

Working Paper on the History of Mobility

No. 12/2009



Szene am Anhalter Güterbahnhof, Berlin, um 1910. Aus:
Das deutsche Eisenbahnwesen, Band 1,
Berlin 1911, S. 404.

Die Entwicklung von Speditionen in Deutschland. Von der Eisenbahnlogistik zur Lastkraftwagenlogistik

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp, em. Universität Kassel,
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften
Mail: Vahrenkamp2016@gmx.de

Web: www.vahrenkamp.org

Stand: 30. Juli 2024

Veröffentlicht in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 95, 2008, Heft 4, S. 430-455.

Ferner in Hans-Luidger Dienel und Hans-Ulrich Schiedt (Hrsg.): Die moderne Strasse – Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert, Campus Verlag, Frankfurt 2010, S. 309-339.

Richard Vahrenkamp: Die logistische Revolution – Der Aufstieg der Logistik in der Massenkongsumgesellschaft, Campus Verlag, Frankfurt 2011.

Richard Vahrenkamp: Logistik als Metasystem der Infrastruktur. Die Grenzen der Eisenbahn-Logistik und der Aufstieg der Lastwagen-Logistik 1900 bis 1938, in: Wiebeke Porombka, Heinz Reif und Erhard Schütz (Hrsg.): Versorgung und Entsorgung der Moderne – Logistik und Infrastrukturen der 1920er und 1930er Jahre, Frankfurt 2011, S. 123- 152

Inhalt:

1	Einleitung.....	4
2	Die Geschäftsfelder von Speditionen.....	7
3	Eisenbahnlogistik und Speditionen.....	8
4	Der Werkverkehr mit dem Lastkraftwagen.....	12
5	Der Lastkraftwagen-Fernverkehr von Speditionen.....	14
6	Der Lastkraftwagen und der Güterstruktureffekt.....	16
7	Institutionalisierung und Verbandsentwicklung der Spediteure.....	20
8	Zusammenfassung.....	21
9	Literaturverzeichnis.....	22

1 Einleitung

Die Fragen, wie sich Speditionen, der Güterverkehr und Logistikkonzepte in den Jahren 1880 bis 1938 entwickelt haben, sind von der historischen Verkehrsforschung bisher wenig behandelt worden, obwohl die während dieses Zeitraums beginnende Ablösung von Eisenbahnverkehren durch Lastkraftwagenverkehre ein spannendes Thema darstellt, und diese Ablösung erhebliche Konsequenzen für die Veränderung der Produktions- und Konsumstrukturen der Volkswirtschaft impliziert. Heidi Rohde (1999) untersuchte die Restriktionen des Lastkraftwagenverkehrs in der NS-Verkehrspolitik, und Frank Lippert (1999) erforschte – neben der Frage der Rationalisierung der Lastkraftwagenproduktion – den Einsatz des Lastkraftwagens zur Versorgung des Handels in den 1920er Jahren. In diesem Beitrag sollen ein Abriss der Speditionsgeschichte gegeben und Unterscheidungsmerkmale im Lastkraftwagenverkehr aufgezeigt werden sowie dargestellt werden, wie sich die Lastkraftwagenlogistik aus der Eisenbahnlogistik entwickelt hat – eine Fragestellung, die in dem von Harry Niemann und Armin Hermann im Jahre 1997 herausgegebenen Band „100 Jahre Lastkraftwagen“ nicht aufgegriffen wurde.

Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts war die Eisenbahn der maßgebliche Verkehrsträger für den Transport von Personen und Gütern. Mit dem Aufkommen des Automobils trat ein neuer Verkehrsträger auf dem Transportmarkt auf. Personenkraftwagen und Autobusse etablierten neue Transportmöglichkeiten für den Personenverkehr und Lastkraftwagen (LKW) solche für den Güterverkehr in dem Maße, wie die Technologie des Automobils verbessert, dessen Herstellungskosten sanken und das gesellschaftliche Umfeld schrittweise an die neuen Erfordernisse des Verkehrs angepaßt wurde.¹ Das Automobil erschloß Flächenverkehre und eröffnete Verkehrsverbindungen in Regionen, die bisher noch nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen waren.² Insbesondere erhielten Überlandstrassen, die bisher nur als Zubringer zu den nächsten Eisenbahnstationen gedient hatten, eine neue eigenständige Bedeutung.

