

Predöhl, Andreas

**Article — Digitized Version**

## Planwirtschaft und Marktwirtschaft im Verkehrswesen

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Predöhl, Andreas (1950) : Planwirtschaft und Marktwirtschaft im Verkehrswesen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 5, pp. 11-17

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131104>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# ABHANDLUNGEN

## Planwirtschaft und Marktwirtschaft im Verkehrswesen

Prof. Dr. Andreas Predöhl, Kiel

Mit den Worten Planwirtschaft und Marktwirtschaft wird bei unszulande ein arger Mißbrauch getrieben. Gewiß, es verbirgt sich hinter diesem Wortpaar ein echter politischer Gegensatz, der auf einen handfesten Kampf um das Sozialprodukt hinausläuft. Mit der Frage der zweckmäßigsten Marktordnung aber hat dieser Kampf wenig zu tun. Dennoch haben sich die Ideologien in dieser Frage derartig verfangen, daß selbst die Wissenschaft sich mit ihr kaum noch befassen kann, ohne daß sich Politik und Journalistik an ihre Fersen heften und sie in den ideologischen Streit hineinzuziehen suchen. Ja, die dogmatische Verhärtung ist schon in die Wissenschaft selbst eingedrungen. Dieser Zustand ist um so beklagenswerter, als die Wissenschaft des Auslandes, namentlich in England und Amerika, in allen Fragen, die in den Bereich der Wirtschaftslenkung fallen, einen beträchtlichen Vorsprung gewonnen hat. Um so entschiedener sind wir verpflichtet, den Fragen der Marktordnung auch bei uns mit wissenschaftlicher Objektivität zuleibe zu gehen. Dann zeigt sich nämlich, daß die Frage der „richtigen“ Marktform weitgehend durch die praktische Problemlage vorbestimmt ist. Man muß sich allerdings die Mühe machen, von den Tatsachen und nicht von den Ideologien auszugehen. Der Verkehr ist dafür ein besonders aktuelles Beispiel, das um so interessanter ist, als gerade dieser Wirtschaftszweig von jeher im Kreuzfeuer der politischen und wirtschaftlichen Interessen gestanden hat.

### DER EISENBAHNVERKEHR

Die Eisenbahn hat von ihren Anfängen vor reichlich hundert Jahren an sehr hohe Anforderungen an Anlagekapital gestellt und zeigt damit eine klare Tendenz zum Großbetrieb. Das Phänomen der degressiven Kosten ist im Eisenbahnbetrieb geradezu entdeckt worden. Zwar hat man zunächst nicht erkannt, daß es sich bei der Eisenbahn um mehr handeln würde als um einzelne lokale Verbindungen. Mit den Anschlußstrecken aber wachsen die kurzen Verbindungen zwangsläufig zu langen Strecken und dichten Netzen. Sobald ein Eisenbahnunternehmen die Verbindung zwischen zwei zentralen Punkten geschaffen hatte, zwang der hohe Anteil der fixen Kosten die konkurrierenden Linien, das Gleiche zu tun, um nicht aus dem Felde geschlagen zu werden. Das Wettrennen um den Knotenpunkt Chicago ist das beste Beispiel. Sind aber erst einmal mehrere Bahnen in die gleiche starke Verkehrsspannung eingeschaltet, dann entwickelt sich die Konkurrenz dieser wenigen Großbetriebe — das, was die Fachsprache als Oligopol

bezeichnet — sehr schnell und zwangsläufig zum Monopol. Aus schweren Ratenkämpfen und spekulativen Börsenmanövern, die besonders in Amerika ein gigantisches Ausmaß angenommen haben, entsteht die Fusion. Nicht als ob damit ein absolutes Monopol gegeben sei: In ihren Randbereichen hat jede Eisenbahn mit dem Wettbewerb anderer Eisenbahnen zu rechnen, und sei es auch nur die indirekte Konkurrenz über weite Umwege, wie sie im Kampf zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Adria-Tarifverbandzutagetreten ist, wo im Auslobungsverfahren sogar eine ganz bewegliche Konkurrenzpreisbildung geherrscht hat. Die Tendenz zum Monopol ist nicht grenzenlos, selbst wo diese Grenzen nicht durch Staatsgrenzen bestimmt werden. Aber die ökonomischen Kräfte tendieren eindeutig zum hinreichend großen regionalen Monopol. Typisch dafür sind die Sektoren mit den Scheitelpunkten in der Hauptstadt, wie wir sie in England und Frankreich finden. In Deutschland ist die Entwicklung frühzeitig durch politische Faktoren bestimmt worden. Aber auch hier hat die Eisenbahn die partikularen Grenzen, die ihrer ökonomischen Ausdehnung im Wege standen, durchbrochen, sobald die partikularen Kräfte schwach wurden, wie die Begründung der Reichsbahn nach 1918 zeigt.

Die Monopole der Eisenbahn sind innerhalb des Eisenbahnbereichs — von den anderen Verkehrsmitteln wollen wir sogleich noch sprechen — so stark, die Möglichkeiten der Kontrolle der gesamten Volkswirtschaft reichen so weit, daß kein Staat diese Monopole schrankenlos hat wirken lassen können. Schrittweise ist die Eisenbahn überall staatlichen Kontrollen unterworfen worden, die namentlich die Tarifpolitik der Willkür des Monopols entzogen. In Amerika hat die Granger-Bewegung der mittelwestlichen Agrarstaaten schon in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts dagegen rebelliert und jene große Antimonopolgesetzgebung zur Entwicklung gebracht, die in den USA. den Zusammenschluß der Eisenbahnen zu regionalen Monopolen verhindert und die Regeln des freien Wettbewerbs künstlich wiederhergestellt hat. Aber dieser den immanenten ökonomischen Kräften zuwiderlaufende Zwang hat sich überhaupt nur durchsetzen können, weil mit ihm eine zentralistische Kontrolle der Eisenbahnen durch die Interstate Commerce Commission in Washington einhergegangen ist, die die Interessen der Eisenbahnen und ihrer Benutzer sorgfältig gegeneinander abwägt. Eine straffe staatliche Lenkung hat hier also als der unentbehrliche Monopolersatz gewirkt, in dessen

Rahmen eine weitreichende Leistungskonkurrenz verblieben ist, alles in allem eine Regelung, die den ökonomischen Notwendigkeiten ebenso wie den politischen Erfordernissen Rechnung trägt. Allerdings hat die Verhinderung der ökonomischen Tendenz zum regionalen Monopol auch die Konsolidierung der Eisenbahnen in wenige große Systeme gehemmt, die die amerikanische Eisenbahnpolitik mit ihrem Consolidation plan betreibt.

