemittleigenschaft in Frage kommt) weitesttragende Folgen für die ganze (Dünger- und Land-)Wirtschaft und damit auch für die Gütertarifgestaltung ganz allgemein haben kann. Und diesem tariftechnisch zugunsten des besonderen Bahnorganismus schwerwiegenden Gesichtspunkte muß um so mehr Rechnung getragen werden, als ein tarif- oder ökonomisch-politisches ebenwertiges Bedenken demgegenüber nicht besteht. Denn allgemein volkswirtschaftlich diktierte Tarifmaßnahmen scheinbar kleinen Umfanges können zwar die Eisenbahnwirtschaft in Frage stellen; umgekehrt aber kann die tarifarische Selbstzweckwahrnehmung des mittelbaren Staatsbahnorganismus niemals, und ganz besonders nicht bei kleineren und einzelnen Tarifentscheidungen eine ernstliche Gefährdung, geschweige denn Infragestellung der allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen des Landes bedeuten. Dafür sind die Interessen der allgemeinen Volkswirtschaft,

verglichen mit denen der bloßen Eisenbahnwirtschaft, nicht nur viel zu groß, sondern mit denjenigen der besonderen (volkswirtschaftlich geleiteten) Staatsbahnwirtschaft auch viel zu notwendig gleich:

Die Eisenbahn ist mit dem völkischen Heimatboden in Besitz und Betrieb so restlos verbunden, und mit dem übrigen nationalen Wohl und Wehe nach politischem und völkischem Interesse solchermaßen eins, wie dies in gleich besonderem und ausschließlichem Maße sonst nur bei Land-, Forst- und Bergwirtschaft gegeben, hingegen bei keiner anderen Industrie und vor allem auch bei keinem anderen größeren Verkehrsgewerbe zwingend gegeben¹ ist. Die nur auf heimischem Boden fahrende und nur hier verdienende Eisenbahn steht und fällt mit der Volkswirtschaft, deren Bestandteil sie ist. Beider Belange sind gleich.

Zu dem Bedenken, beim nur mittelbaren Staatsbahnorganismus sei das Staats- bzw. das allgemeine Volkswirtschaftsinteresse in der Eisenbahngütertarifpolitik nicht genügend gewahrt, besteht also kein Anlaß, und die Frage, welche der beiden (oben unter II C 1 und C 2 bezeichneten) Arbeitsweisen des Staatsbahngütertarifs als die volkswirtschaftlich-theoretisch bessere zu erkennen ist, wird hiernach, wie folgt, zu beantworten sein:

Lehrsatz 13: Der volkswirtschaftliche Gedanke kann zwar am vollkommensten mit dem Eisenbahngütertarif der unmittelbaren Staatsbahn erfüllt werden. Die dabei ohne Beschränkung mögliche Wahrnehmung des allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesses führt aber zu der Gefahr, daß durch ihre übertriebene Pflege die unerläßlichen Lebensbedingungen des Eisenbahnverkehrsmittels als solchen und damit v. a. die Schlagkraft von Eisenbahn und Eisenbahngütertarif selbst Schaden erleiden. Diese Gefahr fällt weg, wenn die Staatsbahn und ihr Eisenbahngütertarif nur mittelbar vom Staate durch eigenen Organismus gesteuert werden. Eine wesentliche Verkürzung des volkswirtschaftlichen Interesses ist in diesem Falle deswegen doch nicht zu befürchten, denn jede Eisenbahn ist aus den Notwendigkeiten ihrer eigenen binnenländischen Natur heraus auf das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse des heimischen Landes eingestellt und deshalb in der großen Linie mit dessen allgemeiner Verwaltung notwendig auf das gleiche Ziel ausgerichtet.

¹ Vgl. z. B. des Verfassers Artikel in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrgang LXIX S. 1309 von 1929: Zum Preisbildungsproblem: Ist die bisherige Tarifbildung und Gebarung der Reichsbahn systematisch volkswirtschaftlich?

IV.

**Die sachlichen Arbeitsgrundsätze des Eisenbahngütertarifs
in der Verfolgung des volkswirtschaftlichen Zieles¹.**

A. Am Anfang der Erkenntnis der sachlichen Ziele der Eisenbahngütertarifpolitik steht die nicht ausschließlich gütertariftheoretische, sondern allgemein verkehrs-, ja sogar allgemein volkswirtschaftliche Frage, ob der Verkehr als solcher unbedingt als volkswirtschaftlicher Vorteil oder unter Umständen auch als Nachteil anzusehen ist. Bei der für die Gütertariftheorie entscheidenden Bedeutung der Frage ist zunächst in ihrer Beantwortung hier grundsätzlich das Folgende zu sagen.

Der Verkehr ist kein unmittelbar wirtschaftlich sich auswirkendes Phänomen wie Produktion und Konsum, sondern der Verkehr hat wirtschaftliche Auswirkungen allemal nur indirekt; indem er nämlich die Funktionen der beiden genannten direkten Wirtschaftsphänomene: Produktion und Konsum — beeinflusst, entweder verbessert oder verschlechtert. Wenn bestmögliche Wirtschaftsführung möglich ist allein auf den Gebieten der Produktion und des Konsums, ohne Beanspruchung bzw. Zuhilfenahme von Verkehr, so ist derartige Wirtschaftswahrnehmung ohne Rückgriff auf Verkehr die jedenfalls bessere bzw. beste².

Der Verkehr aus sich allein heraus ist also wirtschaftstheoretisch niemals vorteilhaft. Sondern der Verkehr ist volkswirtschaftlich immer nur ein notwendiges Übel³.

Dieser unumstößlichen theoretischen Obererkenntnis zum Trotz wird aber niemand verkennen, daß angesichts konkreter, insbesondere raumpolitischer Verhältnisse dieses notwendige Übel „Verkehr“ eben doch ursächlich und unentbehrlich für die enormsten Wirtschaftsverbesserungen, Wertsteigerungen u. dgl. m. von jeher war, heute ist und immer sein wird. In seiner deswegen relativen volkswirtschaftlichen

¹ Vgl. Spiess: „Reichsbahntarif als Wirtschaftsfaktor“, Deutscher Volkswirt, „Wirtschaft im neuen Deutschland“ in Einzeldarstellungen 23. Folge, „Deutschland auf Schienen“ vom 26. Mai 1939 S. 33; sowie Spiess: „Die Wahrnehmung der wirtschaftlichen Belange bei der Eisenbahntarifbildung“, Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 79, S. 579, 1939.

² Der Satz wird hier nicht unter besonderen Beweis gestellt. Folgt seine Richtigkeit doch schon aus dem Wirtschaftsgrundprinzip, mit kleinstem Aufwand den größten Nutzen zu erzielen. Im übrigen beruhte auf der bezeichneten Erkenntnis eigentlich die ganze gewerbliche Rationalisierungsbewegung der Jahre 1926 bis 1929, und liegt in derselben Richtung auch der größte Teil der heutigen Plan- und vor allem auch der Raumpolitik.

³ Im grundsätzlichen theoretischen Gedankengang vernachlässigbare Einzelercheinungen, wie etwa Fremdenverkehr und -industrie, bleiben hier bewußt beiseite.

Vorteilhaftigkeit wird denn auch von dem praktischen Wirtschaftler wie dem gemeinen Manne der Verkehr nie unterschätzt, sondern sogar im Gegenteil eher zu stark betont. Es bleibt demgegenüber festzuhalten, daß die Vorteilhaftigkeit des Verkehrs immer und lediglich eine relative und damit in den Bereich der praktischen Volkswirtschaft fallende ist, für die theoretische Volkswirtschaftserkenntnis hingegen es bei dem Ausgangspunkt bewendet, daß der Verkehr in sich wirtschaftlich kein Positivum darstellt.

Lehrsatz 14: Der Verkehr ist niemals volkswirtschaftlicher Selbstzweck, und die Steigerung des Verkehrsumsatzes als solche kann deshalb nie Gegenstand der volkswirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpflege sein.

B. Die für die Gütertariflehre wichtigen Folgerungen aus dem soeben gefundenen Lehrsatz, daß der Verkehr niemals Selbstzweck sein kann, sind

1. daß dann der Verkehr grundsätzlich niemals unentgeltlich bedient werden darf. — Unentgeltlichkeit des Verkehrs würde zu Bedenkenlosigkeit bei Verkehrsbenutzung und -veranlassung führen und damit die Volkswirtschaft schädigen. Erhebung eines Verkehrsentgeltes, eines Frachtpreises ist daher immer geboten. Dies um so mehr, als die Verkehrsbedienung (nach dem in dem vorausgegangenen Punkte Gesagten) zwar eine für geregelte Staatsführung höchst bedeutsame und wichtige, immerhin indessen nicht staatsbegrifflich gleich unabweisliche Regierungs-Hoheitsaufgabe ist, wie etwa Rechts-, Kulturpflege u. dgl., und selbst bei der Verwaltung dieser Aufgaben der Staat, zur Begrenzung mißbräuchlicher Inanspruchnahme, Gebühren von den sein Eingreifen Angehenden zu erheben gezwungen ist. Erfolgt schon die Wahrnehmung der eigentlichen Hoheitsaufgaben nicht unentgeltlich, so kann die Verkehrspflege erst recht nicht unentgeltlich erfolgen¹.

2. Ein weitere Folge des Umstandes, daß der Verkehr an sich kein volkswirtschaftliches Positivum darstellt, ist die Erkenntnis, daß der Verkehr niemals lediglich um des Verkehrs willen tarifa-

¹ Man beachte: Die hier getroffene Gegenüberstellung der Verkehrs- zu den eigentlichen Hoheitsaufgaben des Staates steht nicht in Widerspruch zu (oben) I, C, 4, wo Hoheitsfunktion nur der „Maßfunktion des Verkehrspreises“ zugestanden war. — Würde der Verkehr ohne Entgelt geleistet werden, so wäre in solchem Falle das Maß des Verkehrspreises gleich Null, also praktisch wertlos. Die Maßfunktion kommt nur in Frage für den Fall, daß Entgelt erhoben wird (und selbst da war oben am Schlusse [vor D] noch zu betonen, daß in einem Staate mit absolutem Sozialmonopol des Verkehrs auch diese Verkehrsmaßfunktion wieder unpraktisch werden würde; vgl. S. 16).

risch gepflegt werden darf. Verkehrs-, insbesondere Tarif-, insbesondere Gütertarifpolitik, kann daher auch nie um eines Verkehrsmittels selbst willen (sei es das eigene oder sei es gar nur ein drittes) volkswirtschaftlich¹ begründet und betrieben werden. Kraft dieser Feststellung fallen alle unter Berufung auf „Volkswirtschaft“ gefaßten Begründungen für Anregungen, Binnenschiffahrt, Kraftwagen, Hochsee- oder Luftschiffahrt eisenbahntarifarisch zu unterstützen, in sich zusammen. —

3. Die letzte Folgerung aus dem an der Spitze dieses Abschnitts unter A gefundenen Lehrsatz: der Verkehr sei nicht schlechthin als volkswirtschaftlicher Gewinn zu bewerten, ist, daß sich auch Umstände ergeben, in denen es volkswirtschaftlich richtig ist, die Eisenbahngütertarifpolitik zur Bekämpfung und Drosselung des Verkehrs (prohibitiv) einzusetzen. Die Eisenbahngütertarifpolitik kann also positive, aber auch negative volkswirtschaftliche Ziele verfolgen. Die positiven Ziele sind auf Erleichterung des Verkehrs, die negativen auf Erschwerung des Verkehrs abgestellt. In der Regel und grundsätzlich muß die Gütertarifpolitik des Binnenverkehrs bei allen Bahnen aber positiv gestaltet sein. Denn mit negativ eingestellter Tarifpolitik spräche die Bahn sich selbst die Existenzberechtigung ab. Die Fälle, in denen der Verkehr nicht angeregt, sondern negativ beeinflußt werden soll, müssen also Ausnahmen, und deswegen verhältnismäßig selten sein. Auch ergeben sich für die Betrachtung der negativen Tarifziele keine besonderen, sondern lediglich die begrifflich umgekehrten Gesichtspunkte wie bei der positiven Gütertarifpolitik, und die Darstellung der theoretischen wie demnächst der praktischen Gütertarifökonomie kann deswegen grundsätzlich auf die positive Seite beschränkt werden.

Das zu B Gesagte wird zusammengefaßt in dem

Lehrsatz 15: Das sachliche volkswirtschaftliche Ziel des Eisenbahngütertarifs ist, durch die Art und Höhe der Entgelterhebung den Eisenbahngüterverkehr im Sinne der staatlichen Wirtschaftsleitung so zu pflegen, daß erwünschter Verkehr gemehrt, unerwünschtem Verkehr aber gewehrt wird.

C. Aber auch für die Handhabung der Tarifansatzbemessung im einzelnen Falle ergeben sich allgemeine theoretische Folgesätze aus der gefundenen Erkenntnis, daß der Verkehr als solcher und für sich allein noch keinen volkswirtschaftlichen Wert besitzt und deswegen niemals

¹ Das Gesagte versteht sich, wie die ganze Ausarbeitung, ausschließlich vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus; daß vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus ein Verkehrsmittel für seine wirtschaftliche Selbsterhaltung Politik treiben darf und muß, interessiert in diesem Zusammenhange nicht.

Selbstzweck sein kann. — Wird dieser Satz nämlich zur praktischen Richtschnur der Tarifbemessung genommen, so muß die Tarifpolitik den Eisenbahngütertarif gerade auf der Linie halten, auf der er einerseits zwar schon alle nach den praktischen Volkswirtschaftsanforderungen sich anbietenden Verkehrsbedürfnisse volkswirtschaftlich bestens (optimal) erfüllt, andererseits aber noch niemals Verkehr um des Verkehrs willen anreizt. — Mit solcher Zielsetzung aber tut sich eine tiefe Kluft zwischen volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Tarifpolitik auf. — Die betriebswirtschaftliche Tarifpolitik steht auf dem betriebswissenschaftlichen Programmsatz: Großer Umsatz — kleiner Nutzen; je intensiver ich den Verkehr ausgestalten kann, je geringer sind meine Kosten auf die Verkehrseinheit¹; also gelobt sei die Tarifikunst, die mir Verkehr in schlechthin größtem Ausmaße verschafft! — Vom Standpunkt der der Betriebswissenschaft zugrundeliegenden Wirtschaftstheorie, die dem Individuum erlaubt, in der Welt sich allein, oder wenigstens sich als Zentrum zu sehen, ist diese Auffassung nicht nur verständlich, sondern sogar richtig. Der Volkswirtschaftler aber denkt anders, und muß anders denken. Sein Ziel ist, den wirtschaftlich besten Erfolg nicht dem einzelnen Bahnunternehmen, sondern dem ganzen Volke zu verschaffen. Wird deswegen durch tarifarischen Ansatz der Erfolg erzielt, daß einem Bahnunternehmen zwar der größtmögliche Ertrag gesichert wird, hierdurch aber Kräfte und Mittel der Volkswirtschaft in den Verkehr dieser Bahn hinein- und so — aufs Ganze gesehen — fehlgeleitet werden, während sie für andere Wirtschaftsaufgaben nötiger gebraucht würden, so wird diese Tarifpolitik als volkswirtschaftlich richtig nicht anerkannt werden können. Die anderen Wirtschaftsaufgaben, die infolge der durch den tarifarischen Anreiz verursachten Verschiebung zurückgestellt werden, können für die Volkswirtschaft ja sehr wohl das Vielfache an Einbuße bedeuten von dem, was die Bahn selbst nun durch ihren vermehrten Umschlag an Wertverbesserungen für sich und erst gar für die Gemeinschaft herauszuholen vermag. Auch beim Einzelpreisansatz wird also der betriebswirtschaftlichen Einstellung die volkswirtschaftliche Ausrichtung vorangestellt werden müssen; und dementsprechend ist als übergeordnete tarifpolitische Grundlinie festzustellen: Die volkswirtschaftliche Tarifikunst ist nicht auf den stärksten, sondern auf den besten Verkehr abgestellt, so wie er sich von der Gesamtkonomie aus versteht; und hierbei sie hindernde betriebswirtschaftliche Erwägungen müssen zurücktreten, notfalls überwunden wer-

¹ Spiess, Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, Julius Springer, Berlin 1939, S. 21 ff. Die Feinheiten der Optimallehre sind hier nicht nötig.

den. — Die volkswirtschaftliche Erwägung ist der betriebswirtschaftlichen vorgeordnet.

Die Gegensätze, auf die mit dem Letztgesagten hingezielt wird, werden in den praktischen Einzelfällen vielfach verwandt oder sogar identisch mit den grundsätzlichen Unterschieden sein, die als für die zwei verschiedenen Möglichkeiten des Betriebs und Tarifs von Staatsbahnen im vorigen Punkte III als charakteristisch erkannt wurden. Ganz decken sich die beiden Tatbestände aber insofern nicht, als einmal hier nicht nur von den beiden Staatsbahnformen, sondern auch von den Privatbahnen die Rede ist, und weiter auch die Gütertarifökonomie der mittelbaren Staatsbahn, selbst wenn sie noch so egozentrisch auf den eigenen Betrieb blickend das volkswirtschaftliche Interesse versteht, eben doch immer eine grundsätzlich volkswirtschaftlich orientierte bleibt, während die Tarifpolitik des privatwirtschaftlichen Bahnunternehmens grundsätzlich betriebswirtschaftlich ist und deswegen in dubio sich immer im privategoistischen Unternehmersinne einstellen muß. Beide — Privatbahnunternehmung und staatliche Nur-Bahnpolitik — mißachten zwar gleichermaßen das volkswirtschaftliche Gebot, daß Verkehr und Tarife nicht um des Verkehrs selbst willen gepflegt werden dürfen, und in beiden Fällen muß deswegen die staatliche Eisenbahnpolitik demselben sachlichen Irrtume entgentreten; die Mittel aber, die sie hierbei anwenden kann, sind angesichts der konstruktiven Verschiedenheit der Organisation und geistigen Einstellung in beiden Fällen grundsätzlich verschieden. Die betriebswirtschaftliche Privatbahn kann, zumal sie eine eigene Rechts- und besondere wirtschaftliche Persönlichkeit ist, nur unter (Beobachtung, meist aber) Beaufsichtigung gestellt werden, wie dies weiter oben¹ schon ausgeführt ist. Im Falle der mittelbaren Staatsbahn aber kann man der Gefahr, daß deren Leiter zu „Nur-Bahnpolitikern“ sich entwickeln, auch meist in anderer und wirksamerer Weise begegnen.

Schon gelegentlich der organisatorischen Erörterung wurde beispielsweise² angedeutet, daß zur Zeit der auf das Dawes-Gesetz gegründeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der gütertarifpolitische Einklang zwischen der eigentlichen Reichsverkehrsinstanz (Reichsverkehrsministerium) und der, nicht nur administrative, sondern auch politische Autonomie besitzenden Reichsbahn-Gesellschaft wiederholt nicht ohne weiteres gegeben war. Denn so richtig der gleichfalls schon oben vortragene, von beiden Seiten (Reichsverkehrsministerium und

¹ S. 19 ff. unter II, A und B.

² S. 21 Anm. 1.

Reichsbahn-Gesellschaft) damals sachlich vertretene und in der Öffentlichkeit betonte Gedanke ist, daß jedes Eisenbahnunternehmen jeder Form, auch bei nicht voller staatsverwaltungsmäßiger Erfassung, kraft seiner Schollengebundenheit an den Heimatboden die eigenen Belange mit den allgemein-nationalen auf die Länge wesensgleich finden und deshalb notwendigerweise nationalwirtschaftliche Politik treiben muß, so sind verschiedene Auffassungen über das, was im einzelnen Falle materiell nationalwirtschaftlich politisch richtig und wie die in Grundsatz und Motiv identischen Interessen von Heimat und Bahn im einzelnen tarifpolitischen Fall am besten zu vertreten seien, bei der eigentlichen Staatsregierung und der mittelbaren Staatsbahnverwaltung eben doch nicht ausgeschlossen. Um der hieraus drohenden Doppelspurigkeit in der volkswirtschaftlichen Pflege zu begegnen, wird die Organisation der mittelbaren Staatsbahn durch verwaltungs- (unter Umständen sogar verfassungs-) gesetzliche Vorbeugebestimmungen so dicht an den Staat anzuschließen sein, daß die Gefahr autokratischer Volkswirtschafts-, bzw. Gütertarifpolitik der Bahn ausgeräumt ist. Ist freilich eine derartige, die Einheitlichkeit der heimischen Volkswirtschaft und Tarifierführung gewährleistende Staatsbahnverfassung aus irgendeinem Grunde zu schaffen nicht möglich¹, so bleibt allerdings nichts übrig, als auch hier wie gegenüber Privatbahnen mit zwischen den allgemeinen Staats- und den engeren Eisenbahnorganismus eingeschalteten Aufsichtsmaßnahmen zu arbeiten². Doch bedeutet das dann vielfach die, mindestens psychologische Negierung des Staatsbahncharakters, und nichts sollte unversucht gelassen werden, statt solchen Notbehelfes lieber zu irgendeiner die Eingriffsmöglichkeiten der engeren Staatsgewalt stärker gestaltenden Staatsbahnverfassung zu gelangen. Dies um so mehr, als bei überschauender Prüfung der europäischen Bahnverhältnisse festgestellt werden kann, daß den entwickelten Gesichtspunkten entsprechende, d. h. den geschilderten tarifpolitischen Gefahren begegnende gesetzliche Rege-

¹ Dies war z. B. gemäß dem Dawesgesetz der Fall der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

² Wie dies z. B. gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch die Dawes-Regelung geschah. Im übrigen wird es immer ein Ruhmesblatt sowohl für das beaufsichtigende Reichsverkehrsministerium wie die beaufsichtigte Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bleiben, daß das für Streitfälle zwischen ihnen gesetzlich vorgesehene Reichsbahngericht nur fünfmal in zehn Jahren, und da nur nach freundschaftlicher Vereinbarung und über rein sachliche Fragen (Zuschüsse zu den Verwaltungskosten der Gemeinden, Stempelsteuerpflicht, Arbeitsschutz, Schiedsgerichtsbarkeitsverbindlichkeit, Tarifierhöhung oder nicht?) angerufen worden ist. (Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin, 1931, 3. Aufl. S. 128.)

lungen des mittelbaren Staatsbahnorganismus in der jüngsten Zeit in ganz Europa, sowohl im nationalsozialistischen Deutsche Reiche, wie in Italien, in Belgien und (zuletzt) sogar auch in Frankreich gefunden worden waren. Die Nachkriegszeit wird daher an die grundsätzliche Entwicklung der Vorkriegszeit hier ohne weiteres anschließen können, zumal auch in der Technik der Tarifpolitik sich bisher ein Bedürfnis zu praktischen Änderungen nirgends abzeichnet. — Im übrigen bleibt — gleichgültig, welche Abwehrwege gegenüber privaten Eisenbahngütertarifgestaltern oder gegenüber autokratischen Staatsbahntariffachleuten eingeschlagen werden müssen — es jedenfalls bei dem grundsätzlichen

Lehrsatz 16: Besonderes Ziel der Tarifgestaltung ist Formung des Verkehrs auf die Art und Stärke, daß dadurch den Verkehrsbedürfnissen der Volkswirtschaft die möglichst beste Rechnung getragen, darüber hinaus aber der Verkehr niemals nur im Interesse der Verkehrsbetriebe selbst angereizt wird.

D. Es wird nunmehr noch festzustellen sein, wie und wo in der praktischen Tarifkunst der im letztaufgestellten Lehrsatz geforderte volkswirtschaftliche bestmögliche Punkt (Optimum) zu finden ist. — Dabei ist insbesondere auch zu klären, ob die volkswirtschaftliche Zielverfolgung die Berücksichtigung jeder betriebswirtschaftlichen Erwägung unmöglich macht, oder wie weit volks-, und wie weit betriebswirtschaftliche Beurteilung nebeneinander bei der praktischen Bildung des Gütertarifes angesetzt werden dürfen und müssen.

Nach den Lehrsätzen 1, 2, 4 und 6 ist der Eisenbahngütertarif zwar ein betriebswirtschaftliches Angebot, aber mit so tiefgreifender volkswirtschaftlicher Bedeutung, daß der Staat bei seiner Bearbeitung zu eigener Einflußnahme gezwungen und verpflichtet ist, sowohl was das Tarifsysteem, wie was die Höhe seiner einzelnen Sätze betrifft. Die Gütertarifpolitik hat sich bei ihrer Arbeit also immer einerseits mit den betriebswirtschaftlichen Anforderungen, zugleich aber auch andererseits mit dem volkswirtschaftlich-sachlichen Endzweck des Eisenbahngütertarifs in technischem Einklang zu halten. Beide Gesichtspunkte sind also zu berücksichtigen. — Mit dieser Feststellung stehen wir aber hier, in der volkswirtschaftlichen Untersuchung, genau auf der Kehrseite dessen, was sich früher bei der betriebswissenschaftlichen Betrachtung ergeben hatte¹: Dort hatte die Berücksichtigung der „Nachfrageseite“ sich mit dem Interesse der neben dem Tarifunternehmen selbst stehenden Volkswirtschaft gedeckt und dahin geführt, daß die betriebswirtschaftliche Tarifökonomik, sobald sie aus der Theorie in die Praxis hinübertrat, den

¹ Vgl. Spiess, Julius Springer, Berlin 1939, S. 30.

volkswirtschaftlichen Standpunkt in ihr grundsätzlich betriebswirtschaftlich bleibendes Kalkül breitest einbeziehen mußte; — hier führt die volkswirtschaftlich-praktische Betrachtung dazu, trotz grundsätzlichen Übergewichts des volkswirtschaftlichen Sachcharakters die Bildung der Tarifsätze, mit Rücksicht auf das betriebswirtschaftliche Wesen des Tarifs als Angebots, mit den Preisbildungsregeln der Betriebswirtschaft in Einklang zu halten. Bei solcher, beide Gesichtspunkte verfolgenden Linie kommt man also in der grundsätzlichen Bestimmung auch des volkswirtschaftlichen Bestpunktes für die Tarifsatznormierung an der Berücksichtigung des betriebswirtschaftlichen Elementes nicht vorbei. —

Der Begriff des volkswirtschaftlichen Bestpunktes (volkswirtschaftlichen Optimums) der Tarifhöhe ist nicht so allgemein und klar bestimmt zu fassen, wie dies bei dem Begriff des betriebswirtschaftlichen Optimums der Fall ist. Es kann sogar zunächst fraglich erscheinen, ob es überhaupt richtig und glücklich ist, den in der Betriebswissenschaft ausgebildeten und heimischen Begriff „Optimum“ hier auch in die volkswirtschaftliche Erörterung herüberzunehmen. Anlaß zu Mißverständnissen ist damit zweifellos gegeben. — Desungeachtet dürfte aber doch Entscheidung im Sinne der Übernahme das Richtige sein. Denn die rein sprachlich-begrifflich kurze Bezeichnung des „besten Punktes“ (Optimum) ist an sich so ungemein viel wert und so bezeichnend, daß demgegenüber die Möglichkeit des Mißverständnisses bei dem Betrachter, der zu bequem ist, die folgenden Grundsätze für die Untersuchung sich vor Augen zu halten, schon in Kauf genommen werden darf. Der grundsätzliche Unterschied eines Bestpunktes im volks- und im betriebswissenschaftlichen Sinne liegt in folgendem:

Der Begriff des Optimums kann in der Volkswirtschaft nicht wie in der Betriebswirtschaft (einschließlich des Ingenieurwesens) mathematisch-exakt gebraucht werden, sondern nur humanistisch-explikativ. — Er bezeichnet also nur den begrifflich besten Punkt, mag dieser sich nun aus exakten, oder aus idealen, politischen oder noch anderen Gesichtspunkten ergeben. In der Betriebswissenschaft (einschließlich dem Ingenieurwesen) hingegen ist Optimum nicht nur ein Begriff, sondern sogar eine vielfach errechenbare Formel, und dies zwar, weil er allein auf exakte Größen sich beschränkt. In der Betriebswissenschaft liegt der Begriff also enger und grundsätzlich insofern einfacher, als alle für seine Bestimmung in Betracht kommenden Posten: Selbstkosten, Leistungswerte, Gewinnspannen u. dgl. m. z a h l e n m ä ß i g e Beträge darstellen und die aus ihnen resultierende Größe daher rechnerisch zu

ermitteln ist¹. Das volkswirtschaftliche Optimum hingegen ergibt sich aus unübersehbar viel verschiedenen und zum großen Teil aus Imponderabilien bestehenden Posten, so daß die Rechenkunst hier aufhört und man bei den Untersuchungen allein auf das allgemeine Urteilsvermögen angewiesen ist.

Die damit festgestellte Einbegreifung aller denkbaren verschiedenen wirtschaftlichen Wertungselemente in den Begriff des volkswirtschaftlichen Optimums führt zwar angesichts der sich beliebig ergebenden und gruppierenden Einflußfaktoren zu von Fall zu Fall jeweils verschiedener konkreter Beurteilung und deshalb auch zu von Fall zu Fall verschiedener praktischer Behandlung, so daß sich hier im theoretischen Teil eine gesetzmäßige Fixierung des Punktes selbst nicht geben läßt. Immerhin lassen sich indessen allgemein-theoretisch die Grenzlinien nach oben und unten, innerhalb deren der volkswirtschaftliche Bestpunkt liegen muß, grundsätzlich bestimmen, und diese sollen nunmehr aufgezeigt werden.

a) Der untere Randwert, auf dem und unterhalb dessen der Tarif nicht mehr liegen kann, ergibt sich allein und erschöpfend schon aus den Grenzfestsetzungen des Lehrsatzes 16: Es ist der Punkt, wo aller volkswirtschaftlich, d. h. für Produktion und Konsum förderliche Verkehr angeregt bzw. ermöglicht, aber aller darüber hinausgehende Verkehr hintangehalten wird. Da das Hintanhalten von Verkehr nur durch Tarifpreiserhebung bewirkt werden kann, wird damit hier nochmals das schon oben unter B gefundene Ergebnis bestätigt: Frachterhebung, Entgeltlichmachung ist volkswirtschaftlich immer angezeigt, und Unentgeltlichmachung ist grundsätzlich volkswirtschaftswidrig. Andernfalls könnte die Anreizung des Verkehrs nur um des Verkehrs willen nicht verhindert werden. Der untere Randwert ist also der positive Frachtpreis über Null. — Da auch vom betriebswirtschaftlichen, grundsätzlich auf Erzielung eines Gewinnergebnisses gerichteten Standpunkt Unentgeltlichkeit der Transportgewährung grundsätzlich verworfen werden

¹ Wenn dies, wie sich aus Spiess, Betriebswissenschaft, Julius Springer, Berlin 1939, S. 10 ff. und S. 49 ergibt, gerade im Gebiet des Eisenbahngütertarifs tatsächlich nicht zutrifft, so ist dies kein Widerspruch mit dem Obengesagten. Vielmehr beruht es auf dem Umstand, daß die Ansatzwerte als solche (Selbstkosten und Erzeugungs-(Transport-)Mengen) dort im einzelnen tatsächlichen Falle nicht zweifelsfrei ermittelbar oder zugrundelegbar sind. Wären die tatsächlichen Gegebenheiten andere (und präzisere), so würde an der Formel für den Bestpunkt es in der Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs nicht mangeln.

muß, so stehen bezüglich der unteren Grenze der Tarifnormierung die beiden — volkswirtschaftliche und privatwirtschaftliche — Anschauungen notwendig miteinander in Einklang. Unentgeltlich wird nach beider Zieleinstellung grundsätzlich nie gefahren werden dürfen. —

b) Weniger einfach liegt es mit der oberen Tarifbegrenzung. Hier liegt für die betriebswirtschaftliche Betrachtung das Optimum in Erzielung größtmöglichen Reingewinnes¹ und damit, wie schon in der theoretischen Untersuchung ausgeführt, sehr häufig bei Ausbildung auch größtmöglichen Verkehrs, während das Optimum der volkswirtschaftlichen Tarifzielsetzung nur auf die Ermöglichung des als gesamtvolkswirtschaftliche Bestverkehrsbewegung erscheinenden Verkehrsquantums abgestellt ist. In diesem Gegensatz zwischen betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Tarifzwecksetzung muß eine für beide Anschauungen verbindliche Entscheidung getroffen werden.

Diese stellt sich bei den im Früheren² unterschiedenen verschiedenen Eisenbahnorganisationsformen verschieden dar. Bei der unmittelbaren Staatsbahn gibt es nur das allgemeine Volkswirtschaftsinteresse, und deswegen ist bei ihr der Gegensatz zwischen volks- und privatbetriebswirtschaftlicher Zielsetzung überhaupt nicht praktisch. — Bei den Privatbahnen aber steht die Eisenbahnhoheit nur vor der Frage, ob sie im einzelnen Falle ihre allein durch das Volkswirtschaftsinteresse bestimmte Entscheidung souverän der Privatbahn diktieren oder der letzteren die Freiheit, sich (dann ausschließlich) betriebswirtschaftlich schlüssig zu werden, belassen will. Die Entscheidung kann von Fall zu Fall verschieden getroffen werden. — Bei der mittelbaren Staatsbahn aber gilt zunächst der Obersatz, daß grundsätzlich, wie schon zu Anfang dieses Abschnittes (oben A) festgestellt, die volkswirtschaftliche Erwägung die Preishöhe entscheidend diktiert.

Übrigens ist nicht gesagt, daß die volkswirtschaftlich gewiesene Tarifhöhe stets niedriger sein müßte als die Sätze, die sich vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus empfehlen. Nach Lehre (6) der „Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“³ ist die betriebswirtschaftlich beste Tarifbauart, die Fracht für jedes Gut so hoch zu normieren, daß von dem Gute die denkbar größte Menge auf die denkbar größte Entfernung zum Versand gebracht wird. Wenn durch niedrige Tarifnormierung ein unverhältnismäßig großer, volkswirtschaftlich aber nicht

¹ Vgl. Spiess, Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, a. a. O. Seite 47.

² Oben Punkt II und III.

³ a. a. O. S. 47.

erwünschter Verkehr auf die Schiene gebracht werden kann, so wird hiernach der Betriebswirtschafter zu entsprechend niedriger Preisfestsetzung geneigt, der Volkswirtschafter aber, der diesen unnütz starken Verkehr von der Bahn ferngehalten zu sehen wünscht, demgegenüber auf höhere Bemessung des Tarifsatzes eingestellt sein. — In der Regel freilich, bei den Gütern von landläufiger, und nicht außergewöhnlich steigerbarer Verkehrsstärke wird meist die betriebswirtschaftliche Einstellung auf höhere Preisansetzung, die volkswirtschaftliche hingegen auf niedrigere gerichtet sein. Aber immer ist dies für jeden einzelnen Fall eine rein praktische Frage. Grundsätzlich und zunächst entscheidet, wie nochmals betont sei, als vorgeordnet der volkswirtschaftliche Gesichtspunkt.

Eine Einschränkung besteht indessen gegenüber diesem Grundsatz: Sie ergibt sich aus dem oben unter Punkt III entwickelten grundsätzlichen Wesen des mittelbaren Staatsbahnsystems: Der mittelbare Staatsbahnorganismus muß zunächst für die eigenen wirtschaftlichen Existenznotwendigkeiten Rechnung tragen. — Wenn die, nur in weiterem Sinne staatliches und Hoheitsunternehmen bildende mittelbare Staatsbahn dem allgemeinen Staatshaushalt nicht zur Last fallen, sondern ihre Ertragsfähigkeit in sich selbst wahren soll, so muß ihre Beanspruchung durch die Volkswirtschaft vor den Schranken ihrer besonderen individuellen Existenznotwendigkeit haltmachen. Die Kriterien für individuell wirtschaftliche Existenznotwendigkeit aber bietet nicht die Volks-, sondern die Betriebswirtschaft, und damit ergibt sich auch in der national-ökonomischen Betrachtung des Eisenbahngütertarifs eine Schranke aus dem betriebswirtschaftlichen Bereiche¹. Formuliert lautet sie dahin: Ungeachtet des grundsätzlichen Vorrangs des volkswirtschaftlichen Gesichtspunktes hat, wenn und soweit Existenzerhaltung und -minimum der mittelbaren Staatsbahn in Frage steht, gegenüber den volkswirtschaftlichen Wünschbarkeiten doch der betriebswirtschaftliche Gesichtspunkt der Staatsbahn selbst den Vorrang. — Der Satz ist die tarifpraktische Folgerung aus der oben gegebenen theoretischen Betrachtung, daß die volkswirtschaftlichen Dienste der mittelbaren Staatsbahn im Rahmen des für die Staatsbahn selbst Existenzerträglichen gehalten werden müssen.

¹ Die hiernach in Betracht kommenden betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte der Tarifpreisbildungslehre sind, soweit die allgemeinen Grundsätze (Optimallehre) in Frage kommen, aus der „Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“ a. a. O. S. 21, soweit die praktische Normal- und Einzelpreisbildung in Frage kommt, aus S. 39 ff. zu ersehen.