Als entscheidender Angebotsfaktor für den LKW-Transport wirkte sich der Erste Weltkrieg aus, in dem Lastkraftwagen zur Versorgung der Front mit Material erstmals in großem Umfang eingesetzt worden waren. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden in den Ländern der Kriegsparteien LKW aus Armeebeständen in großer Zahl in den zivilen Sektor überführt und gaben dort einen Anstoß zur Entwicklung neuer Geschäftsmodelle in der Transportwirtschaft, zumal mit den entlassenen Soldaten das Know how zum Fahren von LKW vorhanden war.³ In Deutschland der 1920er Jahre erhielt die Verwendung von LKW eine besondere Bedeutung, da nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages die Siegermächte einen Zugriff auf das deutsche Eisenbahnsystem besaßen, aber der LKW die Engpässe im Eisenbahngütertransport überwinden konnte. Die Besetzung des Rheinlandes durch die Siegermächte bis 1926 und deren Beschlagnahme von Eisenbahnkapazitäten trug zur Verbreitung des LKW besonders im Rheinland bei.⁴

Wie bei Entstehung neuer Industriezweige typisch, waren auch bei der LKW-Produktion viele neue Anbieter mit zahlreichen Modellen am Markt vertreten, was zu einer Zersplitterung des An-

¹ Flik 2001, Pohl 1986, Barker 1987.

² Hardach und Eisenbach 2001.

³ Merki 2002, S. 72-87. Nach Scott 1996, S. 103 kamen in Großbritannien 60000 Armee-Lastwagen auf den Markt. Nach dem Zweiten Weltkrieg war eine analoge Entwicklung in den USA bei Flugzeugen und Piloten zu beobachten, siehe Rose u.a. 2006, S. 81.

⁴ Mierzejewski 1999, Reifferscheidt 1926, S. 41.

gebots führte. Ein Beispiel sind die Kasseler Henschelwerke, die von der Lokomotivproduktion kommend erst im Jahre 1926 die Produktion von LKW aufnahmen.⁵ Der Generalsekretär des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Wilhelm Scholz, plädierte für eine Vereinheitlichung der Konstruktionen, um die Gewinne der Rationalisierung ausschöpfen zu können.⁶

Mit dem Durchbruch des Lastkraftwagens im Transportsystem waren Unternehmensgründungen und innovative Geschäftsmodelle verbunden, die bei Lastkraftwagen-Fuhrunternehmen, Speditionen und im Handel beobachtet werden konnten. Das Speditions-Unternehmen Dachser ist hierfür ein Beispiel, das im Jahre 1930 in Kempten gegründet wurde und das Geschäftsziel besaß, das Ruhrgebiet mit Allgäuer Käse per Lastkraftwagen zu versorgen.⁷ Auch beobachtet man in den 1920er Jahren den Aufbau von Netzwerken und die Etablierung von Kooperationen unter den Unternehmen der Transportwirtschaft. Schließlich tauchten von staatlicher Seite die ersten Versuche auf, den Sektor des Gütertransports zugunsten der Eisenbahn zu regulieren.