Kontrolle der natürlichen Tendenz zum Eisenbahnmonopol ist aber nicht nur aus dem negativen Grund einer Verhinderung monopolistischer Ausbeutung geboten. Hier liegt zugleich der Ansatzpunkt für eine wirksame Verkehrspolitik, die für die ganze Volkswirtschaft fast so wichtig ist wie die Geld- und Kreditpolitik. Die gesamte Raumplanung — von der sozialpolitischen Tarifpolitik ganz abgesehen — hängt entscheidend von der Eisenbahntarifpolitik ab, und eine solche Tarifpolitik ist nur möglich auf der Grundlage des Monopols. Kein Land der Welt hat auf dieses Instrument verzichtet, gerade auch nicht die Länder, die am Privatbahnprinzip festgehalten haben. Dadurch ist der alte Streit um die Frage Staatsbahn oder Privatbahn nahezu illusorisch geworden. In manchen Fällen hat sich das Verhältnis umgekehrt. Die Staatsbahnen mit finanzieller Autonomie sind heute vielfach unabhängiger von der staatlichen Autorität als die Privatbahnen mit Staatskontrolle. Diese Unabhängigkeit ermöglicht es ihnen häufig, eine der staatlichen Wirtschaftspolitik widersprechende Verkehrspolitik zu treiben. „Neudeutschen Feudalismus“ hat Bernhard Harms diesen Zustand mit Bezug auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft der zwanziger Jahre genannt. Die Verhältnisse liegen ähnlich wie bei den Zentralnotenbanken, die ebenfalls den gesamten Volkswirtschaftskörper kontrollieren. Alle Versuche, diese Institutionen zu neutralisieren, scheitern an der Tatsache, daß es eine neutrale Tarifpolitik ebenso wenig gibt wie eine neutrale Zentralbankpolitik. Selbstverständlich ist auch eine Tarifpolitik nach den Kostengesichtspunkten des freien Wettbewerbs nicht neutral.

Noch weniger strittig als bei der Tarifpolitik ist die Frage der Staatskontrolle bei der Anlage der Eisenbahnen, wobei es auch hier nicht darauf ankommt, ob es sich um ein Staatsbahnsystem oder ein staatlich kontrolliertes Privatbahnsystem handelt. „Wenn man eine Fliege mit Tinte beschmieren und über eine Landkarte von England laufen lassen würde, könnte man kein unrationelleres Eisenbahnnetz erhalten als das, das tatsächlich entstanden ist“, sagt ein bekannter englischer Eisenbahnfachmann. Die späteren Netze des europäischen Kontinents sind dank wachsender Staatsaufsicht schon besser geraten. Rationelle Netze haben allerdings jene kolonialen Bahnen gebildet, die das Land vor der Siedlung erschlossen haben. Hier schaltet sich nämlich das Bahnnetz nicht in einen historisch gewordenen Siedlungskörper ein, sondern die Siedlung richtet sich nach dem Bahnnetz. Ein Blick auf eine nordamerikanische oder eine argen-

tinische Eisenbahnkarte im Vergleich zur europäischen vermag den Leser von der Richtigkeit dieses Urteils zu überzeugen. Aber auch diese Tatsache beeinträchtigt nicht die These, daß die ökonomischen Kräfte die Eisenbahn zum Monopol zwingen und daß dieses Monopol einer weitreichenden staatlichen Kontrolle bedarf. Die Frage der Verstaatlichung ist keine ökonomische Frage mehr, sondern nur noch eine Frage der Politik.

#### DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Ganz anders als bei der Eisenbahn liegt die Frage der Marktordnung in der Binnenschifffahrt. Hier gibt es keinerlei Tendenz zum Monopol. Im Gegenteil, die ökonomischen Kräfte treiben zur Zersplitterung und zur ruinösen Konkurrenz, bei der auch die unrentablen Betriebe im Markte bleiben. Das wird am deutlichsten bei der bedeutendsten Binnenschifffahrt der Welt, nämlich der Rheinschifffahrt, wo viele kleine Einzelschiffer, die sogenannten Partikuliere, mit traditionaler Wirtschaftsanschauung und gering entwickeltem kalkulatorischen Sinn im handwerklichen Familienbetriebe neben großen und größten Reedereibetrieben tätig sind. Die Erhaltung dieser Kleinbetriebe erklärt sich im wesentlichen aus den unregelmäßigen Schwankungen des Wasserstandes und der dadurch bedingten unterschiedlichen Abladetiefe, denen sich die Familienbetriebe mit ihren elastischen Arbeitskosten dadurch anpassen, daß sie bei niedrigem Wasserstand und hohen Frachtraten von den Spitzen profitieren, was ihnen das Durchhalten zu anderen Zeiten ermöglicht, während der Reeder seinen Frachtraum überwiegend zu Kontraktfrachten beschäftigt und fallweise Partikuliererraum dazu chartert. Es herrschen hier ähnliche Verhältnisse wie in saisonalen Gewerben zwischen Verleger und Heimarbeiter. Aber die Marktlage wird noch kompliziert durch eine weitgehende Internationalität mit starken Kostenunterschieden von Flagge zu Flagge und durch das Nebeneinander von Werkreedereien und freien Reedereien. Ganz ähnlich wie im Verhältnis der freien Zechen zu den Hüttenzechen haben die vertikal gebundenen Werkreedereien mit ihren Verrechnungspreisen andere Marktinteressen als die freien Reedereien. Selbst wenn man vom Kahnraum absieht und nur die Schleppkraft ins Auge faßt oder Wasserstraßen betrachtet, die keine Einzelschiffer haben, wie die Donau, finden wir ein heillooses Durch- und Nebeneinander von unterschiedlichen Interessen, das noch verstärkt worden ist, seit der Motorkahn in großem Umfange in die Domäne der Schleppschifffahrt eingebrochen ist.

