

Der Sprung aus dem Gleise

Der wirtschaftliche Kampf
zwischen Auto und Reichsbahn.
Der Behälterverkehr

Von

Max Krusemark und Reinhold Bräuer



1933

München, Berlin und Leipzig
J. Schweizer Verlag (Arthur Sellier).

Wirtschaftsnot — Verkehrsnot.

Die ganze Welt leidet unter Wirtschaftsnot. Millionen Arbeitslose kämpfen teils mit dem Verhungern, teils werden sie von ihren Heimatstaaten unter ungeheuren Opfern notdürftig unterhalten. Den Kampf gegen die Not haben die Regierungen aller Länder zum Teil mit mangelhaften, zum Teil mit brauchbaren Mitteln aufgenommen. Zollschranken schützten die heimische Produktion vor allzu großem Warenzufluß aus dem Auslande. An erster Stelle wird der Nahrungstand, die Landwirtschaft, geschützt, und das mit Recht. Aber selbstverständlich entstand hierdurch eine Versteifung der Lebensmittelpreise, die sich für die arbeitslosen Teile der Bevölkerung unangenehm auswirkte. Trotzdem war diese Maßregel wohl eine Notwendigkeit. Auch auf anderen Gebieten mußte erreicht werden, daß die heimische Produktion am Leben blieb. Es mußte verhindert werden, daß diejenigen Länder, welche sich auf einen ungeheuren Export eingestellt hatten, ihre Güter, welche sie unter dem Druck der allgemeinen Weltnot nicht mehr los wurden, zu jedem Preise und zu allen Bedingungen auf den Weltmarkt warfen und so die letzten Reste der Eigenproduktion — vorzüglich der europäischen — vernichteten. Aber wie sinnlos erschien es, daß in Brasilien ungeheure Mengen Kaffee verbrannt wurden, daß in Südamerika die riesigsten Viehherden abgeschlachtet und vernichtet wurden, daß in Kanada das Getreide nicht verkauft werden konnte, daß Tausende und aber Tausende Tonnen Mais der Vernichtung anheim fielen. Die Ursachen dieses Wahnsinns zu erkennen mußte der erste Schritt sein zum Versuch der Herbeiführung einer Heilung; und die Erkenntnis war nicht schwierig.

Im Zeitalter der Maschine hatte eine ausgesprochene Zentralisation aller Produktionen stattgefunden. Unter dem Druck steigender Konkurrenz war der Zwang zu schärfster Kalkulation größer und größer geworden und die einfachste Gedankenfolge für jeden Produzenten ist die, daß er die Möglichkeit erkennt, durch größeren Absatz und umsatz eine Verrbilligung seiner Fabrikationskosten, oder sagen wir besser Verrbilligungskosten, herbeiführen zu können. Solange der Betrieb, welcher diese Überlegungen anstellte, ein kleinerer oder mittlerer Betrieb war, solange war die Anschaffung produktionsfördernder Maschinen unrentabel, weil die Anschaffungskosten der Maschinen, die Verzinsung und Amortisation derselben und vielleicht auch die Kosten der Bedienung in keinem Verhältnis standen zu den Absatzmöglichkeiten. Aber die eiserne Notwendigkeit, die Produktion auf maschinelle Grundlage zu stellen, stand hinter diesen mittleren und kleineren Betrieben, denn große Konkurrenzbetriebe, bereits voll-