Eisenbahntransport und LKW-Transport unterschieden sich in zahlreichen Aspekten grundlegend. Sie besaßen unterschiedliche Kostenstrukturen, und wiesen Unterschiede in der Eigentümerstruktur und in den rechtlichen Rahmenbedingungen ihrer Operationen auf. Die Eisenbahn beruhte auf einer großen, hierarchischen Organisation mit strengen Regeln. Den LKW-Transport betrieben kleine Unternehmer. Er galt als wild und anarchistisch. Die Gesellschaftsmodelle „Eisenbahn“ und „motorisierter Transport“ unterschieden sich grundlegend. Da der Staat die Strassen finanzierte, hatte der LKW-Transport nur die Kosten der Strassenabnutzung zu tragen, nicht aber deren Fixkosten. Die Kosten der Strassenabnutzung waren proportional zur Länge der gefahrenen Strecke und wurden mit der Treibstoffsteuer als variable Kosten getragen. Daher hatte der Motortransport nur die geringen Fixkosten des LKW bzw. PKW zu tragen. Der Motortransport konnte aufgrund von individuellen Entscheidungen jederzeit operieren, ohne an einen Fahrplan gebunden zu sein. Er konnte jedes Ziel über eine Strasse, sei sie auch in einem schlechten Zustand, erreichen. Im Gegensatz dazu war die Eisenbahn in Deutschland ein Staatsbetrieb, hatte die hohen Fixkosten des Schienennetzes zu tragen, operierte nach Fahrplänen und war an das Gleisnetz gebunden. Die folgende Tabelle vergleicht die Transportsysteme Eisenbahn und LKW.

Eisenbahn	Lastkraftwagen
Zentralistisch	atomistisch
Infrastruktur Schienennetz	Infrastruktur Strassen Landstrassen und Stadtstrassen
Im Schienennetz hohe Fixkosten	niedrige Fixkosten
Verkehr von Bahnhof zu Bahnhof	Haus-zu-Haus Transport
Nicht alle Kommunen am Netz	Jede Kommune erreichbar
Nach Gesetz Betriebspflicht und Beförderungspflicht	Freie Kontrahierung

Systemvergleich Eisenbahn – LKW

In einer Übersicht soll hier der rechtliche Rahmen des Speditionsgeschäftes für das Folgende umrissen werden. Die Speditionen, die ursprünglich aus dem Stapelrecht der Städte entstanden

⁵ Ewald 1935, S. 134f.

⁶ Scholz 1930 sowie Lippert 1999.

⁷ Erker 2008.

waren, nahmen mit dem Auftreten der Eisenbahnen einen großen Aufschwung. Die gesetzlichen Regelungen zum Speditionsgeschäft wurden im Handelsgesetzbuch (HGB) von 1897 festgelegt (§407 bis §452).⁸ Auffallend ist, dass die gewerbliche Tätigkeit des Spediteurs besonders reguliert wurde im Unterschied zu anderen Gewerbebezügen. Der Spediteur organisiert die Lieferkette. In der Terminologie des HGB besorgt er den Versand von Gütern durch Frachtführer beim Landtransport oder durch Reeder beim Binnen- oder Seeschifftransport für die Rechnung des Versenders (§407).⁹ Insbesondere regelt das HGB die Provisionen, die Haftung, die Übergabe der Ware und die Rechte des Versenders und des Empfängers. Vom Begriff der Sammelladung (siehe unten) wird in §413 gesprochen. Interessant ist, dass nach §452 HGB der Postbereich als hoheitlicher Bereich vom Speditionsgeschäft getrennt wird. Auf die Post finden die Ausführungen des HGB keine Anwendungen. Die Postverwaltungen gelten nicht als Kaufleute im Sinne des HGB.

Unterschieden vom Speditionsgeschäft im engeren Sinn werden das Frachtführer- und das Lagergeschäft. Der Frachtführer führt die Transporte auf einem der Verkehrsträger Straße, Bahn oder Schiff aus (HGB §425 bis §451). Damit ist der Frachtführer zunächst vom Spediteur getrennt. Der Frachtführer wird häufig von Unternehmen für immer wiederkehrende Transporte eingesetzt, ohne eine Spedition einzuschalten. In der Praxis werden beide Geschäftszweige, der Frachtführer und die Spedition, häufig in einem Unternehmen ausgeführt, um damit Synergien zu erzeugen. Für den Fall, dass ein Spediteur selber den Transport mit einem Transportmittel übernimmt, spricht das HGB vom Selbsteintritt (§412). Der Spediteur wird dann rechtlich gesehen zum Frachtführer und darf keine eigenen Provisionen für die Vermittlung der Transportkette erheben. Das Lagergeschäft wird in den §§416-424 vom HGB geregelt. Wenn der Spediteur auf den Selbsteintritt verzichtet, ist er ein reiner Vermittler von Transportdienstleistungen ohne Transportmittel und hat einen niedrigen Kapitalbedarf. Entsprechend niedrig waren die Markteintrittsbarrieren in dieses Gewerbe, das von einer tendenziellen Überbesetzung gekennzeichnet war. In Nürnberg stieg die Zahl der Speditionen von 12 im Jahre 1890, über 23 im Jahre 1910 auf 46 im Jahre 1923.¹⁰