Mit der Feststellung dieser betriebswirtschaftlichen Einschränkung ist aber auch die einzige Besonderheit bemerkt, die bezüglich der Obergrenze festgestellt werden muß, jenseits deren das Optimum für die Tarifbildung bei der mit eigener praktischer Existenzfürsorge belasteten Staatsbahn nicht liegen kann. — Die Höhenbegrenzungen nach oben und unten sind also gegeben. Zwischen ihnen liegt das Optimum der volkswirtschaftlichen Tarifbildung. Auf welchem Punkte genau dies aber im einzelnen Falle sein möchte, ist angesichts der unbegrenzt möglichen und zahlenmäßig nicht bestimmten verschiedenen Faktoren allgemeingültig in bindendem Satze konkret nicht zu sagen. Auch ist kein Gesetz ausfindig zu machen, wie etwa volks- und betriebswirtschaftliches Optimum sich zueinander verhalten. Das betriebswirtschaftliche Optimum braucht sich nicht einmal innerhalb der gefundenen oberen Randgrenze für das volkswirtschaftliche Optimum zu halten. Das betriebswirtschaftliche Optimum kann vielmehr auch noch höher als hier nach volkswirtschaftlich denkbar liegen. Es bleibt also auch hier in der volkswirtschaftlichen Untersuchung — wie s. Z. auch schon in der theoretischen Betriebswirtschaft¹ — Raum für die praktische Wirtschaftsarbeit des einzelnen Falles, und das Gesagte kann nur wie folgt formuliert werden:

Lehrsatz 17: Unentgeltlichkeit kann volkswirtschaftlich als Tarifansatz niemals in Frage kommen. Die Entgeltlichkeit ist vielmehr so hoch zu bemessen, wie dies nach den allgemein volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten des einzelnen Falles als richtig erscheint; betriebswirtschaftliche Erwägungen der Bahn haben demgegenüber zurückzutreten.

Politische Handhabung in diesem Sinne ist einerseits bei der unmittelbaren Staatsbahn durch die Einheit ihrer Wirtschaftsführung mit dem übrigen Staatshaushalt, andererseits bei den Privatbahnen durch die Aufsichts- und Tarifhoheit des Staates gewährleistet. Nur bei der mittelbaren Staatsbahn ist die Tarifbemessung ggf. auch unter Hintanstellung etwaiger anderer volkswirtschaftlicher Auffassung hinsichtlich des Bestbetrages mindestens in der Höhe zu halten, daß die betriebswirtschaftlich selbständige Lebensfähigkeit und -erhaltung der Bahn ohne Inanspruchnahme der allgemeinen Staatsfinanzen gewährleistet ist.

¹ Vgl. Spiess, Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, a. a. O. Seite 28/29.

V.

Der Eisenbahngütertarif im Vergleich mit den anderen der Staatsführung auf dem Verkehrsgebiet zur Verfügung stehenden volkswirtschaftlichen Verwaltungsbehelfen und Mitteln.

In Beantwortung der Frage, inwiefern die volkswirtschaftliche Handhabung des Gütertarifs sich von der anderer verkehrspolitischer Mittel der Staatsgewalt unterscheidet, sind als ihrem Wesen nach wirklich verkehrspolitische Mittel nur die verkehrspolizeilichen in Vergleich zu setzen. Insbesondere können als eigentliche verkehrspolitische Mittel nicht Ein- und Ausfuhrverbote, Kontingentsabreden, Subventionen und Prämien anerkannt werden. Zwar wird unter Einsetzung auch dieser Mittel viel zur Anregung von Verkehr (mit den beiden letztangeführten namentlich auf dem Gebiete der Hochseeschifffahrt) getan. Jedoch handelt es sich sowohl bei der Subvention wie bei der Prämie nur um nach ihrer Natur ganz allgemeine handelspolitische Behelfe, mit denen schließlich Anreizungen jeder Art, sei es für Produktion, sei es für Konsum oder schließlich auch für Verkehr möglich sind, die aber gerade wegen dieser ihrer allgemeinen Natur zu einer besonderen Betrachtung im Rahmen dieser speziell tarifpolitischen Arbeit Anlaß nicht geben können¹.

Was hingegen die verkehrspolizeilichen Mittel betrifft, so gilt zur Unterscheidung zwischen ihnen und dem Gütertarife vor allem folgende Unterscheidung: Während es sich bei den polizeilichen Mitteln und Maßnahmen zwecks Verkehrsanregung oder Verkehrsdrösselung im Dienste von Politik und Volkswirtschaft um Entscheidungen über ein „Ob“ oder „Ob nicht“ handelt, sind die Eisenbahngütertarifmaßnahmen ihrer Natur nach auf ein „Mehr“ oder „Weniger“ abgestellt. Dies folgt aus der hoheitsmäßigen Natur der Polizeiverordnung als Gebot und aus der betriebswirtschaftlichen Natur des Tarifes als Preis.

Aus seuchenpolizeilichen Gründen soll ein Ort oder ein bestimmtes Gebiet isoliert werden. In Frage steht für den Verkehr mit diesem Gebiet vollkommene Unterbindung. Mit einem Wegeverbot seitens der Verkehrspolizei kann solche Unterbindung hundertprozentig ohne weiteres erreicht werden. Mit dem Mittel der Gütertarifpolitik wäre das gleiche Ziel absoluten Verkehrsverbotes nicht, oder wenigstens nicht mit Sicher-

¹ Dies trotzdem auch gerade auf dem Eisenbahngebiete in den letzten Jahren viel u. a. mit Prämien (in Form von Währungs-, Industrie-Ausgleichen u. dgl. m.) gearbeitet worden ist. Es handelte sich dabei sowohl dem Motiv wie dem Charakter nach nicht um eigentliche tarif-, sondern vielmehr um handelspolitische Maßnahmen bzw. Mittel.

heit zu erreichen. Man kann mit exorbitanter Tariferhöhung Neigungen, nach jenem Gebiete zu verfrachten, auf das denkbare Mindestmaß zurückzuschrauben, praktisch dadurch vielleicht gleichfalls ein Erlöschen des Verkehrs herbeiführen; volkswirtschaftlich-theoretisch und mit zwingender Sicherheit aber ist mit dem Tarif eine dies Erlöschen des Verkehrs gewährleistende Lage nicht zu schaffen. Durch den Tarif wird der Verkehr nur erschwert, nur beengt, hingegen nicht unterbunden. — Will man umgekehrt einem Orte Verkehr zuführen, so ist mit verkehrspolizeilichen Geboten überhaupt nichts und mit wegepolizeilichen Verboten nur insofern etwas zu erreichen, als man alle in der Nachbarschaft in Frage kommenden Umwegstraßen sperren und so den Verkehr auf den gewünschten Weg als einzig offenbleibenden zwingen kann. Man kann vielleicht auch polizeiliche Belieferungsverfügungen u. dgl. erlassen, aber mit letzterer Form tritt man schon aus dem verkehrspolizeilichen Nexus heraus, und der Verkehr als solcher kann damit nicht erzwungen werden, zumal er grundsätzlich nicht Untertanenpflicht, sondern nur wirtschaftliches Belieben des einzelnen ist.

In diesem letzten Punkte liegt überhaupt der eigentlich unterscheidende Kern zwischen einerseits Gütertarif und andererseits allen übrigen verkehrspolitischen Maßnahmen. All diese anderen Maßnahmen haben aus ihrem Wesensgrunde heraus hoheitlichen Charakter und damit alle Stärken und Schwächen von Verfügungen solcher Art; der Eisenbahngütertarif hingegen ist und bleibt seinem grundsätzlichen Wesen nach wirtschaftlicher Natur, und dementsprechend ist ihm Anpassungsfähigkeit an die wirtschaftlichen Fluktuationen und Bedürfnisse angeboren und unverlierbar. Bei Beeinflussungsproblemen lediglich im Sinne eines Mehr oder Weniger ist mit hoheitlichen Verfügungen eine Regulierung meist überhaupt nicht möglich, während gerade hier der Eisenbahngütertarif mit jedem Zehntel Pfennig Erhöhung und Ermäßigung Anreiz oder Abneigung zur Tarifbenutzung und damit zur Transportausführung oder -unterlassung steigern oder abmindern kann.

Im hochentwickelten Wirtschaftsstaate kommt man auf dem Gebiete des Güterverkehrs mit dem „Ob“ oder „Nicht“ allein nicht aus, auch Schattierung im Sinne des „Mehr“ oder „Weniger“ ist hier nötig, ja häufig sogar noch wichtiger. Und wie deswegen Staat und volkswirtschaftliche Leitung auf anderen Gebieten, insbesondere z. B. im Bank- und Börsenbereiche nur dadurch ihr Beeinflussungsvermögen sich zu sichern vermochten, daß sie ihrerseits selbst privatwirtschaftlich auf diesen Gebieten mit auftraten, so ist auch auf dem Gebiet der Verkehrsbewirtschaftung einzige Möglichkeit, um auf die Volkswirtschaft gerade-

weise abstufbaren Einfluß zu gewinnen, das verkehrswirtschaftliche Universalinstrument, die Eisenbahn und ihren Gütertarif in den staatlich-volkswirtschaftlichen Regelungsapparat einzuschalten.

Wir kommen zum

Lehrsatz 18: Unter den der Staatsregierung zur verkehrspolitischen Erreichung volkswirtschaftlicher Ziele zur Verfügung stehenden Mitteln steht der Eisenbahntarif an Durchschlagskraft den hoheitsmäßigen Einwirkungsmöglichkeiten, insbesondere den polizeilichen Maßnahmen, v. a. Verkehrsverboten nach. Den letzteren Maßnahmen überlegen ist er aber darin, daß mit dem Tarif Verkehr nicht nur verboten, sondern auch zurückgehalten bzw. angereizt, und diese Zurückhaltung bzw. dieser Anreiz durch Abstufungen im Maß der Tarifveränderungen nach oben und unten auf jeden erwünschten Grad der Einwirkung gesteigert oder abgemindert werden kann. In diesem Sinne fein abstimmbare ist von allen Wirtschaftswerkzeugen auf dem Verkehrsgebiet allein der Eisenbahngütertarif.

VI.

Der Eisenbahngütertarif als Grundlage einer besonderen praktischen Nationalökonomie.

Von den verschiedenen allgemeinen nationalökonomisch möglichen Gestaltungen des Eisenbahngütertarifs, die oben unter II (und III) unterschieden wurden, gibt nur eine einzige die Grundlage, um darauf eine besondere praktische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs aufzubauen. Dies läßt sich zwar erschöpfend bereits aus dem bisher Gesagten ableiten (ging insbesondere praktisch aus den letzten Ausführungen in Punkt IV hervor), soll indes zusammenfassend nochmals in folgendem klargelegt werden.

Wenn, wie oben unter II A behandelt, die staatliche Tätigkeit sich auf die bloße Beobachtung der von Dritten (Privaten) getätigten Eisenbahngütertarifgebarung beschränkt, kann auf solche bloße Beobachtung hin eine eigene staatliche oder völkische, d. h. National-Ökonomie, für den Gütertarif nicht gegründet werden. Denn das Wesen des so beobachteten Tarifs hat nicht national-ökonomischen, sondern privat-ökonomischen (und nur öffentlich kontrollierten) Charakter. — Dasselbe gilt auch noch, wenn der Staat zwar nicht auf bloße Beobachtung sich beschränkt, aber über Beaufsichtigung der von den Dritten (Privaten) getätigten Eisenbahngütertarifgebarung noch nicht hinausgeht (oben II B). Denn auch in diesem Falle fehlt dem Staat und dem in ihm reprä-

sentierten Volk noch die eigene Initiative¹ auf dem Gebiete des Eisenbahngütertarifwesens, und ohne Initiative ist keine eigene und erst recht nicht eine eigengeartete Tarifpolitik nationalökonomisch denkbar.

Erst bei den beiden oben unter III ausführlich charakterisierten Arten des Staatsbahngütertarifs hat der Staat die Initiative selbst in der Hand, und ganz besonders gilt dies in dem ersten Falle dieser beiden Möglichkeiten, in welchem der Eisenbahngütertarif unmittelbares Werkzeug der volkswirtschaftlichen Staatspflege ist. Der Staat arbeitet auf dem Gebiete des Eisenbahngütertarifs hier mit einer Initiative, die in nichts geringer ist als die gegenüber allen seinen übrigen Werkzeugen und Hilfsmitteln für die Volkswirtschaftspolitik. — Aber auch hier bietet sich, allerdings aus anderem Grunde, keine Möglichkeit für eigene praktische Tarifökonomik: Denn, ist die Initiative beim Gütertarif der unmittelbaren Staatsbahn auch in keiner Weise geringer, so ist sie doch in keiner Weise anders als bei allen übrigen Werkzeugen und Hilfsmitteln der Volkswirtschaftspolitik, und deswegen deckt sich die Nationalökonomie des unmittelbaren Staatsbahntarifs hundertprozentig mit derjenigen der ganzen übrigen politischen Ökonomie²), hat also keinen eigenen praktischen Charakter. Somit bleibt auch bei dieser dritten Möglichkeit zu einer besonderen eigenen praktischen Nationalökonomie des Gütertarifs (neben der allgemeinen Nationalökonomie) kein Raum.

Anders nur bei der vierten und letzten Möglichkeit des Eisenbahngütertarifs: Der Gütertarif der mittelbaren Staatsbahn, die mit besonderem Eisenbahnorganismus in den Dienst der Volkswirtschaft gestellt ist, hat einerseits mit dem Gütertarif der unmittelbaren Staatsbahn die Freiheit der Initiative, andererseits mit den Gütertarifen der von Dritten betriebswirtschaftlich aufgestellten privaten oder sonst nicht staatlich-individuellen Bahnen die Freiheit des Individuums gegenüber der allgemeinen nationalen Ökonomie gemein; und der in diesem Sinne sowohl unabhängige wie eigengeartete, wenn auch unter die Leitziele und Gedanken nationalen Wirtschaftens gestellte Charakter der mittelbaren Staatsbahn bietet damit Grundlage für eine spezifisch eigenartige Volkswirtschaftsbetrachtung und -pflege, die dann auch zu grundsätzlicher eigener lehrmäßiger Betrachtung und Behandlung der praktischen Nationalökonomie des von ihr herausgegebenen Eisenbahngütertarifs Raum und Stoff bietet.

Wir umreißen den Umfang der danach sich stellenden praktischen Aufgabe in dem

¹ Vgl. dazu oben S. 21.

² Siehe oben S. 22.

Lehrsatz 19: Von allen in den früheren Lehrsätzen (9 und 11) unterschiedenen Arten des Eisenbahngütertarifs hat nur der Eisenbahngütertarif der mit besonderem Wirtschaftsorganismus ausgestatteten Staatsbahn wirtschaftliches Eigenwesen mit eigenem volkswirtschaftlichem Endziel, und deswegen kann allein der Tarif dieser mittelbaren Staatsbahn Objekt einer besonderen praktischen Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifes sein.

Zusammenstellung der gesamten Ergebnisse.

Der Übersichtlichkeit halber sind die gesamten gewonnenen Lehrsätze nachstehend noch einmal zusammengestellt.

Lehrsatz 1: Der Eisenbahngütertarif ist ein Preisangebot für Güterbeförderung auf einer Eisenbahn und als Preisangebot zunächst in der Betriebswissenschaft zu behandeln. Die ihm notwendigen besonderen Eigenschaften aber: daß dies Angebot als Tarif veröffentlicht werden muß, daß es von der Eisenbahn ausgeht und daß es auf die Beförderung eigens von Gütern abgestellt ist — sind auch volkswirtschaftlicher Natur und machen deshalb seine wissenschaftliche Behandlung auch im Rahmen der Volkswirtschaft nötig.

Lehrsatz 2: Der Eisenbahngütertarif ist schon zufolge seines Charakters als Tarif und der damit gegenüber der Öffentlichkeit und allen einzelnen Volksgenossen bestehenden Verbindlichkeit von solcher volkswirtschaftlichen Bedeutung, daß jeder Staat ihm gegenüber zu politischer und verwaltungsmäßiger Überwachung seiner Recht- und Ordnungsmäßigkeit in Entstehung und Anwendung gezwungen ist.

Lehrsatz 3: Die Eisenbahn ist das volkswirtschaftliche Universalverkehrsmittel, von dem alle in ihrem Verkehrsgebiete als notwendig auftretenden Verkehrsaufgaben (mindestens im Notfalle) wahrgenommen werden können.

Lehrsatz 4: Angesichts der universalen Bedeutung der Eisenbahn muß auch der Eisenbahngütertarif einen universalen Charakter, und deswegen eine alle Transportmöglichkeiten erschöpfende und eine ausnahmslos einheitliche Regelbildung aufweisen; — gegenüber deren Normen haben auch die bedeutsamsten speziellen, lokalen und anderen Gesichtspunkte ohne irgend eine Ausnahme zurückzutreten.

Lehrsatz 5: Der Eisenbahngütertarif ist die Maßgröße für alle Preise der Güterbeförderung im Lande, um welche Beförderungsmittel auch immer es sich handeln mag. — Dies zwar nicht kraft ausdrücklicher gesetzlicher Feststellung, wohl aber auf Grund deswegen nicht weniger zwingender wirtschaftlicher Entwicklung.

Lehrsatz 6 : Die Tatsache, daß der Eisenbahngütertarif Maßgröße für alle Güterbeförderungen hat, verpflichtet den Staat, den Eisenbahngütertarif außer bezüglich seiner förmlichen Ordnung und systematischen Gerechtigkeit auch bezüglich seiner volkswirtschaftlich billigen und gerechten Höhe der einzelnen Tarifbeträge zu überwachen. — Dabei drückt sich die Bedeutung des Eisenbahngütertarifs als Maßgröße zunächst im Verhältnisse der verschiedenen Verkehrsmittel zueinander, sodann aber auch im Verhältnisse zu den sie benutzenden Volksgenossen einzeln und insgesamt aus.

Lehrsatz 7 : Die begriffsmäßig begründeten Notwendigkeiten zum staatlichen Eingreifen in den Eisenbahngütertarif erweisen sich auch rein zahlenmäßig begründet angesichts der Größe und Wichtigkeit des Güterverkehrs als solchen.

Lehrsatz 8 : Die volkswirtschaftliche Stellungnahme des Staates gegenüber dem Eisenbahngütertarif kann vorbereitet werden durch beobachtende Tätigkeit des Staates, insbesondere durch statistische und dergl. Materialsammlung. — Aktiver Gewinn wird hierdurch allein aber für die Volkswirtschaft noch nicht erzielt.

Lehrsatz 9 : Volkswirtschaftlich unmittelbare Einwirkung hat die tarifpolitische Stellungnahme des Staates, wenn sie sich äußert
als staatliche Beaufsichtigung des Gütertarifs der grundsätzlich noch dem privaten Unternehmer überlassenen Eisenbahn
oder
als Wahrnehmung des Eisenbahnbetriebs- und Tarifgeschäftes durch den Staat selbst.

Lehrsatz 10 : Bei der bloßen Beaufsichtigung des grundsätzlich in privater Hand belassenen Gütertarifes ergibt sich für den Staat nur die negative Möglichkeit, Nachteile, die aus den Tarifmaßnahmen der Privatbahn für die Volkswirtschaft drohen, abzuwehren oder hintanzuhalten. Tarifarische eigene Initiative hingegen hat der Staat in diesem Falle nicht.

Lehrsatz 11 : Im Falle, daß Betrieb und Tarifführung der Eisenbahn in Staatshand liegt, kann deren Wahrnehmung erfolgen entweder
als unmittelbare Staatsverwaltungspflege, sinngemäß gleich und als bloßer Bestandteil der allgemeinen sonstigen Hoheits- und Wirtschaftsfunktionen von Staatswirtschaft und -verwaltung
oder
als Verwaltung der Staatsbahn durch das Mittel eines besonderen staatlichen Wirtschaftsorganismus.

- Lehrsatz 12 :** Bei der unmittelbaren Geschäftsführung der Eisenbahn in der allgemeinen Staatshand kann mit dem Eisenbahngütertarif jedes volkswirtschaftlich erwünschte Ziel ohne Beschränkung, insbesondere auch ohne jede Rücksicht auf demnächstiges Wohl und Wehe der Eisenbahn selbst verfolgt werden. — Bei Überlassung der Staatsbahn an einen besonderen Wirtschaftsorganismus wird der Eisenbahngütertarif zwar gleichfalls für allgemeine Volkswirtschaftszwecke nutzbar gemacht; die Nutzbarmachung findet bei dieser Organisationsform aber ihre Schranken an den Existenznotwendigkeiten der Staatsbahn selbst, deren eigene Erfordernisse den übrigen allgemeinen Staatszwecken vorgehen.
- Lehrsatz 13 :** Der volkswirtschaftliche Gedanke kann zwar am vollkommensten mit dem Eisenbahngütertarife der unmittelbaren Staatsbahn erfüllt werden. Die dabei ohne Beschränkung mögliche Wahrnehmung des allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesses führt aber zu der Gefahr, daß durch ihre übertriebene Pflege die unerläßlichen Lebensbedingungen des Eisenbahnverkehrsmittels als solchen und damit v. a. die Schlagkraft von Eisenbahn und Eisenbahngütertarif selbst Schaden erleiden. Diese Gefahr fällt weg, wenn die Staatsbahn und ihr Eisenbahngütertarif nur mittelbar vom Staate durch eigenen Organismus gesteuert werden. Eine wesentliche Verkürzung des volkswirtschaftlichen Interesses ist in diesem Falle deswegen doch nicht zu befürchten; denn jede Eisenbahn ist aus den Notwendigkeiten ihrer eigenen binnenländischen Natur heraus auf das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse des heimischen Landes eingestellt und deshalb in der großen Linie mit dessen allgemeiner Verwaltung notwendig auf das gleiche Ziel ausgerichtet.
- Lehrsatz 14 :** Der Verkehr ist niemals volkswirtschaftlicher Selbstzweck, und die Steigerung des Verkehrsumsatzes als solche kann deshalb nie Gegenstand der volkswirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpflege sein.
- Lehrsatz 15 :** Das sachliche volkswirtschaftliche Ziel des Eisenbahngütertarifs ist, durch die Art und Höhe der Entgelterhebung, den Eisenbahngüterverkehr im Sinne der staatlichen Wirtschaftsleitung so zu pflegen, daß erwünschter Verkehr gemehrt, unerwünschtem Verkehr aber gewehrt wird.
- Lehrsatz 16 :** Besonderes Ziel der Tarifgestaltung ist Formung des Verkehrs auf die Art und Stärke, daß dadurch den Verkehrsbedürfnissen der Volkswirtschaft die möglichst beste Rechnung getragen, darüber hinaus aber der Verkehr niemals nur im Interesse der Verkehrsbetriebe selbst angereizt wird.

Lehrsatz 17 : Unentgeltlichkeit kann volkswirtschaftlich als Tarifansatz niemals in Frage kommen. Die Entgeltlichkeit ist vielmehr so hoch zu bemessen, wie dies nach den allgemein volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten des einzelnen Falles als richtig erscheint; betriebswirtschaftliche Erwägungen der Bahn haben demgegenüber zurückzutreten.

Politische Handhabung in diesem Sinne ist einerseits bei der unmittelbaren Staatsbahn durch die Einheit ihrer Wirtschaftsführung mit dem übrigen Staatshaushalt, andererseits bei den Privatbahnen durch die Aufsichts- und Tarifhoheit des Staates gewährleistet. Nur bei der mittelbaren Staatsbahn ist die Tarifbemessung ggf. auch unter Hintanstellung etwaiger anderer volkswirtschaftlicher Auffassung hinsichtlich des Bestbetrages mindestens in der Höhe zu halten, daß die betriebswirtschaftlich selbständige Lebensfähigkeit und -erhaltung der Bahn ohne Inanspruchnahme der allgemeinen Staatsfinanzen gewährleistet ist.

Lehrsatz 18 : Unter den der Staatsregierung zur verkehrspolitischen Erreichung volkswirtschaftlicher Ziele zur Verfügung stehenden Mitteln steht der Eisenbahntarif an Durchschlagskraft den hoheitsmäßigen Einwirkungsmöglichkeiten, insbesondere den polizeilichen Maßnahmen, v. a. Verkehrsverboten nach. Den letzteren Maßnahmen überlegen ist er aber darin, daß mit dem Tarif Verkehr nicht nur verboten, sondern auch zurückgehalten bzw. angereizt, und diese Zurückhaltung bzw. dieser Anreiz durch Abstufungen im Maß der Tarifveränderungen nach oben und unten auf jeden erwünschten Grad der Einwirkung gesteigert oder abgemindert werden kann. In diesem Sinne fein abstimmbare ist von allen Wirtschaftswerkzeugen auf dem Verkehrsgebiet allein der Eisenbahngütertarif.

Lehrsatz 19 : Von allen in den früheren Lehrsätzen (9 und 11) unterschiedenen Arten des Eisenbahngütertarifs hat nur der Eisenbahngütertarif der mit besonderem Wirtschaftsorganismus ausgestatteten Staatsbahn wirtschaftliches Eigenwesen mit eigenem volkswirtschaftlichem Endziel, und deswegen kann allein der Tarif dieser mittelbaren Staatsbahn Objekt einer besonderen praktischen Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifes sein.

Zweites Kapitel.

Praktische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs.

Gemäß dem Lehrsatz 19 des ersten Kapitels kommt eine eigene praktische Nationalökonomie für den Eisenbahngütertarif nur im Falle der mit besonderem Wirtschaftsorganismus ausgestatteten Staatsbahn, die dort kurz¹ als „mittelbare Staatsbahn“ bezeichnet wurde, in Frage. Dementsprechend sind der folgenden Darstellung, soweit nicht ein Anderes ausdrücklich gesagt ist, stets nur die Verhältnisse der mit besonderem Wirtschaftsorganismus ausgestatteten Staatsbahn zugrunde gelegt und nur diese daher ins Auge zu fassen. — Wo dabei besonderer Deutlichkeit halber sich doch noch ausdrückliche Beschränkung oder Betonung dieses Sondercharakters empfahl, ist im folgenden der Zusatz: selbständige Staatsbahn gewählt. Dies war angezeigt, weil der selbständige Staatsbahncharakter nur im wirtschaftlichen Sinne gedacht, insbesondere also z. B. auch schon die ehemalige Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft nach außen sowohl wie nach innen begreifend gemeint ist. (In beiden der damaligen Eisenbahnhoheits- und Besitzstaaten bestanden im Staatshaushalt besondere Ausgleichsfonds.) Die Beibehaltung des im theoretischen Kapitel gebrauchten Ausdrucks: mittelbare Staatsbahn hätte demgegenüber leicht auch juristisch, insbesondere staats-, aber auch bürgerlichrechtlich mißverstanden werden können.

I.

Die Grundlinien für eine praktische nationale Eisenbahngütertarif- ökonomie.

A. Praktische nationale Eisenbahngütertarifökonomie stellt deswegen eine Besonderheit gegenüber der volkswirtschaftlichen Verkehrspolitik im allgemeinen dar, weil die selbständige Staatsbahn — wie schon im Lehrsatz 12 des theoretischen Kapitels² dargetan —, so weit die Be-

¹ Oben S. 25.

² Oben S. 24.

dürfnisse ihrer eigenen Haushaltsführung gehen, von der Wahrnehmung der allgemeinen Volkswirtschaftsziele zunächst freigestellt, bzw. zur Pflege der allgemeinen Staatszwecke erst nach Wahrnehmung der eigenen Haushaltsfürsorge verpflichtet ist. Der sonstigen sachlichen Verkehrspolitik ist die allgemeine Volkswirtschaftspflege hingegen von vornherein zur uneingeschränkten Pflicht gemacht.

Desungeachtet wäre es unrichtig, die nationale praktische Eisenbahngütertarifökonomie etwa als eine in der Intensität abgeschwächte Sonderart der allgemeinen nationalen Verkehrsökonomie anzusehen. Denn eine derartige Betrachtung würde übersehen, daß die selbständige Staatsbahn auch als solche schon Volkswirtschaftszweck ist; stellt sie selbst doch eigenes Volkswirtschaftskapital dar, und ist daher die auf sie verwandte Arbeit als volkswirtschaftliches Wirken zu werten¹. Die Wahrnehmung des selbständigen Staatsbahnzweckes bedeutet selbst also schon Dienst im Sinne der Volkswirtschaft, und zwar sowohl aus dem fiskalischen Gesichtspunkt der Verwaltung des nationalen Wirtschaftsgutes, wie auch allgemein, weil Eigenpflege der Eisenbahn Fürsorge für das bedeutendste verkehrspolitische Machtinstrument, das die Staatsgewalt besitzt, darstellt.

B. So bedeutsam der im vorigen gemachte Unterschied zwischen allgemeiner Verkehrs- und praktisch-nationaler Eisenbahngütertarifökonomie ist, so tritt er doch in der äußeren Form der folgenden Darstellung nicht hervor. Für diese bleibt maßgebend, daß die praktische Eisenbahngütertarifökonomie im großen dasselbe Endziel wie die allgemeine Verkehrsökonomie verfolgt, und demzufolge wird der sachliche Behandlungsstoff bei der ersteren nicht anders gegliedert, als dies bei der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik zu geschehen pflegt. Die für diese grundlegenden Einteilungsgesichtspunkte sind: Binnenverkehr und Auslandsverkehr, wonach dann innerhalb des letzteren nochmals unterschieden wird zwischen Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr. Auch der Eisenbahngütertarif wird nachstehend dieser Einteilung entsprechend betrachtet.

Große eigene, von der sonstigen Volkswirtschafts- und Verkehrspolitik grundsätzlich abweichende Gesichtspunkte ergeben sich bei keiner der angeführten Eisenbahngütertarifarten. Nur welche Wege im Einzelfalle bei der technischen Ansetzung des gütertarifpolitischen Volkswirtschaftswerkzeugs zu wählen sind — bei der tarifpolitischen Verkehrsförderung oder Verkehrsdrösselung, der tarifpolitischen Ein-, Aus- oder Durchfuhrförderung oder -behinderung usw. —, das sind praktische Fragen, auf die in der folgenden Darlegung der praktischen Eisenbahn-

¹ Oben S. 26.

gütertarifpolitik besondere und vielfach allerdings abweichende Antworten gegenüber der allgemeinen Volkswirtschaftslehre zu geben sein werden. — Als *Lehre* (1) ist hiernach zu bemerken:

Die praktische Eisenbahngütertarifökonomie unterscheidet sich von der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik trotz grundsätzlich gleicher wirtschaftspolitischer Ziele insofern, als sie zunächst den besonderen Wirtschaftszweck, die eigene Haushaltsführung zu sichern und erst, soweit dieses geschehen, für den Volkswirtschaftszweck im übrigen sich einzusetzen hat. Dieser Unterschied gegenüber der allgemeinen Verkehrspolitik bedeutet aber keine Verringerung, sondern nur eine Veränderung des volkswirtschaftlichen Dienstes der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie; denn auch die Haushaltspflege des nationalen Staatsbahnbesitzes und staatlichen Hauptverkehrsmittels ist schon ein Ziel von volkswirtschaftlicher Bedeutung erster Größe.

Die Besonderheit der gestellten volkswirtschaftlichen Aufgabe macht für das ganze Gebiet der Tarifökonomie eine von der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik abgesetzte Sonderbehandlung der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie notwendig.

II.

Der Binnentarif.

Der Binnentarif zerfällt in Regeltarif und Ausnahmetarif. Dieser Satz ist nicht lediglich eine tariftechnische Feststellung, sondern er verkörpert hier auch grundlegend den im theoretischen Kapitel unter I C erkannten Gedanken, daß dem heutigen Eisenbahngütertarif neben seinem (primären) Wesen als Preisverzeichnis auch die (sekundär aus der Universalität der Bahn erwachsene) Eigenschaft zukommt, Maß für alle binnenländischen Verkehrsentgelte zu sein. Denn diese Maßstab-Eigenschaft bedingt eine Strenge und Ausnahmslosigkeit in der Methodik¹, daß solche angesichts des Tempos im pulsierenden Verkehrsleben durchgehalten werden kann *nur* in dem *Regeltarif*²; dagegen bewendet es für die Ausnahmetarife allein bei dem altüberkommenen volkswirtschaftlichen Wesen und Zweck des Eisenbahn-Frachten-Preisverzeichnisses. Die³ Ausnahmetarife haben keinen allgemein-verkehrswirtschaftlichen Maß-Charakter. In allgemeiner politischer Analogie könnte der Regeltarif etwa mit dem handelspolitischen autonomen Zolltarif eines Landes,

¹ Vgl. oben insbesondere S. 8 und 9 sowie Lehrsatz 4.

² Einschließlich der sogenannten allgemeinen Ausnahmetarife. Vgl. hierzu unten S. 98.

³ eigentlichen (vgl. Anm. 2).

die Ausnahmetarife aber mit den einzelnen (mit einzelnen Staaten abgeschlossenen) Handelsvertragstarifen verglichen werden.

Ausnahmen von dem tarifarischen „Maße“ des Regeltarifs sind notwendig; die Verhältnisse erweisen sich im Leben vielfach im einzelnen Falle mannigfaltiger, als sie das nur normale Frachten-Meßinstrument des Regeltarifs erfaßt; und deswegen werden die schon in der „Betriebswissenschaft des Eisenbahngüterverkehrs“¹ als unvermeidlich erkannten Ausnahmetarife auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus häufig als notwendig bejaht werden müssen. — Die betriebswirtschaftlich² als unentbehrlich erkannte oberste praktische Einteilung des Eisenbahngütertarifs in Regel- und Ausnahmetarif ist also auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus notwendig, und dementsprechend³ ist als *Lehre* (2) zu bemerken:

Nicht nur vom betriebswirtschaftlichen, sondern auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus sind für den Eisenbahngütertarif die beiden Formen: Regeltarif und Ausnahmetarif notwendig.

A. Der Regeltarif.

1. Allgemeines.

a) Neben der vorstehend besonders betonten volks- und verkehrswirtschaftlichen Maßbedeutung hat für den Regeltarif auch die andere ursprünglich praktische Aufgabe: Bestgestaltetes Entgelt für die einzelne Eisenbahn-Verkehrsleistung zu sein — ihren alten volkswirtschaftlichen Sinn nicht verloren. Die beiden Aufgaben bestehen für den Regeltarif nebeneinander, und, will man beiden volkswirtschaftlich gerecht werden, so gilt es ihr inneres Rangverhältnis zu erkennen. Die Entscheidung hierüber ergibt sich wie folgt:

Die beiden volkswirtschaftlichen Ziele der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie sind oben in *Lehre* (1) festgestellt worden als: a) Allgemein-staatliche Verkehrspolitik, und b) Fürsorge für den eigenen Eisenbahnhaushalt bzw. Pflege des verkehrspolitischen Machtmittels Staatsbahn als Eigenzweck. Zugleich wurde dort auch die Erkenntnis gewonnen, daß in der praktischen Gütertarifpolitik das Ziel der Eigenfürsorge (b) dem Ziel der allgemeinen Volkswirtschaftspolitik (a) voranzustellen ist. — Nun ist die alte praktische Aufgabe des Eisenbahngütertarifs: das erforderliche Entgelt für die Verkehrsleistungen zu sichern — in erster Linie eine Aufgabe im Dienste der Selbstfürsorge der selbständigen Staatsbahn, also im Dienste des dem Range nach an erster

¹ Julius Springer, Berlin 1939. Insbes. S. 61.

² „Betriebswissenschaft“, *Lehre* (12), S. 63.

Stelle kommenden praktisch-eisenbahnökonomischen Ziels. Die Maßaufgabe hingegen ordnet sich im wesentlichen dem Ziele der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik ein, die, wie gesagt, erst hinter der Selbstfürsorge Berücksichtigung findet. — Unter diesen Umständen kann es nicht zweifelhaft sein, in welchem Verhältnis die beiden volkswirtschaftlichen Eisenbahngütertarifaufgaben — Maß und Eigenanforderungsdeckung — bei der praktischen Arbeit grundsätzlich zueinander stehen: Der Vorrang wird in dubio, d. h. wenn keine weiteren Sonderverhältnisse in Betracht kommen, der Selbstfürsorge einzuräumen sein. —

b) Was die praktische Arbeitsweise am Tarife betrifft, so gilt hier vor allem die schon im theoretischen Kapitel¹ gemachte Feststellung, daß die einzelne Tarifarbeit den Volkswirtschaftler ebenso zwingt, die betriebswirtschaftliche Seite zu berücksichtigen; wie seinerzeit in Hinblick auf den Nachfragegesichtspunkt² der Betriebswirtschaftler gezwungen war, bei seinem Arbeiten die volkswirtschaftliche Seite zu berücksichtigen.

Im übrigen ordnet die volkswirtschaftliche Bearbeitung des Eisenbahngütertarifs als solche zwar selbstverständlich zu allererst dem von der Staatsführung erkannten allgemeinen volkswirtschaftlichen Idealziel sich ein (also z. B. Plan- oder Individualwirtschaft; Liberalismus oder Sozialismus usw.); aber unmittelbar hinter dieser schon durch die Richtpunkte der allgemeinen Volkswirtschaft gegebenen und deswegen keine Besonderheiten bietenden Überlegung beginnt die konkrete Tarifarbeit mit der betriebswirtschaftlichen Untersuchung, insbesondere mit der Prüfung der Fragen: Wie hoch sind die Unkosten (Ausgaben) des mittelbaren Staatsbahnunternehmens?, — und: Was muß betriebswirtschaftlich an Einnahmen mit dem Tarif erzielt werden, um diese Kosten zu decken? — Erst wenn so das mit dem Tarife erzielbare Soll³ festgestellt ist, fließen in der weiteren praktischen Überlegung eigentlich volkswirtschaftliche mit den betriebswirtschaftlichen Untersuchungsgedanken zusammen in dem nunmehr für beide einheitlichen Ziele, die volkswirtschaftlich pfleglichste Tarifgestaltung für die durch die betriebswirtschaftlichen Feststellungen als konkret notwendig erkannten Verkehrseinnahmebedürfnisse zu suchen und zu finden. —

Aus der damit gegebenen Schilderung des technischen Tarif-Ausarbeitungsvorganges ergibt sich, daß an selbständigem Arbeitsstoff für die praktische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs neben dem

¹ Oben S. 36.