Diese Lage der Binnenschifffahrt wird erschwert durch die Konkurrenz der Eisenbahn. Nicht als ob im reinen Binnenschifffahrtsverkehr von Hafen zu Hafen ein weitreichender Wettbewerb bestände! In diesem Verkehr ist die Binnenschifffahrt im Transport der Massengüter wie Kohle, Erz, Steine, Getreide so überlegen, daß sich eine ziemlich klare Aufgliederung nach Güterklassen durchgesetzt hat. Höchstens zwischen der Eisenbahn und der Kanalschifffahrt, die mit kleineren

Transportgefäßen zu arbeiten gezwungen ist, gibt es so etwas wie eine regelrechte Konkurrenz. Aber was bedeutet quantitativ die Kanalschiffahrt neben der Schiffahrt der großen Ströme, namentlich des Rheins! Zu einem großen Teil ist der Binnenschiffahrtsverkehr vielmehr sog. gebrochener Verkehr mit Zulauf und Ablauf oder doch zum mindesten Zulauf oder Ablauf auf der Schiene. Die kritischen Zonen der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Rheinschiffahrt liegen in Oberbayern, Österreich und der Schweiz. Hier ist die Eisenbahn der überlegene Wettbewerber, weil sie mit Zulauf- und Ablauftarifen ihren Konkurrenten in die Zange nehmen kann. Es ist also letzten Endes das dichtere Netz, das dem einen Verkehrsmittel den Vorteil vor dem anderen gibt. Dabei kann man mit Bezug auf die Binnenschiffahrt eigentlich nicht von einem Netz reden, denn die einzelnen Stränge haben so unterschiedliche Profile, daß Transporte ohne Umladung von einem auf das andere Wasserstraßenrevier kaum in Frage kommen. Der Rhein-Hernekanal hat den Oberrheinkahn auf 1350 t normiert, obgleich auf dem Rhein viel größere Kähne fahren können. Dieser Rhein-Hernekanal-Kahn aber kann nicht einmal auf dem Dortmund-Emskanal verkehren, ganz abgesehen von den mitteldeutschen Wasserstraßen. Das „Regelschiff“ der Kanalsysteme muß verhältnismäßig klein sein, wenn es Netze befahren will, und es wird dann wieder gegenüber den größeren Kähnen der natürlichen Ströme unrentabel.

Die Eisenbahn hat denn auch die freie Konkurrenz der liberalen Zeit in vielen Ländern dazu ausgenutzt, die Binnenschiffahrt abzuwürgen. In England ist das auch volkswirtschaftlich berechtigt gewesen, denn die Kanäle konnten in diesem Lande der kurzen Strecken ihre Langstreckenüberlegenheit niemals ausnutzen, und die schmale Landfigur ließ sie frühzeitig auch auf die Konkurrenz der Küstenschiffahrt stoßen. Sie haben im ersten Stadium der „industriellen Revolution“, als es noch keine Eisenbahn gab, der Industrialisierung große Dienste geleistet, dann aber der ökonomischen Überlegenheit der Eisenbahn weichen müssen. In Amerika haben die Eisenbahnen eine wirklich leistungsfähige Flußschiffahrt nicht aufkommen lassen; die Wasserstraßen liegen dort auch nicht günstig, nämlich quer zum vorherrschenden Ost-Westverkehr. Eine hervorragende Ausnahme bildet die Binnenschiffahrt auf den großen Seen, die vielleicht das am besten durchrationalisierte und leistungsfähigste Verkehrssystem der Welt ist. Dabei handelt es sich aber nicht um Schleppschiffahrt, sondern um eine der Seeschiffahrt ähnliche Seeschiffahrt mit großen Schiffsgefäßen im Dienste vor allem der Schwerindustrie. Im klassischen Gebiet der eigentlichen Binnenschiffahrt, im Raume Paris, Berlin, Basel, Rotterdam, ist die Binnenschiffahrt nicht allein durch den reinen Wasserstraßentransport der schwerindustriellen Kerngebiete begünstigt. Die Eisenbahninteressen stehen ihr auch nicht unbedingt entgegen, denn oft macht die lange Binnenschiffahrtsstrecke Zulauf und Ablauf auf der Schiene überhaupt erst rentabel. Die Schweizer Bundesbahnen

sind an der Rheinschiffahrt ebenso interessiert wie die süddeutschen Länderbahnen und ihre Nachfolger innerhalb der Reichsbahn. Nimmt man hinzu, daß die staatliche Kontrolle des Eisenbahnmonopols die Kontrolle der Binnenumschlagstarife einschließt, dann ist im Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschiffahrt auf deutschem Boden für die Binnenschiffahrt so gut gesorgt, wie es auf dem Gebiete der Tarifpolitik möglich ist.