Das Aufkommen von Lastkraftwagen und Autobussen hat zu zahlreichen neuen Rechtsbegriffen in der Verkehrspolitik geführt, die jetzt vorgestellt werden sollen. Der Begriff des Nahverkehrs als Verkehr bis zu 50 Kilometer wurde erstmals in dem Gesetz zu Kraftlinien aus dem Jahre 1925 festgelegt. Der Nahverkehr wird genehmigungsfrei gestellt und abgesetzt vom Linienverkehr, der über 50 Kilometer hinausgeht und regelmäßige Verbindungen zwischen zwei Orten schafft. Nach dem Gesetz von 1925 sind die Linienverkehre genehmigungspflichtig. In der Notverordnung von Kanzler Brüning vom Oktober 1931 wird der gewerbliche Gütertransport mit dem Lastkraftwagen vom Werkverkehr unterschieden. Der Terminus Werkverkehr wird damit erstmals in die deutsche Verkehrspolitik eingeführt. Da er aber in der Notverordnung selbst nicht definiert wird, klären die zugehörigen Durchführungsbestimmungen in §4 diesen Begriff.¹¹

⁸ Staub 1900.

⁹ Kürbs 1921, Esch 1922, Securius 1925.

¹⁰ Weisel 1933, S. 25.

¹¹ Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9.10.1931, in: Reichsgesetzblatt, I, 1931, S. 572-577.

2 Die Geschäftsfelder von Speditionen

Wenn man den Begriff der Spedition als Oberbegriff für die im HGB genannten Tätigkeiten wählt, so ergeben sich folgende Geschäftsfelder für Speditionen.

Das Geschäftsfeld der Lagerei wird von Lagerhausgesellschaften betrieben. Diese sind vor allen Dingen in den Binnen- und Seehäfen angesiedelt und betreiben Lagerhäuser für Massengüter, wie Getreide, Kohle und Kaffee für den Import oder den Exporthandel. Diese Lagerhausgesellschaften besitzen neben der Handelsfunktion auch eine wichtige Funktion der Vorratshaltung und können auf eine Tradition von mehreren Einhundert Jahren zurückblicken.

Die Binnenschiffspeditionen spielen vor allen Dingen auf dem Rhein eine Rolle.¹² Hier geht es um die Verbindung der holländischen Häfen mit dem Ruhrgebiet und um die Relation Ruhrgebiet – Süddeutschland, die eine Versorgung Süddeutschlands mit Kohle aus dem Ruhrgebiet ermöglichte.¹³ Neben den Binnenschiffspeditionen sind die Reedereien (Seeschiffspeditionen) zu erwähnen, die Import- und Exportgeschäfte betreiben und ebenfalls auf eine Jahrhunderte alte Tradition zurückblicken können.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen zu Mitte des 19. Jahrhunderts ergab sich ein neues Geschäftsfeld für Speditionen, nämlich der sogenannte Rollfuhrunternehmer, der auch als Bahnspediteur bezeichnet wurde.¹⁴ Der Rollfuhrunternehmer betrieb die Zuführung bzw. Abführung von Gütern von einem Eisenbahnhaltepunkt aus der näheren Umgebung bzw. in die nähere Umgebung. Er verwendete dafür Pferdefuhrwerke und war von den Bahnunternehmen lizenziert. Die Rechte und Pflichten der Rollfuhrunternehmer waren in der Eisenbahnverkehrsordnung von 1908 geregelt. Strittig blieb, ob der Bahnspediteur ein Organ der Eisenbahn war („bahnamtlich“), oder bloß ein beauftragter Fuhrunternehmer mit eigener Haftung.