kommen auf rentabelste Produktion und zwar Massenproduktion eingestellt, nahmen den kleinen und mittleren Betrieben die letzten Absatzmöglichkeiten weg. Es begann ein Sterben dieser Betriebe, sofern nicht die Möglichkeit bestand, sich in den maschinellen Produktionsgang, unter Ausschaltung der letzten altübernommenen und unrentablen Arbeitsanschauungen einzuschalten. Im Kampf um die Existenz schlossen sich nicht nur die betroffenen Betriebe zu Produktionsvereinigungen zusammen, es kauften auch größere Betriebe in weitestem Umfange die notleidenden kleineren Betriebe auf, sicherten sich damit den notwendigen größeren Umsatz, und waren durch steigenden Absatz immer mehr in der Lage, günstige Preise zu bilden. Auf allen Gebieten eroberte sich die Maschine den Markt. In Amerika wurden landwirtschaftliche Maschinen konstruiert, welche in einem Arbeitsgang ernteten, pflügten und eggten. Das Korn wurde unterhalb der Ähre abgeschnitten und das Stroh untergepflügt. Schließlich ging man soweit, Maschinen zu bauen, welche am Anfang des Traktorzuges ernteten und am Ende desselben bereits wieder säten. Die Voraussetzung für die Anschaffung einer solchen Maschine, welche die früher notwendige Herbeiziehung von Hunderten von Farmhands unnötig machte, waren riesige Geländeflächen und einheitliche Bebauung mit einem Produkt. Wo solche Geländeflächen nicht in einer Hand waren, schlossen sich Nachbarn zu einer maschinellen, produktiven Ausnutzung ihrer Ländereien zusammen, und der Eignung des Bodens folgend, entstanden Landflächen von ungeheurer Ausdehnung, die nur mit Weizen, Baumwolle oder einem anderen Produkt bestellt wurden. Immer mehr verschob sich der frühere Brauch der Landwirtschaft, möglichst alle landwirtschaftlichen Produkte selbst zu erzeugen, dahin, daß man nur ein oder zwei Produkte erzeugte und die Landwirtschaft nicht mehr als Bauer oder Farmer betrieb, sondern geradezu als Fabrikant. Die Folgen sozialer Art für die Landwirte und die landwirtschaftlichen Arbeiter waren katastrophale. Die Sicherheit der Existenz für den Bodenbesitzer wurde abgelöst durch vollkommene Abhängigkeit von den durch Spekulationen hin und her geworfenen Preisen der Produkte. Die Umgehung des Spezialerzeugnisse bringenden Landgutes war natürlich bei weitem nicht aufnahmefähig genug für die dort erzeugten Massen von einheitlichen Produkten. Der Landwirt mußte daran denken, seine Produkte über Tausende von Kilometer hinweg zu versenden. Die Landarbeiter, auch wenn es nur Saisonarbeiter waren, strömten in die Städte und bildeten dort ein Heer arbeitsloser entwurzelter Existenzen. Und mit der Zeit traten die fürchterlichen Folgen dieser Zentralisation landwirtschaftlicher Produkte erschreckend hervor. Kanada erzeugt fast nur Weizen, Brasilien nur Kaffee, Mexiko war ganz auf Viehzucht eingestellt, riesige Gebiete erzeugten nur Baumwolle. Die Zentralisierung und die Massenfabrikation von tierischen und von Bodenprodukten ging soweit geradezu ins Lächerliche, daß weite

Strecken in Amerika weiß von Hühnern waren, daß in dieser Gegend nicht nur Hühner und Eier zu einem beinahe gefürchteten Nahrungsmittel geworden waren, sondern daß auch die Preise einen lächerlichen Tiefstand erreicht hatten, welcher, trotzdem man die Hühner fast wild aufwachsen ließ, eine Zucht nicht mehr lohnend erscheinen ließ. Das Beispiel Amerikas ist so klar und so grotesk, daß wir es weiter durchdenken wollen. In den verschiedenen Ecken des Landes, getrennt durch riesenhafte Entfernungen, entstand also die wahnwitzigste Überproduktion spezieller Erzeugnisse, und während in einer Ecke des Landes der Weizen sich anhäufte, waren keine Kartoffeln, kein Vieh und kein Gemüse da. In der anderen Ecke waren nur Baumwollanbau, und in der anderen Ecke schließlich weideten Millionen von Rindern. Verbunden waren diese Gebiete durch Eisenbahnstrecken, welche es vollkommen in der Hand hatten, die Tarife zu bestimmen. Und so trat die unsinnige Tatsache ein, daß an der mexikanischen Grenze ein Hammel mit Fell und Wolle 45 Dollarcents kostete, derselbe Hammel in Nordamerika jedoch 41½ Dollar. Über 4 Dollar hatte der Transport verschlungen, und wenn auch der Viehfarmer seinen Hammel verschenkt hätte, so hätte das an dem Preis in New York oder Chicago nur wenig ausgemacht.