Damit ist aber das Marktproblem der Binnenschiffahrt noch nicht gelöst. Nur in einigen wenigen Verkehrsrelationen hat die Binnenschiffahrt vermocht, der ruinösen Konkurrenz durch kartellartige Bindungen der Schleppkraft zu steuern, wie in der Straßburg- und in der Baselfahrt. Das sind charakteristischerweise die entlegenen Strecken, wo die Zahl der Konkurrenten schon durch die Ansprüche an die Schleppkraft geringer ist, ganz ähnlich wie in der Industrie die geringere Zahl der Konkurrenten und die gleichartigere Produktion einer Spezialität das Kartell begünstigen. Es bleibt hier also gar kein anderer Weg, als die freie Marktwirtschaft durch das Zwangskartell aufzuheben, wie dies während der Weltwirtschaftskrise auf der Elbe durch das Elbekartell geschehen ist. Auf dem Rhein stehen auch dieser Lösung die widerstreitenden staatlichen Interessen entgegen. Nicht einmal mit indirekten Methoden wie Angebotsbeschränkungen durch Bauverbote oder Lizenzierung kann man arbeiten, weil die Interessen an Werften und Schiffshypothekenbanken von Land zu Land verschieden gelagert sind. Immerhin ist hier einer der vielen Fälle, in denen das vielgeschmähte Kartell der einzig vernünftige Weg zu einer wirtschaftlichen Regelung sein würde, es sei denn, man ginge den Weg einer verstärkten vertikalen Verbindung der Schiffahrt mit der Industrie, einen Weg, der zurzeit nicht minder verpönt ist. Wie so viele vernünftige Dinge in unserer unvernünftigen Gegenwart!

#### DER KRAFTWAGENVERKEHR

Auch der Kraftwagenverkehr neigt zu Zersplitterung und ruinöser Konkurrenz. Hier genügt ebenfalls ein verhältnismäßig kleines Kapital zur Eröffnung eines Betriebes. Auch hier gibt es keine großen Investitionen der Verkehrsbetriebe in Verkehrswegen und anderen Anlagen. Werkverkehr und freier Verkehr stehen auch hier nebeneinander. Aber die ruinöse Konkurrenz und ihre Folgeerscheinungen bestimmen die Märkte nicht so stark wie in der Binnenschiffahrt. Beim Kraftwagenverkehr liegt das Problem der Marktordnung weniger im Bereich des Gewerbes selbst wie bei der Binnenschiffahrt als vielmehr in seinem Verhältnis zur Eisenbahn. Im Gegensatz zum Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschiffahrt nämlich ist im Verhältnis von Eisenbahn und Kraftwagen der Kraftwagen der gefährlichere Konkurrent. Hier verfügt der Kraftwagen über das dichtere Netz, das ihm die Allgegenwart der Straße bietet, und damit über die Möglichkeit des Verkehrs von Haus zu Haus. Diese Überlegenheit ist für die Eisenbahn um so bedenklicher, als der Kraftwagen aus-

gerechnet in die Bereiche der Monopolgewinne der Eisenbahn einbricht, nämlich in die kurzen Strecken und die Stückgutklassen sowie die Tarifklassen der wertvollen Massengüter. Diese belastet die Eisenbahn nach dem alten Monopolgrundsatz „what the traffic will bear“ mittels Entfernungsstaffel und Klassenstaffel zugunsten der langen Strecken und der billigen Massengüter relativ hoch. Dabei trägt der Kraftwagen in den meisten Ländern nicht einmal die vollen Kosten der Straßenabnutzung, ist also zum Schaden der Eisenbahn subventioniert, während die Eisenbahn, namentlich in Deutschland, mit einer Fülle von Auflagen sozialpolitischer, finanzpolitischer und allgemein wirtschaftspolitischer Art belastet ist, die noch aus der Zeit ihres mehr oder minder unbeschränkten Monopols herrühren, ganz abgesehen vom Grundsatz der Beförderungspflicht, des Tarifzwanges und der Staatsaufsicht überhaupt.

Professor Rittershausen hat in einer überaus anschaulichen und aufschlußreichen Schrift „Bundesbahn im Wettbewerb“ im einzelnen dargelegt, in welchen Punkten die Eisenbahn unter den heutigen Verhältnissen untragbar vorbelastet, der Kraftwagen unzulässig begünstigt ist. Er hat auch gezeigt, wie durch eine Umbildung des Eisenbahntarifs, der immer noch von der Vorstellung eines nahezu unbeschränkten Monopols ausgehe, die Stellung der Eisenbahn gegenüber dem Kraftwagen wesentlich gestärkt werden könne. Zugleich zeigt er, wie durch Rationalisierung, namentlich im Behälterverkehr, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Kraftwagen gestärkt werden könnte. Wichtig ist auch die Erwägung, daß es unmöglich ist, den technischen Fortschritt, der sich im Landstraßenverkehr zum Ausdruck bringt, zugunsten der Eisenbahn zu hemmen, oder gar, wie das vielerorts vorgeschlagen worden ist, das Monopol der Eisenbahn auf den Kraftwagen auszudehnen. Es sind ja gerade die Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit, der Werkverkehr und der Kleinbetrieb, die die größten Leistungen des Kraftwagenverkehrs ausmachen. Die freie Konkurrenz ist das Lebenselement des Kraftwagens. Auch der Kraftwagenbetriebsverband, eine Art von Zwangskartell, ist eine sehr problematische Lösung gewesen, denn er hat dem Kraftwagen mit der Selbständigkeit und Beweglichkeit einen wesentlichen Teil seiner Stärke genommen.