² Betriebswissenschaft, S. 30.

³ „Soll“ im kameralistischen Sinne.

schon in der „Betriebswissenschaft“ bearbeiteten, nur sehr wenig zur Behandlung hier mehr übrigbleibt. — Denn auch das, was volkswirtschaftlich etwa allgemein zu allen Maßnahmen der Tarifschöpfung (Tarif-Neueinführung und Tarifänderung) zu sagen wäre, bildete schon notwendige Erwägungen des ordentlichen Betriebswirtschafers und ist deshalb bereits in dem früheren Aufsätze „Betriebswissenschaft usw.“¹ mit dargestellt worden. Erst recht aber sind die Fragen der Unkostendeckung und der (volks- und betriebs-)wirtschaftlichen Bestgestaltung des Regeltarifs in der betriebswissenschaftlichen Abhandlung in ihrem theoretischen und in ihrem praktischen Teile schon derart allgemein untersucht worden, daß in den folgenden Unterabschnitten Anführungen vom besonderen volkswirtschaftlichen Standpunkte aus nur noch bezüglich der einzelnen Elemente der Tarifeinteilung zu machen bleiben.

Bevor hierauf eingetreten wird, sei indessen dieser Abschnitt mit der *Lehre* (3) abgeschlossen:

Die Aufgabe des Regeltarifs ist einmal Mittelvorsorge für die Selbsterhaltung des Staatsbahnbesitzes — und sodann allgemein-volkswirtschaftliche, und hierbei insbesondere Verkehrsmaß-Pflege. Unter diesen beiden Aufgaben hat die erste der Selbsterhaltung, soweit nicht besondere Umstände anderes angezeigt erscheinen lassen, den Vorrang. In der praktischen Arbeit erweisen sich die Gesichtspunkte beider Aufgaben meist als gleichgerichtet, weil die betriebswirtschaftlich ausschlaggebende Rücksicht auf die Nachfrage sich mit dem volkswirtschaftlichen Ziel der Pflege des Gemeinwohls im allgemeinen deckt. — Wenn innerhalb des volkswirtschaftlichen Gesichtspunktes die allgemein-volkswirtschaftliche und die besondere verkehrswirtschaftliche, insbesondere die das Verkehrsentgelt messende Funktion in Widerspruch kommen, ist die Entscheidung, welchem Gesichtspunkt der Vorrang zukommt, dem einzelnen Falle vorzubehalten.

2. Der Regeltarif in seiner grundsätzlichen Einteilung.

Auf der Eisenbahn kommt kaum eine Ladung auch noch so wertvollen Gutes zum Versande, bei der nicht doch die Höhe der Fracht eine wesentliche Rolle mitspielte. Auch ist eine Wagenladung, d. h. in Deutschland ein meist mit 15 t aufgeliefertes Gut, eine derartige Quantität, daß sie nur zu gewerblichem oder anderem wirtschaftlich erheb-

¹ a. a. O. S. 31—39.

lichen¹ Umsatz versandt zu werden pflegt. Bei solcher Art und Zweckbestimmung ist das Gut notwendigerweise für jede Verschiebung in der Höhe der Frachtpreisspesen empfindlich, und es ergeben sich infolgedessen für alle Tarifpreisveränderungen auch volkswirtschaftlich veränderte Wertungspunkte, denen allen in dem Regeltarif entsprechend Rechnung getragen werden soll. Dabei wird die volkswirtschaftliche Frage, ob und in welchem Maße ein Transport als wünschenswert und daher tarifarisch positiv, oder als unerwünscht und deswegen tarifarisch negativ (prohibitiv) zu behandeln ist, vielfach verschieden zu beantworten sein, je nachdem, welche Arten von Gütern, und welche Entfernungen und welche Mengen für ihre Beförderungen in Frage kommen. Die Einteilung des Tarifstoffes nach Gut, Entfernung und Menge der Transporte bzw. Güter muß deswegen nicht weniger aus volkswirtschaftlichen, als auch aus betriebswirtschaftlichen² Gründen in den praktischen Eisenbahngütertarifen vorgesehen werden. Als L e h r e (4) ist deshalb zu bemerken:

Die drei entscheidenden Gesichtspunkte für die Behandlung der Wagenladung sind beim grundsätzlich volkswirtschaftlichen Regelgütertarif ebenso wie beim betriebswirtschaftlich orientierten Tarife Wert, Entfernung und Menge des beförderten Gutes.

Diese zunächst je für sich, sowohl aus den besonderen volks-, wie aus den besonderen betriebswirtschaftlichen Erwägungen erwachsene Einteilung gebietet sich übrigens auch aus der praktischen Notwendigkeit der tariftechnischen Arbeit: Denn wenn ein Vergleich und Ausgleich zwischen den volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Bedürfnissen der Tarifbildung gefunden werden soll, so müssen untereinander vergleichbare, d. h. gleiche Gesichtspunkte für beide Betrachtungsweisen gewählt werden. —

a) Der Wert der Beförderungsgüter im Regeltarif, volkswirtschaftlich betrachtet.

α) Was zunächst die technisch sogenannte Gütereinteilung³ bzw. die wissenschaftlich sogenannte Wertstaffel⁴ betrifft, so wird in jedem Gemeinwesen, das für Menschenleistung und für in menschlichem Besitz und Benutzung stehende Sachen und Güter geldmäßig verschiedene Wertungen ansetzt, entsprechend dieser allgemeinen Wirtschaftswertung

¹ Z. B. Wohnungswechsel, Umzug, Erbgang, Ausstattung u. dgl. m.

² Betriebswissenschaft, S. 41.

³ Vgl. z. B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B S. 68.

⁴ Vgl. Betriebswissenschaft, S. 43.

auch bei der Bewertung der Beförderung der verschiedenen Güter ein verschiedenes (betriebs- und) volkswirtschaftliches Interesse sich ergeben. Auf dieser Tatsache tarifarisch verschiedener Bewertung der Beförderung der Güter muß die volkswirtschaftliche Behandlung des Gütertarifs aufbauen, und deswegen muß, ebenso wie die in diesem Punkte aus Gründen der Nachfragepflege geleitete Betriebswirtschaft, auch die Volkswirtschaft eine Klasseneinteilung des Eisenbahngütertarifs in Form einer Wertabstufung ins Auge fassen. Solche Tarifabstufung findet sich denn auch in der praktischen Gütertarifpolitik der Staats- und Privatbahnen aller Länder und Völker. Überall wird eine mehr oder weniger entwickelte Güter-Klasseneinteilung nach dem Werte getroffen, wobei im Anhalt an die verschiedenen Werte der klassierten Güter der Beförderungs-(Tarif-)Preis verschieden hoch normiert wird, und die volkswirtschaftlich-politische Begründung hierfür allein darin gefunden werden kann, daß bei Gütern verschiedener Art nur geldmäßig verschiedene Belastung im Sinne der Wirtschaftsgerechtigkeit gleiche Belastung bedeutet.

Außerdem fordert die Volkswirtschaft, daß der Eisenbahnverkehr auf die Befriedigung der gesamten völkischen Verkehrsbedürfnisse erstreckt wird, die die Staatsökonomie als bestmöglich fordert; und insbesondere, daß der Verkehr auch in den Gütern ermöglicht wird, die bei betriebswirtschaftlich gleicher Preisausschlagung zur Tragung der sie belastenden Transportkosten ganz oder teilweise nicht in der Lage sein würden. Für entsprechende Ab- und Überbürdung der Beförderungskosten solcher nur ungenügend bezahlter Verkehrsbefriedigungen auf andere Schultern muß, da der Eisenbahnverkehr bei der selbständigen Staatsbahnorganisation je in sich allein seinen Ausgleich finden soll, die erforderliche ausgleichende Mehreinnahme anderweit aus den Einnahmen der Beförderung anderer Güter bereitgestellt werden. Deshalb also die im preisgesetzlich engeren Sinn in keiner Weise erklärbare verschiedene Tarifierung der Güter je nach ihrer besonderen wirtschaftlichen Güternatur bzw. aus ihrem Werte heraus. An sich kostet die Beförderung der gleichen Mengen- und Gewichtseinheit auf die gleiche Entfernung dem Eisenbahnunternehmer stets¹ das gleiche, und gleiche Aufwendung stellt in allen Fällen gleichen Wirtschaftsaufwand und gleiche Wirtschaftsleistung dar. Werden desungeachtet verschiedene Preise erhoben, so kann hierfür nur eine über das Verkehrswirtschafts-

¹ Die kleinen praktischen Verschiedenheiten (sperriges, Feuergut, Reklamationsrisiko) dürfen für den Zusammenhang hier unberücksichtigt bleiben.

technische¹ hinausgehende, in sich ausschließlich volkswirtschaftliche Erwägung maßgebend sein: Problem ist die Ermöglichung der Ausführung aller volkswirtschaftlich vollzugswerten Transporte bei gleichzeitiger Vorsorge, daß auch bei derart weiter Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs seine Kosten der übrigen Volkswirtschaft nicht zur Last fallen. Deshalb muß, was die eine Beförderung weniger, die andere Beförderung mehr erbringen. Nicht die einzelne Beförderungsleistung der Eisenbahn, sondern ihre gesamte Beförderungsleistung summiert wird der volkswirtschaftlichen Beförderungsleistung zugrunde gelegt². Hierdurch wird als Ergebnis gesichert, daß die gesamten volkswirtschaftlich erwünschten Gütertransporte gefahren werden, gleichgültig, ob sie an sich die streng rechnungsmäßig auf sie entfallenden anteilmäßigen Frachtaufwendungen tragen oder nicht. Die wirtschaftliche Kompensation der Beförderungen und Beförderungskosten untereinander findet in allgemeiner völkischer Verkehrsgemeinschaft statt. Der gesamte volkswirtschaftlich notwendige Verkehr wird in gemeinschaftlicher Wirtschaftsbehandlung bedient. —

Dies mit der Werttarifizierung erreichte Ergebnis ist in der Tat höchst volkswirtschaftlich, und mit Recht wird gerade in Hinblick hierauf daher das Eisenbahngütertarifwesen als ein gemeinwirtschaftliches Tarifwesen bezeichnet; immerhin darf darüber nicht aus dem Auge verloren werden, daß mit diesem Wert-Tarifcharakter allein die Gemeinwirtschaftlichkeit des Eisenbahngütertarifwesens noch lange nicht erschöpft, diese vielmehr überhaupt Wesen der ganzen Eisenbahngütertarifizierung ist, wie die weiteren Darlegungen erweisen werden.

Daß das Wertklassenwesen den Gütertarifen aller größeren Eisenbahnen der Welt gemeinsam ist, mußte im vorigen besonders betont werden, weil in der wissenschaftlichen Aussprache über diesen Punkt eine heute üblich gewordene, aber unglückliche Bezeichnung leider stets von dem „gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifsystem“

¹ Es wird hier über das Verkehrsentgelt ausschließlich vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus gesprochen. Daß auch eine privatwirtschaftliche Erklärung — mögliche Steigerung des privatwirtschaftlichen Gewinns (Nachfragegesichtspunkt) — sich ergibt, steht hier außer Diskussion, fand aber seinerzeit in der „Betriebswissenschaft“ entsprechende Betonung und Behandlung. Der „offensichtliche Widerspruch der Klassenstaffel mit dem Gedanken der Selbstkostentheorie“ ist übrigens sehr mit Recht auch unterstrichen in der vorzüglichen Dissertation: Ticac, Die Staffeln des Eisenbahngütertarifs mit besonderer Berücksichtigung des Selbstkostenproblems, Hamburg, Hansischer Gildenverlag 1939.

² Andere Begründung für gleiches Ergebnis in der „Betriebswissenschaft“, Seite 11.

spricht. Hierdurch droht aber — abgesehen von der, wie gesagt, zu engen Beziehung der Gemeinwirtschaftlichkeit nur auf die Werttarifizierung — die Erkenntnis der dem Gütertarife ganz allgemein, betriebs- wie volkswirtschaftlich ohne weiteres gegebenen Naturgemäßheit gerade des Wertwesens verloren zu gehen. Es wäre aber der größte Irrtum, wollte man annehmen, die oben gekennzeichnete Art des Güterwerttarifs wäre lediglich von diesem oder jenem tarifpolitischen Systematiker erfunden worden. Das ist ganz und gar nicht der Fall. Die allgemeinen volkswirtschaftlichen¹ Gründe und Notwendigkeiten haben überall dazu geführt, daß die Erbauung und Indienststellung eines Verkehrsmittels, dessen rationelle Ausnutzung und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Verkehrsmenge seinerzeit das Tausendfältige des früher im gleichen Dienst stehenden Planwagens oder Marktschiffs ausmachte, auch zu einem Tarifsystem führen mußte, das nicht aus systematischen Gründen, sondern einfach aus dem Wesen der Eisenbahn als solcher heraus zu der nunmehr naturnotwendigen Transportabermachung möglichst großer Massen aller Art erreichbaren Gutes wirksame Hilfeleistung bot und zu diesem Zwecke dem einen das Mehr von der Frachtlast abnahm, was es dem anderen an Mehr aufladen mußte. Aus dieser, im Wesen des Massenverkehrsmittels begründeten betriebswissenschaftlichen Notwendigkeit hat sich der besondere volkswirtschaftliche Adel des Eisenbahn- und insbesondere des Eisenbahntarifwesens gegenüber allen anderen früheren und (bisher) späteren Verkehrsmitteln: nämlich seine Universalität und damit auch seine Gemeinwirtschaftlichkeit in der tarifarischen Prägung ihrer Erscheinungsform ergeben². —

β) Die größten Schwierigkeiten bei der Einzelarbeit zur tarifarischen Einteilung der Güter nach dem Werte beruhen für den Volkswirtschaftler einmal darin, daß der Begriff des Wertes vieldeutig ist, dann aber vor allem auch in der Verschiedenheit³, die sich im einzelnen Falle zwischen volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Bemessung des Wertes ergeben kann.

Wenn betriebswirtschaftlich³ als normale und maximale Grundlage der Wertklassierung der Handelswert in der Höhe seines Unterschiedsbetrags zwischen Versand- und Empfangsort anzusprechen ist, so spielt

¹ Und bekanntlich auch sehr starken betriebswirtschaftlichen, an dieser Stelle aber nicht mehr interessierenden.

² Vgl. hierzu auch Spiess, „Zum Preisbildungsproblem: Ist die bisherige Tarifbildung und -gebarung der Reichsbahn systematisch volkswirtschaftlich?“ — Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1929, S. 1311.

³ Betriebswissenschaft, S. 42 ff.

dieser Handelswert zwar auch für die volkswirtschaftliche Wertfestsetzung theoretisch und praktisch die größte Rolle unter allen in Frage kommenden Wertbegriffen; dies aber aus anderen Gründen als in der Betriebswissenschaft. — Für die letztere bildet sich der Handelswert nach dem Gesetze der Nachfrage des Marktes nach dem Gute. Handelswert ist betriebswirtschaftlich (von verhältnismäßig wenigen Ausnahmen¹ abgesehen) der Preis, bei dem der das Gut vertreibende Kaufmann seine Rechnung² darauf abstellt, die größtmögliche Menge Gutes absetzen zu können. Die größte Wahrscheinlichkeit spricht dann aber dafür, daß auch der Verkehrsumsatz seine größterzielbare Höhe erreichen wird, wenn seiner Tarifierung gleichfalls dieser Handelswert zugrunde gelegt wird. Umgekehrt muß Unverhältnismäßigkeit zwischen Tarif- und Handelswert im Zweifel den höchst erreichbaren Verkehrsumsatz, m. a. W. die Transportmenge herunterdrücken; und mit der Verringerung der transportierten Menge geht auch der betriebswirtschaftliche Effekt, der Gewinn, der mit dem Transport des Gutes erzielt werden kann, für das Bahnunternehmen zurück. Gegenüber diesen im Interesse der Eigenfürsorge der Bahn auf möglichst ausnahmslose Tarifklassierung nach dem Handelswert gerichteten Gründen würdigt die Beurteilung aus den Gesichtspunkten der allgemeinen Volkswirtschaft den Handelswert nur als einen von vielen den Wert der Beförderung bestimmenden Faktoren, und infolgedessen können die beiden bei der selbständigen Staatsbahn angestellten betriebs- und eigentlich volkswirtschaftlichen Anschauungsarten auseinandergehen. Wird solche Verschiedenheit der volks- und betriebswirtschaftlichen Meinung praktisch, so ist das grundsätzliche Rangverhältnis, nach dem zwischen beiden Anschauungen bei der praktischen Tarifaufstellung entschieden werden muß, das in der theoretischen Systematik³ gefundene: Die volkswirtschaftliche Betrachtung geht vor. In beiden Fällen, in denen für die tarifarische Entscheidung des Volkswirtschaftlers nicht der betriebswirtschaftliche Handelswert, sondern ein anderer Wert ausschlaggebend ist⁴, ist grundsätzlich nach diesem volkswirtschaftlich maßgebenden anderen Werte die Tarifklassierung zu bemessen. — Dies erscheint vielleicht auf den ersten Blick befremdlich, zumal soeben in Lehre (3) die betriebswirtschaftliche Eigenfürsorge der selbständigen Staatsbahn als die Vorrang besitzende Aufgabe bei der Tarifaufstellung erkannt worden ist. Die Begründung ergibt sich aber aus dem folgenden.

¹ Syndikatsmäßig unregelmäßig festgesetzte Preise, Wettbewerbspreise u. ä. m.

² Insbesondere bezüglich der Gewinnspanne.

³ Vgl. v. a. Lehrsatz 17, S. 35 ff.

⁴ Betriebswissenschaft, S. 44.

γ) Zunächst ist auch die betriebswirtschaftliche Wertklassierung durchaus nicht ausnahmslos auf den Handelswert abgestellt. Schon der Betriebswirtschaftler muß vor allem in den Fällen der Veredelung aus früher dargelegten Gründen¹, u. a. vielfach mangels Vorhandenseins oder Feststellbarkeit eines Handelswertes, auf die Tarifgrundlage des Handelswertes verzichten und an ihrer Statt der Tarifeinstufung einen anderen, besonders häufig den Veredelungswert zugrunde legen. Immerhin bleibt auch in diesen² Fällen noch die betriebs- und die volkswirtschaftliche Bewertung in Übereinstimmung; Schwierigkeiten aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Gegensätzlichkeit ergeben sich also hier noch nicht. — Aber auch andere und wirklich für beide Anschauungsarten sich widersprechende Bewertungsansätze können vorkommen, und dann werden folgende grundsätzliche Richtlinien zu beachten sein:

Während die betriebswirtschaftliche Tarifwertbeurteilung notwendig vom Standpunkt des Bahnunternehmers³ ausgeht, kommen bei der Einklassierung der Güter vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus grundsätzlich vor allem die Interessen der *a n d e r e n*, die Wirtschaft im allgemeinen verkörpernden Personengruppen, also vor allem der Erzeuger und der Verwender des Gutes in Betracht. Von diesen beiden Gruppen ist der Standpunkt und das Interesse der *E r z e u g e r* bei Berücksichtigung des Handelswertes gewahrt: denn der Handelswert bildet sich regulär ja nach der bekannten Formel: Gesteungskosten + Gewinnzuschlag, und das bedeutet Bildung auf der Basis der Gesteungskosten, d. h. der Erzeugerkosten⁴. Die betriebswirtschaftliche Tarifklassifikation ist also zunächst und hauptsächlich nach der Seite der Produktion orientiert. — Das volkswirtschaftliche Interesse, das im Gegensatz hierzu andere Momente zu pflegen angezeigt erscheinen läßt, wird bei dieser Sachlage in der weitaus überwiegenden Zahl der Fälle dahin gehen, dem *V e r b r a u c h*, dem Konsum, den Belangen der Verwender des Pro-

¹ Vgl. „Betriebswissenschaft“, S. 44.

² Unter den Abweichungen vom Handelswert im Tarife verhältnismäßig zahlreichsten.

³ Selbst wenn dieser (über den Gesichtspunkt der Nachfragefürsorge) sich die Belange der verfrachtenden Partei zu eigen macht.

⁴ Daß die Verschiedenheit der Nachfrage auf den Handelswert Einfluß hat, interessiert hier bei der Aufstellung der Tarifklassifikation auf lange Sicht nicht. Denn entweder ist die (größere oder geringere) Nachfrage zeitlich bedingten Charakters: Dann gehört sie nicht in die grundsätzliche Erörterung hier. Oder sie ist dauernder Natur: Dann muß sie ihren Ausdruck schon in den Größenzahlen des sich ihr im Laufe der Zeit anpassenden Produktionsumfanges, und damit wieder in der Selbstkostenkalkulation finden.

duktes — im Gegensatz zu der Erzeugung — notwendige tarifarische Rechnung zu tragen; und in Wahrnehmung solcher Art Interesses wird dann ein anderer Weg als der über den betriebswirtschaftlich zustandekommenen Handelswert einzuschlagen sein. Welches dieser andere, im einzelnen Falle nach freiem volkswirtschaftlichen Erachten findbare Weg und Wert sein mag, kann als allgemein-volkswirtschaftliches Problem hier nicht erschöpfend behandelt werden. Totale Untersuchung hierüber würde eine Behandlung des Wertbegriffs als solchen unter allen für ihn gemäß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre in Betracht kommenden Gesichtspunkten erfordern, und das geht über den Rahmen dieser nur verkehrswissenschaftlichen Arbeit hinaus. Um aber wenigstens ein Beispiel und einen Eindruck der Stärke der praktisch hier wirkenden volkswirtschaftlichen Richtung zu geben und etwa am deutschen Regeltarif zu zeigen, wie die Verbrauchs- bzw. Verwendungsbewertung und -klassierung praktisch sich gestaltet, sei auf die Position „Kalk“ im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif¹ verwiesen. — Da findet man die gleiche „Kalkasche“, den gleichen „Kalkrückstand der Azetylen-erzeugung“, den gleichen „Kalksalpeter“ und die gleiche „Kalksalpeterlauge“ jeweils in zwei verschiedenen Klassen (ja, in zwei, um drei Stufen auseinandergezogenen Klassen!) eingeordnet, je nachdem, ob das Gut zum Düngen bzw. zur Bereitung von Düngemitteln oder zu anderem Verwendungszwecke dient. — Und damit ist ein erschöpfendes Bild der praktischen Tariflage für Kalk noch nicht gegeben. Denn, wenn² für diesen Beispielfall einmal vorgreifend auch die Ausnahmetariflage in den Überblick mit einbezogen werden darf, so ergibt sich, daß die Behandlung im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif weitestgehende Unterschiede zwischen Baukalk, Düngekalk, Hüttenkalk und schließlich noch den weiteren (mengenmäßig allerdings geringer zu Buche schlagenden) Verwendungen von Kalk in der Zucker-, Papier- und chemischen Industrie vorsieht. Während wir also nur das einzige Gut Kalk als Produkt vor uns haben, für das bei ganz gleichartiger Erzeugung produktiv und handelsmäßig einheitliche Bewertung erwartet werden sollte, erfährt im Tarife dieses eine Gut eine allein nach seinen volkswirtschaftlichen Verwendungszwecken verschiedenartigste Werteinstufung und Behandlung. — Das Werttarifsystem folgt damit völlig dem volks- und nicht im geringsten dem betriebswirtschaftlichen Wertgedanken; und dieses Beispiel steht im Tarife keineswegs vereinzelt da. Je mehr man vielmehr im Deutschen Eisenbahn-Gütertarife

¹ Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I B, S. 238.

² Außer den Anmerkungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs auf S. 237 und 239.

herumblättert, um so mehr wird man, mindestens für deutsche Verhältnisse, von der Überzeugung durchdrungen, daß die volkswirtschaftliche Note durchaus nicht die Ausnahme, sondern in mehr als neunzig von hundert Fällen die Regel bei den Verfeinerungen des Wertklassentarifs ist. Der in seinem Grundgedanken der Nachfragepflege ursprünglich betriebs-, und nur mittelbar und bedingt volkswirtschaftlich gewesene „Werttarif“ ist besonders über die verschiedenen Formen der Verwendungsklausel¹ mehr und mehr zu einem rein volkswirtschaftlichen Wert-Klassentarif umgewandelt worden. —

Wenn diese Feststellung in tatsächlichem Widerspruch zu dem in Lehre (3) ausgesprochenen allgemeinen Leitsatze zu stehen scheint, daß der Vorrang bei Widerstreit zwischen den beiden praktischen Eisenbahngütertarifaufgaben — Eigenanforderungsdeckung und Volkswirtschaftlichkeit — im Zweifel der Eigenfürsorge einzuräumen sei, Eigenfürsorge betriebswirtschaftlich denken und handeln heiße, hier bei der Wertstaffelung nun aber ein Zurücktreten des betriebswirtschaftlichen hinter den volkswirtschaftlichen Gedanken proklamiert werde, so liegt bei genauem Zusehen eine Abweichung von dem früher Festgestellten hier noch nicht vor. Denn die Lehre (3) hatte für die praktische Handhabung der Eisenbahngütertarifpolitik ausdrücklich vorbehalten, daß besondere Umstände andere Rangordnung als die dort zunächst angezeigte richtig erscheinen lassen könnten; und bei der praktischen Entscheidung über die Einzelfragen der Werttarifizierung ist für den Entscheid, ob betriebswirtschaftlicher Eigenanforderung oder volkswirtschaftlich-allgemeinen Belangen der Primat der Berücksichtigung gebühre, von maßgeblichster Bedeutung noch die weitere Frage, auf welcher — eigen- oder volkswirtschaftlicher — Seite das subjektiv dringendere Interesse im einzelnen Falle gelegen ist. — Diese besondere Frage entscheidet sich bei der Wertklassifikation aber in aller Regel zugunsten des volkswirtschaftlichen Belanges. Der Grund hierfür ist folgender:

Der durch die Abweichung vom Handelswert drohende Rückgang des Verkehrsvolumens bei dem nur einzelnen Transportgut ist für den Eisenbahngütertarif im ganzen betriebswirtschaftlich nicht von weitergehender Bedeutung. Denn nach den allgemeinen für die betriebswirtschaftliche Tarifbildung maßgebenden Gesichtspunkten — Lehrsatz 2²

¹ Z. B. „zur Verwendung als Unkrautbekämpfungsmittel“ oder „bei Versand an . . . Unternehmer von Straßenbauarbeiten“ usw. usw.

² a. a. O. S. 12.

der „Betriebswissenschaft“ — hat nicht der einzelne Transport und das einzelne Transportgut seine besonderen Selbstkosten, sondern nur der gesamte Gütertarifverkehr, d. h. die gesamten Tariftransporte, die gesamten Ausgaben bzw. Unkosten des Eisenbahnunternehmens zu tragen. Auf das Mehr oder Weniger beim einzelnen Gut kommt es also vom Standpunkt der betriebswirtschaftlichen Tariflehre wenig, und vor allem nicht dermaßen an, daß nicht fast jede einzelne besonders volkswirtschaftlich diktierte Notwendigkeit, ein einzelnes Gut anders als nach dem Handelswert einzustufen, ohne Schaden getragen werden könnte. Allerschlimmsten, aber praktisch kaum denkbaren Falles müßte wegen des dann beim einzelnen Gute entstehenden Einnahmeausfalls die Gesamt-Tarifhöhenlinie der Transportpreise aller Güter nur um ein Winziges verschoben werden, und der erforderliche Ausgleich wäre wieder da¹.

δ) Eine Schranke besteht indessen, über welche hinaus die Außerachtlassung der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten zugunsten der volkswirtschaftlichen Wertklassifikation des Eisenbahngütertarifs nicht vorgetrieben werden darf. Diese Schranke liegt aber nicht in der Klassierung des einzelnen (für sich allein nicht maßgeblich zu Buche schlagenden) Gutes, sondern in der Klassensystematik des Werttarifes als solchen.

Schon weiter oben war gesagt, daß die Maximalgrundlage der Werttarifizierung der Unterschied des Handelswertes zwischen Versand- und Empfangsort ist. Gegenüber dieser Maximalgrenze des Werttarifs gibt es auch eine Minimalgrenze, die gemäß gleichfalls schon wiederholt ausgeführtem auf dem Punkte liegt, wo die Deckung der gesamten Selbstkosten des Eisenbahnunternehmens durch die gesamten Ein-

¹ Nur in den Fällen der vereinzelt Privatbahnen, die sich als Beförderer nur eines einzigen Gutes darstellen (Erzbahn, Grubenbahn u. dgl.), oder auch bei der selbständigen Staatsbahn eines kleinen, in seiner Produktion sehr einseitig orientierten Landes könnte allenfalls es vorkommen, daß ein die Unkostendeckung des gesamten Bahnunternehmens bedrohender Ausfall daraus entstehen könnte, daß für ein einzelnes Gut die Klassifikation in Außerachtlassung des Handels- und eigenen Beförderungswertes entgegen den betriebswirtschaftlichen Interessen aus volkswirtschaftlichem Motiv normiert worden wäre. Dann allerdings müßte trotz der grundsätzlich volkswirtschaftlichen Werttarifizierung dem betriebswirtschaftlichen Wertansatz der Vorrang im Sinne des Lehrsatzes 17 des theoretischen Teiles eingeräumt werden. Im übrigen fällt dieser, wie gesagt, völlig unpraktische Fall — wenn er doch einmal vorkommen sollte — angesichts der dann vorliegenden wirtschaftlichen Sonderstruktur der in Frage kommenden Bahn, wie schon früher in der „Betriebswissenschaft“ S. 14 auseinandergesetzt, aus der hier allein interessierenden grundsätzlichen Lehre der Eisenbahntarifökonomie heraus.

nahmen aus dem Eisenbahngütertarife erfahrungsmäßig nicht mehr gesichert ist. Denn betriebswirtschaftliche Selbstkostendeckung ist und bleibt erste Notwendigkeit für den Eisenbahngütertarif der selbständigen (in sich selbst balanzierenden) Staatsbahn; und unter die damit minimal gegebene Höhe des Eisenbahngütertarifs herabzugehen, ist nach den für uns maßgebend bleibenden Wirtschaftsgrundsätzen ausgeschlossen.

Würde nun, um ein nur volkswirtschaftlich erwünschtes Transportvolumen zu erzielen, dem Regeltarife noch eine Wertklasse von solcher Billigkeit angefügt, daß die Transporte dieser billigen Wertklasse die Selbstkosten, wie sie sich im Gesamtdurchschnitt als deckungsnotwendig erweisen, nicht mehr decken würden, so wäre eine derartige Klasse im Regeltarife betriebswirtschaftlich allerdings nicht mehr zu vertreten. Man kann bei der Wertklassifikation des Regeltarifs auf die volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten der einzelnen Güter innerhalb der betriebswirtschaftlich vertretbaren Klassenskala weitestgehende Rücksicht nehmen; man kann aber nicht in die Wertklassenstaffel des Regeltarifs eine ganze Tarifklasse aufnehmen, deren Preislinie so niedrig liegt, daß sie die vollen Selbstkosten, wie sie sich nach dem langjährigen über das gesamte Entfernungsstreckenbild durchgeführten Durchschnitt der Selbstkostenrechnung pro Tarifeinheit des Eisenbahntransportes ergeben, unterschreitet, und damit dauernd Zuschußleistung für sich erfordert. Tut man das, so ist für den Regeltarif betriebswirtschaftsgesetzlich einwandfreie Bildung nicht mehr anzuerkennen. Denn: Ist erst einmal eine Regelklasse geschaffen, so ist ihr demnächstiger Umfang und Inhalt offene Frage im wahrsten Sinne des Wortes. Das Bahnunternehmen hat die systematische Klassengestaltung seines Gütertarifs in der Hand. Die praktische Einordnung der Güter in die einzelnen Klassen aber unbeeinflußt, entsprechend dem eigenen Wirtschaftsurteil der Eisenbahn zu treffen und festzuhalten, das geht gegenüber dem Drucke der Öffentlichkeit auf die Dauer über die Kraft jedes Bahnunternehmens hinaus. Deswegen gilt es, im System gesund zu bleiben; eine unter den Selbstkosten liegende Regeltarifklasse ist aber ungesund. Es gibt übergenuß Ausnahmefälle und damit Anlässe zu Ausnahmetarifen, in denen die Eisenbahn ohnedies Beförderungen zu leisten hat, für die sie meist die vollen, ihren Gesamtausgaben anteilig entsprechenden Selbstkosten nicht erhält. Zwar sind gemäß der seinerzeit in der „Betriebswissenschaft“¹ behandelten Aufspaltung des Selbstkostenbegriffes bis zu den reinen Traktionskosten im Ausnahmetariffall auch solche Transporte noch weitgehend betriebswirt-

¹ a. a. O. S. 70 ff.

schaftlich zu rechtfertigen. Einen gewissen Fehlbetrag aber lassen sie immerhin zur Deckung aus den Regeltarifeinnahmen übrig. Wenn nun auch noch Teile des Regeltarifverkehrs selbst zuschußbedürftig werden, so sind die Eisenbahnfinanzen am Ende.. Derartiges darf im Regeltarif nicht Einzug halten. Hier muß jeder Beförderung ihr volles Entgelt — als Minimum! — gesichert sein. Sonst geht aller Rückhalt und Spielraum, besonders auch für die wirklich volkswirtschaftliche Ansetzung des Eisenbahngütertarifs auf dem Gebiete der Ausnahmetarifierung nach den vielfach drängenden Bedürfnissen des einzelnen Tages und Falles verloren.

Praktisch ist die Frage der Angängigkeit von Regelklassen unterhalb der vollen Selbstkostengrenze in Europa und Amerika bei den verschiedensten Bahnen ausgetragen worden. In Amerika haben die staatlichen Railroad Commissions, die Interstate Commerce Commission und die angerufenen Gerichte, soweit zu sehen¹ ausnahmslos, ihre sonst bezüglich Billigkeit der Tarife sehr weitgehenden Forderungen an die Bahngesellschaften stets für alle Tarifklassen an der Grenze voller durchschnittlicher Kostenebenbürtigkeit Halt machen lassen. Und in Europa ist vor allem im deutschen Tarifgebiete bei der Erörterung, wie das Wertklassensystem demnächst zu staffeln sei, in der Nachkriegszeit zwar wiederholt auch die Frage angeschnitten worden, eine Tarifklasse (oder womöglich sogar mehrere Klassen) unterhalb der jetzigen (mit der Selbstkostenerfahrung noch verträglichen) Klasse G zu schaffen; man hat dem aber stets dann entgegengehalten, daß damit dem Regeltarif Klassen angeschaltet würden, deren passiver Anteil an den vollen Selbstkosten der Eisenbahn demnächst höher liegen würde als ihr aktiver Anteil an den Eisenbahngütertarifeinnahmen; und daraufhin erfolgte die nicht nur als kluge, sondern sogar als weise ansprechbare Entscheidung, daß zu der Schaffung von Zuschußklassen im Regeltarif sich niemand in Deutschland verstehen dürfe. Damit hat auch die deutsche Tarifpraxis die Grenze der volkswirtschaftlichen Fürsorge mittels des Werttarifs an dem Punkte Halt machen lassen, wo sie gesunderweise Halt machen muß; und das ist gerade in Deutschland um so höher zu bewerten, als hier bereits seit über sechzig Jahren die volkswirtschaftlichen Tarif- und insbesondere Werterwägungen die betriebswirtschaftlichen Preiswert-Tarifabschätzungen, soweit Klassierung der einzelnen Güter in Frage kam, vollkommen in den Hintergrund ge-

¹ Die Anführung stützt sich auf die in der Buchausgabe der „Betriebswissenschaft“ im Literaturverzeichnis zitierten Werke von Daggett und Locklin.

drängt hatten. Aktenmäßiger Beweis hierfür ist die Arbeit der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen¹.