Parallel zur Industrialisierung und Verstädterung in Deutschland zu Ende des 19. Jahrhunderts entwickelte sich der spezielle Geschäftszweig des Möbelspediteurs für Umzüge. Diese Speditionsart bildete sich aus den Rollfuhrunternehmen seit 1870. Im Jahre 1881 wurde die deutsche Möbeltransportgesellschaft als Dachverband der Möbelspediteure gegründet, die pro Stadt nur ein Mitglied aufwies und eine Börse betrieb, an der Wagenangebote und Nachfragen in einem Wochenblatt gemeldet werden konnten. Die folgende Abbildung zeigt eine Anzeige der Möbelspedition Gerlach aus Eschwege bei Kassel aus dem Jahre 1886.¹⁵ Interessant daran ist die Konstruktion eines speziellen Eisenbahnwagens, auf den der eigentliche Möbelwagen aufrollen kann und so zum Bahntransport bereitsteht. Das Prinzip des modernen Containers vorwegnehmend, konnte das Umzugsgut auf einen Eisenbahnwagen verladen werden, ohne erneut umgepackt werden zu müssen.

¹² Grass 1927, Kuske 1925, S. 36.

¹³ Lehmann 1958, Veiden 1956. Kuske 1925, S. 36 bezeichnet den Rhein als „Fabrikstrasse für Massenrohstoffe“.

¹⁴ Heider 1922. Zur Geschichte der Rollfuhrunternehmer in Bayern siehe Speditions- und Schifffahrtszeitung, 36. Jahrgang, 1928, S. 41f.

¹⁵ Gerlach 1981.



Wir beehren uns hiermit anzuzeigen, daß
Herr Ph. Gerlach
 in **Eschwege**,
 Neustadt Nr. 56 und 58
 unserem Verbands als Mitglied beigetreten ist.
 Der Verband ist an allen Hauptplätzen Deutsch-
 lands vertreten und daher im Stande, bei Umzügen p. Bahn wesentliche Vor-
 theile zu bieten.

**Der Vorstand des Internationalen
 Möbel-Transport-Verbandes.**

Bezugnehmend auf Obiges empfiehlt sich Unterzeichneter **bei Umzügen
 in der Stadt, über Land, sowie bei Möbeltransport p. Eisenbahn,
 ohne Umladung**, unter Zusicherung prompter und billiger Bedienung.
Ph. Gerlach.

Abbildung 1: Anzeige der Spedition Gerlach

3 Eisenbahnlogistik und Speditionen

Die Relevanz der Eisenbahnlogistik läßt sich daran ermessen, dass zwischen 1900 und 1930 zwei Drittel der Einnahmen der Eisenbahn aus dem Gütertransport gewonnen wurden. In einem ersten Zugriff soll eine Klassifizierung der Güterarten der Eisenbahnlogistik erfolgen, welche die Eisenbahnverkehrsordnung aus dem Jahre 1908 wie folgt unterscheidet: Gepäck, lebende Tiere, Expressgut, Normalfracht und Leichen. Militärtransporte werden gesondert erfasst. Postsendungen werden dagegen nicht erwähnt.¹⁶ Die hohe Bedeutung des Energieträgers Kohle, sowohl für den Betrieb der Eisenbahn selber wie auch für die Versorgung der Volkswirtschaft, lässt sich daraus ableiten, dass von der Eisenbahn im Güterverkehr in Deutschland der 1920er Jahre transportierten Ladung ca. 30 Prozent auf den Transport von Kohle entfiel.¹⁷

Die Bahn verfügte über folgende Zugarten für den Güterverkehr:¹⁸

- Eilgüterzüge für Eilgut
- Eilgüterzüge für lebende Tiere. Diese Züge waren mit Viehtränken ausgerüstet und wurden für die Versorgung der Großstädte mit Schlachtvieh eingesetzt.¹⁹
- Neben den Eilgüterzügen wurden Ferngüterzüge ohne Zwischenstopps eingesetzt,
- Durchgangsgüterzüge mit wenigen Zwischenstopps und
- Nahverkehrsgüterzüge mit vielen Zwischenstopps.