Das heißt nun beileibe nicht, daß man dem technischen Fortschritt die Zügel schießen lassen und dem neuen Verkehrsmittel die Möglichkeit geben dürfte, das alte niederzukonkurrieren. Der Kraftwagen kann die Eisenbahn niemals ersetzen, also darf er sie auch nicht so stark schädigen, daß sie zur Erfüllung ihrer unentbehrlichen Funktionen unfähig oder zum dauernden Zuschußbetrieb wird. Eben deshalb plädiert auch Rittershausen nicht nur für einen Ausgleich der Marktchancen, sondern auch für einen geregelten Wettbewerb. Aber er geht so weit — und das gibt auch dieser Schrift eine dogmatische Note —, daß er den Wettbewerb als die grundsätzlich richtige Markt-

form, das Monopol der Eisenbahn nur als eine vorübergehende Entartung ansieht. Das Monopol der Eisenbahn ist aber kein Sündenfall der liberalen Ordnung. Wie die freie Konkurrenz das Lebenselement des Kraftwagens ist, so ist das Monopol das Lebenselement der Eisenbahn. Durch die ungleiche Verteilung der Transportkosten auf die Benutzer sichert der Staffeltarif die ökonomische Verteilung der Kosten. Dadurch, daß er die Unelastizität der Nachfrage nach Transporten auf kurze Entfernung und von Qualitätsgütern ausnutzt, bringt er die Elastizität der Nachfrage nach Transporten auf weite Entfernung und von Massengütern zur Geltung. Eine drastische Revision des Staffeltarifs würde eine so große Verringerung der Gesamtausnutzung des Apparats und damit eine so beträchtliche Verteuerung des Transports bringen, daß die Volkswirtschaft aus den Fugen geriete.

Aber das Monopol entspricht nicht nur der Ökonomie, es entspricht auch den Zielen der Wirtschaftspolitik. Zugegeben, daß der Staffeltarif für die Peripherie auch Nachteile bringt, insofern als er die Zusammenballung gewisser Industrien fördert und damit ihre Ansiedlung in peripheren Gebieten hemmt. In Ostpreußen kam noch die Belastung der kurzen Strecken im gebrochenen Verkehr über See hinzu. Um so vorsichtiger muß die Auswahl der Industrien an peripheren Standorten getroffen werden. Das schließt aber nicht aus, daß der Staffeltarif für die peripheren Gebiete unentbehrlich ist. Erst recht gilt das für die vielen Ausnahmetarife, die sich ebenfalls auf die Monopolsituation gründen. Sollen wir etwa zugunsten des Wettbewerbsdogmatismus eines der wichtigsten Mittel der Raumordnung aufgeben? Soll Schleswig-Holstein auf tarifpolitische Hilfen für seine Landwirtschaft, Hamburg auf die Förderung seines peripher gewordenen Seehafens verzichten? Ist nicht die Berufung auf den fairen Wettbewerb der tariflichen Gleichstellung nichts anderes als die Forderung, eine „Ungerechtigkeit“ durch die andere zu ersetzen. Selbst in den Entscheidungen der Interstate Commerce Commission in den USA. wird auf die Fairneß im Wettbewerb der Standorte großes Gewicht gelegt. Es gilt nicht, zum Grenzfall der Kostentarife zurückzukehren, die vom Standpunkt der ökonomischen Gerechtigkeit ebenso willkürlich sind wie jedes andere Tarifsysteem, sondern die Staffeltarife im Gegenteil noch zu verfeinern. Dabei müßte über das Staffelpinzip hinaus noch stärker von Ausnahmetarifen Gebrauch gemacht werden. Je gefährdeter ein Monopol ist, desto stärker muß es seine Preispolitik differenzieren, um alle wirtschaftlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, desto besser bringt es zugleich die eigenen Interessen mit denen der Gesamtheit zur Deckung.

Die Ordnung des Verhältnisses von Eisenbahn und Kraftwagen kann demnach niemals nach dem einen oder dem anderen Prinzip vor sich gehen. Die Lösung kann nur der Kompromiß sein. Es gibt trotz Kraftwagen noch beträchtliche Monopolreservate der Eisenbahn, die nicht völlig ausgenutzt sind. Schöpft man diese aus und bringt gleichzeitig die Vorschläge Ritters-

hausens zur Geltung, dann kommt man recht eigentlich zu dem Ergebnis, das sowohl den konkurrierenden Verkehrsmitteln als auch den Konsumenten der Verkehrsleistungen und den volkswirtschaftlichen Belangen Rechnung trägt. Daß dabei eine Kontrolle des Kraftwagenverkehrsangebots, etwa durch schärfere Lizenzierung erforderlich ist, gibt auch Rittershausen zu. Im übrigen dürfen wir nicht übersehen, daß jede Steuerung des technischen Fortschrittes, denn um eine solche handelt es sich hierbei, um so reibungsloser verläuft, je weniger die Volkswirtschaft stagniert und je stärker sie sich entwickelt. Bei wachsender Volkswirtschaft ist in der Gegenwart die Eisenbahn das statische, der Kraftwagen das dynamische Element. Der Kraftwagen ist das Verkehrsmittel, das die vielen zusätzlichen Aufgaben zu übernehmen imstande ist, die die Eisenbahn nicht oder nicht so gut bewältigen kann. Die Eisenbahn ist der entscheidende Faktor in der expansiven Phase der Weltwirtschaft gewesen; sie hat die Kontinente erschlossen. Der Kraftwagen ist der entscheidende Faktor in der Phase der Intensivierung der Weltwirtschaft auf gegebenem Raum. Er verdichtet den Verkehr und begünstigt zugleich die Auflockerung der räumlichen Zusammenballung der Wirtschaft in den Kerngebieten. Dennoch sind, wie im Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschifffahrt, so auch im Verhältnis von Eisenbahn und Kraftwagen die Interessen nur zum Teil einander entgegengesetzt. Weitgehend ergänzen sie sich. Eine Aufgliederung aber ist nur möglich mit den Mitteln einer verkehrspolitischen Lenkung, die dem Kraftwagen die Beweglichkeit des freien Wettbewerbs erhält, ohne das Monopol der Eisenbahn zu zerstören.