Die Ständige Tarifkommission ist im Jahre 1877 von der Tarifgemeinschaft der deutschen Eisenbahnen (Generalkonferenz der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten) als ein Arbeitsausschuß von Eisenbahnvertretern zur Ausarbeitung und Laufenderhaltung des Normaltarifs eingesetzt und begründet worden. Ihre Aufgabe ist in neunzig von hundert Fällen die „Klassifikation“ der Güter im Tarife, d. h. ihre Einstufung nach Wert und „Wertigkeit“. Schon zwei Jahre nach der Gründung aber — 1879 — ist die Ständige Tarifkommission durch Angliederung eines Körpers von Vertretern auch der die Eisenbahn benutzenden und von ihr bedienten Volkswirtschaft, des sogenannten Ausschusses der Verkehrsinteressenten, erweitert worden. Denn alsbald nach Eintritt in die praktische Arbeit hatte die Kommission, und mit ihr die Konferenz der sämtlichen deutschen Eisenbahnen, erkannt — obwohl letztere damals noch größtenteils Privatbahnen waren —, daß praktische Eisenbahngütertarif-Arbeit nicht ausschließlich privatbetriebswirtschaftlich, sondern mindestens zugleich auch volkswirtschaftlich betrieben werden müßte; und diese aus allgemeinem wie auch aus richtig verstandenem eigenen Interesse ihnen obliegende Aufgabe getrauten sich Kommission und Bahnen nur zu lösen, wenn sie nicht erst hintennach in der Praxis, sondern schon von vornherein im Entstehungsstadium bei der Ausarbeitung der Tarife in der Tarifkommission mit der öffentlichen Wirtschaft zu gemeinsamer Arbeit zusammen sich fanden. —

Entsprechend dieser Grundeinstellung hat die praktische Arbeit der Ständigen Tarifkommission von Anfang an zwar bezüglich des Wertbegriffes einseitige Stützung auf nur den betriebswirtschaftlichen Handels- oder sonstigen Nachfragewert abgelehnt und bei der Klassifikation der einzelnen Güter eine allgemein-volkswirtschaftliche Tendenz unausgesetzt und folgerichtig durchgehalten. Aber umgekehrt ist die so volkswirtschaftlich geführte Werttarifpolitik doch stets nur auf die Klassifikation der einzelnen Güter als solche beschränkt gehalten worden. Das System der Wertklassifikation und insbesondere seine untere durch die Selbstkostendeckung gewiesene Grenze ist bis auf den heutigen Tag außerhalb der Berührung gehalten worden. Auch in Zukunft wird das erst recht wohl so bleiben. Heute, wo die Auferlegung der Beförderungspflicht auf alle Verkehrsmittel grundsätzlich kaum mehr diskutiert, sondern de lege ferenda schon positiv entschieden ist,

¹ Vgl. zu kurzer, aber guter Unterrichtung „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen“, Jubiläumsschrift. 2. Auflage, Leipzig 1938, S. 313.

erscheint es schlechterdings unmöglich, ausgesprochen das Beförderungsmittel, das bisher allein schon hundertprozentig die Beförderungspflicht trägt, vorab noch mit der Zusatzlast zu bedenken, daß diesem, außerdem noch zu seiner finanziellen Eigen-Erhaltung verpflichteten Transportunternehmen auch die Vorhaltung von notorisch die Unkosten nicht einbringenden Regel-Tarifklassen zugemutet würde. —

Das deutsche und das amerikanische Beispiel besitzen also allgemeine lehrmäßige Gültigkeit, und allem Vorentwickelten entsprechend wird der Abschnitt mit der Lehre (5) abgeschlossen werden dürfen:

Der Regeltarif der selbständigen Staatsbahn wird nach den Grundsätzen der praktischen Volkswirtschaft, ebenso wie nach denen der Betriebswirtschaft, einzuteilen sein in nach dem Werte abgestaffelte Ladungsklassen. Als maßgebender Wert wird der Einstaffelung der einzelnen Güter der Handelswert oder der aus anderen Gesichtspunkten erkannte volkswirtschaftlich entscheidende Wert zugrunde zu legen sein. Die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte haben gegenüber gegensätzlichen betriebswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Vorrang. Indessen wird das System des Regeltarifs keine Wertklasse so niedrig bemessen dürfen, daß die aus ihr erwachsenden Einnahmen nicht die für sie anteiligen Selbstkosten des Eisenbahnhaushaltes in voller Höhe deckten.

b) Die Entfernung im Regeltarif, volkswirtschaftlich betrachtet.

Daß mit steigender Entfernung und demgemäß steigenden Selbstkosten auch das tarifarische Beförderungsentgelt steigen muß, und daß diesem, keine Ausnahme leidenden betriebswirtschaftlichen Gesetze auch die volkswirtschaftliche Behandlung sich grundsätzlich nachordnen muß, bedarf keiner weiteren Darlegung.

Auch hat schon die betriebswirtschaftliche Behandlung¹ gelegentlich der Lehre vom Optimum und bei der besonderen praktisch-ökonomischen Betrachtung der Entfernungsstaffelung dargetan, daß bei wachsenden Entfernungen im großen und ganzen eine verhältnismäßige Abminderung der Beförderungskosten auf die Transporteinheit erfolgt und deswegen vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus eine Entfernungsstaffelung angezeigt ist². An dieser Stelle ist noch zu beantworten die Frage, wie weit auch die volkswirtschaftlichen Erwägungen mit

¹ Vgl. „Betriebswissenschaft“, a. a. O. S. 21 ff.

² Vgl. Lehre (10) in der „Betriebswissenschaft“, a. a. O. S. 87.

diesen betriebswirtschaftlichen Ergebnissen übereinstimmen, oder ob vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus anderes sich hier empfiehlt.

Volkswirtschaftlich ist von dem Zwecke jedes Verkehrsmittels und besonders der Eisenbahn auszugehen, die räumlichen Entfernungen zu überbrücken, d. h. die durch sie bewirkte volkswirtschaftlich nachteilbringende örtliche Trennung möglichst abzuschwächen bzw. auszuräumen. In Verfolg dieses unangreifbaren obersten Gesichtspunktes wird jede Absenkung der Beförderungspreise, und insbesondere auch die auf die großen Entfernungen möglich werdende verhältnismäßige Verminderung der Entgeltseinheit und damit der volkswirtschaftlich trennenden Beförderungsweiten grundsätzlich begrüßt werden müssen. Der Gedanke der fallenden Entfernungsstaffel ist daher vom volkswirtschaftlichen Standpunkte nicht weniger, sondern womöglich sogar noch mehr¹ zu empfehlen, als vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus.

Über diesen Punkt hat denn auch bis vor kurzer Zeit nicht nur theoretische, sondern auch praktische Einheit der Auffassung bei allen Bahnen und erst recht bei allen Bahnbenutzern, sowohl Volkswirtschaftern wie Regierungen bestanden. Erst als Erscheinung der neuesten Kriegszeit ist die Angebrachtheit der Entfernungsstaffel einer gewissen Kritik in dem Sinne unterworfen worden, ob nicht etwa zuviel des Guten auf diesem Gebiete geschehen sei. Dabei geht die, die heutigen tatsächlichen deutschen Verhältnisse zugrunde legende Kritik von der Erwägung aus, daß unnütze Überspannungen der Fernbeförderung einen vermeidenswerten Verkehrsluxus nicht weniger bedeuten als etwa Warenbezug aus unnötig fernegelegenen dritten Orten, wenn gleiche Wareneindeckung auch schon am Platze des Verbrauchs selber oder in dessen Nähe sich ermöglichen läßt. Genau so wie man die Unentgeltlichkeit des Eisenbahngüterverkehrs zur Vermeidung volkswirtschaftlich verschwenderischer Transporte von jeher ablehnte, genau so will die neueste gegen die Entfernungsstaffel skeptische Richtung die Absenkung der Frachten auf weitere Entfernungsstufen als Verkehrsluxus einschränken, oder über gewisse Grenzen hinaus gar ganz beseitigen. — Aus den im theoretischen Teile entwickelten, den unnötigen Verkehr in der Tat als zu vermeidendes Übel² charakterisierenden Gründen kann dieser skeptischen Meinung nicht von vornherein jede Berechtigung abgesprochen werden, wenn auch gerade der tiefer blickende Fachmann gegen die betriebswirtschaftliche Bedeutung der Anführung Einwendungen zu machen gewillt

¹ Vgl. hierzu Spiess, Vom privaten und Selbstkostentarif zum gemeinwirtschaftlichen und Hoheitstarif, Archiv f. Eis.-Wes. 1937, S. 721.

² Erstes Kapitel, S. 29, 30 und 37.

ist¹. Wenn trotzdem die praktische Tarifökonomie auch volkwirtschaftlich an der grundsätzlichen Berechtigung der Entfernungsstaffel im alten Sinne festhalten muß, so beruht das auf den folgenden Gründen:

Bei keiner bisher irgendwo praktisch gewordenen Entfernungsstaffel handelt es sich darum, Transporte vollkommen oder auch nur annähernd unentgeltlich zu fahren². Der absolute Betrag der Fracht steigt vielmehr auch bei stärkster Staffelung mit wachsender Entfernung immer noch sehr fühlbar. Es steht außer Frage, daß kein Verfrachter dieses Mehr an Fracht ohne Grund zu zahlen bereit sein würde, wenn er für einen geringeren Frachtbetrag auf geringere Entfernung wirklich genau das gleiche Gut in gleicher Güte und mit sonst völlig gleicher geschäftlichen Chancen ebensogut bekommen könnte. Der Umstand, daß die Mehrzahlung infolge der Staffel z. B. für 50 km zwischen 1000 und 1100 Kilometern proportional sich geringer berechnet als für 50 km zwischen etwa 200 und 300 Kilometern, wird auf die Entschließung des Verfrachters, den an sich eben doch für ihn absolut höheren Geldbetrag zu zahlen, nie den Einfluß ausüben, nun über 1000 Kilometer zu beziehen. Der des Verkehrs bedürftige Verfrachter sieht den Tarif fast nie auf diese Relativität und Unterschiedlichkeit im tarifarischen Proportionalsystem, sondern stets nur auf die absoluten Beträge an. Nur der Bahnunternehmer selbst ist es, der in Hinblick auf seine Unkostendeckung und in Rücksicht auf möglichste volkswirtschaftliche Ausgeglichenheit den Tarif auch im Verhältnis der Höhe der auf die verschiedenen Entfernungen verschiedenen absoluten Frachtbeträge

¹ Vgl. Spiess, „Betriebswirtschaftliche Sondererwägungen beim Staffeltarif“, Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1940, S. 247.

² Wenn bei Zonentarifen über einen breiteren Zonenstreifen die Tarifpreise unverändert auf einer Einheit gehalten werden, so ist dies begrifflich keine Unentgeltlichkeit der Transporte innerhalb dieses Zonengürtels. Vielmehr handelt es sich hierbei nur um einen tariftechnischen Behelf auf den rechnungsmäßigen Durchschnitt: Für die etwa 20 oder 50 km, die in der Zone einbegriffen sind, wird ein mittlerer Preis (etwa für 10 bzw. 25 km) ausgemittelt, und dieser Durchschnittspreis dann sowohl für die Beförderung über 1 km wie über 49 bzw. 19 km innerhalb der Zone ganz gleichmäßig berechnet. Was also im einen Fall bei wenigen Zonenkilometern zuviel bezahlt wird, das wird im anderen Falle bei überdurchschnittlichen Zonenkilometern zu wenig bezahlt. Unentgeltlichkeit als solche aber kommt nicht in Frage, nur ist die Tarifeinheit, die sonst (etwa beim Kilometertarif) auf 1 km gestellt ist, hier auf 20 bzw. 50 km gestellt. Genau so wenig wie man aber sagen kann, daß die Einhebung des 1000 m bzw. Kilometereinheitssatzes eine Überzahlung bedeutet, wenn ein Transport nur über 800 m erfolgt, so wenig bedeutet die zonenmäßige Bezahlung bei 20 bzw. 50 km im einzelnen Falle eine Zuviel- oder Zuwenig-Bezahlung bzw. eine Unentgeltlichkeit des Transportes.

würdigt. — Selbst durch die stärkste Entfernungsstaffel wird also ein der Unentgeltlichkeit der Beförderung vergleichbarer Verkehrsluxus nie großgezogen werden. Die Befürchtungen der Vertreter der neueren Richtung in diesem Sinne sind nicht berechtigt. Jeder Verfrachter, der ernsthaft auf längere Zeit sich auf tarifmäßigen Bezug oder Versand eines Gutes einrichten will und muß¹, wird im eigensten Interesse stets den absolut möglichst niedrigsten Frachtsatz und deswegen die nächste ihm voll konvenierende Verkehrsverbindung aufsuchen und benutzen.

Die Abkehr oder wenigstens Aufbiegung der Entfernungsstaffel von den heutigen Maßen wird denn auch neuerdings noch mit einer etwas veränderten Begründung empfohlen, die, wenn sie auch volkswirtschaftlich abgefaßt ist, doch der betriebswirtschaftlichen Anschauungsart besonders nahesteht. Es wird betont, daß stärkere Frachtpreissteigerung, als der Tarif sie jetzt für größere Entfernungen bietet, die einzelnen Verfrachter veranlassen würde, bei der Auswahl ihrer Bezugsquellen größerer Sorgfalt als bisher sich zu befleißigen; der Bedarfs- und Lieferungsungleich würde hierdurch auf kleineren Raum als unter der Herrschaft des heutigen Staffelsystems verengert, und dadurch der beim Vergleich mit Produktion und Konsum als „Leerlauf“ wirkende Verkehr im Wirtschaftstreiben des Volkes zwar nicht nach der Zahl der Güter, aber nach der Entfernung der Transporte vermindert werden. — Gerade dieser grundsätzlichen Tendenz auf Verengung des Verkehrsraums aber stehen in einheitlicher Volkswirtschaft schwere Bedenken entgegen:

Schon die privatwirtschaftliche Rationalisierung der zweiten Hälfte der Zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts kam im wesentlichen² auf „Einsparung unnützer Wege“ heraus, und auch örtliche Planwirtschaft im höchsten Sinne des Wortes wird dieselbe Wirtschaftsrichtung verfolgen können. So sehr aber unter diesen engeren planwirtschaftlichen Gesichtspunkten die geschilderte staffelkritische Erwägung vielleicht zu befürworten ist, so gefährlich erscheint sie vom großen gesamtvolkswirtschaftlichen Standpunkte aus. Nie sollte vergessen werden, daß in den Jahren nach dem unglücklichen Ausgang des Weltkriegs das vom Ausland her damals bewußt mit wirtschaftlicher und nationaler Zerreißung bedrohte Restdeutschland seine stärkste Klammer gegenüber der Tendenz der erst wirtschaftlichen und demnächst politischen Auflösung in einzelne Länderchen und Wirtschaftsherzogtümer gefunden hat in dem damals neu geschaffenen Entfernungsstaffeltarif des normalen Eisenbahn-

¹ Und nur auf diese (nicht die Gelegenheits-) Verfrachter kommt es an!

² Neben Produktionsmaßnahmen- und Ausschaltung vermeidbaren Zwischenhandels.

Gütertarifsystems. In einer Zeit, als zwar die äußersten Punkte Deutschlands (Eydtkau—Basel, Oderberg—Emden) kaum andere waren wie zu Ausgang des kaiserlichen Deutschlands, überall seitlich aber die Figur Deutschlands sich verdünnt, verschmalert oder gar (wie in Westpreußen) zerrissen hatte, und Absatzmöglichkeiten daher nur im Heran- und Herausbringen der Güter vom Herzen Deutschlands bis zu seinen äußersten Gliedern möglich war, in dieser Zeit hat man als wirtschaftliches Bindemittel auf dem Verkehrsgebiete die Entfernungsstaffel in ihrer stark ausgeprägten, im wesentlichen bis heute erhaltenen Form eingeführt. Wenn in der Folge dann Deutschland tatsächlich zu einer Wirtschaftseinheit trotz großer handelspolitischer und anderer Schwierigkeiten geworden ist in viel stärkerem Maße, als es dies in der Vorweltkriegszeit gewesen war, so wird an diesem, mit erfreulichsten Wirtschaftsergebnisse der Zwanziger Jahre ein großer Anteil dem Eisenbahnstaffeltarif zugesprochen werden müssen. — Soll man heute angesichts ganz unübersehbarer Entwicklungsmöglichkeiten und kommender neuer Zusammenschweißungsnotwendigkeiten ein derartiges Werkzeug aus der Hand legen? Und kann überhaupt, ganz allgemein-theoretisch gesprochen, solche Preisgabe für irgendein in sich geschlossenes Bahnsystem empfohlen werden?

Beide Fragen sind zu verneinen. Deutschland — um bei dem uns nächstliegenden Beispiel zu bleiben — ist zwar allerdings durch die Entwicklung der letzten Jahre aus einem kleinen Herzzentralgebiet mit weit ausgereckten Gliedern umgestaltet worden zu einem geographisch kompakten, eckigen, mitteleuropäischen Block. Dafür ist aber andererseits dieser Block durchaus nicht im gleichen Maße zur absoluten Wirtschaftseinheit disponiert, wie dies bei dem verunstalteten Deutschland von 1919 der Fall war. Wir haben heute nicht mehr nur ein, sondern — ganz groß geographisch gesehen — mindestens zwei, anders betrachtet, aber auch vier oder sogar fünf weit auseinanderliegende Rohstoff-Industriezentren. Um diese einzelnen Rohstoff-Zentralgebiete herum baut sich heute schon alleraugenscheinlichst jeweils ein selbständiger, bis weit in die Verfeinerung vordringender Industriekörper auf. Man kann dies als wirtschaftsgeographische Dezentralisation begrüßen; dies aber doch nur solange, als die Dezentralisation nicht womöglich so stark zu werden sich anschickt, daß hierdurch auch eine politische lokalisierende Dezentralisation sich zu ergeben droht. Wenn durch die Tarifpolitik der einheitlichen Reichsbahn die inneren Bande, die sich um Gesamtdeutschland schlingen (und unter diesen ist — wie soeben gezeigt — die Staffelung des Entfernungstarifes eben doch eines der stärksten), gelockert werden und der Austauschverkehr aus dem einen Wirtschaftsteilgebiete in das andere durch Staffelabbruch unverhältnis-

mäßig teurer als heute belastet und damit zwangsläufig eingeschränkt wird, so mag man von dem Primat der Politik über die Wirtschaft noch so überzeugt sein, die Zulassung auch nur der Möglichkeit der hier sich bietenden Entwicklungen wird man nicht ins Auge fassen dürfen. Dazu ist die Bedeutung einheitlicher Wirtschaft für den einheitlichen Staat eben doch viel zu groß. Einheitliche Wirtschaft aber besteht nur, wenn auch einheitlicher Warenaustausch, einheitlicher Verkehr besteht und gepflogen werden kann; sonst bilden sich Sonderverhältnisse, und mit den Sonderverhältnissen auch Sondercharaktere in den einzelnen Landschaften, und damit wird das Gegenteil dessen erreicht, was gerade die großzügige Planmäßigkeit ihrerseits anstrebt, nämlich die wirkliche Einheitlichkeit. Zu wirklich einheitlicher Wirtschaft gehört auch einheitlicher Verkehr, und dieser wird nur möglich und ermöglicht, wenn auch für das ganze einheitliche Verkehrsgebiet ein einheitlich brauchbarer Tarif, ja womöglich sogar ein auf die Entfernungen noch stärker als jetzt abgestaffelter Beförderungstarif, in Gültigkeit gesetzt wird.

Und allgemein-theoretisch gesehen: Erweist sich für ein großes Wirtschaftsgebiet wirklich, daß der einheitliche Gütertarif und der Wirtschaftseinheit schaffende Gütertarif dort nicht mehr das Richtige ist, dann ist auch die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit der Aufrechterhaltung des einheitlichen Eisenbahnnetzes selbst für dieses große Gebiet sehr problematisch. Denn Eisenbahnen, wie alle Verkehrsmittel, sind nun einmal dazu da, die Entfernungen zu überwinden, nicht sie zu betonen und zu unterstreichen. Und wenn auch im einzelnen Falle einmal die Tarifpolitik negativ, bzw. prohibitiv angesetzt werden darf und muß, so bleibt es doch bei der im theoretischen Teile gefundenen Erkenntnis¹, daß dies nur Ausnahme sein kann. Andernfalls die Bahn in ihrer Existenzberechtigung eben sich selbst verneint. Nur der auf Entfernungen gestaffelte Tarif bringt „näher“, d. h. über das geographische Maß hinaus näher. Gerade in dem Näherbringen liegt aber wieder ein besonderes „Maß“ gebendes Element des Eisenbahngütertarifs. Deshalb sollte schon aus obersten grundsätzlichen Erwägungen unter gar keinen Umständen an der Entfernungsstaffel rückwärts revidiert werden².

¹ S. 31.

² Über die für das zur Zeit in Bildung begriffene großdeutsche oder mitteleuropäische Verkehrsgebiet sich abzeichnenden tarifarischen Möglichkeiten vgl. Spiess, „Das Werden der Europa-Wirtschaft“ im Januarheft 1941 der Zeitschrift „Weltwirtschaft“. Auch danach ist jede grundsätzliche Abschwächung des jetzigen Entfernungsstaffeltarifs abzulehnen. — Daß in der praktischen Dosierung ab- und zuzugeben sein mag, steht selbstverständlich auf anderem Blatte.

Das Gesagte ist mit der L e h r e (6) abzuschließen:

Da mit den Entfernungen die Beförderungskosten und -preise steigen und dem volkswirtschaftlich erwünschten Güteraustausch in wachsendem Maße hinderlich werden, ist ein mit steigenden Entfernungen fallender Staffeltarif volkswirtschaftlich geboten. — Die Erwägung, auf gewisse übermäßige Entfernungen könne die durch die Entfernungsstaffeltarifierung erzielte Förderung des Verkehrs volkswirtschaftlich abträglich sein, richtet sich in ihrem wirtschaftspolitischen Wesen nicht nur gegen den Staffeltarif, sondern gegen den Verkehr auf solche Entfernungen überhaupt, und sie bedeutet deshalb eine verkehrswirtschaftlich undiskutable Leugnung des Sinnes des Eisenbahnverkehrs selbst.

a) + b)

Wert- und Entfernungsstaffel, in ihrem Maß-Einfluß auf die Frachtpreisbildung der anderen Verkehrsmittel. — Binnenumschlagtarife — Mehrere Entfernungsstaffeln entsprechend den verschiedenen Wertklassen?

In der „Betriebswissenschaft“¹ war angesichts der gemeinsamen Rückwirkung der (in den beiden letzten Unterabschnitten a) und b) behandelten) Wert- und Entfernungsstaffel auf die Wirtschaft die Forderung aufgestellt worden, daß, nachdem die Wertstaffel in ihrem wesentlichen Ausbau volkswirtschaftlichen Charakters geworden ist, der Entfernungsstaffel ihr betriebswirtschaftlicher (zur Selbstkosten-Degression paralleler) Charakter erhalten, und sie deshalb (entsprechend der Einheitlichkeit der Selbstkosten-Degression) grundsätzlich nur in einer Stufenfolge konstruiert werden müsse. Verschiedene Entfernungsstaffelungen für die verschiedenen Wertklassen wurden also abgelehnt, wobei offen blieb, ob vom Standpunkte der Volkswirtschaft aus dies Ergebnis zu begrüßen sein möchte oder nicht. — Hier, in der spezifisch volkswirtschaftlichen Untersuchung, wird nunmehr auch noch die Einzelprüfung bezüglich der volkswirtschaftlichen Rückwirkungen in diesem Punkte, namentlich auch hinsichtlich der verkehrspolitischen Maßbedeutung durchzuführen sein. —

Neben den schon in der „Betriebswissenschaft“² gegebenen Darlegungen, daß, im Gegensatz zu der mit zahlreichen³ verschiedenen Klassen arbeitenden Wertstaffelung, bei der Entfernungsstaffelung nur

¹ a. a. O. S. 52—58.

² a. a. O. S. 52/53.

³ Z. B. in Deutschland sieben.

eine für alle Güter und Güterklassen gleiche Entfernungsstufenfolge grundsätzlich zugelassen werden könne, besteht für die einheitliche Ausbildung der Entfernungsstaffel noch ein sehr wesentlicher volkswirtschaftlicher, und zwar verkehrswirtschaftlicher Grund: Für das Maßvermögen, wie es als verkehrswirtschaftliche Eigenart des Eisenbahngütertarifs im theoretischen Kapitel (Lehrsatz 5) erkannt worden ist, würden Unterschiedlichkeiten in der Entfernungsstaffelung schwer erträgliche Behinderungen sein. — Wir stehen damit zum erstenmal in der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie vor dem Problem des Arbeitsausgleichs zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. —

Für den Eisenbahngütertarif begründet sein Charakter als Maßinstrument auch für alle anderen im Territorium des Eisenbahnnetzes betriebenen Verkehrsmittel eine ganz besondere volkswirtschaftliche Stellung: Die Eisenbahn muß das durch die tatsächliche Entwicklung ihr in die Hand gegebene Maßvermögen volkswirtschaftlich objektiv maßentsprechend, nämlich in weitgehender Berücksichtigung der allgemeinen verkehrspolitischen Verhältnisse pflegen. —

Trotz aller ihrer Universalität¹ ist die Eisenbahn nur notfalls als einziges Verkehrsmittel des Staates zu denken und zu würdigen. An sich und für die Regel sind viele Transporte besser in der Hand anderer Verkehrsmittel aufgehoben. Auch muß die Eisenbahn selbst aus dem eigenen Interesse, die im Verlaufe des Jahres sich ergebenden allzu hohen Anforderungsspitzen abzuflachen², die Bereithaltung und Inganghaltung auch der anderen Verkehrsmittel wünschen und fördern. Nun liegt aber auch die loyalst und billigst gegenüber den anderen Verkehrsmitteln geleitete Eisenbahn mit ihrem Gütertarif den Geschäftsführungen der anderen Verkehrsträger vielfach nicht nur als hinderndes „Maß“, sondern sogar als beengender Alp im Wege. Gerade weil nötigenfalls alle Transporte auf die Eisenbahn übergehen und so den anderen Verkehrsmitteln entweichen können, gerade deshalb muß die Eisenbahn, wenn sie den für sie selbst unerwünschten Ruin der anderen Verkehrsmittel vermeiden will, bestimmtst davor sich hüten, mit ihrer diktatorischen Übergewalt die Lebensmöglichkeiten der anderen Verkehrsmittel zu untergraben. Der Grundsatz der Staffelung der Tarifpreise aber, so sehr er sowohl seinerzeit in der „Betriebswissenschaft“, wie auch in den beiden letzten Unterabschnitten³ vom betriebs- und allgemein-volkswirt-

¹ Erstes Kapitel, Lehrsatz 3, Seite 6 ff.

² Daß bei Naturereignissen die Verkehrserschwerungen (z. B. Winter, Wasser u. dgl.) sich häufig gleichzeitig bei allen Verkehrsmitteln auswirken, macht für die grundsätzliche Stellungnahme in der Sache keinen Unterschied.

³ Vorstehend a) und b), S. 55 bis 73.

schaftlichen Standpunkte aus uneingeschränkt als richtig erkannt und empfohlen wurde, stellt doch den Eisenbahntarif als Maßinstrument für die anderen Verkehrsmittel schon an und für sich vor sehr peinliche Probleme: Wird für den Maß bildenden Eisenbahngütertarif als volkswirtschaftlich richtige Form doch nicht — wie wohl bei fast allen anderen Maßinstrumenten — Graduierung im Sinne der arithmetischen Reihe, sondern eine methodisch durchaus arbiträre, nach den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen allein der Bahn gefundene Bildung angewandt. — Im deutschen Tarif z. B. zwei Staffeln, und für beide Staffeln nicht eine einfache Stufenregelung, sondern für die eine der Staffeln (Wertstaffel) sieben verschiedene Klassenstaffeln, und für die andere (Entfernungsstaffel) eine nicht einmal in sich konsequent proportionale (z. B. geometrische oder dgl.) Degressivität, sondern eine Staffel mit ungleichem Verlaufe, und zum Schlusse sogar wieder arithmetischem Auslauf! — Für die beiden mit solchen Staffeln erfaßten Dimensionen¹ (Wert und Entfernung) ergeben sich hieraus Folgen, die, betrachtet unter dem Gesichtswinkel des Maßinstrumentes, Unregelmäßigkeit und Unübersichtlichkeit und damit die schlimmsten für ein Maß denkbaren Mängel verkörpern; diese Mängel des Maßinstrumentes für die beiden Dimensionen im einzelnen verschärfen sich bei der praktischen Kombination der beiden Staffeln miteinander noch weiter; und doch hat unleugbar das damit sich ergebende Zahlenwirrsal tatsächlich nun praktisch maßbestimmende Bedeutung für die Verkehrsentgelte der sämtlichen anderen Verkehrsmittel mit ihren im einzelnen Fall ganz anders gearteten Transport- und Güterproportionen. — Kein Verkehrswirtschaftler wird sich der Erkenntnis verschließen, daß die hier zwar ungewollt, aber unverkennbar eingetretene Entwicklung zu sehr erheblichen Härten für die anderen Verkehrsmittel führen kann; und je mehr man die wegen seiner Wirtschaftsbedeutung unbestreitbare Unentbehrlichkeit des heutigen Eisenbahngütertarifs und seiner Staffelungen so, wie sie gerade nun einmal sind, für die Bahn selbst anerkennt und deswegen als durch keinerlei Anfeindung erschütterbar bejaht, um so mehr wird man doch auch alles daran zu setzen gewillt sein, damit das in sich so richtige Staffeltarifwesen der Bahn nicht zufolge der ihm anhaftenden Gefahrenmomente zu erstickender Belastung für die anderen Verkehrsmittel durch falsche Handhabung werden möchte. Diese Erkenntnis gilt ganz grundsätzlich allgemein. Unter Zugrundelegung der gegenwärtig praktischen Tarif- und Verkehrsverhältnisse in Deutschland ist die hieraus sich ergebende Sachlage wie folgt zu beurteilen:

¹ Der Begriff hier wirtschaftlich verstanden.

α) Der Wertstaffel des Eisenbahngütertarifs für sich allein können und müssen die Preisansätze der anderen Verkehrsmittel grundsätzlich noch folgen. Diese Staffel ist ja ihrem Wesen nach — wie schon oft genug gesagt wurde — heute nicht mehr eine betriebswirtschaftliche, sondern eine volkswirtschaftliche, eine gemeinwirtschaftliche Staffel. Auch beispielsweise der Binnenschiffer kann und muß das geringere Gut zu billigerem Preise fahren; denn auch für ihn kommen (unter dem Gesichtspunkt der Nachfragepflege) die gleichen volkswirtschaftlichen Wertdifferenzierungsgründe wie bei der Eisenbahn zur Geltung; und auch die betriebswirtschaftlichen Preisspannen zwischen einerseits (nach oben) Unterschied des Handelswertes am Versand- und Empfangsorte und andererseits (nach unten) eigenen Transportselbstkosten bestehen grundsätzlich genau so für ihn wie für die Eisenbahn. Das „Maß“, das die Eisenbahn hier anlegt, ist also als solches auch für ihn durchaus verständlich und grundsätzlich annehmbar. — Bei der Prüfung der Übernahmemöglichkeit der zahlenmäßigen Höhe aber kommt die Verschiedenheit der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse zwischen dem persönlichen Beförderungsgeschäft des Binnenschiffers und der Eisenbahn in Betracht. Der Prozentsatz des Verhältnisses zwischen hochwertigen und Massengütertransporten ist bei Eisenbahn und Binnenschiffahrt ganz verschieden. In Mengen nur einzelner Bahnwagenladungen reisende Güter finden sich bei der Binnenschiffahrt kaum. Dasselbe gilt im großen und ganzen¹ auch für Stück- und Sammelgut. Übernahme der Wertstaffel auf die Binnenschiffahrt genau in der Höhe, ja sogar nur in den Größenproportionen, wie sie für die Eisenbahn gelten, ist hiernach nie und nimmer möglich. Es bleibt daher nur übrig, den praktisch nun einmal Maß bildenden Eisenbahngütertarif für die Hauptverkehrsrelationen der für die Schiffahrt in Betracht kommenden Hauptgüter zugrunde zu legen², die weitere Abtönung der Sätze aber, sowohl was die sonstigen Güter wie was die sonstigen Ortsverbindungen betrifft, der privat- und handelswirtschaftlichen Entwicklung zu überlassen in dem Sinne, daß innerhalb des durch den Eisenbahntarif gezogenen Maximalrahmens an Fracht für die einzelnen Relationen und Güter eben gerade noch das erhoben wird, was das betreffende Gut unter Berufung auf die in den Hauptrelationen geltenden Frachten, der Schiffahrt noch ohne zur Bahn abzuwandern zu zahlen willig ist. Der Eisenbahntarif ist also Maximalmaß, aber durchaus nicht Normalmaß für die Schiffahrt. Sie kann nur über die durch den Eisenbahn-

¹ Insbesondere der Rhein- und der Berliner Verkehr machen vielleicht eine Ausnahme.

² Auch da mit Abschlag eines „Anreizes“.

tarif gezogenen Grenzen hinaus ihre Frachten nicht hinaufsetzen; aber keineswegs allemale die Frachtpreise gemäß dem Eisenbahntarif¹ sich voll zunutze machen. —

Für die allgemeine Volkswirtschaft, die Transportbenutzer, die Verfrachter ist diese Maßwirkung des Eisenbahntarifs, wie im theoretischen Kapitel² betont, von allergrößtem Vorteil. Für die Beförderungsunternehmer, abgesehen von der Eisenbahn, aber liegt hierin eine Härte. Immerhin darf, wie gleichfalls schon im theoretischen Kapitel³ entwickelt, der Eisenbahngütertarif bei Widerstreit mit allgemein-volkswirtschaftlichen Interessen nicht um der Verkehrsunternehmer willen gestaltet werden, und so muß der Wertstaffeltarif von den Verkehrsträgern hingenommen und ertragen werden, wie er auch von der Eisenbahn selbst ertragen wird, deren privatwirtschaftlichem Interesse er vielfach ja auch nicht entspricht. Diese Staffel hat nun einmal allgemein volkswirtschaftlichen Charakter.

β) Grundsätzlich besteht auch bezüglich der nur einzigen Entfernungstaffel kein Gegensatz im Tarifbildungsgedanken zwischen der Eisenbahn und den anderen neben ihr arbeitenden Verkehrsmitteln. Auch für diese anderen Verkehrsmittel, insbesondere — um beim bisher gewählten Vergleichsfall zu bleiben: — für die Binnenschifffahrt bestehen die allgemeinen Grundsätze namentlich der Intensitäts- und Optimallehre genau so wie für die Eisenbahnen zu Recht. (Mit wachsender Entfernung wachsen die Selbstkosten verhältnismäßig geringer als die Entfernung selbst an.) Aber auch hier endet die Gleichheit von Anschauungen und Interessen bei Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern hinter dem Grundsätzlichen alsbald restlos: Denn die praktischen Entfernungen selbst, auf die im großen Durchschnitt gefahren wird, werden bei der Eisenbahn und dem jeweils⁴ anderen Verkehrsmittel immer als von ganz verschiedener Höhe sich erweisen. — Bei der deutschen Binnenschifffahrt lag vor zwei Jahrzehnten der Durchschnitt der Beförderungsweite auf 220, bei der Eisenbahn aber nur auf 136 km. — Auch hier ist es, solange wenigstens nur eine einzige Entfernungstaffel für alle Güter besteht, dem einzelnen an das Tarifmaß der Eisenbahn zwangsweise angelehnten anderen Verkehrsmittel zur Not

¹ Ggf. unter Absetzung nur des zwischen den beiden Verkehrsmitteln erfahrungsgemäß üblichen Anreizes.

² oben S. 14.

³ oben S. 35, Lehrsatz 16.

⁴ „Jeweils“, weil die praktischen Entfernungen auch noch bei den anderen Verkehrsmitteln und bei jedem einzelnen Anwendungsfalle (z. B. Rhein-, Weser-, Elbe-, Oder-, Donau-, Kanal- usw. Schifffahrt) unter sich in jedem einzelnen Falle verschieden sind.

noch möglich, im Wege sozusagen der Konkurrenzpreisbildung, ähnlich wie bei der Wertstaffel, einen für seine Hauptverkehrsentfernungen maßgebenden Basispreis aus der entsprechenden Eisenbahntarifentfernung sich abzuleiten¹ und von diesem aus dann im Abtasten der Preiswilligkeit der Kundschaft seine sämtlichen anderen einzelnen Preisansätze zu normieren. Dem Maße des Eisenbahntarifs werden dann also praktisch (bewußt oder unbewußt) zunächst nur ein oder mehrere Preisdrehpunkte für das andere Verkehrsmittel entnommen; von diesen aus aber muß — schon wegen der Berufungen und Preisvergleiche der Verfrachter an den verschiedenen Abladeplätzen — das andere Verkehrsmittel dann wieder in gleicher Weise wie bei der Wertstaffel zu einer gewissen abgestimmten Ordnung auch in den Preisen seiner übrigen Verkehrsverbindungen bzw. Entfernungen kommen. Auch hier ergibt sich also wieder, bei aller allgemein-volkswirtschaftlichen Wünschbarkeit der Preiskontrolle und Frachtpreisvereinheitlichung der verschiedenen Verkehrsmittel durch den maßbildenden Eisenbahngütertarif, für das andere so an den Eisenbahntarif maßstäblich angeschlossene Verkehrsmittel der unverkennbare Nachteil, daß es bei den Preisen seiner anderen Verkehrsverbindungen, die aus den (aus dem Eisenbahngütertarif direkt übernommenen) Basispreisen abgeleitet sind, im Gegensatz zu den Möglichkeiten seiner eigenen Preisbildungstendenzen einer Beeinflussung unterworfen ist, durch die das Unternehmen entweder in seiner Wettbewerbskraft (durch zu hohe abgeleitete Preise) geschwächt, oder von der Ausnutzung der nach den eigenen Betriebsvoraussetzungen gegebenen Preismöglichkeiten (bei zu niedrigen abgeleiteten Preisen) abgehalten wird. Das durch den Eisenbahngütertarif dem anderen Verkehrsmittel aufgezwungene Maß ist eben in der Wurzel seiner Bildung diesem anderen Verkehrsunternehmen nun einmal fremd, und der erzwungenen Gleichmäßigkeit der Preise geht eine entsprechende Gleichheit der Selbstkosten in den einzelnen Stadien bei diesem Verkehrsunternehmen nicht parallel. Die Graduation der Selbstkosten ist bei dem anderen Verkehrsmittel von derjenigen der Eisenbahn absolut verschieden; und die, die Grundlage für die Preisstaffelung bildende Kostenkurve ist der Kurve der tarifarischen Entfernungsstaffel parallel verlaufend nur bei der Eisenbahn selbst; bei dem anderen Verkehrsmittel verlaufen tarifarische Staffel und Kostenkurve vielleicht durchaus entgegengesetzt, mindestens aber untereinander fremdartig. Begründet aber ist die Bildung dieses fremdartigen Maßes hier bei der Entfernungsstaffel nicht — wie bei der Wertstaffel — in volkswirt-

¹ Wieder unter Abzug (oder Zurechnung) der Anreizdifferenzen der beiden Verkehrsmittel.

schaftlicher Wurzel, sondern in einer zu gutem Teil auch betriebswirtschaftlichen Verschiedenheit von der Eisenbahn! — Wenn trotzdem auch hier die kleineren Verkehrsunternehmen in ihrer Tarifgebarung von dem großen, Maß bietenden, Bruder mitgerissen werden, so liegt der Fall, vom Standpunkte der wirtschaftlichen Gerechtigkeit aus gesehen, sehr anders als bei der Wertstaffel. — Dem alten Tarifpraktiker drängen sich Erinnerungen an die Stellung der süddeutschen Staatsbahnen gegenüber dem großen Preußen vor dem Weltkriege auf. Wie dort und damals bestehen auch hier für den kleineren Unternehmer zwar noch beachtliche Arbeitsmöglichkeiten; aber letzten Endes drängt doch alles die anderen Verkehrsmittel dazu, trotz aller betriebswirtschaftlichen Verschiedenheit ihrer Verhältnisse von denen der Eisenbahn, den Eisenbahntarif im Prinzip ziemlich unbesehen zu übernehmen. — Manchmal eine rechte Härte. — Die Eisenbahn muß dies auch ihrerseits erkennen und hieraus die volkswirtschaftliche Folgerung ziehen: Rücksicht zu nehmen.