Die Struktur des Güterverkehrs in der Eisenbahnlogistik ist in den 1920er Jahren wie folgt darstellbar: Im gesamten deutschen Reich unterhielt die Reichsbahn 11583 Güterabfertigungspunkte auf Vollspurbahnen, die als Haltestellen für den Umschlag von Gütern in einen bzw. aus einem

¹⁶ Statistische Jahrbücher für das Deutsche Reich, 1903, S. 67, 1928, S. 149f, Eger 1908.

¹⁷ Statistische Jahrbücher für das Deutsche Reich, 1927, S. 156 und Mierzejewski 1999, S. 144.

¹⁸ Löhr, 1922, S. 222.

¹⁹ Reichsverkehrsministerium, 1938, S. 334. Die Daten für die Versorgung der Stadt Frankfurt/Main mit Kälbern per Bahn im Juni 1928 sehen wie folgt aus: 4.332 aus Hessen, 1.529 aus Hannover, 623 aus Bayern, 431 aus Oldenburg, 416 aus Hamburg, siehe Städtisches Anzeigenblatt für Frankfurt/Main, Nr. 27, 7.7.1928, S. 363, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt/Main.

Güterwagen zu verstehen sind.²⁰ Unter diesen Güterabfertigungspunkten befinden sich 9362 Bahnhöfe in Städten und Dörfern als Haltepunkte mit einem größeren Umschlag. Die übrigen 2221 Güterabfertigungspunkte waren Haltepunkte auf dem Lande mit sehr geringem Umschlag.

Im Güterverkehr der Reichsbahn wurden Stückgutsendungen von Ganzwagenladungen (Ladungsverkehr) unterschieden. Gemessen an den Frachtbriefen waren im Mai 1929 87% der Sendungen Stückgut und 13% Ladungsverkehr.²¹ Als Stückgut bezeichnet man einzelne Ladungseinheiten, welche einen Güterwagen nur zum Teil auslasten, so zum Beispiel eine Holzkiste. Während der Ladungsverkehr an Ladestraßen der Güterbahnhöfe umgeschlagen oder direkt zu großen Werken gefahren wurde, waren für den Stückgutverkehr spezielle Terminals vorgesehen, die mit Güterschuppen ausgerüstet waren, wo das Stückgut nach Destinationen und nach Aus- und Eingang getrennt gelagert wurde.

Der Stückgutverkehr der Bahn unterhielt ein Netzwerk, in dem von jedem der genannten 11583 Güterabfertigungspunkte ein Stückgut zu jedem anderen versendet werden konnte. Der Transport im Nahbereich vom Versender zum Ausgangs-Güterabfertigungspunkt wurde von den Rollfuhrunternehmen vorgenommen.²² Bei $N = 11583$ Güterabfertigungspunkten sind $N^2 - N \approx 134$ Millionen Relationen vom Ort A zum Ort B nicht nur theoretisch darstellbar, sondern sie stellten auch praktisch das Transportangebot der Reichsbahn dar, woran man die gigantische räumliche Dimension des Stückgutverkehrs ermessen kann. Eine analoge Aussage gilt für den Personenverkehr. Während der Stückgutaustausch zwischen Großstädten intensiv und von Millionen Frachtbriefen begleitet war, war das Aufkommen an Stückgut zwischen den übrigen Haltepunkten aber gering. Der Stückgutverkehr mit dem Ziel gering frequentierter Haltepunkte wurde wie folgt konzentriert: (1) Eingerichtet wurden Güterwagensammelstellen, wo die Ladung konzentriert werden konnte.²³ (2) Fernverkehre zwischen den Güterwagensammelstellen mit Ferngüterzügen wurden konstituiert.