Diese Überlegungen führen mit absoluter Sicherheit zur Folgerung, daß die Wirtschaftsnot an erster Stelle in der Unmöglichkeit zu suchen ist, die erzeugten Güter billig zu verteilen. Denn man kann nicht einsehen, daß eine Überproduktion lebenswichtiger Güter unbedingt zu schlechterer Lebenshaltung des Konsumenten führen muß. Es muß also irgendein Faktor vorliegen, der es unmöglich macht, diese überschüssigen Lebensmittelmengen dem hungernden Volke entsprechend preiswert zuzuführen und dieser Faktor ist eben die schlechte Verteilungsmöglichkeit der Waren.

Selbstverständlich wäre eine radikale Heilung möglich, wenn zwangsweise die Bodenschichten nicht mehr einseitig ausgenützt würden, sondern eine gemischte Bebauung wieder einträte. Und es macht sich ja auch in allen Ländern die Tendenz geltend, einen gesunden Farmer oder Bauernstand auf nicht zu großem Grundbesitz am Leben zu erhalten.

Aber mit derselben Berechtigung kann man das Übel dadurch an der Wurzel packen, daß man die Verteilung der Güter billiger zu gestalten versucht.

Das aus Amerika gezeigte Beispiel ist, wenn auch in ganz anderem Maßstab, für Deutschland anwendbar. Wenn man Amerika mit einer großen, heftig arbeitenden Maschine ohne allzu große Empfindlichkeit im Arbeitsgange bezeichnet, so kann man Deutschland mit dem feinen Mechanismus einer Präzisionsmaschine vergleichen. Hier greift ein Mädchen mit größter Genauigkeit ins andere und das Versagen des kleinsten Teils zieht schließlich den ganzen Mechanismus in Störungen hinein.

Auch wir haben in einigen Fabrikationsgängen eine Zentralisierung durchgemacht. Verschiedene Provinzen, bestimmte Gegenden, erzeugen bestimmte Produkte. Gott sei Dank weniger auf dem Gebiet der Landwirtschaft. Hier ist die gesunde gemischte Bewirtschaftung noch fast restlos durchgeführt. Aber Produkte lebenswichtiger Art wie Leder, Stoffe, Konserven, Stahlwaren sind an bestimmte Bezirke gebunden worden und müssen von dort aus verteilt werden. Auch zwangsläufig, ohne daß die Zentralisierungswut der Wirtschaft eingriff, sind solche Gesehungszentren vorhanden. Im Norden des Landes liegt der ganze Fischanfall. Cuxhaven und Wesermünde versorgen fast ausschließlich Deutschland mit Fischen. Die Südgrenze des Landes ist als Anfallpunkt für südliches Obst festgelegt und so mag es noch weitere Beispiele geben, wie z. B. das der Kohle, welche nur in bestimmten Gebieten gewonnen wird.

Noch vor dem Kriege trat die Schwierigkeit der Verteilung deswegen nicht so grob in Erscheinung, weil der Großhändler als Verteilungsstelle und auch der Kleinhändler als Unterverteilungsstelle in ganz anderem Maße das Risiko größerer Warenlager auf sich nehmen konnte. Der Großhändler in Kolonialwaren bezog die einzelnen Produkte in ganzen Waggonladungen, und entsprechend konnten, eines ruhigen, nennenswerten Absatzes sicher, die anderen Branchen große Abschlüsse tätigen.

Die Reichsbahn als Verteilerin der meisten Güter stand hauptsächlich vor der Aufgabe, große Mengen in ganzen Ladungen geschickt zu verteilen, und wurde dieser Aufgabe mit Leichtigkeit dank ihrer vorzüglichen Organisation und eines vernünftigen Tarifes Herr. In den letzten Jahren hat sich dieses Bild vollkommen verändert. Der Großhandel steht vor der Notwendigkeit, seinen Kunden statt pro Kunde 10 oder 20 Zentner Kolonialwaren von jeder Sorte nur noch vielleicht 1 Zentner liefern zu können, denn nicht nur ist die Aufnahmefähigkeit der Kunden stark gesunken, die Kreditfähigkeit hat sich auch sehr verändert und weder Kleinhändler noch Großhändler kann eine Festlegung des Betriebskapitals im früher gewohnten Rahmen aushalten.