#### DIE SEESCHIFFFAHRT

Das Marktproblem der Seeschifffahrt weicht sowohl von dem der Eisenbahn als auch von dem der Binnenschifffahrt und des Kraftwagens wesentlich ab. Wie die Eisenbahn tendiert die Seeschifffahrt, zum mindesten in der eigentlichen Überseefahrt und in der großen Küstenfahrt, eindeutig zum Großbetrieb. Große und qualifizierte Tonnage erfordern ein hohes Anlagekapital, Linienfahrt fast immer einen größeren Schiffspark. Und wenn auch die Investitionen der Reedereien in den Landanlagen nicht so umfangreich sind wie die der Eisenbahn, so sind sie doch zum mindesten in der Linienfahrt beträchtlich. Die Spezialisierung der Linienfahrt führt namentlich in der ausgehenden Fahrt der Industrieländer zu oligopolistischen Situationen, die infolge hoher fixer Kosten bei gleichartigen Transportleistungen und verhältnismäßig geringem internationalen Kostengefälle zwangsläufig ihre Auflösung im Monopol finden. Das gilt um so mehr, als die vertikale Verbindung mit der Industrie infolge der Größe der Transportgefäße viel weniger verbreitet ist als in der Binnenschifffahrt und erst recht viel weniger als beim Kraftwagen. Aber es handelt sich bei diesen Monopolen dank der größeren Beweglichkeit der Seeschifffahrt und der Stärke der beteiligten nationalen Interessen nicht um Fusionen

wie bei der Eisenbahn, sondern um Kartelle, die sog. Seeschifffahrtskonferenzen. Und weil die Seeschifffahrtskartelle immer von latenter Konkurrenz bedroht sind, also mit einer elastischen Nachfrage rechnen müssen, so sind sie auch keine starken Monopole, die imstande wären, ihre Käufer auszubeuten, wie die Monopole der Eisenbahn vor der Zeit der Kraftwagenkonkurrenz. Es handelt sich also um Zusammenschlüsse, die nichts anderes tun, als die ruinöse Konkurrenz zu verhindern, im Grunde um eine Marktform, die den Zustand herbeiführt, den der sog. freie Wettbewerb nach der Ideologie der klassischen Lehre herbeiführen sollte.

Hier wie bei der Eisenbahn sieht man, wie sinnlos ein weltanschaulich-politischer Kampf gegen die Monopole ist. Dogmatismus der freien Konkurrenz bedeutet in diesen Fällen Hemmung der natürlichen Kräfte der Wirtschaft durch interventionistische Maßnahmen, die die Wirtschaft zwingen, sich so zu verhalten, wie sie sich nach der Ideologie verhalten sollte. Dieser Dogmatismus steuert also gerade in die Zwangswirtschaft hinein, die er verhindern möchte, denn immer wenn die freie Konkurrenz nicht so wirkt, wie sie soll, muß die Wirtschaftspolitik korrigierend eingreifen. Eisenbahnmonopole sind Monopole aus ökonomischer Notwendigkeit, man muß sie bändigen, wenn und wo sie zu stark sind, und sie schützen, wo ihnen unökonomische Konkurrenz droht. Schifffahrtsmonopole sind das ideale Produkt einer freien Konkurrenz, die sich aufgehoben hat; sie schaffen aus sich heraus, was keine Wirtschaftspolitik vermöchte. Gebot der staatlichen Wirtschaftspolitik ist, sie so wenig wie möglich zu stören. Mit wie vielen Industriekartellen mag es ähnlich liegen! Wie viele starke Trusts sind auf der anderen Seite, wenn ihre Auswüchse beschnitten werden, ähnlich wie die Eisenbahn im 19. Jahrhundert recht eigentlich die starken Träger des wirtschaftlichen Fortschritts! Stets kann das Urteil nur im besonderen Fall, niemals kann es generell gefällt werden, ganz gewiß nicht nach Maßgabe eines Prinzips.

In der Trampschifffahrt ist es nur in geringem Umfange zu monopolartigen Zusammenschlüssen gekommen. Zu viele Partner sind beteiligt, zu unterschiedlich sind Betriebsgrößen und Kosten, zu weit ist das Feld der Konkurrenz und zu bedeutsam sind die Funktionen des freien Wettbewerbs im Abfahren der konjunkturellen und der saisonalen Spitzen. Konjunktur und Saison spielen eine ähnliche Rolle wie der Wasserstand in der Binnenschifffahrt für die Partikuliere. Wo sich Kartelle gebildet haben, sind sie das Produkt besonderer Verhältnisse. So ist die Baltic and International auf die Eigenart von Grenzmeeren begründet, ganz abgesehen davon, daß es immer strittig geblieben ist, ob es sich auch nur um ein Konditionenkartell gehandelt hat. Über Mindestraten sind diese Kartelle nie hinausgekommen. Die Weltwirtschaftskrise hat zwar Mindestratenabkommen erzwungen, sie haben aber nur periodisch bestanden. Gewiß hat die zunehmende Spezialschifffahrt auch Kartelle entstehen lassen wie den Tanker-Pool, aber das sind wieder

Abkommen zwischen Spezialreedereien, die ihrer Struktur nach der Linienreederei näher stehen als der Trampreederei. Wo schließlich die Trampreederei der Linienreederei eine ständige Konkurrenz macht, wie in vielen Verkehrsrelationen der einkommenden Fahrt, haben wir eine ähnliche Lage wie in der Binnenschifffahrt. Aber die ruinöse Konkurrenz wird gemildert durch den Rückhalt, den die Linienfahrt an den Konferenzen hat.