Die an den Gütersammelstellen erforderlichen Umladearbeiten von Stückgut waren außerordentlich arbeits- und zeitintensiv und bargen die Risiken der Fehlverladung, der Wagenfehlleitung und der Beschädigung, die im Rangierbetrieb beim Aufprall der Güterwagen eintrat.²⁴ Auch mussten Sammelzeiten kalkuliert werden, während derer genügend Stückgut für eine Relation auflief. Ein Stückgutkurswagen konnte erst dann beladen werden, wenn mindestens 3 Tonnen an Stückgut für einen Bestimmungsort („Ortswagen“) oder eine Umladestelle („Umladewagen“) vorhanden waren.²⁵ Dementsprechend lag die Transportdauer zwischen je zwei niedrig frequentierten Güterabfertigungspunkten im Bereich von Wochen. Die Laufzeit zwischen Großstädten betrug dagegen 4 Tage. Dagegen war die Laufzeit von Transporten frischer Lebensmittel zur Versorgung der Großstädte kritisch. Für die Versorgung etwa mit Frischmilch wurden daher spezialisierte Transportnetze mit Eilgüterzügen konstituiert, wobei die Milchkannen mit Isolierungen kühl gehalten wurden.²⁶

²⁰ Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Bd. 50, Berlin 1929, Tabelle 8, S. 111.

²¹ Steuernagel 1930.

²² Das Abrollen von Stückgut wurde auch als Bestattung oder als Bestätterei bezeichnet, Poelmann, 1926, S. 52, S. 56. Zur Geschichte der Bestattung in Nürnberg siehe Speditions- und Schifffahrtszeitung, 35. Jahrgang, 1927, S. 581, S. 600.

²³ Löhr, 1922, S. 216.

²⁴ A.a.O., S. 217, S. 221. Wagons mit zerbrechlicher Ladung wurden beim Rangieren besonders gekennzeichnet, siehe Amman 1928, S. 156. Zum Organisationsaufwand des Stückgutverkehrs siehe Leskow 1930 und „Kostspieliger Stückgutverkehr auch in Dänemark“, in Speditions- und Schifffahrtszeitung, Bd. 39, 1931, S. 6.

²⁵ Löhr, 1922, S. 216.

²⁶ Schmitt 1926 beschreibt die Milchversorgung von Mannheim, ferner Lindemann 1924, Reif 1996.

Die zusätzlich erforderlichen Zu- und Abrolleleistungen verlängerten die Beförderung und waren nicht im Stückguttarif der Bahn enthalten. Der (Privat-) Spediteur bzw. Bahnspediteur wurde vielmehr für seine Leistungen vom Versender bzw. Empfänger besonders entlohnt. Die Rollgeldsätze für Bahnspediteure waren im Reich leicht unterschiedlich. In Frankfurt/Main betrug im Jahre 1925 der Satz im engeren Stadtgebiet 15 Pfennig für eine Fracht von 25 kg.²⁷ Für verschiedene Warengruppen war der Satz ermäßigt, wie z.B. für Kartoffeln.

Die Wahl der Zustellarten war den Empfängern nach §78 der Eisenbahnverkehrsordnung zunächst freigestellt, konnte aber von der Bahn im Benehmen mit der Landesaufsichtsbehörde eingeschränkt oder ganz aufgehoben werden.²⁸ Um die Überlastung der Güterbahnhöfe zu mindern, wurden in den Bahnhöfen Elberfeld und Barmen in einem Modellversuch Methoden der Vereinfachung der Zustellung untersucht. Dort waren Selbstabholung und (Privat-) Speditionen nicht mehr zugelassen. Vielmehr durften nur Bahnspediteure die Ware abfahren („Zwangsbestätigung“), woraus sich eine Vereinfachung der Abfertigung ergab.²⁹