Dabei wird sie zwar nicht so weit gehen können und dürfen, wie Preußen dies vor dem Weltkrieg 1914—1918 getan hat: In der Sozialisierungskommission hat Breitenbach ausdrücklich erklärt, die preußisch-hessischen Staatsbahnen hätten seinerzeit den (Entfernungs-) Staffeltarif, obgleich sie ihn als für die preußischen Belange bestzweckmäßig erkannt hatten¹, nur mit Rücksicht auf die süddeutschen Bahnen, für die seine Übernahme untragbar gewesen wäre, nicht eingeführt. — Solche Konzessionen kann man heute eisenbahnseitig nicht mehr machen. Für die allgemeine Volkswirtschaft ist der Staffeltarif in seinen beiden Ausbildungen viel zu segensreich, als daß aus verkehrswirtschaftlicher Rücksicht gegenüber den anderen Verkehrsträgern Grundsätzliches an der Wert- oder der Entfernungsstaffel geändert werden dürfte. Auch sind, verglichen mit den seinerzeit ein volles Drittel des Reichsgebietes bedienenden kleineren Staatsbahnen, die heute in Deutschland neben der Eisenbahn bestehenden anderen (Binnen-) Verkehrsanstalten von viel zu speziellem Charakter, als daß ihnen zuliebe Opfer im Tarifsystem der ganz Deutschland gleichmäßig zu Dienste stehenden Eisenbahn² zu rechtfertigen wären.

Aber immerhin in gewissem Umfang hat mit der Ausbildung des allgemein verkehrspreisbestimmenden Maßcharakters des Eisenbahngütertarifs auch für die Eisenbahn eine neue Sachlage und ein beson-

¹ Man denke an Ulrichs ganze große literarische Kampagne in diesem Sinne!

² Reichsbahn und andere Bahnen sind in diesem Sinne eins. — Vgl. oben S. 16, Anm. 1.

derer verkehrspolitischer Imperativ, unbeschadet der allgemein-volkswirtschaftlichen Aufgabe, sich ergeben: Wegen seines Maßvermögens für die Allgemeinheit des Verkehrs muß der Eisenbahngütertarif, soweit betriebs- und allgemein-volkswirtschaftlich angängig, den Tarifnotwendigkeiten der a n d e r e n inländischen Verkehrsmittel entgegenkommen. — Und auf solche Erkenntnis sind z. B. bei der Deutschen Reichsbahn die folgenden getroffenen (3 a) und auch die folgenden unterlassenen (4 a) tarifarischen Schritte zurückzuführen:

γ) Die Tarifpolitik der Reichsbahn hat bei der maßmäßigen Beschwerung der anderen Verkehrsmittel durch den Eisenbahngütertarif scharf unterschieden zwischen der aus volkswirtschaftlichen Gründen d. h. nicht in Verfolgung von Reichsbahninteressen eingeführten, Wertstaffel und der zu gutem Teil auch im privatwirtschaftlichen Interesse der Reichsbahn selbst geschaffenen Entfernungsstaffel. Bezüglich der ersten, der Reichsbahn den anderen Verkehrsmitteln gegenüber keinerlei grundsätzlichen Vorsprung bringenden Wertstaffel hat die Reichsbahn keinerlei Ausgleichspflicht jemals anerkannt und betätigt. Nur, um gleiche Chancen für das tarifarische Geschehen auch den anderen Verkehrsmitteln einzuräumen, hat sie einen Vertreter der Binnenschifffahrt (und des Kraftfahrwesens) in ihre oben¹ geschilderte Ständige Tarifkommission zu besonderer Beratungstätigkeit mit einberufen. — Hingegen ist auf dem Gebiet der Entfernungsstaffel fast unmittelbar seit Einführung der (in gewissem Maße) b e t r i e b s w i r t s c h a f t l i c h e n Entfernungsstaffelung in den Regeltarif mit Ausgleichsmaßnahmen vorgegangen worden: Es wurde dem durch diese Staffel betroffenen anderen Verkehrsmittel, nämlich der Binnenschifffahrt, die ausgleichende Tarifmaßnahme der Umschlagtarifizierung gewährt.

Volkswirtschaftlich ist dieser Ausgleich der Maßwirkung des Eisenbahngütertarifs der e i n z i g e Grund, weswegen Einführung von Binnenumschlagtarifen in Frage kommt². Denn an sich hat die Binnenumschlagtarifizierung keinerlei in ihrem eigenen Wesen begründetes volkswirtschaftliches Verhältnis zu Produktion und Konsum; und auch zugunsten eines Verkehrsmittels als solchen ergibt sich, wie im theoretischen Teil schon festgestellt, keine berechnete v o l k s w i r t s c h a f t l i c h e Notwendigkeit zur Schaffung von Tarifen³ im allgemeinen, und

¹ S. 66.

² Daß Binnenumschlagtarife, wie diejenigen seinerzeit Badens für Mannheim, und Sachsens für Riesa—Dresden tarifwissenschaftlich nicht den Charakter von Binnenumschlag-, sondern von Seehafentarifen hatten, wird weiter unten (S. 113) zu behandeln sein. Gleiches wird dort für die Donaumschlagtarife dargestellt werden.

³ Vgl. oben Lehrsatz 14, S. 29 ff.

damit auch zu Binnenumschlagtarifen im besonderen. Die Binnenumschlagtarifizierung kommt also tarifwissenschaftlich nur als Korrelat (der Binnenschiffer würde sagen: Korrektiv) des Staffel-(Regel-)Tarifs in Betracht, und aus diesem Grunde mag sie schon an dieser Stelle der Arbeit behandelt werden, obwohl sie tariformell sowohl im Regeltarif, als auch als Ausnahmetarif erfolgen kann, und beispielsweise in Deutschland heute ganz in das Gebiet der Ausnahmetarife verwiesen ist.

Der ausgleichende Charakter der Binnenumschlagtarife ergibt sich beispielsweise aus der folgenden bisherigen deutschen Entwicklung: Der Staffeltarif ist in die Regelklassen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs an der Jahreswende 1920/21 eingeführt worden, und schon im Jahre 1923 ist auch der Ausnahmetarif 6 U 1 für Kohle auf dem Rhein, also für das bedeutendste Schiffs-(und Eisenbahn-)gut auf der bedeutendsten Wasserstraße aufgestellt worden. Und zwar erfolgte die Schaffung des Ausnahmetarifs 6 U 1 ausdrücklich als Ausgleichsmaßnahme für die Einführung des Staffeltarifs! Ihm entsprechend folgte einige Jahre später der 1 U 1 für Holz auf dem Rhein, und eine große Reihe weiterer Umschlagtarife auf den verschiedenen deutschen Wasserstraßen, so daß die Zahl der Umschlagtarife Ende 1938 36 betrug. Trotz Verlangsamung des Tempos im Erlaß der Ausnahmetarife im allgemeinen sind zu weiterer Förderung des Umschlages heute neue besondere Tarifarbeiten in Deutschland in Gang gesetzt. — Die eingeleitete Beschleunigung in der Schaffung von Umschlagtarifen ist eine der tarifarischen Segnungen, die durch die Rückkehr der Reichsbahn in die reine Reichshand möglich geworden sind. Ihre Gebotenheit leitet sich aus den bisher theoretisch und praktisch gefundenen Grundsätzen ohne weiteres ab: Im Interesse der allgemeinen Volkswirtschaft und Verkehrswirtschaft kann die Tarifpolitik der selbständigen Staatsbahn erst dann und nur soweit eingesetzt werden, als der eigene betriebswirtschaftliche Bedarf der Bahn gesichert ist (Lehre 1). Solange die Reichsbahn nun in ihrer finanziellen (betriebswirtschaftlichen) Existenz mit einer Jahrestributschuld von (mindestens) 660 Millionen belastet war, war ihre volkswirtschaftliche Tarifbewegungsfreiheit viel mehr eingeengt als heute, wo ihr die Erwirtschaftung dieser zwei Drittel Milliarde abgenommen¹ ist. Nach den eingangs dieses und auch im vorigen theoretischen Kapitel entwickelten Grundsätzen ist also heute die Reichsbahn volks- und verkehrswirtschaftlich viel freier aktionsfähig, als vor noch 5 Jahren, und — nach dem an der

¹ Die Ablieferungen an das Reich haben verwaltungsrechtlich und -politisch, und demzufolge auch wirtschaftlich einen ganz anderen (nicht von außen her kommenden) Charakter, von der Höhe und Berechnungsart der Beträge ganz zu schweigen.

Spitze dieses Unterabschnitts Gesagten — ist es selbstverständlich, daß die Bahn die ihr so erwachsene größere tarifarische Bewegungsfreiheit mit in erster Linie auch den anderen Verkehrsmitteln zuwendet, um diesen die ihnen im Eisenbahngütertarif auferlegte Last des allgemeinen Verkehrsentsgeltmaßes zu erleichtern. —

Systematisch stellt sich die Entlastung der Binnenschifffahrt durch die Binnenumschlagtarife wie folgt dar:

Wenn zwischen zwei durch Binnenschifffahrt verbundenen Wasserplätzen, wie etwa Hanau und Duisburg, ein Transport abgewickelt werden soll, so ist nach den Darlegungen im theoretischen Teil der Verkehrspreis hierfür sowohl für die Eisenbahn, wie (im Höchstmaß) für die Binnenschifffahrt durch den Eisenbahngütertarif bestimmt. Dieser Tarif legt zwar seinem Preise Hanau—Duisburg nicht die dem Wasserlauf folgende Streckenlänge über Mainz, sondern die kürzere über Friedberg—Siegen, zugrunde. Aber nichtsdestoweniger wird der Eisenbahngütertarif bei beiderseits an dem Wasser selbst liegenden Plätzen noch so reichliche Fracht in allen Güterklassen — vom Standpunkt des Binnenschiffers aus — bieten, daß hier die Maßqualität des Eisenbahntarifs den Wasserweg nicht drückt und Ausgleichsmaßnahmen daher hier nicht nötig sind. — Mit den Wassertransporten zwischen den Hafenplätzen allein aber ist die Schifffahrt weder betriebs- noch auch volkswirtschaftlich genügend ausgenutzt. Z. B. wird die Kohlenversorgung auch von Gelnhausen volkswirtschaftlich richtig über den Hafen Hanau zu leiten sein. Hier aber kann die Eisenbahnfracht für die direkte Strecke (und zwar nicht nur dank der geographischen Streckenrechnung Gelnhausen—Gießen—Siegen, sondern auch bei geographisch gleichem Eisenbahn- und Wasserwege) dank des Staffeltarifs allein, für die Schifffahrt unübernehmbar niedrig werden. Man denke z. B. an Duisburg—Freiburg. Hier berechnet sich das Maß des Verkehrsentsgeltes nach der direkten Eisenbahnfracht, d. h. nach der Staffel zwischen 500 und 600 Kilometer. Die Schifffahrt aber muß, wenn sie die Transporte bis zum nächsten (ernstlich praktikablen deutschen) Hafen Kehl fahren will, für die Strecke Duisburg—Kehl sich mit dem Frachtsatz begnügen, der nach Abzug von 86 Kilometern Eisenbahnfracht in erster und höchster Staffel, nämlich dem Preise der Strecke Kehl—Freiburg verbleibt. Für derartige Wassertransporte, die Umschlag voraussetzen, trotzdem aber zur Entlastung der Eisenbahn volkswirtschaftlich vielfach höchst erwünscht sind, kann das Maß, das der gestaffelte Eisenbahngütertarif der Binnenschifffahrt auflegt, absolut prohibitiv sein, und hier stellt der Binnenumschlagtarif, der im Falle vorhergehenden oder nachfolgenden Wassertransports die anschließende Eisenbahnstrecken-

fracht (in unserem Beispiel Kehl—Freiburg) verbilligt, die volkswirtschaftlich erwünschte Erweiterung der schiffahrtstransportlichen Betätigungsmöglichkeit wieder her, die der Staffeltarif einschränkte. —

Wir kommen also im Binnenumschlagtarif zu einer Tarifmaßnahme, die die Eisenbahn im Interesse eines anderen Verkehrsmittels trifft. Desungeachtet aber handelt es sich nicht um einen Widerspruch zu Lehrsatz 14¹, laut dem die Eisenbahngütertarifpolitik nicht lediglich um des Verkehrs als solchen willen ihre Maßnahmen treffen darf. Denn es liegt hier die Besonderheit vor, daß die Binnenumschlagtarife nicht eigentlich zur Schaffung eines Wirtschaftsvorteils, sondern zur Abwendung eines Wirtschaftsnachteils für die Schiffahrt bestimmt sind, und daß der drohende Wirtschaftsnachteil, die Maß-Rückwirkung des Eisenbahntarifs, und zwar dessen von normaler Maßbildung abweichende Graduation ist. Mit anderen Worten: Der Eisenbahn-Binnenumschlagtarif steht nur für die Folgen einer teilweise privatwirtschaftlich veranlaßten und überwiegend privatwirtschaftlich ausgewogenen Bildung des Eisenbahnregeltarifs ein; und der Binnenumschlagtarif ist insofern in der Tat ein systematischer Bestandteil des Regeltarifs, selbst wenn für ihn die Form des Ausnahmetarifs gewählt wird. (Der sachliche Wissenszweig Volkswirtschaft und die Formdisziplin des Tarifes haben hier sich unterscheidende Abgrenzungen. Aber in der Ausnahmetariflehre werden auch noch andere Grenzprobleme ähnlichen Charakters sich ergeben.) Tatsache dabei ist, daß das Wesen des Regelgütertarifs aus sachlichen Gründen Binnenumschlagtarife nötig macht, und daß deshalb, wenn diesen Gründen Rechnung getragen wird, nicht ein zugunsten der Schiffahrt, sondern ein zugunsten der Eisenbahn notwendiger Tarif geschaffen wird. Denn ohne ihn wäre vom Standpunkt verkehrswirtschaftlicher Gerechtigkeit die im betriebswirtschaftlichen Interesse der Bahn unbedingt nötige, im Sinne der Maß-Brauchbarkeit aber durchaus nicht erwünschte Staffelform der Entfernungsrechnung des Eisenbahngütertarifs nicht zu rechtfertigen. Andererseits kann aber auch dem Binnenschiffahrtsverkehr bei der für die selbständige Staatsbahn und für die allgemeine Volkswirtschaft unbedingt notwendigen grundsätzlichen Festhaltung der Entfernungsstaffel im Eisenbahnverkehr sehr wohl angesonnen werden, sich mit der so getroffenen, für beide Verkehrsmittel gleichermaßen wirkenden Umschlagtarifregelung abgefunden zu erklären, sofern im ganzen der jetzige tarifarische status quo eisenbahnseitig aufrechterhalten wird. — In Verfolg dieses letzten Gedankens aber muß, wie folgt, fortgefahren werden:

¹ oben S. 29/30.

δ) Über die positiv getroffene Maßnahme des Binnenumschlagtarifs hinaus wird weiter noch negativ zum Schutze der anderen Verkehrsmittel gegenüber dem ihnen artfremden Wesen des Eisenbahn-Staffeltarifs zu gelten haben: Weitere, neue Erschwerungen werden angesichts der durch die beiden Staffeln den anderen Verkehrsmitteln erwachsenen mißlichen Lage nicht eingeführt werden dürfen. Ganz schwierig aber würde für die eisenbahnfremden Verkehrsmittel der Tarifzustand werden, wenn zu den Schwierigkeiten der Anpassung ihrer Preisgestaltung an die Wert- und Entfernungsstaffelung bisheriger Art hinzukäme, daß der Eisenbahngütertarif noch mehrere verschiedene Entfernungsstaffeln — womöglich für jede Wertklasse eine besondere Entfernungsstaffel — einrichtete.

Die (wie gezeigt wurde) schon jetzt den anderen Verkehrsmitteln außerordentlich schwere, nur noch in Knotenpunkten und in Durchschnittssätzen mögliche Anpassung an die durch den Eisenbahngütertarif diktierten Verkehrspreisverhältnisse würde bei weiterem Ausbau des Staffelsystems zur vollen Unmöglichkeit. Rechnerisch-praktische und privatwirtschaftlich-annehmbare Ergebnisse ließen sich für die anderen Verkehrsunternehmungen dann nicht mehr erzielen, geschweige denn tarifarisch in methodischen Einklang mit den Eisenbahngütertarifansätzen bringen. Man würde zu den unvereinbarsten und unübersehbarsten Preisbildungen kommen, und den Schaden hieraus hätte die allgemeine Volkswirtschaft zu tragen. — Das hieraus auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft erfließende Bedenken ist von solchem Gewichte, daß demgegenüber auch die durchaus nicht eindeutigen¹ allgemein-volkswirtschaftlichen Erwägungen, die etwa für mehrere verschiedene Entfernungsstaffeln geltend gemacht werden könnten, wie insbesondere die Erleichterung des Bahn-Fernversandes auch für Güter der billigsten Wertklassen durchschlagende Kraft besitzen könnten. Es ist eine zwar oft gehörte, deswegen aber nicht weniger falsche Auffassung, wenn vermeint wird, die Einführung derart unterschiedener Entfernungsstaffeln für die verschiedenen Wertklassen sei unter dem Motto: „gleiche Behandlung der Güter aller Wertstufen“ mit ihrem „Entgegenkommen“ an die geringwertigen Güterklassen eine soziale, — die Festhaltung aber nur der einen Entfernungsstaffel mit ihrer verhältnismäßig größeren Erleichterung des Fernverkehrs für die hochwertigen Güterklassen eine unsoziale, eine kapitalistische Tat. — Menschenklassen und Güterklassen sind zweierlei. Gerade die über die geringstwertigen Rohstoffgüter dis-

¹ Schon auf S. 54/55 der „Betriebswissenschaft“ wurde das Bestehen der Zweifel angedeutet, die im folgenden nunmehr nach der volkswirtschaftlichen Seite vertieft werden.

ponierenden Menschen (Industriellen) sind oft die allerkapitalkräftigsten, und der gelegentlich ein hochwertiges Gut versendende oder empfangende Volksgenosse ist häufig Angehöriger der sozial bedrängtesten Schichten¹. Aus sozialen Erwägungen ist also für die tarifarische Behandlung, insbesondere in der Frage einer Vervielfältigung der Entfernungsstaffelung des Eisenbahngütertarifs nicht das geringste zu gewinnen. Güter sind lediglich nach ihrer volkswirtschaftlichen Transportwürdigkeit zu unterscheiden, und in aller Regel drückt niedriger (vor allem Handels-) Wert schon in sich selbst aus, daß ein Gut auf weite Entfernungen eigentlich der Beförderung nicht würdig, weil entweder vielerorts oder sogar überall antreffbar oder ersetzbar oder entbehrlich ist. — Andernfalls das Gut eben einen höheren Wert haben würde. — Ist ein Gut aber verhältnismäßig überall antreffbar, ersetzbar oder entbehrlich, so mag es ruhig der Begünstigung besonderer tarifarischer Billigkeit im Ferntransporte ermangeln und zur Benutzung der einen einheitlichen (für das betreffende Gut an sich allerdings vielleicht empfindlich teuren) Entfernungsstaffel gezwungen sein. Es braucht dann eben nicht weit befördert zu werden, und deswegen sollte es auch nicht weit befördert werden. In diesem Sinne mag der im vorigen schon oft genug betonte Gesichtspunkt des Verkehrsluxus hier wirklich einmal angerufen werden. Da außerdem die betriebswirtschaftlichen Bedürfnisse der Eisenbahn selbst (Gleichheit der Selbstkosten für die Beförderung aller verschiedenen Arten Güter, wie in der „Betriebswissenschaft“² dargetan) einer Vielfältigkeit der Entfernungsstaffel entgegen sind und allgemein-volkswirtschaftliche Gründe sie nicht unbedingt erfordern, wird in Abwendung der andernfalls den anderen Verkehrsträgern drohenden Gefahren, also von jeder Vervielfältigung der Entfernungsstaffel abzusehen sein.

Man wird als Schluß und Lehre (7) aus den vorstehenden Darlegungen zu entnehmen haben:

Die selbständige Staatsbahn ist verbunden, die praktische Gestaltung ihres Tarifsystems nächst ihren eigenen Betriebs- und den allgemeynvolkswirtschaftlichen Pflichten möglichst auch auf Anpassung an die Verhältnisse der anderen, verkehrspreispolitisch dadurch maßgeblich beeinflussten Verkehrsmittel abzustellen und jeder vermeidbaren Einengung der tarifarischen Bewegungsfreiheit der anderen Verkehrsmittel sich zu enthalten. — Klarheit und Über-

¹ Vgl. hierzu Spiess, „Zum Preisbildungsproblem: Ist die bisherige Tarifbildung und Gebarung der Reichsbahn systematisch volkswirtschaftlich?“ in: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1929 S. 1311.

² a. a. O. S. 50 und folgende, insbesondere 52.

sichtigkeit des Tarifes werden damit auch zu volkswirtschaftlichen Forderungen; selbst an sich noch denkbare tarifarische Verfeinerungsgedanken, wie verschiedenartige Ausgestaltung der Entfernungsstaffel für die verschiedenen Wertklassen, werden mit Rücksicht auf die entgegenstehenden Interessen der anderen Verkehrsmittel nicht in Erwägung zu ziehen sein. — Soweit schon das vorhandene Eisenbahntarifsystem — insbesondere etwa die Entfernungsstaffel als solche — als verkehrswirtschaftlich übermäßige Einengung eines anderen Verkehrsmittels, nämlich der Binnenschifffahrt, sich erweist, werden Binnenumschlagtarife als Ausgleichstarifmaßnahmen zu schaffen sein, soweit die betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten der Eisenbahn dies gestatten.

c) Die Menge des einzelnen beförderten Gutes im Regeltarif, volkswirtschaftlich betrachtet.

Von den drei tarifarischen Einteilungsgesichtspunkten: Wert, Entfernung, Menge — ist die Unterscheidung nach der Menge des jeweilig zur Beförderung aufgegebenen Gutes nicht nur der volkswirtschaftlich, sondern auch der tarifspezialwissenschaftlich wenigst bedeutsame.

I. Was dabei zunächst den Tarif für Stückgut betrifft, so schied schon die betriebswirtschaftliche Betrachtung¹ die Kleinmengenbeförderung aus der besonderen Tarifökonomie aus, indem sie grundsätzlich einen Schnitt zwischen Stückgut- und Wagenladungstarif machte und für tarifarische Betrachtung und Bearbeitung des Stückgutes keinerlei Sondercharakter gegenüber der allgemeinen Kleinpreisbildung in der übrigen Wirtschaft anerkannte. Gleicher Ausschluß aus besonderer tarifökonomischer Behandlung wird auch für die volkswirtschaftliche Betrachtung im Regeltarif zu gelten haben. Denn Güter, die in so geringen Quantitäten wie im Postpaket-, Bahnpaket- und Stückgutverkehr versandt werden, müssen ein ganz besonders hohes Reise- und Beförderungsbedürfnis besitzen; sonst käme es nicht zu ihrem Versande in so kleinen Mengen. — Ist aber schon bezüglich dieser geringen Mengen ein den Versand rechtfertigendes Beförderungsbedürfnis vorhanden, so nähert solches Gut, soweit nicht die hier überhaupt nicht interessierenden Gelegenheitssendungen² in Frage kommen, in seinem Beförderungswerte sich schon erheblich dem wirtschaftlichen Punkte, an dem „Geld keine Rolle spielt“. — Dies ist aber auch der Punkt, an dem die volkswirtschaftliche Beeinflußbarkeit mittels des — ja nur Geld bedeutenden — Eisenbahngütertarifs keine Rolle mehr spielt, und der Eisenbahn-

¹ Vgl. „Betriebswissenschaft“, S. 39.

² Umzug, Wohnungswechsel u. dgl.

gütertarif als ein zu schwaches, und deswegen untaugliches, Mittel zu wirtschaftlicher, und ganz besonders zu volkswirtschaftlicher Beeinflussung sich erweist. Es ist da mit aller Tarifikunst zu Ende. — Beim Stückgut wird diese praktische Beeinflussungsgrenze in der Tat in der Mehrzahl der Fälle erreicht; ganz sicher bei den etwa 25 %, die beim Stückgut überhaupt nur gelegentliche Sendungen der Bevölkerung darstellen, höchstwahrscheinlich aber auch bei der größeren Hälfte der übrigen gewerb- und geschäftlichen Sendungen. Liegen die Dinge aber so, so kann der Tarifpolitiker, soweit volkswirtschaftliches Arbeiten in Betracht kommt, an der Gestaltung des Stückguttarifes im ganzen sich desinteressieren, und diesen Tarif allein der betriebswirtschaftlichen Gestaltung überlassen, die ihrerseits dann wieder — nach früherer Feststellung¹ — keine anderen als die bei aller anderen wirtschaftlichen Kleinpreisbildung im allgemeinen statthabenden Gesetze maßgebend sein lassen mag.

Immerhin gilt diese Überantwortung des Stückguttarifs von der Volkswirtschaft an die Betriebswirtschaft nicht für alle Fälle der Stückgutbeförderung. Es gibt einzelne Gewerbe, die ausgesprochen auf Stückgutversand abgestellt sind, und es gibt auch einige Güter, bei denen der Kleinversand von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung ist: Erinnert sei nur an die Obst-, Kartoffel- und Gemüse-, aber auch andere Lebens- und Genußmittel-, sowie weiter auch an die Kleineisenbeförderung u. dgl. m.². Der Verkehr in diesen Gütern hat sogar vielfach besondere volkswirtschaftliche Bedeutung, und er verlangt deswegen sorgfältige Würdigung auch bezüglich der praktisch angewandten Tarifpolitik. Desungeachtet aber bleibt es doch mindestens offene Frage, ob gerade im Regeltarif diese Fälle anzufassen sich empfiehlt, oder ob diese Probleme nicht besser als nur Besonderheiten einzelner Gütergruppen betreffend, der besonderen nämlich der ausnahmsweisen Tarifbehandlung³ aufgespart bleiben. — Die Frage ist rein tariftechnisch-praktischer Natur; sie kann verschieden beantwortet werden und ist auch im Laufe der Zeiten — selbst bei ein und derselben Bahn⁴ — verschieden und wechselnd beantwortet worden. Systematisch richtig ist es wohl, festzuhalten, daß bei solch besonderer Stückguttarifierung für nur ganz be-

¹ Vgl. „Betriebswissenschaft“, S. 41.

² Man denke auch an das Sammelgutproblem, das indessen zu speziell ist, um in diesem Rahmen behandelt werden zu können.

³ Neben Beförderungsgestaltung u. dgl.

⁴ Auch bei den deutschen Staatsbahnen; die Normaltransportgebühren der Vor-Weltkriegszeit kannten einen Spezialtarif für bestimmte (lediglich aus volks- — nicht betriebs- — wirtschaftlichen Gründen ausgewählte) Stückgüter, der noch in der Nach-Weltkriegszeit bis zum 1. Juni 1930 bestanden hat.

stimmte einzelne Güter und Güterarten es sich um aus der Regel, und damit aus dem Normaltarif herausfallende Angelegenheiten handelt, und deshalb die besseren Gründe dafür sprechen, diese Fragen aus dem Regeltarif für Stückgut auszuschneiden. Im gegenwärtigen deutschen Gütertarife¹ ist es tatsächlich denn so auch geschehen. — Gleichen Erwägungen wird man dann aber auch bei der systematisch-wissenschaftlichen Behandlung des Stoffes zu folgen haben. Dementsprechend wird hier in der Darstellung des Regeltarifs die nur für einzelne besondere Verkehrsbedürfnisse volkswirtschaftliches Sonderinteresse erheischende Stückgutbeförderung nicht vertieft, vielmehr übergangen, und als *Lehre* (8) festgehalten:

In der Ökonomie des Stückguttarifs sind angesichts des vielfach nur gelegentlichen Charakters und der Geringfügigkeit der Beförderungsmengen und absoluten Frachtbeträge dieses Verkehrs neben den betriebswirtschaftlichen Preisbildungsgrundsätzen besondere volkswirtschaftliche Gesetze für den Regeltarif nicht festzustellen.

II. Was hingegen den *Wagenladungstarif* betrifft, so kann hier das Interesse an der bei der einzelnen Beförderung in Betracht kommenden Menge, von der die wirtschaftlich bestmögliche Ausnutzung des bereitgehaltenen Eisenbahnapparates abhängt, ebenso wenig volkswirtschaftlich, wie seinerzeit betriebswirtschaftlich unbeachtet gelassen werden. Durch Erhebung von Wagenstandgeld wird die, das Transportmaterial volkswirtschaftlich nützlicher Verwendung entziehende Verzögerung des Wagenumlaufs bekämpft. Und auch durch tarifarische Differenzierung muß zu bester Ausnutzung des verkehrswirtschaftlichen Laderaums angehalten und gegen schlechtere Verwendung durch mit dem Grade der ungenügenden Auslastung erhöhte Steigerung des Tarifpreises angegangen werden. Denkmäßig wäre hiernach neben der Wert- und Entfernungsstaffel noch eine dritte Staffel des Eisenbahngütertarifs zu fordern, die von schlechterer zu besserer Laderaum- (oder besser: Wagen-)Ausnutzung im Preisansatz verhältnismäßig abstiege.

Zu dieser dritten Staffelung ist es in systematischer Form aber, soweit zu sehen, noch in dem Gütertarife bei keiner einzigen größeren (Staats- oder Privat-)Bahn gekommen². Gründe hierfür sind, daß 1. schon außerhalb der tarifarischen Systematik auf dem Gebiete der Mengenberücksichtigung viel geschehen ist; daß 2. das öffentliche und Bahn-

¹ Der heutige Deutsche Eisenbahn-Gütertarif hat keine ermäßigte Stückgutklasse mehr.

² Es kommen nur *Friedenstarife* in Betracht. Vgl. „Betriebswissenschaft“, S. 59 Anm. 1.

interesse an der Ausnutzung des Eisenbahnbetriebsapparates sich im Zeitverlauf verhältnismäßig plötzlich ändert und deswegen eine tarifsistematische, und damit die Dinge auf lange Zeit festlegende Regelung für die Eisenbahn-Betriebs- und Volkswirtschaft sich nicht empfiehlt; und daß 3. neuerdings auch hier die verkehrswirtschaftlichen Maß-Rücksichten auf die anderen Verkehrsmittel eine spezifisch eisenbahn-tarifarisches Regelung als unangebracht erscheinen lassen.

Zu 1. Systematisch-formell beginnen die Schwierigkeiten für eine Mengenstaffel schon bei Festlegung ihres Anfangspunktes. Nach unten würde für alle Wertklassen eine einheitliche Grenzfixierung zwischen Stück- und Wagenladungsgut nötig werden, und damit die Unanpaßbarkeit (Inkommensurabilität) des nur aus einer Klasse bestehenden Stückgut-tarifses an den aus vielen (in Deutschland z. B. jetzt sieben) Klassen bestehenden Wagenladungstarif sich darbieten. — Die flüssige Abgrenzung, wie sie heute der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Teil I B in seinem § 3 (3), und mutatis mutandis auch alle anderen zentraleuropäischen Eisenbahngütertarife aufweisen, die darauf herauskommt, daß bei jedem einzelnen Transporte die billigste Frachtberechnung, je nachdem als Stück- oder als Wagenladungsgut Statt hat, ist nicht mehr möglich, wenn man an eine begriffsechte Mengenstaffelung herangehen will. — Außerdem besitzen alle mitteleuropäischen Tarifs-systeme, insbesondere auch der deutsche Eisenbahngütertarif¹, innerhalb der Begriffe Stückgut und Wagenladungsgut mehr oder weniger rudimentäre Formen von Mengenstaffeln, in der Unterscheidung von Gewichtsstufen dort, bzw. Haupt- und Nebenklassen hier. Deutschland unterscheidet beim Stückgut Gewichtsstufen bis 500, bis 1000 und über 1000 Kilogramm, und im Wagenladungstarif stellt es einer Hauptklasse von 15 Tonnen zwei Nebenklassen von 10 und 5 Tonnen gegenüber. Andere Bahnen bemessen die Hauptklasse der Wagenladungen auf 10, und führen daneben nur eine Nebeklasse mit 5 Tonnen. Bei noch anderen Bahnen finden sich andere Unterscheidungen. Überall aber hat man sich dabei für Gewichts-, nicht Wagenraumunterscheidung entschieden.

Ob hingegen eine systematisch wirklich ausgearbeitete Mengenstaffel nach Gewicht (Tonnen) unterscheiden, oder ob sie ihre Stufenunterscheidung nicht nach Wagenfassungsvermögen (Quadratmeter, Kubikmeter) oder nach beiden bemessen sollte, kann sehr fraglich erscheinen. Wer in die Frage dieser Tarifunterscheidung (z. B. beim Tier-tarif) praktisch hineingesehen hat, weiß, wie schwierig hier die volks-

¹ Teil I B. — Vgl. auch die Behandlung in der „Betriebswissenschaft“ S. 58/60.

wirtschaftliche¹ Antwort zu geben sein würde. Erschöpfend ist selbst die jetzige bescheidene Unterscheidung nur nach Haupt- und Nebenklasse gemäß dem Gewichte, mindestens im deutschen Tarife nicht: Dem Tarif mußte einmal eine Liste² beigegeben werden, die die Güter enthält, die bei Verwendung der (heute die Überzahl ausmachenden) mehr als 15 Tonnen Ladegewicht besitzenden Wagen³ erst bei Befrachtung in Höhe ihres Ladegewichtes die Hauptklasse ohne Zuschlag genießen; und weiter war dem Tarife ein Verzeichnis der Güter⁴ anzuordnen, die Anspruch auf vorzugsweise Zuteilung großräumiger Wagen haben, da sie sonst angesichts ihres zu großen Volumens und zu geringen Gewichts nie die Hauptklasse genießen könnten. Also auch dieser wirklich erst nur Ansätze (verschiedenster Richtung!) enthaltende Mengenstaffel-Tarif nach Gewicht hat schon Berechnungskonzessionen an das Raumsystem machen müssen⁵. Klarheit bietet das Bild des Tarifes hier gerade nicht; Klarheit aber ist volkswirtschaftlich die erste förmliche Forderung an den Tarif . . . und ganz besonders (wie schon unter a + b gesagt war und hier sogleich noch einmal zu unterstreichen sein wird) an das *M a ß - i n s t r u m e n t* des Verkehrs. Indessen: Systematisch oder nicht, festzustellen ist, daß auch die Behandlung des Begriffes Menge im deutschen Eisenbahngütertarif bisher in der öffentlichen Meinung durchaus wohl aufgenommen ist, und im großen und ganzen danach also doch wohl das von der Volkswirtschaft Verlangte und das für sie Notwendige bieten dürfte. — Bei anderen Bahnen dürfte es nicht viel anders sein.

Zu 2. Das Interesse an der Wagenverwendung und -ausnutzung ist sowohl für die Eisenbahn selbst wie auch für die Verfrachter verschieden je nachdem, ob Zeiten des Wagenmangels oder -überflusses in Frage kommen; und genau so, wie je nach solchen Zeiten die Festsetzung und die Handhabung der Standgeldbestimmungen stärksten Schwankungen unterworfen ist, genau so würde auch bei einer Mengenstaffel, je ausgearbeiteter sie wäre, je öfter und je mehr ein Bedürfnis

¹ Die betriebswirtschaftliche ist um so einfacher: Je nachdem, ob für das Unternehmen der Wagenraum oder die Gewichtsbewältigung kostbarer ist.

² Deutscher Eisenbahn-Gütertarif I B S. 80 unter III.

³ DEGT. I B spricht in § 6a (S. 12) von „Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 25 t“.

⁴ DEGT. I B S. 358 Verz. I .