Staatliche Schifffahrt hat sich nirgends wirklich bewährt. Viel zu international und viel zu beweglich ist das Schifffahrtsgeschäft für die staatliche Maschinerie, ganz anders als die Eisenbahn, die recht eigentlich den Parafall guter staatlicher Wirtschaftsführung bildet. Staatliche Eingriffe in die Schifffahrtsmärkte sind nicht nur unnötig, sie sind auch nur in beschränktem Umfange möglich in Verkehrsrelationen, die in allen wichtigen Fällen mehr als einen Staatsraum berühren. Eingriffe erfolgen überwiegend, hier allerdings in großem Umfange, durch direkte und noch stärker durch indirekte Subventionen. Wie der Zoll in der Produktion, ist die Subvention in der Schifffahrt das typische Mittel der Verschiebung der Grundlagen der internationalen Arbeitsteilung. Alle Argumente für und wider den Protektionismus gelten auch für und wider die Subvention. Ebenso wie die Exportindustrie Europas durch den amerikanischen Schutzzoll leidet, wird die Schifffahrt Europas durch die Subvention der amerikanischen Schifffahrt gehemmt, und sei es auch nur durch die Bestimmung des Halbparrtransports der Marshallplanlieferungen. Stärker noch als bei der Industrie spricht bei der Flagge das nationale Prestige mit. Es steigert die ruinöse Konkurrenz und damit den Wert der Konferenzen.

Der Wettbewerb der Seeschifffahrt mit den Landtransportmitteln ist im Güterverkehr verhältnismäßig gering, wenn man von der kleinen Küstenfahrt absieht, die ihrerseits, verkehrspolitisch betrachtet, der Binnenschifffahrt zuzuordnen ist. Die Aufteilung der Güter zwischen Seeschifffahrt und Eisenbahn vollzieht sich ähnlich wie die zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn. So groß ist die Überlegenheit der Schifffahrt im Massengüterverkehr, daß dieser selbst im gebrochenen Verkehr weite Umwege verträgt. Bis tief in die Rocky Mountains kann z. B. pennsylvanische Kohle auf dem gebrochenen Wege mit dem direkten Schienenweg konkurrieren. Gewisse Qualitätsrohstoffe wie Seide bilden eine Ausnahme, sie bevorzugen die Schiene sogar, wenn sie eine Umladung in Kauf nehmen müssen. Für die Marktstruktur der Seeschifffahrt aber spielt die Schiene im Frachtverkehr eine geringe Rolle. In der Passage ist umgekehrt die Eisenbahn so überlegen, daß die Angliederung eindeutig zu ihren Gunsten geht, wie die vorgeschobenen Passagierhäfen im Gegensatz zu den landeinwärts gelegenen Güterhäfen zeigen. Aber rein geographisch sind die Wettbewerbsmöglichkeiten auf so wenige Verkehrsrelationen beschränkt, daß die Marktstruktur der Seeschifffahrt davon ebenfalls nicht wesentlich berührt wird.

#### DER LUFTVERKEHR

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei der Luftfahrt, deren Überlegenheit nicht nur in der Geschwindigkeit, sondern vor allem in der Tatsache liegt, daß sie über Land und See verkehren kann. Ihr Netz ist allerdings weitmaschiger, weil sie an die Bodenorganisationen der Lufthäfen geknüpft ist, die sich nicht beliebig vermehren lassen. Wieweit die gewaltig entwickelte internationale Luftfahrt die Marktstruktur der Seeschifffahrt verändern wird, ist noch nicht zu übersehen, vor allem nicht, wie weit sie über Post und Passage hinaus in das eigentliche Frachtgeschäft eindringen wird. Im Passagierverkehr hat sie einen anomalen Auftrieb erhalten durch die Lücken, die die Seeschifffahrt in Folge ihrer Kriegsverluste der Luftfahrt im Bereich der hochwertigen Passage überlassen mußte. Aber auch wenn wir mit starken Verschiebungen im Passagierverkehr rechnen, so darf doch nicht übersehen werden, daß ein starker zusätzlicher Verkehrsbedarf durch die Luftfahrt erst geschaffen worden ist. Hier zeigt sich wieder das Gesetz der Ausfächerung der Verkehrsmittel, nach dem das neue Verkehrsmittel das alte, und die neue Variante eines Verkehrsmittels die alte nicht mattsetzen, sondern ergänzen. Die Luftfahrt selbst hat sich, wenn nicht alle Zeichen trügen, eine Marktstruktur ganz neuer Art geschaffen. Staatliche Belange spielen hier in jeder Relation außerhalb der beiden großen Staatsräume der USA. und der Sowjet-Union eine so große Rolle, daß überhaupt nur auf Grund wechselseitiger internationaler Vereinbarungen die Spielregeln des Wettbewerbs bestimmt werden können.

\*

Daß das Prinzip des Laissez-faire nicht zu einer echten Ordnung führt, wird auch von denen nicht bestritten, die in der sog. Wettbewerbsordnung das allgemeingültige Prinzip einer gesunden Wirtschaft sehen. Die freie Konkurrenz entwickelt sich zum Monopol oder zum ruinösen Wettbewerb, sobald ein Ausweichen auf neue Märkte und in neue Räume entfällt. Das hat uns der Verkehr mit besonderer Deutlichkeit vor Augen geführt. Auch die Befürworter der Wettbewerbsordnung halten es für unerlässlich, den ordnenden Rahmen zu schaffen, der eine solche Wettbewerbsordnung überhaupt erst funktionsfähig machen würde. Aber gerade der Verkehr hat gezeigt, daß die Wettbewerbsordnung auch in diesem Rahmen den ökonomischen Aufgaben nur in wenigen Fällen entspricht. Die wirtschaftlichen Kräfte tendieren zu ganz verschiedenen Lösungen. Handelt man ihnen zuwider, dann belastet man die Wirtschaft nicht nur mit zusätzlichen Kosten, man wird auch gezwungen, in zunehmendem Ausmaß korrigierend einzugreifen, um überhaupt zu einer Ordnung zu gelangen, erst recht, wenn diese auch noch sozialpolitischen Ansprüchen genügen soll. Wer eine freie Wirtschaft wünscht, muß mithin eine Lenkung der Wirtschaft fordern, die undogmatisch den jeweiligen Realitäten gerecht wird. Wir können sogar noch weiter gehen: der Verkehr zeigt uns mit besonderer Deutlichkeit, daß die Wirtschaft um so freier funktionieren kann, je ökonomischer