Auf der anderen Seite aber brachte der Zwang der Lieferung geringerer Quantitäten eine Verteuerung der Kosten mit sich. Die Mengen waren auch so zusammengeschrumpft, daß sich eine Versendung mit der Reichsbahn nicht mehr lohnen wollte. Die großen Firmen, welche über Gleisanschluß verfügten, waren immer häufiger gezwungen, Sammelladungen zum Güterbahnhof zu senden. Es entstanden unangenehme Abfuhrkosten, die Verpackungskosten stiegen und schließlich ging die Entwicklung klar dahin, daß alle Güter, welche einen gewissen Wert darstellten und nicht in besonders großen Mengen zu transportieren waren, der Reichsbahn verloren gingen und zum Auto abwanderten. Für den Produzenten oder Großhändler war das bequem und für den Empfänger ebenfalls, denn er bekam die bestellte

Ware ins Haus geliefert. Der Kampf zwischen dem Lastwagen und der Reichsbahn setzte ein und die Straßen wurden bevölkert mit schweren und leichteren Lastwagen, welche der Bahn alle Güter, die einen höheren Tarif vertrugen, vor der Nase wegschnappten, es aber dem Steuerzahler überließen, die von den Lastautos ruinierten Straßen in Ordnung zu halten. In einem späteren Kapitel „Die Auswirkungen des Behälterverkehrs auf die Rentabilität der Reichsbahn“ bringen wir eine Tabelle mit dem Vergleich der Selbstkosten der Reichsbahn und der Selbstkosten des Lastwagens, verteilt auf die einzelnen Unkostenmomente. Aus dieser Tabelle geht mit größter Deutlichkeit hervor, daß die Reichsbahn das Auto konkurrenzlos zu schlagen imstande ist, sobald die Ware auf der Schiene rollt. Daß aber der Reichsbahn an Nebenkosten wie Rangieren, Umladen usw. derartige Unkosten entstehen, daß der Vorsprung der Reichsbahn vor dem Auto vollkommen verloren geht und das Auto, welches die Waren von Haus zu Haus befördert, einen Vorsprung gewinnt. Ließ man die Entwicklung so laufen, wie sie im Begriff war sich zu gestalten, so war der Tag nahe, an welchem das Auto den gesamten wertvollen Güterumschlag des Landes an sich gezogen hätte und der Reichsbahn nur noch die Verfrachtung im Tarif niedrig stehender Güter auf große Strecken übrig blieb. Auch der Personenverkehr war nicht mehr das rentable Gebiet, was er früher war. Der Kurzstreckenverkehr war durch Autobusse und auch durch das Privatauto stark beeinträchtigt und so konnte man wohl die sorgenvollen Gesichter bei der Reichsbahn verstehen. Hier drängte die ganze Entwicklung dahin, den riesenhaften, ein enormes Volksvermögen repräsentierenden Betrieb der Reichsbahn dadurch zur Gesundung zu bringen, daß man einen Faktor einschaltete, welcher den großen Vorteil des Autos, den Haus-zu-Haus-Verkehr, ebenfalls erfüllen konnte. Ferner mußte das Augenmerk darauf gerichtet werden, daß die ungeheuren Unkosten des Rangierens und der Umladung, welche mit 700 Millionen Mark im Jahre geschätzt werden, auf ein erträglicheres Maß herabgedrückt würden.

Die einfachste Gedankenfolge ging dahin, daß, wenn eben die Wirtschaft große Mengen nicht mehr transportierte, ihr die Möglichkeit gegeben werden müßte, auch kleinere Mengen rentabel mit der Bahn zu befördern, ohne sich etwa den Weg zu einem späteren Wiederaufstieg im Güterverkehr zu verbauen. Man müßte also irgendwelchen Weg suchen, dem Kunden die Annehmlichkeiten des Autos auch bei der Bahn zu verschaffen. Der Kunde muß möglichst seine Waren bei sich zu Haus so verpacken können wie er sie in ein Auto verpackt hätte, er muß auch sicher sein, daß die Ware ohne Ausladen und ohne Umpackung an ihren Bestimmungsort gelangt und zwar vor das Haus des Empfängers.

In einigen Fällen des Gütertransports bestanden derartige Möglichkeiten. Ein Beamter wurde von Hamburg nach München versetzt.