⁵ Auch das Verzeichnis II — Behälterwagen-Gut — DEGT. I B S. 366 könnte noch genannt werden. Für Stückgut liegt in derselben Linie die Liste I für sperrige Stückgüter, DEGT. I B S. 70. — Vor allem wird aber die tarifarische Unterscheidung des offenen und gedeckten Wagens unter dem Raum-Gesichtspunkt zu würdigen sein. Im übrigen ist diese Unterscheidung in der Darstellung *b e w u ß t* zurückgestellt.

zur Revision bald im einen, bald im anderen Sinne sich ergeben. In Zeiten wirklichen Wagenmangels fügt sich die verfrachtende Wirtschaft in Erkenntnis der Lage selbst rigorosesten Entscheidungen, sei es im Tarife, sei es in der Standgeldfrage. Umgekehrt fordert sie aber auch, wenn bei schwachem Verkehr Überfluß an Wagen besteht, soziales Verständnis für den kleinen Mann, der große Mengen — auslastende Wagenladungen — nicht leicht auf den Weg bringen und noch schwerer abnehmen, nämlich nicht auf einmal bezahlen kann. Deswegen kleinere, nicht voll auslastende Ladungen tarifarisch nicht übermäßig zu verteuern, die staffelweise Aufhöhung also nicht allzu sehr auf die geringere Belastung gegenüber der Vollaussnutzung des Ladegewichts abzustellen, ist vielfach ebenso ausgeprägtes allgemein-volkswirtschaftliches Interesse, wie der betriebs- und verkehrswirtschaftliche Belang der Eisenbahn umgekehrt nach stark ansteigender Staffel für ungenügende Auslastung in Mangelzeiten verlangt¹. Beide Meinungen unter einen Hut zu bringen, namentlich auf die Länge der Zeit, wie das für eine grundlegende systematische Maßregel des Tarifes² naturnotwendige Voraussetzung ist, würde schweres, wenn überhaupt meisterbares Stück Arbeit sein. — Und dazu kommt

Zu 3. die Rücksicht auf die anderen Verkehrsmittel. — Dabei wird im folgenden dieser Punkt zu einer kurzen, aber selbständigen Übersicht auch der Problematik des Tarifs für den Kraftwagen im allgemeinen ausgestaltet werden müssen, nicht nur weil bei den früheren parallelen Erwägungen zur Wert- und Entfernungsstaffel³ der Hinblick auf die Binnenschiffahrt die Darlegungen in erster Linie geleitet hat, sondern vor allem auch, weil das Problem der Mengentarifberücksichtigung die Verschiedenheiten und Gegensätzlichkeiten zwischen Eisenbahn- und Kraftwagentarifbedürfnissen am deutlichsten aufzeigt.

n o c h c.

Die Mengentarifizierung in ihrem Maß-Einfluß auf die Frachtpreisbildung der anderen Verkehrsmittel. —

Ein arteigener Kraftwagentarif?

Der Kraftwagen fordert heute mit großer Energie einen „arteigenen Tarif“. Die Forderung, wenn auch so ausgesprochen nur in Deutschland gestellt, ist grundsätzlich doch für ganz Europa, vielleicht sogar für die ganze Welt charakteristisch. Sie bedeutet die Abkehr von der früheren⁴

¹ Vgl. schon oben S. 13/14.

² Anders beim Standgeld als einer bloßen Nebengebühr.

³ Oben a + b Seite 73 ff.

⁴ In Deutschland bis etwa 1936 vertretenen.

Forderung tarifarischer Gleichstellung des Kraftwagens mit der Eisenbahn. Dies frühere Verlangen war von dem Kraftwagen (grundsätzlich mit Recht) in einer Zeit gestellt worden, in der die Eisenbahn dem Aufkommen des Kraftwagens aus vielleicht übertriebener Besorgnis um Bahn- und Volkswirtschaft den Ruf nach gesetzgeberischem Schutze und nach zahlenmäßiger Begrenzung der Konkurrenzfreiheit des Kraftwagens entgegengesetzt hatte. Das Tätigkeitsfeld des gewerblichen Kraftwagens wurde damals räumlich in den sog. Nahverkehr (50 km um den konzessionsmäßigen Geschäftssitz) und den sog. Fernverkehr (jenseits jener 50 km) auseinandergeteilt, und in diesem Fernverkehr tarifarische Gleichstellung des Autos mit der Bahn zwar grundsätzlich verfügt, jedoch auf die höheren Klassen des Regeltarifs beschränkt. Diese letztere Einschränkung hatte damals zu dem erwähnten Verlangen nach Gewährung des gesamten Eisenbahntarifs in seinem vollen Umfange (alle Regelklassen und alle einzeln geforderten Ausnahmetarife) geführt. Der Forderung war dann auch entsprochen worden; doch, dies Ziel erreicht, hatte der Kraftwagen alsbald erkannt, daß damit das von ihm eigentlich als notwendig Empfundene nicht errungen war. Er stand damit eigentlich nur wieder da, wo er vor allem gesetzlichen, bzw. verwaltungsmäßigen Eingreifen schon von Anfang an gestanden hatte: Maßgebend für ihn war, wie früher kraft verkehrswirtschaftlicher Notwendigkeit¹, nunmehr kraft Gesetzes der Eisenbahngütertarif; und dieser Tarif war nicht nur in seiner zahlenmäßigen Höhe, sondern auch in allen seinen einzelnen Bestimmungen und im Aufbau zugeschnitten eben für die Eisenbahn, und nicht für den Kraftwagen. In Erkenntnis dieses Mangels kam es zu der Forderung des arteigenen Tarifs. —

Ob mit solchem gesetzgeberischen oder verwaltungsmäßigen Anrufen dem Kraftwagen aber mehr Glück beschieden sein kann als seinerzeit der Eisenbahn, als sie den gleichen Weg nach obrigkeitlicher Hilfe im verkehrswirtschaftlichen Kampfe beschritt, ist sehr fraglich. Volkswirtschaftlich wäre es jedenfalls ein enormer Rückschritt, wenn neben dem maßgebenden Wesen des Eisenbahngütertarifs wieder ein zweiter selbständiger Verkehrsentsgeltmaßstab im Lande sich durchzusetzen versuchte. Eine Befriedung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln — schon aus technischen, psychologischen und vielen anderen Gründen ohnedies unendlich schwer — würde dann, wenn erst der gemeinsame Maßstab für gemeinsamen Ausgleich wieder weggefallen wäre, schlechterdings unmöglich sein. Die Forderung nach dem arteigenen Kraftwagen-tarif ist als Formulierung überspitzt. Die Existenzvoraussetzungen für einen arteigenen Tarif des Kraftwagens neben dem universalen Eisen-

¹ Vgl. Erstes Kapitel, insbesondere S. 10; dort Anm. 1.

bahngütertarif dürften von der Volkswirtschaft aus eben den Gründen, die das Heraufkommen eines allgemeinen Verkehrsmaßinstrumentes begrüßen ließen, zu verneinen sein; und solches Urteil der Wirtschaft auf ihrem eigenen Gebiete ist meist von unüberwindlicher, auch alle Konventions- und Kanzleibeschlüsse früher oder später beiseite schiebender Stärke. Auch sind die praktischen Anläufe, die man mit der Arteigenheit bisher im kleinen versucht hat, alles andere als beweiskräftig. Sie kommen auf Tarifmaßnahmen heraus, die preislich höher liegen als der Eisenbahngütertarif, also praktisch nur sein können, solange die Eisenbahn aus eigenem Willen oder dem Zwang der ihr eigentümlichen Verhältnisse heraus die in jenen arteigenen Tarifversuchen getroffenen Transporte¹ nicht fahren kann oder will, mit anderen Worten, solange die Universalität des Bahntarifs aussetzt oder die Eisenbahn sie nicht geltend machen kann oder will. Ändern sich diese, in der Eisenbahn, und nicht im Kraftwagen liegenden Verhältnisse, so dürfte gegenüber der Universalität von Eisenbahn und Eisenbahngütertarif ein arteigener Kraftwagentarif sich länger nicht mehr behaupten können, das entscheidende Wort vielmehr wieder beim Eisenbahntarife liegen. Wie dessen Entscheidung dann aber zu lauten haben würde, kann nach dem schon oben unter „a + b“ Ausgeführten² nicht zweifelhaft sein:

Der Eisenbahngütertarif hat kraft seiner universalen Gültigkeit für alle Verkehrsmittel die verkehrswirtschaftliche Pflicht, auch den anderen Verkehrsmitteln nach Möglichkeit gerecht zu werden³; und wenn diese Anpassung schon nicht so weit getrieben werden kann, daß die Eisenbahn für ihren Verkehr einen besonders dem Kraftwagen arteigenen Tarif unter Verleugnung eigener Belange übernimmt, so liegt die Wahrheit doch in der Mitte: Die selbständige Staatsbahn wird ihren eigenen Tarif nach Möglichkeit den Notwendigkeiten auch der anderen Verkehrsmittel anpassen und zu einem in seiner Art allen, insbesondere den beiden Verkehrsmitteln Kraftwagen und Eisenbahn gemeinsamen machen müssen. Nachdem der Eisenbahngütertarif nun einmal zu dem großen allgemeinen Verkehrsmaße geworden ist, muß er mit diesem ihm gewordenen Pfunde wuchern und sich als allgemeines Maßinstrument dem Volke erhalten, auch wenn neue andere Verkehrsmittel in steigendem Maße Anspruch auf Formulierung der Preisbestimmung und Tarifgestaltung in einem auch ihnen arteigenen Sinn erheben. O h n e e i n e n

¹ Vgl. z. B. den Kartoffeltarif in Reichs-Verkehrs-Blatt B, Nr. 46 vom 2. November 1940.

² Vgl. oben S. 73.

³ Vgl. Lehre (7) S. 85.

Eisenbahngütertarif, der seinem messenden Wesen nach ebensogut auch als Kraftwagen- wie als Eisenbahntarif angesehen werden kann, ist der in allen Ländern angestrebte und bisher in keinem Lande noch voll erreichte Ausgleich zwischen Eisenbahn und Kraftwagen schlechterdings unmöglich. Der Weg bis zu diesem Ziele ist ohnehin noch weit; viel weiter, als manche Sanguiniker es glauben oder glauben wollen. Allein schon deshalb, weil, solange die (tariftechnisch gesprochen) „Anwendungsbedingung“, ob der Unternehmer angebotene Transporte befördern muß oder nur befördern darf, nicht für Eisenbahn und Kraftwagen hieb- und stichfest gleichheitlich festgelegt ist, wirklicher Ausgleich überhaupt nicht zu schaffen ist. Aber selbst abgesehen von dieser die Tariftechnik als solche weniger berührenden Problematik der Beförderungspflicht, ist schon das bloße Unternehmen des Bau es des Ausgleichstarifes unmöglich, wenn nicht über die Tarifausdrucksweise, das Tarifschema, Übereinstimmung besteht. Wenn der eine Vertragsinteressent seine Preise in Dollar, und der andere die seinigen in Reichsmark formuliert, so ist, solange man sich nicht über eine einheitliche Währung (bzw. Umrechnungskurs) einigt, das Zustandekommen eines Vertrags zwischen den beiden ausgeschlossen. — Beim Geschäft des kaufmännischen Ausgleichs zwischen Kraftwagen und Eisenbahn spielt nun bis heute der Eisenbahngütertarif die Rolle dieser für beide unentbehrlichen einheitlichen Währung. Als solche muß er erhalten bleiben. Damit das aber möglich sei, muß die moderne praktische Eisenbahngütertarifökonomie einen Regeltarif darbieten, der für alle Transporte im Lande nicht nur theoretisch angeboten, sondern auch für alle im Lande gängigen Transportarten, also auch für alle Kraftwagentransporte zwanglos anwendbar und insbesondere auch maßstäblich zumutbar sein muß. —

Nicht richtig war es, wenn im Anfang der Auseinandersetzung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen mancherseits eingefleischte Eisenbahnpolitiker auf den Standpunkt sich stellen zu dürfen glaubten, angesichts der unvergleichlich größeren praktischen Verkehrsbedeutung der Eisenbahn hätte diese ein Recht, i h r e n Tarif und ihre Tarifgrundsätze dem Kraftwagen zu diktieren. Wenn ein Tarif gemeinschaftlich für die beiden Unternehmen A und B gestaltet werden soll, so ist es gleichgültig, ob von demnächst praktischen hundert Tariffällen 50 dem Unternehmen A und 50 dem Unternehmen B, oder aber 98 dem Unternehmen A und nur 2 dem Unternehmen B angehören. Solange die Anwendung des Tarifs auch nur für einen einzigen bei B aufkommenden Fall notwendig, infolge Eignungsmangels des Tarifs aber nicht möglich ist, ist das Ziel des ge-

meinschaftlichen Tarifs, der alle 100 Fälle der Unternehmen A und B decken soll, nicht erreicht. Und um dieses Ziel handelt es sich beim Eisenbahn-Kraftwagen-Ausgleich¹.

Dem Gewicht dieser Tatsache hat sich denn auch beispielsweise der Deutsche Eisenbahngütertarif nicht verschlossen. Den Standpunkt der übermächtigen Quantität hat die — für ihn federführende — Reichsbahn bei den tarifarischen Auseinandersetzungen ihrerseits nie verwertet, sondern sie hat in ihrem Tarife im Gegenteil nicht nur in einem, sondern in gar manchen Punkten und in steigendem Maße mehr und mehr der Eigenart des Kraftwagens Rechnung getragen. Daß dies auch weiterhin geschehen wird, besteht mancherlei Bürgschaft: Zunächst ist dafür verfahrenstechnisch die nötige Grundlage dadurch geschaffen worden, daß in die den Regeltarif grundsätzlich bearbeitende Ständige Tarifkommission² und den Ausschuß der Verkehrsinteressenten die Mitwirkung eines spezifischen Kraftwagensachverständigen und -vertreter eingeschaltet worden ist.

Weitere, vor allem praktische Gewähr aber bietet die Tatsache, daß die Reichsbahn auch ihrerseits selbst in das Kraftwagenbeförderungsgeschäft stärkstens hineingegangen und also bestrebt ist, die als Verkehrsträger ihr obliegenden Aufgaben schlechthin, und nicht mehr nur als Eisenbahnunternehmer zu erfüllen. Hiernach drängt schon bei der Reichsbahn selbst die Entwicklung zu einer Ausgestaltung des bisher sogenannten nur Eisenbahngütertarifs zum allgemeinen Landgüterverkehrstarife, damit dessen Art nicht nur dem Bahnverkehr, sondern auch der Art des Kraftwagenverkehrs gerecht werde.

Dies aber kann nun namentlich bei dem Problem der Aufnahme einer Mengenstaffel in den Tarif von Bedeutung werden. Die derzeit in Deutschland praktische Stufenfolge der Haupt- und Nebenklassen von 15, 10 und 5 Tonnen liegt zweifellos nicht in der „Art“ des Kraftwagens. Eher kann dies von der Stufung des Stückguttarifs gelten, der überhaupt mit seiner völligen Vernachlässigung des Wertgesichtspunktes und starken Abstellung auf Einteilung nach „Menge“ ganz eigene, wenn auch die „klassische“ Tariftheorie völlig verleugnende Elemente in sich trägt. — Für die Ladungsquantitäten würde eine Ausgestaltung des Eisenbahngütertarifs im Sinne des Kraftwagens zu weiteren Staffelstufen nach kleineren Einheiten hin (unter 5 Tonnen) zwingen, wobei dann aber bald

¹ Es handelt sich um ein Problem der Preiskonvention. Die derzeit bei den Fragen des Eisenbahn-Kraftwagen-Ausgleichs im Brennpunkt stehende Organisationsfrage betrifft nur den Rahmen, in den die Lösung des Problems gefaßt, insbesondere die bunte Schar der Kraftwagenunternehmer zusammengefaßt werden soll.

² Vgl. oben S. 66 sowie 80.

die schon oben¹ behandelte Schwierigkeit der Abgrenzung des Wagenladungs- gegen den Stückguttarif brennend wird. — Am anderen Ende die Mengenstaffel nach größeren Quantitätseinheiten hin (über 15 Tonnen) auszugestalten, würde der Tendenz des Eisenbahnverkehrs als solchen, über Großgüterwagen zu Zug- und Masseneinheiten auch in der tarifarischen Behandlung zu kommen², Rechnung tragen. Solche Staffe- lungenstufen aber werden für den Kraftwagen kaum benutzbar, indessen für die Binnenschiffahrt besonders interessant sein. Der Ausbau des Regelgütertarifs unter dem Gesichtspunkt der Menge wird also nicht nur bei den Bedürfnissen von Kraftwagen und Bahn, sondern allen Bedürfnissen aller Verkehrsunternehmen jedem nach seiner Ar- teigen- heit, jedenfalls allen aber gleichzeitig Rechnung tragen müssen. Entweder Reformation an Haupt und Gliedern, oder Abwarten. Weiter experimentierende Zwischenlösungen sind bedenklich. Eines steht fest: Die anderen Verkehrsmittel, sicher diejenigen außer dem Kraftwagen, vielleicht aber auch dieser selbst, werden alle und allgemein in einer Komplikation der Frachtenbildung über gegebenenfalls drei verschie- dene Staffeln (Wert, Entfernung, Menge) eine kaum geringere Tücke des Maßinstrumentes: Eisenbahngütertarif finden, als wenn die (oben³ in Lehre 7 zurückgewiesene) Einführung mehrerer Entfernungsstaffeln erfolgen sollte.

Unter diesen recht zwiespältigen Umständen ist die tarifarische Weiterentwicklung des Unterscheidungsbegriffs: Menge noch sehr ins Dunkle gehüllt. Außerdem aber ist die Frage, wie die Tarifpraxis dem- nächst im einzelnen weitergehen sollte, auch von vielen, heute noch gar nicht übersehbaren, und vor allem auch technisch noch nicht ge- klärten Umständen abhängig. Bezüglich des Kraftwagens und seiner optimalen Leistungsfähigkeit im allgemeinen, und hinsicht- lich der hierbei in Betracht kommenden und daher der Tarif- Regelgestaltung zugrunde legbaren Gefäß- und Be- triebseinheit, wie schließlich auch der Möglichkeiten der Stra- ßen- Beförderung, ist noch so vieles in Dunkel gehüllt, daß für den Tarifpraktiker, der weiß, was man alles wissen muß, um Tarife zu machen, heute nur eines feststeht: Selbst wenn der arteigene Tarif für den Kraftwagen so volkswirtschaftlich berechtigt sein sollte, wie es nicht zu sein nach dem oben Gesagten größte Wahrscheinlichkeit besteht, so wäre doch ganz bestimmt heute seine Zeit noch nicht erfüllt. — Umge-

¹ Seite 89.

² Bisher hat der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif I B hier nur sehr schwache Ansätze, z. B. § 52.

³ Seite 85.

kehrt aber: Weil die Zeit der endgültigen Liquidierung des kraftwagen-eigenen Tarifproblems noch nicht erfüllt ist, dieser Tarif demnächst aber sachlich unbedingt notwendiger Bestandteil einer erschöpfenden Neugestaltung des Landgüterverkehrsstarifs sein muß, kann auch von und für die Eisenbahn allein das an sich schon als naheliegend ansprechbare Problem einer grundsätzlichen Behandlung der heute noch stark kasuistisch behandelten Tarifierung unter dem Gesichtspunkt: Menge in dem deutschen Eisenbahn-Regeltarife nicht angefaßt werden. Denn es muß hier für alle Verkehrsmittel in gleichem Schritte marschiert werden.

Das Gesagte mag in der Lehre (9) zusammengefaßt sein: Im Regeltarif ist unter dem Gesichtspunkt bestmöglicher Ausnutzung der zur Verfügung gestellten Beförderungsmittel die betriebswirtschaftlich notwendige Unterscheidung je nach der Menge des zur Aufgabe gebrachten Gutes auch volkswirtschaftlich angezeigt. Indessen wird der Ausbau eines der Wert- und Entfernungsstaffel sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge erst nach gewonnenem Überblick und nur bei weitester Berücksichtigung der Tarifbedürfnisse auch der anderen Verkehrsmittel durchgeführt werden dürfen. Insbesondere wird dabei auch das Bedenken zu beachten sein, daß der Ausbau des Tarifes durch eine dritte Staffel eine außerordentliche, ohne weiteres kaum übersehbare Verwicklung in die Preisberechnung auch aller anderen indirekt durch den Eisenbahngütertarif beeinflussten Verkehrsbeförderungen hineinragen würde.

a + b + c. Zusammenfassung.

Der Rückblick auf die Einzelbetrachtung des Regeltarifs ergibt, daß das einst für den Eisenbahngütertarif ersten Anstoß¹ und auch heute noch meiste und erste Richtschnur gebende betriebswirtschaftliche Element mehr und mehr zurücktritt, umgekehrt aber nicht nur die volkswirtschaftlichen, sondern im besonderen vorzüglich die verkehrspolitischen Momente immer stärkere Bedeutung gewinnen. Dabei sind in der Art der Beeinflussung des Regeltarifs die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte von wesentlich weniger einheitlichem Charakter, als dies seinerzeit bei der betriebswirtschaftlichen² Einwirkung festgestellt werden konnte. Bei letzterer ging schließlich alles auf das allgemeine Gesetz der Wirtschaftlichkeit schlechthin zurück. Im Gebiet der Volkswirtschaft kommen Momente aller Art in Frage. Und dabei heben sich die verkehrspoli-

¹ Vgl. auch Ticac, a. a. O. S. 42.

² „Betriebswissenschaft“, Julius Springer, Berlin 1939.

tischen Gesichtspunkte von denen der übrigen allgemeinen Volkswirtschaft nicht nur besonders, sondern vielfach auch gegensätzlich ab. Als praktisches Schlußergebnis mag nur folgende sachlich zusammenfassende *Lehre* (10) gezogen sein:

Für die Wertstaffelung sind in erster Linie allgemein-volkswirtschaftliche Gründe maßgebend; für die Entfernungsstaffel ist die in Einklang mit volkswirtschaftlichen Rücksichten stehende betriebswirtschaftliche Bildung bestimmend; die im Tarife bisher flüssige Behandlung des Mengen-Gesichtspunktes nach Stückgut, Wagenladung, Haupt- und Nebenklassen und daneben noch bestehenden weiteren Sonderregelungen wird als Mischung betriebs-, verkehrs- und auch allgemein-volkswirtschaftlicher Elemente bestehen bleiben müssen, bis die weitere technische Gestaltung und Gestaltungsmöglichkeit bei allen Verkehrsmitteln des Landgüterverkehrs sich übersehen läßt.

B. Ausnahmetarife.

I. Die volkswirtschaftliche Betrachtung der Ausnahmetarife muß noch stärker als die betriebswirtschaftliche¹ zwischen den allgemeinen und den eigentlichen Ausnahmetarifen unterscheiden.

Die allgemeinen Ausnahmetarife, wie etwa der bekannte 6 B 1 für Kohlen, der 5 B 1 für Wegebaustoffe, der 11 B 1 für Düngemittel u. dgl. m. gelten allgemein, d. h. für alle Verkehrsverbindungen², volkswirtschaftlich genau so wie der Regeltarif. Sie stellen daher eine sachliche Regel, ein verkehrswirtschaftliches Maß für das von ihnen erfaßte Gut — Kohlen, Wegebaustoffe, Düngemittel usw. — auf, das nach innen (im Bahngeschäft selbst), wie nach außen (z. B. gegenüber den anderen Verkehrsmitteln) die ganz gleiche Bedeutung hat, wie der Regeltarif für die von ihm erfaßten Klassengüter. Wenn bei diesen Tarifen trotz so an sich unverkennbar klarem sachlichen Regeltarifcharakter die Form der (allgemeinen) Ausnahmetarife gewählt worden ist, so geschah dies meist wegen formeller Notwendigkeiten: Die Zahl der Wertklassen muß beschränkt gehalten werden; auch sind die Verhältnisansätze und damit indirekt auch die absoluten Preiszahlen der Wertklassen-Einheiten durch ihren arithmetischen Durchschnittscharakter in der Staffelfolge und Systematik des Tarifes festgelegt. Kann die für ein besonders wichtiges Gut, wie etwa für die Kohle, erforderliche Tarifbehandlung mit den

¹ „Betriebswissenschaft“, a. a. O. S. 64.

² Tariftechnisch wäre freilich die Einschränkung zu machen, daß die Tarife vielfach nur ab Gewinnungsstätten u. dgl. gelten. Für den Zusammenhang dieser Arbeit ist diese Beschränkung indes ohne Bedeutung.

Rechenprinzipien des Tarifsystems nicht in Einklang gebracht werden, so bleibt nichts übrig, als im Regeltarif nur eine ungefähr entsprechende Klassierung¹ vorzunehmen, den wirklich praktischen Bedürfnissen der Tarifökonomie aber mit einem „allgemeinen Ausnahmetarif“ Rechnung zu tragen². — Als zweiter den Bestand allgemeiner Ausnahmetarife rechtfertigender Grund ist auf die gleichfalls bereits³ behandelte untere Grenze der Wertklassifikation in der Höhe der vollen Selbstkosten hinzuweisen. Es gibt Güter, z. B. Baustoffe und Düngemittel, deren Beförderung volkswirtschaftlich dringend, ja unerlässlich ist, die dabei aber weder die vom Selbstkosten-Standpunkt aus niedrigstmögliche Wertklasse, noch die Entfernungsstaffel des Regeltarifs auf alle für sie praktischen Entfernungen vertragen. Auch hier erübrigt nichts als der allgemeine Ausnahmetarif, und so ist denn tatsächlich das Anwendungsfeld der allgemeinen Ausnahmetarife sehr weit und — wenn man die Beförderungsstatistiken dieser Tarife im einzelnen ansieht — auch sehr breit⁴. Im übrigen ist es durchaus nicht ausgeschlossen, daß es sich demnächst noch vergrößert. Man denke z. B. an die Möglichkeit, daß heute noch lokal abgestellte Binnenumschlagtarife auf Gültigkeit „von und nach allen Binnenumschlagstationen“ umgestellt werden.

Es braucht kaum groß ausgeführt zu werden, daß der allgemeine Ausnahmetarif, nachdem sein sachlicher Grund und sein sachlicher Charakter vollkommen mit dem Regeltarif sich deckt, auch eine tarifpraktische Auswirkung besitzt, die sachlich der des Regeltarifes gleich

¹ z. B. bei Kohle Klasse F. Vgl. „Betriebswissenschaft“ S. 64.

² Die im Text gegebene, im wesentlichen nur auf die Wertstaffel abgestellte Darstellung entspricht dem Gang der Dinge im großen Zuge. Daß daneben auch noch andere Gesichtspunkte in Frage kommen, ist dem Verfasser bewußt, aber für den systematischen Zusammenhang hier unwesentlich. Immerhin sei gerade für das Beispiel Kohle hier im Sinne der Vollständigkeit bemerkt, daß auch die Entfernungsstaffel den Besonderheiten des deutschen Kohlenverkehrs nicht gerecht wird und auch deswegen zur Erzielung einer volkswirtschaftlich richtigen Entfernungsstufenfolge die besondere Form eines allgemeinen Ausnahmetarifs nötig ist. Gleiches gilt auch für andere allgemeine Tarife, z. B. den A.T. 5 B 1. — An dritter Stelle kommt auch die allein beim Kohlentarif in Deutschland durch positive Gesetzesvorschrift verfügte Befreiung der Kohle von der Beförderungssteuer in Betracht, die die tarifarische Abfertigung nach der Kilometer-Preistafel der Klasse F ohnedies unmöglich macht.

³ Oben S. 60 ff., vgl. auch Lehre (5), letzter Satz.

⁴ Zum Beleg seien folgende Zahlen der Deutschen Reichsbahn für das Jahr 1938 mitgeteilt: Es waren damals 27 Ausnahmetarife als allgemeiner Natur anzusprechen. In diesen wurden 52,8 % der Tonnenmengen aller Wagenladungsausnahmetarife gefahren und 48,5 % von deren Einnahmen erzielt. Der Anteil am gesamten Wagenladungsverkehr der Reichsbahn war in Tonnen 38,2 %, in Reichsmarkeneinnahmen 29,8 %.

ist. Der allgemeine Ausnahmetarif wirkt insbesondere auch als Maßinstrument gegenüber den anderen Verkehrsmitteln gleich dem Regeltarife, und deswegen unterfällt er auch wie dieser insbesondere der oben¹ erkannten Lehre (7). Er wird also möglichst im Sinne der Bedürfnisse auch der anderen Verkehrsmittel aufzustellen und von allen vermeidbaren Einengungen für die Bewegungsfreiheit der anderen Verkehrsmittel freizuhalten sein.

II. Was die eigentlichen Ausnahmetarife betrifft, so ist über deren sachliche Natur vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus Besonderes nicht zu sagen. Ihr Arbeitsgebiet umfaßt alles. Wie die Volkswirtschaft, deren Werkzeug sie sind, das ganze völkische Leben umfaßt, so sind auch die Ausnahmetarife im Einsatz bei jeder Wirtschaftsaufgabe denkbar, und es ist deswegen auch nicht erforderlich, ihre Arbeitsgebiete einzeln in dieser systematischen Übersicht aufzuführen. Eine Sonderbehandlung aller einzelnen Tariferscheinungen würde eine Erfassung der gesamten Volkswirtschaft nötig machen und damit den verkehrspolitischen Rahmen der Arbeit in ähnlicher Weise sprengen, wie dies geschehen wäre, wenn wir die Werttarifizierungsstaffel zum Anlaß genommen hätten, die gesamte volkswirtschaftliche Wertlehre zum Gegenstand der Arbeit zu machen². Betont sei nur, daß bei der Unterstützung durch Ausnahmetarife die Volkswirtschaft in ihrem weitesten Sinne begriffen ist, insbesondere medizinische, veterinäre, kulturelle, soziale Wohlfahrt und Politik im engeren Sinne, sowohl in innerer wie äußerer Ausrichtung mitumfaßt werden. Im übrigen sind die besonders bekannten oder ins Auge springenden Zwecke, wie etwa die Notstandstarife, auch schon oft und gut literarisch³ behandelt worden.

Ist deshalb auch über den Grund der Ausnahmetarife volkswirtschaftlich Weiteres hier nicht zu bemerken, so ist doch auf die besonderen volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Ausnahmetarife hinzuweisen. — Diese sind in der Natur der Ausnahmetarife als „Ausnahmen“ von der regulären Tarifierung begründet, und sie veranlassen als solche dann verkehrs-, und in deren Folge auch volkswirtschaftliche Differenzierungen. — Der in der Parlaments- und Pressepolemik vergangener Tage und Zeiten landläufige Ausdruck „Differentialtarife“ umfaßte in der Tat alle Ausnahmetarife, und man erlaubte sich ein meist abfälliges (und in solcher Allgemeinheit sehr unberechtigtes) Urteil über sie in Bausch

¹ Oben S. 85.

² Vgl. oben S. 61.

³ Das weitaus beste neuere Werk über die Ausnahmetarife ist Metzger, Die Differenzialpreise im Verkehr, Zürich, 1933, Girsberger & Co. — Vgl. Besprechungen des Verfassers im Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1448 ff. und Verkehrstechnische Woche, 1934, S. 587.

und Bogen. Immerhin drohen bei jeder Differenzierung Zwiespältigkeiten der Wirkungen, und dies mag gerade am Beispiel der soeben berufenen und ihrerseits nun stets hochgerühmten Notstandstarife dargetan sein. — Wenn infolge eines akuten Ereignisses, Überschwemmung, Erdbeben, Feuersbrunst, ein örtlicher Schaden entstanden ist und durch Heranbringen von Ersatzmaterial (Baustoffe, aber auch Futter-, Nahrungsmittel u. dgl.) behoben werden soll, so kann ein Notstands-Ausnahmetarif volkswirtschaftlich Gutes stiften, sofern er durch Tarifiermäßigung das Notstandsgebiet aus den Gegenden, aus denen auch ohne den Ausnahmetarif die Materialien bezogen worden wären, mit geringeren Frachtspesen zu beliefern ermöglicht. — Der Notstandstarif kann aber auch — unbeschadet seiner Vorteilhaftigkeit für das engere Notstandsgebiet selbst — all gemein volkswirtschaftlichen Schaden tun, wenn seine Frachtermäßigungen zu weit oder zu hoch (oder beides) gegriffen sind, und infolgedessen das Notstandsgebiet sich von anderen (vielleicht entlegeneren) als seinen sonstgewohnten Bezugsgebieten her versorgt oder mit Rücksicht auf die Frachtersparnis mit größerer Preiswilligkeit als andere der Versorgung bedürftige Gebiete einkauft. Im ersten Falle führt die für das Notstandsgebiet gut gemeinte und gut wirkende Tarifmaßnahme dazu, daß das Liefergebiet, das sonst üblicherweise das Notstandsgebiet versorgte, nun plötzlich trotz in letzterem erhöhtem Bedarf (!) mit Lieferungen seinerseits womöglich ausfällt. — Im zweiten Falle treibt das Notstandsgebiet durch übertriebene Preiswilligkeit, wie sie ihm durch die Frachtersparnis des Notstandstarifs möglich gemacht wird, die Preise z. B. für Futtermittel in einem vielleicht größeren Liefergebiete so in die Höhe, daß auch alle anderen von dort aus belieferten Versorgungsgebiete, obwohl ihnen nicht wie dem Notstandsgebiet tarifarische Hilfe zuteil geworden ist, nun unter der durch den Notstandstarif heraufgerufenen Preishausse leiden, nämlich überteuerte Preise zahlen müssen. Der alte¹ Satz bestätigt sich dann auch hier wieder: Man kann mit Tarifmaßnahmen in einer Volkswirtschaft die grundstürzendsten Verschiebungen, aber leider nur sehr beschränkte absolute Veränderungen, insbesondere Verbesserungen herbeiführen, und gerade bei dem Eisenbahngütertarife bedeutet in der Überzahl der Fälle das, was ich dem einen gebe, ein Gleiches, was ich irgendwie und irgendwo einem anderen nehmen muß. In neunundneunzig von hundert Fällen folgt erfahrungsgemäß der Einführung einer individuellen Tarifmaßnahme die Berufung oder Beschwerde des hierdurch absolut oder wenigstens relativ Verschlechterten auf dem Fuße.

¹ Vgl. Spiess „Tarif, eine enzyklopädische Studie“, Julius Springer, Berlin 1931, S. 111.

Der Reflex der sachlichen Allgestaltigkeit der Ausnahmetarife erscheint in den formellen Gestaltungsmodalitäten der Ausnahmetarife. Schon in der „Betriebswissenschaft“¹ wurde bei den Ausnahmetarifbedingungen zwischen sog. „echten“ und „unechten“ Bedingungen unterschieden. Den echten, den Transportvorgang als solchen betreffenden Bedingungen (z. B. Zugauslastung usw.) stehen die unechten, allgemein wirtschaftlichen, insbesondere volkswirtschaftlichen Tarifbedingungen gegenüber. Die bekanntesten Klauseln dieser Art² sind die An- und Abfuhrklausel, deren hier — lediglich um wieder ein Beispiel zu geben — etwas breiter gedacht sei. Wenn ich z. B. Heimindustriearbeitern im Thüringer Wald, Eulengebirge oder anderwärts für ihre Erzeugnisse einen tarifarischen Vorsprung geben will, so erlasse ich einen Ausnahmetarif für den Bezug ihrer Rohstoffe oder den Abtransport ihrer Erzeugnisse, in den ich als Empfangs- oder Versandstation nur die betreffenden Thüringer Wald-, Eulengebirgs- o. dgl. Stationen aufnehme und diesen die Klausel zusetze: „Gültig nur bei Ab-(oder An-)fuhr mit Landfuhrwerk“ o. dgl. — Der Tarif wird dann nur gewährt, wenn auf der betreffenden Thüringer Wald- oder Eulengebirgsstation das Gut vom Bahnhof weg mit Landfuhrwerk ab-, oder am Bahnhof mit Landfuhrwerk angefahren wird, um damit Sicherheit zu schaffen, daß nicht irgendein rückwärts in der Großstadt sitzender Grossist seinen Bezug oder Versand erst auf die Thüringer Station dirigiert, um den dortigen billigen Tarif zu genießen und den vollen Tarif nur für die verbleibende Reststrecke nach oder ab seiner Großstadt zu zahlen. — Demgegenüber ist die Ab- bzw. Anfuhrklausel also eine an sich sehr verständige und begrüßenswerte Bedingung, obwohl sie auch ihrerseits wieder zu Härten vor allem verkehrswirtschaftlicher, damit aber auch volkswirtschaftlicher Natur führen kann. Gedacht wird dabei an den Fall, daß die An- bzw. Abfuhrstation des betreffenden Ausnahmetarifs an einem anderen (z. B. Wasser-) Verkehrsweg liegt und durch die An- bzw. Abfuhrklausel nun der Umschlag (als nicht über Landfuhrwerk erfolgend) von dem Genuße des billigen Ausnahmetarifs ausgeschlossen wird. Dem muß dann

¹ a. a. O. S. 72 ff.

² Näheres bei Spiess, „Der Tarifpreis im Gütertransportgeschäft der Eisenbahnen“, Ztg. d. Ver. Mitteleurop. Eisb.-Verw. 1934, S. 681. In vorliegender, nur auf das Grundsätzliche gerichteter Betrachtung ist von erschöpfender Behandlung der einzelnen Klauseln bewußt Abstand genommen, um schnell veraltende Ausführungen zu vermeiden: Bis vor kurzem war z. B. der Gedanke eines Höchstmengentarifs wegen betriebswirtschaftlicher Widersinnigkeit absolut indiskutabel. Heute in Verfolg volkswirtschaftlicher Aufgaben hoheitlicher Verkehrsteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und zwecks Entlastung der Eisenbahn kann selbst diese Klausel u. U. sehr plötzlich praktisch werden.

gegebenenfalls wieder durch weitere Klausulierung begegnet werden, wie überhaupt die volkswirtschaftliche Zweckverfolgung bei den Ausnahmetarifen zu den kühnsten Tarifbedingungen führen kann, die übertroffen werden nur noch durch die Buntheit der Tarifbedingungen, mit denen die kleinen Privatbahnen einer glücklicherweise jetzt überholten Epoche gegenseitig die Transporte sich abzulisten versuchten.