mischer sie von Grund auf gelenkt wird. Zwangswirtschaftliche Maßnahmen sind nichts anderes als die schlechten Folgen einer schlechten Wirtschaftslenkung einschließlich der Nichtlenkung. Auch für die Amerikaner liegt bei der liberalen Ökonomie, wie

sich jüngst gezeigt hat, die Betonung auf Ökonomie, so daß wir uns nicht wundern dürfen, wenn sie einen unökonomischen Liberalismus ablehnen. Es wundern sich darüber nur die Dogmatiker der deutschen neoliberalen Ideologie.

**Summary:** The elements of planned and free economy within the systems of transportation. The problem of the most suitable marketing order is closely linked with the fight between planned economy and market economy. When considering this problem from an impartial and scientific point of view, it becomes obvious that the question of the adequate form of market is largely predetermined by the facts of the actual situation. The various forms of transport set a pattern for the solution of the problem which the author tackles by departing from the real facts. A comparison is made between the particulars and the structure of the various kinds of transportation, viz.: railway, inland water transport, motor transport, deep-sea shipping, and air transportation. From this comparison the author deduces the different tendencies which lead to the formation of monopolies, free competition, public control, conventions, tariff agreements or conditional cartels. It follows from the above that the dogmatic fight against the tendencies of monopoly of the railway and deep-sea shipping directly lead to planned economy. These tendencies originate from an economic necessity; they must be curbed where they are too strong and protected where they are threatened with uneconomic competition. Formation of monopolies in tramp shipping is negligible, and inland water transport shows no tendencies towards monopolies, on the contrary, as is the case in motor transport, the economic forces tend to dissociation and ruinous competition. Air transportation has created its own new structure of market in which the rules of competition can only be determined on the basis of mutual international agreements. In the different systems of transportation, the economic forces tend to different solutions. If one acts against them, one charges the economy with additional costs and, therefore, is compelled to intervene progressively in order to correct them.

**Résumé:** Les problèmes économiques des transports. La lutte entre l'économie planifiée et l'économie du marché libre vise avant tout le problème de la plus grande opportunité. L'examen objectif fait reconnaître que la décision pour l'une ou pour l'autre dépend essentiellement des données de la situation pratique. L'économie des transports sert d'exemple pour l'essai de résoudre le problème en partant des faits. L'auteur fait ressortir les particularités de la structure et des conditions de fonctionnement des catégories des moyens de communication (chemins de fer, navigations intérieure et sur mer, transports routiers, aviation) et en déduit les tendances distinctes qui mènent soit à la formation de monopoles, soit à la concurrence libre, au contrôle de l'état, aux conventions, aux accords tarifaires ou aux cartels de condition. Il en résulte que la lutte dogmatique contre les tendances monopolistes des chemins de fer et de la navigation sur mer aboutit inévitablement dans l'économie réglementée. Ces tendances sont issues de nécessités économiques, il faut les dompter partout où elles deviennent trop fortes, mais aussi les protéger contre toute concurrence de caractère dispendieux. Dans le trafic de tramps les conventions monopolistes ne sont que de moindre envergure; la navigation intérieure n'en a aucune tendance. Au contraire, ici de même que dans les transports routiers les forces économiques poussent vers la désintégration et la concurrence ruineuse. L'aviation s'est donnée une constitution d'un genre nouveau, où les règles de jeu du concours ne pourront être fixés qu'à moyen de conventions mutuelles internationales. Dans les branches différentes du secteur des transports, les forces économiques tendent vers des solutions différentes. Entraver ce développement serait charger l'économie de frais supplémentaires et rendre nécessaire des interventions correctives.

**Resumen:** La economía planeada y el régimen de mercado en los sistemas de transportes. El problema del más adecuado régimen de mercado está ampliamente conectado con el combate entre la economía planeada y la economía de mercado. Percibimos, al considerar objetivo y científicamente este fenómeno, que el problema del sistema justo de mercado queda ampliamente predeterminado por la posición de los problemas. Tomando por ejemplo los transportes y partiendo de los hechos, el autor trata de solucionar este problema. Se comparan las condiciones características y la situación de los sistemas de los transportes, o sean: ferrocarril, navegación fluvial, transportes por carretera, navegación marítima y transportes aéreos. De estos factores se deducen las diferentes tendencias que conducen a la formación de monopolios, libre competencia, vigilancia del Estado, acuerdos tarifarios o carteles condicionales. De ahí que la lucha dogmática contra las tendencias monopolísticas del ferrocarril y de la navegación marítima conduce directamente a la economía dirigida. Estas tendencias se originan por necesidades económicas. Hay que frenar estas tendencias donde se demuestran demasiado fuertes y protegerlas donde son amenazadas de una competencia costosa. En la navegación de „Tramp“ no se han formado monopolios en gran escala, y en la navegación fluvial no se registran ningunas tendencias hacia la formación de monopolios, por el contrario, las fuerzas vivas económicas, lo mismo que en los transportes por carretera, tienden a la disociación y competencia ruinosa. El tráfico aéreo se ha creado una estructura propia de mercado en la que las reglas de la competencia pueden ser determinadas solamente a base de mutuos acuerdos internacionales. En los diferentes ramos de los transportes, las fuerzas vivas económicas tienden a diferentes soluciones. Cuando uno se opone a esas soluciones se grava a la economía con gastos adicionales y se ve obligado a intervenir con objeto de corregirlos.