Besondere Erwähnung wegen volkswirtschaftlich besonderer Wirkung gebührt hier noch der Rückfrachtklausel. Im theoretischen Kapitel¹ war festgestellt, daß die Eisenbahngütertarifmaßnahmen ihrer wirtschaftspolitischen Natur nach nur auf ein „Mehr“ oder „Weniger“ (an Verkehrspreis und Verkehr selbst) abgestellt sind. Die Rückfrachtklausel hingegen strebt ein neues „Etwas“ zu veranlassen, und sie geht damit auch über die volkswirtschaftlichen Zielbeschränkungen der sonstigen Ausnahmetarife² hinaus. Die Rückfrachtklausel veranlaßt noch einen anderen als den im Tarife eigentlich selbst und direkt preislich geregelten Verkehr. — Geboren aus dem betriebswirtschaftlichen Zwecke heraus, dem in der einen Richtung ausgelastet (z. B. mit Kohlen) fahrenden Wagen beim Rücklauf wiederum Auslastung (z. B. mit Erz) zu sichern, ist die Rückfrachtklausel später — unter Preisgabe der Identität des rücklaufenden Wagens — auch allgemein kommerziell und dann auch volkswirtschaftlich nutzbar gemacht worden, um an das Interesse des Verfrachters am Gütertransport in der einen Richtung das Bedingungsgebot zu knüpfen, auch in der anderen Richtung entsprechende Quantitäten abzufrachten. Durch Stellung einer solchen Bedingung kann die Eisenbahntarifpolitik allerdings zu einem positiven Faktor in der völkischen Produktionsorganisation werden, indem sie über ihre Tarifentgeltsnatur hinaus nunmehr allgemein verkehrsimperativisch wirkt. Immerhin bleibt diese allgemein produktionspolitische Beeinflussungsmöglichkeit auf den seltenen Ausnahmetariffall der Konstellationsmöglichkeit des Zwei-Richtungs-Laufes und auf die Bewegungen der Ur-Rohstoffe — denn nur bei ihnen hat der Frachtpreis gegenüber dem Güterwerte eine so erhebliche Bedeutung, daß seinetwegen Modalitäten der Produktion und des Produktionsortes erzwungen werden können — beschränkt. In einer so weitgehend planmäßig gesteuerten Wirtschaft und vor allem Urproduktion wie im derzeitigen Mitteleuropa ist aber auch durch Ansatz der Rückfrachtklausel³ nur in diesen Fällen schon eine nennenswerte volkswirtschaftliche Beeinflussung denkbar.

¹ unter V, S. 41.

² Vgl. etwa das S. 101 Gesagte.

³ Auch die Mengenklausel kann Verkehrssteigerungen erzwingend wirken. Doch liegt dies hier weniger primär in der Natur der Bedingung als bei der Rückfrachtklausel. Vgl. auch den S. 102 zitierten Aufsatz des Verfassers.

Es wäre ein gleich schlechtes Zeichen sowohl für die Wirtschaftsführung als auch für die Tarifpolitik, wenn eine erschöpfende Darstellung aller bis heute praktisch gewordenen Ausnahmetarifgestaltungen in wissenschaftlicher Aufsatzform möglich wäre. Denn Ausnahmen gegenüber dem Normaltarif sind — wie schon gesagt — in jeder Beziehung und nach jeder Richtung möglich. Man steht und stand von jeher also hier vor begrifflich unbegrenzten Möglichkeiten, und diese sind entsprechend wirtschaftlich entwickelt worden. Das aber bedeutet Unübersichtbarkeit. Noch heute wird selbst der nächststehende Fachmann häufig durch eine auch von ihm ungeahnte, mit Plötzlichkeit zum Ereignis werdende Erscheinung überrascht. Die einzige Schranke, abgesehen von der positiven, hier nicht interessierenden Gesetzgebung im einzelnen Staate, ist die des Lehrsatzes 17¹, Absatz 2, Satz 2: Die Tarifbemessung ist gegebenenfalls auch unter Hintanstellung etwaiger anderer volkswirtschaftlicher Auffassung mindestens in der Höhe zu halten, daß die betriebswirtschaftlich selbständige Lebensfähigkeit und -erhaltung der selbständigen Staatsbahn ohne Inanspruchnahme der allgemeinen Staatsfinanzen gewährleistet ist. — Sollte also etwa die allgemeine Staatsregierung im Interesse des Staatsganzen von der Verwaltung der selbständigen Staatsbahn eine Ausnahmetarifmaßnahme fordern müssen, durch die die Eigenexistenz der Bahn in Gegenwart und Zukunft bedroht würde, so würde, wenn die selbständige Wirtschaftsführung der Staatsbahn nicht verneint werden soll, die allgemeine Staatsregierung der selbständigen Staatsbahn für das ihr damit zugemutete tarifarische Opfer Entschädigung zu gewähren haben.

Aus dem volkswirtschaftlichen Rahmen gänzlich herausfallend sind konkurrenzpolitische Ausnahmetarife. Für Wettbewerbstarife gegenüber anderen inländischen Verkehrsunternehmungen — seien es Bahnen, Binnenschiffahrtswege, Auto- oder Küstenverkehr — bleibt aber angesichts des Maßcharakters des Eisenbahngütertarifs der selbständigen Staatsbahn heute selbstverständlich überhaupt kein Raum mehr. Dagegen ist im Auslandsverkehr der Konkurrenztarif noch möglich; aber auch dort hat er nur sehr bedingt volkswirtschaftlichen Charakter, und hierauf ist auch erst weiter unten einzugehen.

Zu schließen ist hier mit der Lehre (11):

Abgesehen von den allgemeinen Ausnahmetarifen, die sich sachlich als Bestandteile des Regeltarifs darstellen und gleich

¹ Oben Seite 40.

² Vgl. oben S. 26. Z. B. Steuerexemption, Konzessionsverlängerung; aber auch tarifarisches Entgegenkommen auf anderen Gebieten, z. B. im Personenverkehr u. dgl. m.

diesem volks- und verkehrswirtschaftliche, insbesondere auch Maßbedeutung haben, sind die Ausnahmetarife in ihrer volkswirtschaftlichen Möglichkeit und Wirkung keinerlei eigenen, sondern nur den allgemeinen Gesetzen und Richtlinien der ihrem Bahnunternehmen vorgeordneten Volkswirtschaft unterworfen. Der formalen Abfassung der Ausnahmetarife sind in Verfolgung der sachlichen Aufgaben Schranken nicht gesetzt. Die Volkswirtschaft kann aber der selbständigen Staatsbahn kein ausnahmetarifmäßiges Opfer zumuten, das die betriebswirtschaftliche Eigenlebensfähigkeit und -erhaltung der Bahn gefährden würde.

III. Auslandsverkehr.

Das volkswirtschaftliche Problem der Tarifökonomie liegt im Auslandsverkehr insofern einfach, als die Wirtschaftsfolgen, die hier in Frage kommen, sich eigentlich alle nur auf einem kleinen Ausschnitt der Nationalökonomie, nämlich auf dem Gebiete der äußeren Handelspolitik auswirken. Dabei gilt das schon weiter oben wiederholt Gesagte¹ sinngemäß auch hier wieder: Ziele und Möglichkeiten der Gütertarifökonomie sind hier nicht andere als die der allgemeinen Nationalökonomie, und ihre besondere Erörterung in der tarifökonomischen Untersuchung ist deswegen weder notwendig, noch auch nur angezeigt. — Auch hinsichtlich der Formen ergibt sich für die außenhandelspolitische Tarifökonomie nicht eigentlich Besonderes. In Beeinflussung des Auslandsverkehrs bedient man sich aller im einzelnen Falle zweckmäßig erscheinenden tarifarischen Wendemöglichkeiten genau in der gleichen Art, wie dies in Verfolgung der nationalwirtschaftlichen Ziele des Binnenverkehrs und insbesondere der inneren Handelspolitik geschieht.

A. Im Regeltarif können außenhandelspolitische Tendenzen mehr als völlig allgemeiner Weise überhaupt nicht verfolgt werden. Das verbietet die in den ganzen vorstehenden Darlegungen schon oft genug betonte unausweichliche Normal- und Maßnatur des Regeltarifs, welche Besonderheiten jeder Art, auch für den Auslandsverkehr, nur in streng normalisierendem Rahmen möglich macht. Und selbst die wenigen, hiernach als außenhandelspolitischer Natur ansprechbaren Maßnahmen des Regeltarifs, wie etwa die Herabsetzung eines Gutes in der Wertklassifikation nur „im Falle der Ausfuhr“ zugunsten des Exports, oder der Ausschluß einer dem Inland durch die Klausel „bei Verwendung im Inlande“ gewährten niedrigeren Klassenstufung für den Export u. dgl. m. haben keinerlei tarifarisch-spezifisches Eigengepräge, so daß auch über sie weiteren Aufschluß bringende Sonderuntersuchung unter außen-

¹ Oben S. 61 und S. 110.

handelspolitischem Gesichtspunkt nicht zu führen ist. Wird solche dennoch unternommen — und das ist ja nur zu oft schon geschehen¹ —, so kommt die Behandlung stets wieder auf dieselbe nicht wegdiskutierbare Tatsache hinaus: daß Außenhandel und Eisenbahngütertarifpolitik durch keine irgendwie die beiden besonders verbindende charakteristische Individualität in Zusammenhang stehen und deswegen Materien sind, die, wenn dennoch auf solchen Zusammenhang hin konzipiert, als Ergebnis der thematischen Unmöglichkeit stets Unfruchtbarkeit der angestellten Arbeit in sich tragen. Bei dem ganzen als außenhandelspolitisch ansehbaren Einschlag des Tarifes handelt es sich, tariftechnisch gesehen, um tatsächlich nichts anderes als bei allen auch aus anderem politischem Anlaß und in binnenverkehrspolitischen Verhältnissen begründete und übliche tarifarische, z. B. Herkunfts-, Verwendungs- oder dergleichen Klauseln. Nur im Motive bestehen Verschiedenheiten: Es wird aus außenhandelspolitischen Gesichtspunkten das, was vor dem Transport oder künftig mit dem Gute geschah oder geschehen wird, zum Anlaß einer Maßnahme genommen, die sonst aus anderen wirtschaftspolitischen Beweggründen in ihrer tarifarischen Methode ganz gleichartig auch im Binnenverkehr erfolgt oder wenigstens erfolgen kann. Und vielfach ist dabei sogar noch durchaus fraglich, ob — allgemein ökonomisch gesehen — die „außenpolitische“ Regelung Sonder-, und die „innerpolitische“ Regel-Natur besitzt, oder ob nicht (beispielsweise in Hinblick auf den Weltmarktpreis) die außenpolitische als die normale, und die binnenländische als die nur ausnahmemäßige anzusprechen ist. Der Wortlaut der Klassierung „(nur) bei Verwendung im Inlande“ spricht z. B. zunächst für die letztere Auffassung. — Im übrigen ist der Umfang der wirklich außenpolitischen Maßnahmen im Tarife noch vielfach beschränkter als man zunächst glauben möchte. Selbst bei anscheinend offenbarem außenhandelspolitischen Charakter, wie ihn z. B. der Zusatz ausländischer oder sogar einer bestimmten ausländischen Herkunft² bei der Klassierung zu bezeugen scheint, kann die gewählte Formulierung nicht oder wenigstens nicht ausschließlich auf außenhandelspolitische, sondern nur auf kommerzielle Gütecharakterisierung und damit reine Werttarifizierung Bedacht genommen haben. Geographische und Qualitäts-

¹ Vgl. die Buchbesprechungen des Verfassers über Gabriel „Außenhandel und Eisenbahngütertarifpolitik“ in Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 764 ff.; Verkehrstechnische Woche 1935, S. 623 und Deutsche Verkehrs-Nachrichten vom 16. April 1935, Nr. 31, S. 4. — Es ist mir seinerzeit schwer geworden, einer so fleißigen und strebsamen Arbeit keine günstigeren Geleitworte mit auf den Weg geben zu können, aber es bleibt nun einmal bei dem oben grundsätzlich Gesagten, und die größte Minutiösität kann darüber nicht weghelfen.

² z. B. Gabun- oder Okumé-Holz.

(Güte-, Wert-)Bezeichnungen decken sich ja oft genug und gehen auch entwicklungsmäßig ineinander über. Russische Zigaretten, böhmisches Glas, argentinischer Weizen, Perubalsam — um nur aus der allgemein handelspolitischen Diskussion bekannteste Beispiele zu zitieren¹. Daß hier, bei nicht durch langjährige Branche- oder Tariferfahrung geleiteter Betrachtung Mißverständnisse möglich sind, ist nicht zu leugnen und ein Grund mehr, bei den Behauptungen zum Thema „außenpolitische Tarifmaßnahmen“ sehr vorsichtig zu sein. Durch der praktischen Erfahrung ermangelnde, lediglich auf Buchstabeninterpretation gestützte Auslegungen kann hier nicht nur in die Tarifpraxis Unsicherheit, sondern auch in die internationalen Verhältnisse ein Mißtrauen getragen werden, das die Atmosphäre vergiftend beschwert, wo wirklicher Grund hierfür in keiner Weise vorhanden ist. Die Erfahrung aus den handelspolitischen Verhandlungen der zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts belegt das mit Deutlichkeit: Das Deutsche Reich hatte nach Ablauf der Bindung von Versailles 1925 (wie alle anderen, so auch) seine handelspolitischen Beziehungen an der Südgrenze mit zwei in ihrer verkehrsgeographischen Struktur weitgehend vergleichbaren Alpenstaaten, der Schweiz und der österreichischen Bundesrepublik zu regeln. Beides Staaten mit ganz besonderer eisenbahntarifpolitischer Tradition, hatten sie doch schon seit langem in der Frage der handelspolitischen Ausnutzung sogenannter tarifpolitischer Möglichkeiten eine grundsätzlich entgegengesetzte Ausrichtung bewiesen: Die Schweiz, der man in Handelsvertragssachen sonst wahrlich auch große Pfenninggenauigkeit nachsagt (oder besser: nachrühmt), hat von jeher die angeblichen „tarifpolitischen Feinheiten“ als superkluge Tüftelei angesehen und in diesen Fragen ihre Interessen, falls wirklich einmal etwas zu gewinnen oder zu verlieren sein sollte, vertrauensvoll der politisch ungebundenen, zunächst betriebs-, dann aber auch schweizerisch-volkswirtschaftlich orientierten, vor allem aber von Fall zu Fall freien Politik ihrer Bundesbahn-Direktion überlassen. — In den schweizerischen Handelsverträgen findet sich über Eisenbahntarife kein Wort. — Österreichs Regierung dagegen stand seit 1904 und vor allem in der Nach-Weltkriegszeit im Banne einer erst jetzt im letzten Jahrzehnt der verdienten Vergessenheit anheim gefallenen Broschüre, die ohne auf irgendwelches Tatsachen- oder Erfahrungsmaterial gestützt zu sein, die handelspolitischen Möglichkeiten der Tarifpolitik sehr hoch veranschlagte und vor allem ihrer Entwicklung in der Zukunft Großes

¹ Auf dem Tarifgebiet besonders bedeutsam der Gegensatz zwischen amerikanischer und anderer Baumwolle, der auch seinerseits ganz auf Güte- bzw. Tarifwert und verkehrsgeographische Bedingungen, hingegen durchaus nicht auf handelspolitische Diskriminierung abgestellt ist.

voraussagte — eine These, die vorzüglich dann auch der Wiener „Allgemeine Tarif-Anzeiger“ bis zu seinem Verschwinden zu propagieren nie aufgehört hat. — Ergebnis war, daß bei den Handelsvertragsverhandlungen mit der Schweiz das Deutsche Reich nicht den geringsten Aufenthalt in der tarifpolitischen Frage fand; im Verhältnis zu Österreich aber — trotz aller gerade hier ausgesprochenen Bemühungen des deutschen Reichsverkehrsministeriums, die Verkehrs- und wirtschaftlichen Bande mit Österreich schleunigst wieder fest zu knüpfen¹ — man über die Eisenbahntarifffrage nicht wegzukommen vermochte. Sonderunterausschüsse, immer erneute Schriftwechsel, bald über die vertragsmäßige Textierung, bald über einzelne Tarifierungsfragen, und manches andere der Art mehr haben das Zusammenkommen und Zusammenarbeiten auf dem wirtschaftlich ebenso segensreich ausgestaltbaren, wie an sich außenpolitisch verhältnismäßig harmlosen Gebiet der Eisenbahntarifabreden immer wieder gestört und damit großen möglichen Gewinn an reifender innerer Gemeinschaftlichkeit zwischen den beiden Staatsgebilden jahrelang vereitelt. Und dabei hat der österreichische Bundesstaat, der doch sonst für seine „Zahlenfreudigkeit“ berühmt war, nicht eine statistische Unterlage über irgendwelche nachteilige Auswirkung eines „gegen ihn“ gerichteten Eisenbahntarifbeschlusses oder ein positives Zeugnis über einen Erfolg seiner tarifpolitischen „Wachsamkeit“ in Verhandlungen jemals vorzubringen oder anderweit auch nur Belege für oder gegen die deutsche oder eine andere europäische Eisenbahnpolitik in die Öffentlichkeit zu geben vermocht.

Nichtsdestoweniger haben diese Wiener Anregungen die amtliche tarifpolitische Arbeit immer wieder beschwert. In spürendem Arbeitseifer haben sich auch die in den internationalen Gremien der Nachkriegszeit — Völkerbund, Internationale Handelskammer — gegründeten Verkehrsausschüsse in reichlichem Maße des „Problèmes“ angenommen, weniger aus eigener Praxis heraus, als auf Betreiben ihrer meist auch nur von der Theorie herkommenden Syndici und bestenfalls angeregt durch Beschwerden einzelner, mit irgendwelchem Tarife in irgendwelchem Lande aus irgendwelchem Grunde unzufriedener privater Verfrachtungshäuser. Aber selbst in dem, der Sachlichkeit etwa deutscher Eisenbahnbeamter wahrlich nicht günstigen Klima Genfs, Paris' oder dergleichen ist aus all diesem Bemühen, den Eisenbahntarifen eine ernstlich außenpolitische Seite abzugewinnen, nie irgend eine nennenswerte Frucht ersprossen.

B. Dies gilt insbesondere auch für das Gebiet der *Ausnahmearifbeschlüsse*, obwohl bei ihnen die Dinge erheblich verwickelter liegen. —

¹ Man denke an die bekannte einheitliche und gleiche Redaktion der EVO.

Zunächst ist bei ihnen eine ähnliche Trennung wie seinerzeit im Binnen-tarifwesen nach allgemeinen und besonderen Ausnahmetarifen auch hier, und zwar zwischen Auslandstarifen allgemein-handelspolitischer Natur und besonderen außenhandelspolitischen Tarifmaßnahmen zu machen, welche letztere lediglich in grundsätzlich anderen Zwecken dienende Ausnahmetarife eingefügt sind.

Was die Ausnahmetarife ausgesprochen außenhandelspolitischer Natur betrifft, so werden sie in Wissenschaft und Praxis¹ als Ausfuhr-, Einfuhr- und Durchfuhrtarife eingeteilt. Die Einteilung folgt also ihrem volkswirtschaftlichen Charakter, und aus ihr ergeben sich als Folgen auch tariftechnische Verschiedenheiten.

1. Die **A u s f u h r** erscheint volkswirtschaftlich erstrebens- und deshalb auch unterstützenswert für inländische **E r z e u g n i s s e**. Beim Absatz ins Ausland kann der aus der Erzeugung aus roheren Stoffen oder gar allein aus Arbeit geschaffene Neu- oder Mehrwert für die heimische Volkswirtschaft dauernd gewonnen und gesichert werden. Aus diesem Grunde ist, wie die allgemeine Handelspolitik auf Begünstigung des Auslandsabsatzes, so die Tarifpolitik auf Begünstigung des Auslandsversandes von Produkten der Binnenwirtschaft gerichtet. Dabei ist keinerlei grundsätzlicher Unterschied zwischen landwirtschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen zu machen. Landwirtschaftliche Länder, wie etwa das kaiserliche Rußland vor dem Weltkrieg, werden ihrer Volkswirtschaft vor allem durch Tarifbegünstigungen für den landwirtschaftlichen Export zu dienen suchen. Umgekehrt begegnet in einem volklich übersetzten Industrieland wie dem bisherigen Deutschland die tarifarische Unterstützung der Ausfuhr landwirtschaftlicher Güter vielfach Bedenken vom ernährungspolitischen Standpunkte aus, während die Begünstigung des Auslandsversandes von industriellen Fabrikaten des Binnenlandes schon im Sinne der alten merkantilistischen Parole als uneingeschränkt förderungswert feststeht. — Zweischneidig kann die Begünstigung der Ausfuhr von Rohstoffen erscheinen. Ihre zuvorige Veredelung oder Verwendung zu Fabrikaten im Binnenlande ist volkswirtschaftlich vorzuziehen; und so hat die Praxis z. B. der Preußischen Staatsbahnen die tarifarische Begünstigung vor allem der Kohlenausfuhr vor dem Weltkriege 1914—1918 grundsätzlich abgelehnt. — Zwingt indessen die handelspolitische Gesamtlage, insbesondere Passivität der Handelsbilanz oder Devisenmangel zur vordringlichen Beschaffung ausländischer Geldeingänge, so ist die Ausfuhr auch von Rohstoff-Arbeitspotenzen der Aus-

¹ z. B. im DEGT. unter den Buchstaben A, E und D für Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr bezeichnet. (S-Tarife gleich Seehafentarife.)

fuhr etwa von menschlicher Arbeitskraft¹ selbst noch vorzuziehen. Aus Erwägungen dieses Sinnes ist in der ganzen Zeit seit dem Weltkrieg 1914—1918 auch die Kohlenausfuhr, zuerst in Hinblick auf Reparationszahlungen, später im Dienste der Ermöglichung der Wiederaufrüstung mannigfaltigst eisenbahntarifarisches in Deutschland unterstützt worden. Auch andere außenhandelspolitische Motive können in gleichem Sinne wirken. Gedacht sei z. B. gegenwärtig an die Italien-Kohle, obgleich die handelspolitische Verdrängung Englands vom italienischen Markte von Anfang an auch starken wehrwirtschaftlichen Einschlag hatte, welcher letzterer an sich für die vorliegende volkswirtschaftliche Betrachtung grundsätzlich ausscheidet².

2. Für die Einfuhr-Tarifpolitik, als der begrifflichen Umkehrung der Exportpolitik, gilt grundsätzlich auch logisch das Gegenteil der Ausfuhr-Tarifpolitik. Immerhin ist dabei doch manche notwendige Verschiedenheit zu beachten. — Der logische Gegensatz der Begünstigung der Ausfuhr wäre Erschwerung der Einfuhr. Erschwerung der Einfuhr aber ist durch den Ausnahmetarif nicht möglich. Denn normal gilt der Regeltarif, und der Ausnahmetarif kann ihm gegenüber nur ermäßigen. Da Erhöhungen über den Regeltarif also nicht möglich sind, wird auf dem großen Gebiete, auf dem die Ausfuhr, vor allem der gewerblichen Fabrikate, ausnahmetarifmäßig erleichtert wird, für den (umgekehrten) Fall der Einfuhr keine tarifarische Prohibition möglich sein, sondern in der Tat nur erübrigen, ausnahmetarifmäßig passiv zu bleiben, keine Ausnahmetarife zu machen. — Ein Beweis für die Beschränktheit der Leistungsfähigkeit des Eisenbahntarifes als außenhandelspolitischen Hilfsmittels. — Im übrigen gilt indessen für die tarifarische Behandlung der Einfuhr in der Tat ziemlich ausnahmslos die Umkehrung der Vorzeichen der Ausfuhrpolitik. Das agrarische Land wird sich also tarifarisch vielleicht industriellen Produkten, das industrielle sich landwirtschaftlichen Gütern erschließen. Bei der Einfuhr

¹ Zu denken an das bekannte Caprivi-Wort über Auswanderung, die endgültig oder saisonmäßig sein kann und in beiden, besonders aber im letzteren Falle Interesse vor allem für den Eisenbahn-Personen-Tarif hat.

² Eine recht gute Illustration zu dem vorstehend über die Ausfuhrtarifpolitik Gesagten gibt der neue allgemeine Ausfuhrtarif 24 A des DEGT., zumal er eine Zusammenfassung in Systematik gerade für die Ausfuhrtarifizierung darstellt. Er umfaßt industrielle (nämlich Holzwaren, Porzellan- und Tonwaren, Eisen und Stahl, Papier und Pappe, chemische Güter, Salze und Säuren, Bier, Glas und sonstiges) und landwirtschaftliche Güter (nämlich Hopfen und sonstiges) und schließlich Rohstoffe (nämlich Steine und Erden, Gips und Spat). Die Kohlenausfuhrtarife sind, wie überhaupt alle Kohlentarife, auch in diesem Falle wieder außerhalb des allgemeinen Ausfuhrnahmetarifes gehalten.

der Rohstoffe bestehen gleichfalls die gleichen Zwiespältigkeiten wie bei ihrer Ausfuhr. Handelt es sich um im Inlande fehlende oder mangelnde Güter, so ist, um die inländische gewerbliche Versorgung zu erleichtern, begünstigende Einfuhrtarifizierung volkswirtschaftlich geboten und unter Umständen sogar bis zur Grenze des betriebswirtschaftlich Darstellbaren durchzuführen. Dies ist in Deutschland in zwei Fällen, deren Einzeldarlegung nicht nötig ist¹, geschehen. Indessen kann neben dem tatsächlichen Mangel eines Rohstoffes auch anderer handelspolitischer Grund zur tarifarischen Einfuhrerleichterung bestehen. In dem letzten Jahrzehnt vor dem Weltkriege 1914—1918 hatten in dem schon durch den Hibernia-Kampf vergifteten Verhältnis zu dem Kohlenbergbau auch bezüglich der Preispolitik des letzteren die Verhältnisse sich zeitweise für Preußens Regierung derart zugespitzt, daß ein preußischer Ausnahmetarif, der die Einfuhr fremder, vorzüglich englischer Kohle erleichtern sollte, erwogen wurde. Hatte man damals doch nicht viel andere Hilfsmittel zur Verfügung, um der Preisschraube entgegenzuwirken, und hätte doch auch ein die Einfuhr von Kohle begünstigender Tarif nach der (schon bei der Betrachtung der Ausfuhr geschilderten) grundsätzlich die Rohstoffe dem Inland vorbehaltenden preußischen Eisenbahn-Tarifpolitik durchaus nicht sinnwidrig gewirkt. Es ist indessen zu dem Tarife nicht gekommen, wie auch sonst die allgemeinen Einfuhrtarife wenig entwickelt worden sind. Vielleicht waren sie auch in jenen Zeiten des Warenüberflusses in der ganzen Welt mit fast bis zu freier Weltmarktwirtschaft ausgebildetem internationalem Tauschsystem allgemein-handelspolitisch nicht nötig. — Hinzu kam geopolitisch in Deutschland, daß die Binnenschifffahrt in der bergwärts nach Deutschland hineinreisenden Richtung sowohl von den deutschen wie von den außerdeutschen (holländischen und belgischen) Seehäfen her meist verhältnismäßig weniger Gut als in der Talfahrt greifbar hatte und deswegen ihrerseits schon die Einfuhr zu Preisen bediente, die daneben noch eine Ermäßigung der Eisenbahnfrachten aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht nur nicht nötig machte, sondern die sogar — soweit Nähr- und Futtermittel in Frage kamen — die ohnedies schwer kämpfende deutsche Landwirtschaft in eine Lage zu bringen drohte, die die letztere zu der damals nur zu berechtigten erbitterten Abwehrfront gegen j e d e Erleichterung vom Auslande her einkommenden Verkehrs, insbesondere auch gegen die gebietliche Erweiterung der Binnenschifffahrtsmöglichkeiten (durch Kanalbau) vereinigte. Die erleichterte Einfuhr namentlich von Getreide rührte an die wichtigsten Grundpfeiler der Wirtschaft des deutschen Volkes, nämlich an die Existenz seines Nährstandes.

¹ Ausnahmetarif 1 E 1 für Stammholz nach Ostpreußen, 14 E 1 für Gasöl.

3. Für die praktische Arbeit gelten auch im Dienste außenhandelspolitischer Zwecke keine anderen tarifökonomischen Richtlinien als für die übrige Tarifpolitik bzw. -ökonomie. Es gilt also auch hier z. B. die Rangfolge der grundsätzlichen Ziele und der tariftechnischen Aufgaben gemäß Lehrsatz 17¹ Abs. 2, Satz 2 und Lehre (11)². — An erster Stelle kommt also die eigene Haushaltsfürsorge bzw. die Betriebswirtschaft; und das bedeutet: Sachliches Ziel des Eisenbahngütertarifs und damit auch aller seiner Ausnahmetarife ist zunächst der nach betriebswirtschaftlichen Gesetzen sich vollziehende Deckungsausgleich; erst wenn dieser gesichert ist, kann die volkswirtschaftliche Tarifarbeit beginnen. — Hieraus folgt schon eine starke Einengung der (ohnedies nicht übermäßigen) außenhandelspolitischen Schlagkraft des Tarifwerkzeugs: Außerdem liegt dieser an erster Stelle stehende eigenwirtschaftliche Deckungsausgleich nach den bekannten (schon in der „Betriebswissenschaft“ behandelten) Selbstkostengesetzen aber auch noch auf ganz verschiedener Zahlenhöhe je nachdem, ob der Eisenbahntransport auf kürzere oder längere Strecke erfolgt. Der nach jenem Deckungsausgleich noch mögliche Abschlag muß sich daher — streng genommen — für jede binnenländische Empfangs- oder Versandstation prozentual verschieden hoch berechnen. Während im Inlande für die Berechnung der Tarifwirkung das überall einheitliche Maß des Regeltarifs mit seinem systematischen Aufbau zur Verfügung steht, ergeben sich im Auslandsverkehr je nach dem im einzelnen Falle als Verkehrspartner in Betracht kommenden Staate, und sogar je nach der im einzelnen Fall in Frage kommenden Grenzübergangs-, Hochsee- oder Binnenschiffs-Umschlagsstation die verschiedensten Tarifwirkungen. Um hier wenigstens für die inländische Transportstrecke ein einheitliches Maß einzuhalten, hält der deutsche Ausfuhrtarif³ ohne Änderung im einzelnen an dem Regeltarife fest und gibt nur ganz generell einen Abschlag von 24 % auf dessen (je für die einzelne Relation sich errechnende) Sätze. Auch gilt der Tarif in seiner einheitlichen Bildung ganz gleichartig gekürzt (politisch gesehen:) nach allen Ländern, (tarifarisch gesehen:) im Binnenumschlag, im Überseeverkehr und über die trockene Grenze, d. h. über alle in Betracht kommenden Grenzaustrittspunkte. Mit gutem Grunde konnte⁴ daher eine derartige allgemein-handelspolitische Ausnahmetarifierung den allgemeinen Ausnahmetarifen des Binnenverkehrs parallel gestellt werden: Wie diese, ist auch jene ein Glied in dem nun einmal

¹ Oben Seite 40.

² Oben Seite 104.

³ Ausnahmetarif 24 A.

⁴ Oben Seite 109.

Maß bildenden Regeltarifsystem, und zwar — wie dorten für den Inlands- — hier für den Auslandsverkehr. Denn diese Tarifierung gilt schlechterdings für die Ausfuhr, ganz gleichgültig, auf welchem Wege und ganz gleichgültig, nach welchem Lande auch immer diese Ausfuhr erfolgt. Handelspolitische Extratouren kommen dabei nicht in Frage.

Gegenüber solcher Regelmäßigkeit in den allgemeinen Außenhandeltarifen gilt nun aber auch für die Außenhandeltarifpolitik wieder dasselbe wie im Regeltarif für die Binnentarifpolitik: Auch hier sind gegenüber dem Regeltarif mitsamt dem ihm beigeordneten allgemeinen Ausfuhr-Ausnahmetarif, wo besondere Verhältnisse vorliegen, noch besondere Ausnahmetarife notwendig. Und derart besondere Eigenheiten bietet vorzüglich der Bereich der Seehafentarife.

4. Im Sinne der Tariflehre darf der Ausdruck: *S e e h a f e n t a r i f e* nicht wörtlich geographisch, sondern nur nach seinem in Europa häufigsten Anwendungsfall verstanden werden. Wenn die badischen Staatsbahnen seinerzeit für den Hafen Mannheim, die sächsischen für den Hafen Riesa, die schweizerischen Bundesbahnen heute vielleicht für den Hafen Basel Wasserumschlagtarife machten oder machen, so sind in all diesen Fällen die betreffenden Tarife, tarif-begrifflich richtig gesehen, nicht *B i n n e n* umschlag-, sondern Seehafentarife. Denn der tarifwesentliche Unterschied zwischen Binnen- und Seehafenumschlag ist, daß beim Binnenumschlag der Übergang des Gutes zwischen Eisenbahn und Wasserverkehrsmittel *b i n n e n* des Netzes der an- oder abfahrenden Eisenbahn, beim Seeumschlag aber da stattfindet, wo die (inländische) Eisenbahn aufhört und (binnenstaatlich gesehen) nur mehr die Wasserfahrt als einziger weiterführender Beförderungsbehelf übrigbleibt. Ob dieser Wasserweg dann Hochsee oder ein freier (internationaler) Stromlauf ist, ist für die Tarifpolitik der heimischen Eisenbahn gleichgültig. Auch die Reichsbahn hat in diesem Sinne von Anfang ihres Bestehens (bzw. des Bestehens von Auslandstarifen auf ihrem Netze) an die Donautarife gleich wie Seehafentarife behandelt und sie in grundsätzlichem Abstand von der „Binnen“-Umschlagtarifbehandlung auf den anderen Binnenwasserstraßen, dagegen in enger Fühlung mit den „Seehafentarifen“ im engeren Sinne des Wortes gehalten.

Der betriebs- und volkswirtschaftliche Unterschied beider Umschlagsarten ist mit Händen zu greifen: Zwischen Köln und Mainz besteht das Verkehrsmaß des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs. Zwischen Düren und Mainz besteht es auch über den Kölner Wasserumschlag in gleicher Weise. Zwischen Düren und Darmstadt besteht es auch über den Köln-Mainzer Wasserumschlag wiederum. Welche Wege zwischen Düren, Köln, Mainz und Darmstadt auch benutzt werden, ob Rhein allein,

ob Bahn allein, ob Rhein und Bahn gemeinsam, volkswirtschaftlich handelt es sich um stets gleicher Maß- und Preisregelung unterstellte Gegebenheiten.

Auch zu Binnenumschlagtarifen ist aus den oben¹ gekennzeichneten verkehrswirtschaftlichen spezifisch tariftechnischen Gründen breiteste Veranlassung gegeben. Aber derartige Tarifschöpfung spielt sich dann ganz im Maßgebiet des binnenländischen Eisenbahngütertarifes ab. — Anders liegt es, binnentarifpolitisch gesehen, auch noch nicht für einen Darmstädter Transport, der zwar in seiner Endbestimmung nach dem Ausland, z. B. Holland geht (oder von dorthier kommt), für den aber nur der deutsche Teil des Transportwegs bis und ab Cleve tarifarischer Behandlung unterworfen werden soll. Die deutsche Transportstrecke bis Cleve liegt im Maßgebiete des Eisenbahngütertarifes, und bis dorthin kann daher die Beförderungspreispolitik, gleichgültig, ob der einzelne Transport auf dem Bahn- oder auf dem Wasserwege passiert, unter den Gesichtspunkten des Maßes des deutschen Eisenbahngütertarifs beurteilt werden.

Anders aber ist die Betrachtungsweise bei den Seehafen- und den seehafentarifgleichen Auslandstarifen. Diese Tarife haben, soweit sie nicht nur volkswirtschaftsorientierte Ausfuhr- oder Einfuhrtarife im Sinne der bisherigen Betrachtung (oben 1 und 2) sind, Wettbewerbscharakter. Ihr Ziel ist nicht, zwei im inländischen Tarifhoheitsgebiet liegende Transportwege im Preis oder in der Benutzungsmöglichkeit² gleichzustellen, sondern hier soll der Weg vom inländischen Abgangs- (oder Empfangs-)Platz bis zu dem inländischen Seehafen, der gesamten, sich nach einem Auslandshafen berechnenden (inländischen plus ausländischen) Fracht gleichgestellt werden. Auch handelt es sich dabei nicht um Wettbewerb im üblichen kommerziellen Sinne; oder, wenn schon, dann jedenfalls nicht um diesen allein, sondern um noch mehr. Denn der Zweck des Seehafentarifes ist, ein Gut nicht nur für einen binnenländischen Eisenbahnweg, sondern auch über einen binnenländischen Seehafen zu ziehen. — Da am Seehafen, wie schon betont, die Bahn „aufhört“, der Weg bis dorthin also meist der längst denkbare binnenländische Eisenbahnweg ist, ist der Seehafentarif meist auch für die Bahn kommerziell werbend und insofern betriebswirtschaftlich zweckmäßig und motiviert. Tarifarische Anreizung auf den längsten betriebseigenen Weg kann aber auch auf andere (z. B. trockene) Endpunkte des Netzes abgestellt werden, so daß hierin die spezifische Wesenseigenheit des Seehafentarifis noch nicht liegt.

¹ Oben S. 80 ff.

² Oben S. 80.

Volkswirtschaftlich bedeutet der Seehafentarif vielmehr Aufnahme oder Unterstützung des Wettbewerbs mit a u s l ä n d i s c h e n Häfen, die ähnlich günstige Auslandsverkehrsbedingungen wie die handelsgeographisch verwandten inländischen Häfen bieten. Verfolgt wird damit ein besonderer Gewinn für die inländische Volkswirtschaft: Durch Leitung über den inländischen Hafen wird 1. die Arbeit und das Verdienst des Umschlags für das Inland, 2. erweiterte Beschäftigungsmöglichkeit der im Inlandshafen flaggenmäßig stets verhältnismäßig am stärksten vertretenen inländischen Schifffahrt, und 3. schließlich — wirtschaftlich meist am stärksten zu Buche schlagend — Gelegenheit und Möglichkeit zu industriellem Bearbeitungs- und kaufmännischem, insbesondere Stapel- und Börsengeschäft gewonnen. Diese drei besonderen Vorteile des inländischen Seehafenumschlags treten zu den Gründen, die in den a l l g e m e i n e n Außenhandelstarifen den Außenhandel zu begünstigen Anlaß bieten, noch besonders hinzu, und d e s w e g e n dürfen besondere Seehafentarife geschaffen werden, deren Ermäßigungen ihrem dergestalt erweiterten volkswirtschaftlichen Werte entsprechend höher bemessen werden können, als diejenigen der nur auf Handelsbegünstigung abgestellten allgemeinen Außenhandelsausnahmetarife.

Wie hoch die Ermäßigung des Seehafentarifs im einzelnen Falle zu bemessen ist, bestimmt sich, da es sich um einen Konkurrenztarif (wenn auch aus volkswirtschaftlichen Motiven) handelt, nach kaufmännischen, d. h. betriebswirtschaftlichen Gesetzen, d. h. Angebot und Nachfrage. — Nachfrage tritt auf, wenn die Spesen der in Betracht kommenden ausländischen Konkurrenzhäfen erreicht oder unterboten werden; die Übernahme der Konkurrenzsätze ist insofern also preisbildend. Das Angebot des Seehafentarifs kann zwar nur bis zur Grenze der Deckung der eigenen Selbstkosten abgesenkt werden. Wie Selbstkosten aber in solchen Ausnahmetarifen äußerst angesetzt werden dürfen, ist in der „Betriebswissenschaft“¹ entwickelt. Der Ermittlung der praktisch hiernach als erzielbar in Frage kommenden Zusatztransportfrachten werden sich beim Seehafentarif geringere Schwierigkeiten als beim allgemeinen Außenhandelstarif entgegenstellen, denn bei jenem kommen für die Kalkulation, nicht wie bei letzterer Tarifforn, a l l e denkbaren Außenhandelswege und -punkte, sondern nur die Verbindungen nach dem Seehafen in Frage. Volkswirtschaftlich werden aber, auch bei Vorliegen weiteren betriebswirtschaftlichen Spielraums, besondere Ermäßigungen über das Maß der allgemeinen Außenhandelstarife hinaus nur als berechtigt anerkannt werden können im Falle, daß einer oder mehrere der oben angeführten drei besonderen Umstände der Begünstigung des Außenhandels-

¹ a. a. O. S. 70 ff., insbesondere Lehren (16) und (17).

verkehrs gerade über den inländischen Seehafen gegeben sind; im übrigen werden auch über die Seehäfen die Ermäßigungen nur auf der Höhe des allgemeinen Maß- und Regelrahmens zu halten sein. Insbesondere sind vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus Seehafentarife nicht damit zu rechtfertigen, daß damit einem trockenen inländischen Ausfuhrwege Verkehr abgenommen werde. Hier könnten nur betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte allenfalls in Betracht kommen.

Sachlich die größte Verschiedenheit zwischen der allgemeinen Außenhandels- und der besonderen Seehafentarifizierung liegt, soweit Mitteleuropa in Frage kommt, auf dem Gebiete der Einfuhrtarife. Eine so unbedeutende Rolle die Begünstigung der Einfuhr in der allgemeinen Außenhandelsstarifizierung spielt, eine so wesentliche Aufgabe erfüllt sie bei den Seehafentarifen. Denn die vorzüglich über die Seehäfen eingeführten kolonialen, amerikanischen und subtropischen Güter, wie Baumwolle, Jute, Tabak, Kakao, Kaffee, Tee und andere Waren eignen sich besonders zur Lagerung, und auf deren Grundlage dann zum Groß-, vielfach auch Börsenhandel. Der kaufmännisch allerbedeutsamste Vorteil, der mit den Seehafentarifen im besonderen erreichbar ist, kann also gerade mit ihnen erzielt werden, und so ist denn die Zahl der Seehafeneinfuhrtarife von jeher verhältnismäßig groß, und ihr Schwergewicht sogar unverhältnismäßig groß gewesen. Mehr aus Wettbewerbs-, aber auch aus Ernährungsgründen sind Einfuhrtarife für Apfelsinen, Bananen, Zitronen geschaffen worden, während in der Ausfuhr die Seehafentarife im wesentlichen nur für Güter bestehen, die auch in der allgemeinen Ausfuhrtarifizierung begünstigt werden. Auch hiernach — schematisch gesehen — stehen die Seehafentarife recht in der Mitte zwischen den allgemeinen und den wirklich besonderen außenhandelspolitischen Tarifmaßnahmen.

5. Was wirklich individuell außenhandelspolitisch gedachte Ausnahmetarife betrifft, so sind in der Tarifpraxis eines Menschenalters Tarife solcher Natur dem Verfasser nur in allerseinsten Fällen in seinem Arbeitsgebiet vorgekommen. Aber es ist zuzugeben, daß mit einzelnen, vor allem in andere Ausnahmetarife eingeschalteten Maßnahmen von vielen (meistens unmittelbaren Staats-) Bahnen immer wieder der von reinen Theoretikern propagierte Versuch gemacht worden ist, außenpolitisch zu wirken. Auf dem Ausnahmetarifgebiet ist dies zufolge dessen (oben¹ betonten) uneingeschränkt individuellen Charakters in der Tat ja theoretisch möglich. Aber gerade hier wird in der Beschränkung die Meisterschaft gesucht werden müssen. Denn von wissenschaftlich hier darstellenswerter Tarifbautechnik zu bloßer

¹ Vgl. oben S. 100.

routinemäßiger Tarifschikane, die schließlich auch mit jeder anderen Art Satzungsbestimmung dem ausländischen Partner gegenüber betrieben werden kann, ernster Behandlung aber unwürdig ist, ist gerade auf diesem Gebiete wahrlich nur ein Schritt¹. Wirklich großzügige, etwa mit der Zollpolitik vergleichbare Handelspolitik ist mit dem kleinen Behelfsmittel: Ausnahmetarif der Eisenbahn nun einmal nicht möglich. Um über die bekannteren Argumente hierzu, die schon früher gegeben wurden² und die sachlich unwiderlegt bestehen, hinwegzugehen, sei zum Problem der tariftechnischen Lösung bei außenhandelspolitischen Tarifbestrebungen das Folgende ausgeführt:

Zunächst gehen die betriebswirtschaftlichen, insbesondere auch transporttechnischen Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebs selbst gemäß Lehre (1) den Gesichtspunkten der Volkswirtschaft und damit auch der Außenhandelspolitik vor. Sodann kann man, wie oben³ betont, im außenhandelspolitischen Ausnahmetarif nur ermäßigen, aber nicht erhöhen. Und selbst wenn Ermäßigung in Frage steht, z. B. es — um an ein weiter oben⁴ angeführtes Beispiel wieder anzuknüpfen — in handelspolitischem Entgegenkommen erwünscht ist, die Anwendbarkeit eines zwecks Restriktion seines Einzugsgebiets mit Anfuhrklausel belasteten Ausnahmetarifs auf ein freundnachbarliches Land auszudehnen, wird die Frage, ob solche Aufhebung möglich ist, erst wieder zu beantworten sein, wenn an ihrer Aufrechterhaltung zunächst kein betriebswirtschaftliches (betriebs-technisches) Interesse und sodann auch kein andersartiges volkswirtschaftliches Interesse besteht, das gegenüber jener außenpolitischen Wünschbarkeit den wirtschaftlich wichtigeren Rang hätte. In dem seinerzeit gegebenen Beispiel der Anfuhrklausel für einen Thüringer Wald- oder Eulengebirgs-Notstandstarif konnte die Anfuhrklausel den betriebs-

¹ Das meiste, was Gabriel in seinem „Exkurs über die außenhandelspolitisch verwertbaren Mittel der österreichischen Eisenbahngütertarifpolitik“ anführt (S. 133 ff.), erhebt sich kaum über diese Höhe. Auch ist es stets aus den beschränkten österreichischen Tarifverhältnissen heraus gesehen, die so unglücklich unentwickelte Binnenverkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse bedeuteten, daß, wenn mit einer Interpretation oder dgl. auch nur etwas Auslandsverkehr angezogen oder etwas Auslandswettbewerb abgeschreckt wurde, man schon von Erfolgen sprechen zu können glaubte, wie bei den ehemaligen beschränkten Privatbahnen und ihren Gebieten. Bei den für Europa heute in Betracht kommenden Universalitätsverhältnissen kommt gegenüber der Größe der Binnenverkehrszahlen solche Außentarifpolitik nicht mehr in Betracht.

² Spiess „Tarif, eine enzyklopädische Studie“, Julius Springer, Berlin 1931, S. 108—110. Vgl. hierzu auch die mannigfachen Polemiken bei Gabriel, z. B. S. 83 ff.

³ Seite 110.

⁴ Oben S. 102.

und privatwirtschaftlichen Sinn haben, den Umfang der Sendungen, die sich dieses Tarifes bedienen könnten, so zu beschränken, daß auf den dabei in Betracht kommenden (Gebirgs-)Eisenbahnstrecken keine Überlastung einträte oder das finanzielle Opfer der Bahn in zahlenmäßig bestimmter Grenze gehalten würde. In solchem Falle könnte lehrgemäß aus außenhandelspolitischen Rücksichten die Aufhebung der betriebswirtschaftlichen Anfuhrklausel nicht in Frage kommen. — Aber auch in dem (oben¹ angenommenen) Falle, daß die Anfuhrklausel aus der volkswirtschaftlichen Erwägung eingeführt worden ist, die Vergünstigung jenes Notstandstarifs nicht einer, seiner nicht bedürftigen Großstadtverfrachterschaft zugänglich zu machen, wird außenhandelspolitischer Vertragsopportunität zuliebe nicht die im deutschen Rahmen sachlich wohlerwogene und in Ausschließung deutscher Verfrachterkreise von dem Tarife gipfelnde Anfuhrklausel geopfert werden dürfen.

Also auch auf tariftechnischem Gebiete bestehen noch gewichtige Abwiegelungsgründe gegenüber allzu großem außenpolitischen Eifer, der in der soliden Tarifwirtschaft nur schadet. — Selbst die ganze altösterreichische Tarifschule² hat denn auch bei den mit Deutschland geführten verschiedenen sachlichen Handelsvertrags- u. dgl. Verhandlungen die Triftigkeit und Schlüssigkeit der vorstehenden und ähnlicher einwendeweise vorgetragener Darlegungen nicht bestreiten können, und man ist dann praktisch mit ihren Vertretern darauf abgekommen, die „Vorsichtsmaßnahmen“ gegen die bekanntesten und als besonders „verdächtig“ erklärten Ausnahmetarifklauseln derart einzuschränken, daß die Klauseln nicht mehr als solche und allgemein, sondern als unstatthaft erklärt werden nur für den Fall, „daß damit lediglich ein (abträglicher) außenhandelspolitischer Zweck verfolgt wird“. — Bei solcher Fassung ist dann freilich gegen jedes handelsvertragliche Verbot und gegen jede handelsvertragliche Zulassung von Ausnahmetarifklauseln weder praktisch noch wissenschaftlich mehr viel Einwand zu erheben. In Wirklichkeit ist man damit dann aber nur wieder bei einer gegenseitigen, ganz allgemeinen Loyalitätsversicherung oder einem allgemeinen tarifarischen Schikaneverbot gelandet, das man billiger, schöner und sogar wirkungsvoller bei mehr abstrakter als kasuistischer Formulierung hätte gestalten können . . . und bei dem man sich — wenn's hart auf hart geht — im Grunde doch nur auf den Anstand des Partners verlassen muß. Immerhin ist

¹ Vgl. oben S. 100.

² Österreichische Bundesbahnen, Magyarische und Tschechoslowakische Staatsbahnen und Staaten waren auf die Anregungen „außenhandelspolitischer Tarifaktivität“ eingegangen! Mit Italien lag es zeitweise auch nicht viel anders.

seither im ganzen und großen die sogenannte außenpolitische Tarifpraxis sachlich zwar nicht anders, praktisch aber von weiteren Beschwerden und Klagen frei geworden. Auch die Internationale Handelskammer hat sich von der Wortführung in der Sache zurückgezogen. Und so mag denn gerade die p r a k t i s c h e Eisenbahngütertarifökonomie bei diesem Ergebnisse zunächst einmal beruhen. Vielleicht kommen Handelsvertragsverhandlungen der alten Form in dieser Zeit des Staatskommerzialisismus ja überhaupt sobald nicht wieder.

6. Bleibt nur noch der Fall der D u r c h f u h r t a r i f e. Bei ihnen kehrt die praktische Eisenbahntarifnationalökonomie tarifpolitisch wieder völlig zu ihrem privatökonomischen Ausgangspunkte zurück. Denn die für die Nationalökonomie ursprünglich allein motorischen Elemente: Produktion und Konsum sind an der Durchfuhr originär überhaupt nicht interessiert. Wenn die Tarifökonomie der selbständigen Staatsbahn desungeachtet um die Durchfuhr sich bemüht, so geschieht dies, weil der nationalwirtschaftliche Zweck der Haushaltsfürsorge und -kräftigung für die, Staatsbetriebskapital darstellende Eisenbahn mit dem privatwirtschaftlichen Mittel fremder Verkehrsgewinnung gefördert werden kann. Damit ergeben sich dann die Minimal- und Maximalgrenzen der Durchfuhrtarifizierung ohne weiteres: Nie unter den durch die Durchfuhr selbst verursachten Kosten! (Denn warum sollte ich dem Fremden noch Geld nachwerfen?) Und s t e t s so teuer, wie der Fremde nur irgendwie an mich zu zahlen bereit ist. Hier also wirklich einmal das „charge what the traffic will bear“ in Reinkultur. Praktisch stellt sich die Maximalgrenze hiernach stets als die Fracht des Konkurrenzwegs dar, mit Ab- und Zuschlägen, je nachdem welcher der beiden Wege zugkräftiger, „anreizender“ ist. Und dabei als dritter Grundsatz der Durchfuhrtarifizierung: keinerlei Abhängigkeit von dem „Maße“ des Binnentarifs!

Der Durchfuhrtarif geht die Volkswirtschaft nichts an. Die Volkswirtschaft hat hier nichts zu gewinnen oder zu verlieren. Deswegen freieste Tarifpreisbildung im Durchfuhrtarifgeschäft. Aus dem gleichen Grunde kann die heimische Wirtschaft sich auch über Höhe oder vielmehr Niedrigkeit von Durchfuhrtarifen nie beschweren, selbst wenn diese mit ihren Sätzen für die D u r c h f u h r durchs ganze Land — z. B. von Aachen nach Bruck a. d. L. — niedriger liegen als die Fracht, die eine etwa gleiches Produkt herstellende, in Frankfurt a. M. ansässige Firma bis Bruck zu zahlen hat. Denn die Frankfurter Firma liegt im deutschen Verkehrsmaß, sie darf daher nicht außer das deutsche Tarifverhältnis gestellt werden, das sie mit vielleicht dritten deutschen Wettbewerbern in Nürnberg, Köln und Karlsruhe ins Gleichgewicht setzt. Wenn der über Brüssel in Aachen ankommende fremde Konkurrent hingegen bis Bruck

für diesen langen deutschen Weg, addiert zu seiner ausländischen Vor- und Nachfracht, die von Brüssel bis Bukarest vielleicht sich erstrecken mag, auf denselben Satz gesetzt wird, der sich in Summierung der sämtlichen Frachten eines anderen, Deutschland weniger oder gar nicht berührenden Eisenbahn- oder sonstigen Verkehrsweges von Brüssel bis Bukarest ergibt, so ist die deutsche Verkehrswirtschaft in ihren Maß- gesetzen hierdurch nicht im geringsten berührt. Die deutsche Eisenbahn, die hier die Durchfuhrermäßigung einräumt, handelt nicht als deutsch-wirtschaftliches, d. h. volkswirtschaftliches, sondern als rein privatwirtschaftliches Verkehrsmittel, und deswegen hat auch weder die deutsche Volkswirtschaft als solche, noch auch nur eines ihrer einzelnen persönlichen Mitglieder hiergegen ein Einspruchsrecht.

Aus ihrer — mit den privatwirtschaftlich gebotenen Tarifmitteln verfolgbaren — nationalwirtschaftlichen Pflicht der Selbstfürsorge aber ist die deutsche Eisenbahn sogar verpflichtet, derartige Durchfuhrpolitik zu pflegen. Die selbständige Staatsbahn¹ hat ja die Pflicht, aus eigener Kraftentwicklung unabhängig von der übrigen Staatsfinanzgebarung sich zu erhalten und zu pflegen. Alle eisenbahntariflich ihr zu diesem Zwecke zur Verfügung stehenden Kräfte also muß sie einsetzen; und wenn ihr durch tarifpolitische Gewinnung von Durchfuhrtransporteinnahmen eine Erleichterung der sonst der deutschen Verkehrswirtschaft zur Last fallenden Geldaufbringung zur Erhaltung der Eisenbahn möglich ist, darf solche Möglichkeit nicht versäumt werden. Wir stehen vor einem Fall, der in vieler Beziehung der Seehafentarifizierung verwandt ist: Wie auch dort besondere verkehrswirtschaftliche Aufgaben, die nicht in den engeren Rahmen der außenhandelspolitischen Ein- und Ausfuhrpflege fielen, nämlich Hafen-, Schifffahrts-, Markt- und Lagerungsfürsorge die besondere tarifarische Begünstigung des Seehafenverkehrs über die allgemeine Außenhandelsstarifpolitik hinaus erlaubt und geboten machten, so ist die freie Betätigung auf dem Gebiete der Durchfuhrtarife erlaubt und geboten in der Sorge für die besondere, das deutsche Wirtschaftsleben entlastende Finanzfürsorge für die Eisenbahn. — Daß es schließlich unter den Durchfuhrtarifen sogar noch besondere Seehafen-Durchfuhrtarife gibt, ist methodisch nichts eigentlich Besonderes. Damit summieren sich nur die im einzelnen Falle in Betracht kommenden, für binnenländische Seehafen- und für gewöhnliche Durchfuhrtarife bestehenden besonderen Motivationen beider Tarifarten, ohne daß gedanklich Weiteres zuzusetzen wäre.

Hochzuhalten bleibt für die Durchfuhrtarifpolitik indessen der Satz, daß sie nur zulässig ist, weil und soweit sie die deutsche Volks-

¹ In Deutschland also praktisch die Reichsbahn.

wirtschaft nicht berührt. Sobald die damit gezogene Grenze überschritten wird, wird die Durchfuhrtarifizierung mit Argumenten der inländischen Volkswirtschaftspflege anfechtbar. Wenn also etwa der ausländische Konkurrenzweg, dessen Frachtenhöhe für den inländischen Durchfuhrsatz veranlassend und rechtfertigend war, wegfällt, muß auch der inländische Durchfuhrsatz entsprechend erhöht, gegebenenfalls ganz aufgehoben werden. Dies aus der doppelten Begründung: Betriebswirtschaftlich, weil der Eisenbahnhaushalt aus den ausländischen Durchfuhrtransporten *m a x i m a l* unterstützt, der Durchfuhrtarif deswegen auf das höchstmögliche Maß gesetzt werden muß; vor allem aber volkswirtschaftlich, weil gegenüber dem inländischen Tarifmaße billigere Durchfuhrtarife immer dann eine Erschwernis für die inländische Produktion bedeuten, wenn der Durchfuhrware nicht schon auf ausländischem Wege gleiche Billigkeit zur Verfügung steht. In solchem Falle also muß auch der deutsche Ausnahmetarif für die Durchfuhr aufgehoben werden.

Dabei ergeben sich aber unter Umständen doch noch gedankliche Komplikationen. Die Durchfuhrware kann einmal direkt hinter der inländischen (z. B. deutschen) Grenze hergestellt werden (vielleicht in Ungarn); sie kann aber auch noch weit hinter der inländischen Grenze (vielleicht in Rumänien) hergestellt werden. Das Maß der besonderen Rabattierung, das zur Herüberziehung der Transporte auf den inländischen Weg erforderlich ist, kann angesichts der Verschiedenheit der in Betracht kommenden ausländischen Vor- oder Nachfrachten in einen Falle ganz anders sein als im anderen. Wie weit in solchem Falle in dem Durchfuhrtarif heruntergegangen werden darf, der beiden Fällen Genüge tun soll, ist in das volkswirtschaftliche Gewissen und Sachverständnis der Eisenbahn gestellt. Mit einer Tarifierungsklausel könnte höchstens, soweit zwei verschiedene Herkunfts-¹ L ä n d e r in Frage kommen, eine unterscheidende Behandlung gewährleistet werden. Für verschiedene Plätze desselben Landes aber kann in diesem Sinne schon wegen der Möglichkeit, die Sendungen gebrochen abzufertigen, kaum differenziert werden. — Bei den hier erforderlich werdenden rein praktischen Entscheidungen wird die Eisenbahn sich nicht ohne Prüfung auf die Auffassung der an der Durchfuhr positiv interessierten inländischen Kreise berufen dürfen. Positiv interessiert sind im Inland vor allem die die Durchfuhr unternehmenden Speditionshäuser, aber auch die an den binnenländischen Eisenbahntransport anschließenden Weiterverfrachter, wie insbesondere Hafen- und Schiffahrtsgesellschaften. Das positive Interesse, das diese und gegebenenfalls auch noch öffentliche Gremien und Kommunen innerhalb der deutschen Volkswirtschaft an den

¹ Für die Bestimmungsländer gilt selbstverständlich das gleiche.

Durchfuhrtarifen haben, soll gewiß nicht verkannt werden, aber, verglichen mit den Belangen von Produktion und Konsum Deutschlands, ist es doch von grundsätzlich geringerer Gewichte. Nicht anders und nicht minder als die Eisenbahn selbst, haben daher auch diese verkehrspolitisch am Durchfuhrtarif interessierten Personen jedenfalls und alle Male zurückzutreten, wenn die deutsche Erzeugung oder die deutsche Verwendung durch einen Durchfuhrtarif sich in ihren Zirkeln gestört sieht. Denn, wenn nicht durch ausländische Konkurrenz erzwungen, wird man keinem vom inländischen Erzeuger im Wettbewerb gefürchteten oder im inländischen Verbrauch begehrten¹ Gut es erleichtern dürfen, auf deutscher Schiene an deutschem Werk- oder Bedarfsplatz vorbeizufahren.

So umfangreich auch die Behandlung der Außenhandelsstarifpolitik gestaltet werden mußte, ihre Lehrbedeutung wird sich doch in die eine einzige *Lehre* (12) zusammenfassen lassen:

Auch die außenpolitischen Ziele der praktischen Tarifökonomie unterliegen den grundsätzlichen Wirtschaftsgesetzen der übrigen Eisenbahngütertarifökonomie. Es muß also auch bei Auftreten außenhandelsstarifpolitischer Gesichtspunkte zunächst betriebswirtschaftlich für den Eisenbahnhaushalt Vorsorge getroffen werden. Wie weit nach Wahrnehmung dieser Fürsorge dann die außenhandelspolitischen Ziele vor, neben oder nach anderen volkswirtschaftlichen Zwecken zu verfolgen sind, ist aus dem Gesamtgesichtspunkt der allgemein staatlich geführten Volkswirtschaft zu entscheiden. Die hierbei der Tarifpolitik zur Verfügung stehenden Mittel sind, gemessen an den sonstigen hier gegebenenfalls in Frage kommenden Hilfsmitteln der Staatsführung, insbesondere denen der allgemeinen Handels- (Monopol-, Kontingents-, Devisen-) und Finanz-, vor allem Zollpolitik verschwindend gering, und zudem mit den verfolgten außenhandelspolitischen Zielen nicht homogen. Dazu kommen noch formale Schwierigkeiten, die eine wirklich individuelle Gestaltung der Außenhandelsstarifpolitik im Regeltarif unmöglich und auch im Ausnahmetarifgebiet so schwierig machen, daß alle größeren Tarifschritte hier notwendigerweise zu Tarifmaßnahmen allgemeiner Natur sich auswachsen. Diese sind die allgemeinen Ausfuhr-, die allgemeinen Einfuhr- und die Seehafentarife. — Die weiteren außenpolitischen Klausel- u. dgl. Behelfe sind nach ihrer Bedeutung bei den Größenverhältnissen der heute hier in Betracht kommenden Länder und Bahnnetze kaum noch des Erwähnens wert.

Eine besondere Art der Außentarifökonomie bilden nur die Durchfuhr- und die Durchfuhr-Seehafentarife. Sie unterliegen ihrem hauptsächlichen und grundsätzlichen Wesen nach überhaupt nicht der Volkswirtschaft, sondern ausschließlich betriebswirt-

¹ Nahrungsmittel!

schaftlichen (Wettbewerbs-) Bildungsgesetzen. Ohne ausländischen Wettbewerb sind sie, sofern inländischer Erzeugung oder Verwendung durch sie Abbruch droht, unstatthaft. Denn die Gewinne, die auf dem Beförderungsgebiete aus der Durchfuhr entstehen können, wiegen die Schäden oder Schadensmöglichkeiten, die für die Volkswirtschaft in Erzeugung und Verbrauch sich aus ihr entwickeln können, nicht auf.

Zusammenstellung der Lehren:

L e h r e (1):

Die praktische Eisenbahngütertarifökonomie unterscheidet sich von der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik trotz grundsätzlich gleicher wirtschaftspolitischer Ziele insofern, als sie zunächst den besonderen Wirtschaftszweck, die eigene Haushaltsführung zu sichern und erst, soweit dieses geschehen, für den Volkswirtschaftszweck im übrigen sich einzusetzen hat. Dieser Unterschied gegenüber der allgemeinen Verkehrspolitik bedeutet aber keine Verringerung, sondern nur eine Veränderung des volkswirtschaftlichen Dienstes der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie; denn auch die Haushaltspflege des nationalen Staatsbahnbesitzes und staatlichen Hauptverkehrsmittels ist schon ein Ziel von volkswirtschaftlicher Bedeutung erster Größe.

Die Besonderheit der gestellten volkswirtschaftlichen Aufgabe macht für das ganze Gebiet der Tarifökonomie eine von der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik abgesetzte Sonderbehandlung der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie notwendig.

L e h r e (2):

Nicht nur vom betriebswirtschaftlichen, sondern auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus sind für den Eisenbahngütertarif die beiden Formen: Regeltarif und Ausnahmetarif notwendig.

L e h r e (3):

Die Aufgabe des Regeltarifs ist einmal Mittelvorsorge für die Selbsterhaltung des Staatsbahnbesitzes — und sodann allgemein-volkswirtschaftliche, und hierbei insbesondere Verkehrsmaßpflege. Unter diesen beiden Aufgaben hat die erste der Selbsterhaltung, soweit nicht besondere Umstände anderes angezeigt erscheinen lassen, den Vorrang. In der praktischen Arbeit erweisen sich die Gesichtspunkte beider Aufgaben meist als gleichgerichtet, weil die betriebswirtschaftlich ausschlaggebende Rücksicht auf die Nachfrage sich mit dem volkswirtschaftlichen Ziel der Pflege des Gemeinwohls im allgemeinen deckt. — Wenn innerhalb des volkswirtschaftlichen Gesichtspunktes die allgemein-volkswirtschaftliche und die besondere verkehrswirtschaftliche, insbe-

sondere die das Verkehrsentsgelt messende Funktion in Widerspruch kommen, ist die Entscheidung, welchem Gesichtspunkt der Vorrang zukommt, dem einzelnen Falle vorzubehalten.

Lehre (4):

Die drei entscheidenden Gesichtspunkte für die Behandlung der Wagenladung sind beim grundsätzlich volkswirtschaftlichen Regelgütertarif ebenso wie beim betriebswirtschaftlich orientierten Tarife Wert, Entfernung und Menge des beförderten Gutes.

Lehre (5):

Der Regeltarif der selbständigen Staatsbahn wird nach den Grundsätzen der praktischen Volkswirtschaft, ebenso wie nach denen der Betriebswirtschaft, einzuteilen sein in nach dem Werte abgestaffelte Ladungsklassen. Als maßgebender Wert wird der Einstaffelung der einzelnen Güter der Handelswert oder der aus anderen Gesichtspunkten erkannte volkswirtschaftlich entscheidende Wert zugrunde zu legen sein. Die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte haben gegenüber gegensätzlichen betriebswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Vorrang. Indessen wird das System des Regeltarifs keine Wertklasse so niedrig bemessen dürfen, daß die aus ihr erwachsenden Einnahmen nicht die für sie anteiligen Selbstkosten des Eisenbahnhaushaltes in voller Höhe deckten.

Lehre (6):

Da mit den Entfernungen die Beförderungskosten und -preise steigen und dem volkswirtschaftlich erwünschten Gütertausch in wachsendem Maße hinderlich werden, ist ein mit steigenden Entfernungen fallender Staffeltarif volkswirtschaftlich geboten. Die Erwägung, auf gewisse übermäßige Entfernungen könne die durch die Entfernungsstaffeltarifierung erzielte Förderung des Verkehrs volkswirtschaftlich abträglich sein, richtet sich in ihrem wirtschaftspolitischen Wesen nicht nur gegen den Staffeltarif, sondern gegen den Verkehr auf solche Entfernungen überhaupt, und sie bedeutet deshalb eine verkehrswirtschaftlich undiskutable Leugnung des Sinnes des Eisenbahnverkehrs selbst.

Lehre (7):

Die selbständige Staatsbahn ist verbunden, die praktische Gestaltung ihres Tarifsystems nächst ihren eigenen Betriebs- und den allgemein-volkswirtschaftlichen Pflichten möglichst auch auf Anpassung an die Verhältnisse der anderen, verkehrspreispolitisch dadurch maßgeblich beeinflussten Verkehrsmittel abzustellen und jeder vermeidbaren Einengung der tarifarischen Bewegungsfreiheit der anderen Verkehrsmittel sich zu enthalten. — Klarheit und Übersichtlichkeit des Tarifes werden damit auch zu volkswirtschaftlichen Forderungen; selbst an sich noch denkbare tarifarische Verfeinerungsgedanken, wie verschiedenartige

Ausgestaltung der Entfernungsstaffel für die verschiedenen Wertklassen, werden mit Rücksicht auf die entgegenstehenden Interessen der anderen Verkehrsmittel nicht in Erwägung zu ziehen sein. — Soweit schon das vorhandene Eisenbahntarifsystem — insbesondere etwa die Entfernungsstaffel als solche — als verkehrswirtschaftlich übermäßige Einengung eines anderen Verkehrsmittels, nämlich der Binnenschifffahrt sich erweist, werden Binnenumschlagtarife als Ausgleichstarifmaßnahmen zu schaffen sein, soweit die betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten der Eisenbahn dies gestatten.

Lehre (8):

In der Ökonomie des Stückguttarifs sind angesichts des vielfach nur gelegentlichen Charakters und der Geringfügigkeit der Beförderungsmengen und absoluten Frachtbeträge dieses Verkehrs neben den betriebswirtschaftlichen Preisbildungsgrundsätzen besondere volkswirtschaftliche Gesetze für den Regeltarif nicht festzustellen.

Lehre (9):

Im Regeltarif ist unter dem Gesichtspunkt bestmöglicher Ausnutzung der zur Verfügung gestellten Beförderungsmittel die betriebswirtschaftlich notwendige Unterscheidung je nach der Menge des zur Aufgabe gebrachten Gutes auch volkswirtschaftlich angezeigt. Indessen wird der Ausbau eines der Wert- und Entfernungsstaffel sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge erst nach gewonnenem Überblick und nur bei weitester Berücksichtigung der Tarifbedürfnisse auch der anderen Verkehrsmittel durchgeführt werden dürfen. Insbesondere wird dabei auch das Bedenken zu beachten sein, daß der Ausbau des Tarifes durch eine dritte Staffel eine außerordentliche, ohne weiteres kaum übersehbare Verwicklung in die Preisberechnung auch aller anderen indirekt durch den Eisenbahngütertarif beeinflussten Verkehrsbeförderungen hineinragen würde.

Lehre (10):

Für die Wertstaffelung sind in erster Linie allgemein-volkswirtschaftliche Gründe maßgebend; für die Entfernungsstaffel ist die in Einklang mit volkswirtschaftlichen Rücksichten stehende betriebswirtschaftliche Bildung bestimmend; die im Tarife bisher flüssige Behandlung des Mengen-Gesichtspunktes nach Stückgut, Wagenladung, Haupt- und Nebenklassen, und daneben noch bestehenden weiteren Sonderregelungen wird als Mischung betriebs-, verkehrs- und auch allgemein-volkswirtschaftlicher Elemente bestehen bleiben müssen, bis die weitere technische Gestaltung und Gestaltungsmöglichkeit bei allen Verkehrsmitteln des Landgüterverkehrs sich übersehen läßt.

Lehre (11):

Abgesehen von den allgemeinen Ausnahmetarifen, die sich sachlich als Bestandteile des Regeltarifs darstellen und gleich diesem volks- und

verkehrswirtschaftliche, insbesondere auch Maßbedeutung haben, sind die Ausnahmetarife in ihrer volkswirtschaftlichen Möglichkeit und Wirkung keinerlei eigenen, sondern nur den allgemeinen Gesetzen und Richtlinien der ihrem Bahnunternehmen vorgeordneten Volkswirtschaft unterworfen. Der formalen Abfassung der Ausnahmetarife sind in Verfolgung der sachlichen Aufgaben Schranken nicht gesetzt. Die Volkswirtschaft kann aber der selbständigen Staatsbahn kein ausnahmetarifmäßiges Opfer zumuten, das die betriebswirtschaftliche Eigenlebensfähigkeit und -erhaltung der Bahn gefährden würde.

Lehre (12):

Auch die außenpolitischen Ziele der praktischen Tarifökonomie unterliegen den grundsätzlichen Wirtschaftsgesetzen der übrigen Eisenbahngütertarifökonomie. Es muß also auch bei Auftreten außenhandels-tarifpolitischer Gesichtspunkte zunächst betriebswirtschaftlich für den Eisenbahnhaushalt Vorsorge getroffen werden. Wie weit nach Wahrnehmung dieser Fürsorge dann die außenhandelspolitischen Ziele vor, neben oder nach anderen volkswirtschaftlichen Zwecken zu verfolgen sind, ist aus dem Gesamtgesichtspunkt der allgemein staatlich geführten Volkswirtschaft zu entscheiden. Die hierbei der Tarifpolitik zur Verfügung stehenden Mittel sind, gemessen an den sonstigen hier gegebenenfalls in Frage kommenden Hilfsmitteln der Staatsführung, insbesondere denen der allgemeinen Handels- (Monopol-, Kontingents-, Devisen-) und Finanz-, vor allem Zollpolitik verschwindend gering, und zudem mit den verfolgten außenhandelspolitischen Zielen nicht homogen. Dazu kommen noch formelle Schwierigkeiten, die eine wirklich individuelle Gestaltung der Außenhandels-tarifpolitik im Regeltarif unmöglich und auch im Ausnahmetarifgebiet so schwierig machen, daß alle größeren Tarifschritte hier notwendigerweise zu Tarifmaßnahmen allgemeiner Natur sich auswachsen. Diese sind die allgemeinen Ausfuhr-, die allgemeinen Einfuhr- und die Seehafentarife. — Die weiteren außenpolitischen Klausel- u. dgl. Behelfe sind nach ihrer Bedeutung bei den Größenverhältnissen der heute hier in Betracht kommenden Länder und Bahnnetze kaum noch des Erwähnens wert.

Eine besondere Art der Außen-Tarifökonomie bilden nur die Durchfuhr- und die Durchfuhr-Seehafen-Tarife. Sie unterliegen ihrem hauptsächlichlichen und grundsätzlichen Wesen nach überhaupt nicht der Volkswirtschaft, sondern ausschließlich betriebswirtschaftlichen (Wettbewerbs-)Bildungsgesetzen. Ohne ausländischen Wettbewerb sind sie, sofern inländischer Erzeugung oder Verwendung durch sie Abbruch droht, unstatthaft. Denn die Gewinne, die auf dem Beförderungsgebiete aus der Durchfuhr entstehen können, wiegen die Schäden oder Schadensmöglichkeiten, die für die Volkswirtschaft in Erzeugung und Verbrauch sich aus ihr entwickeln können, nicht auf.