Zahlreiche Stellungnahmen wiesen darauf hin, dass der Stückgutverkehr der Bahn insgesamt nicht kostendeckend war, da ein Großteil der Sendungen nur kleine Mengen mit kurzen oder mittleren Entfernungen aufwies, deren Beförderungspreise so niedrig waren, dass sie den hohen Administrationsaufwand bei der Erstellung der Frachtbriefe und die zahlreichen Umschlagsvorgänge in dem Güterschuppen nicht abdecken konnten. Aber eine Preiserhöhung war vom Reichsbahngericht ausgeschlossen worden.³⁰ Überraschender Weise unternahm die Reichsbahn keine Schritte, den unrentablen Stückgutverkehr zumindest im Nahverkehr aufzugeben oder auf den LKW – sei es auf eine eigene LKW-Tochter oder auf eine Fremdfirma – zu verlagern, was ein Beleg für die These vom Strukturkonservatismus großer Organisationen darstellt. Vielmehr suchte sie nach Lösungen, den Transport zu beschleunigen. So trennte die Reichsbahndirektion Köln im Kölner Netzwerk den Wagenladungsverkehr vom Stückgutverkehr und erzielte damit eine Beschleunigung der Abwicklung. Dieses Modell wurde von anderen Reichsbahndirektionen übernommen.

Die erstrangige Bedeutung der Güterbahnhöfe für die Eisenbahnlogistik und damit auch für die industrielle Produktion und die gesamte Volkswirtschaft überhaupt setzte sie besonderen Risiken bei militärischen Auseinandersetzungen aus. Sie erschienen im Zielkatalog für Luftangriffe, zumal sie infolge ihrer großen Ausdehnung leicht zu treffen waren. Allerdings wurden im Zweiten Weltkrieg deutsche Güterbahnhöfe überraschenderweise erst Anfang 1945 zielgerichtet bombardiert.³¹

Im Vergleich zum Stückgutverkehr, der einzelne Sendungen kombinieren muss, ist der Wagenladungsverkehr mit deutlich geringerem Aufwand verbunden. Daher ist der Stückgutversand wesentlich teurer als der Wagenladungsverkehr. Die Einnahmen der Reichsbahn im Güterverkehr nach Transportarten im Jahre 1929 wiesen folgende Unterschiede auf: Für Stückgut wurde ein Entgelt von 16,36 Pfennig pro Tonnen-Kilometer gezahlt. Dieses entspricht dem dreifachen Satz des Wagenladungsverkehrs nach Regeltarifen, für den lediglich 5,74 Pfennig pro Tonnen-

²⁷ Daten nach IHK Akte 749, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt.

²⁸ Heider 1922, S. 156.

²⁹ Poelmann, 1926, S. 53. Einwände gegen die Zwangsbestätigung, a.a.O., S. 56 Diskussion.

³⁰ Steuernagel 1930 hat ermittelt, dass im Mai 1929 49% der Stückgutsendungen im Tarif bis 1,50 RM abgerechnet wurden. Ferner Deutsche Speditions- und Schifffahrtzeitung 1930, S. 170, sowie: Eggert 1929 und Schmitt 1929.

³¹ Krohne 1928, Mierzejewski 1988.

Kilometer gezahlt wurden. Tatsächlich ergab sich aber der größte Anteil des Umsatzes aus dem Wagenladungsverkehr nach Ausnahmetarifen. Dieser machte 45 Prozent des Gesamtumsatzes aus und lag mit 3,33 Pfennig pro Tonnen-Kilometer noch um ein Drittel unter dem Preis von Wagenladungen nach Regeltarifen.³²

Die als Tarife bezeichneten Preise der Reichsbahn für den Gütertransport bildeten ein schwer verständliches Preissystem, das je nach Beschaffenheit und Wert der Güter sowie nach Entfernung, Quell-Regionen und Zielen Hunderte verschiedener Preise festlegte und damit diametral den Prinzipien von Marketing und Management widersprach. Für Kunden resultierte das Preissystem in einem hohen Aufwand und damit hohen Transaktionskosten bei Ermittlung des richtigen Preises. Für die Führung des Unternehmens Reichsbahn nach innen konnten die bedeutsamen Managementprinzipien der Einfachheit, Klarheit und Nachvollziehbarkeit nicht umgesetzt werden. Das in der Eisenbahnverkehrsordnung festgelegte Prinzip eines reichsweit geltenden einheitlichen Preises wurde durch die Vielzahl der Spezial- und Ausnahmetarife durchbrochen und faktisch außer Kraft gesetzt. Für hochspezielle Gütergruppen und für bestimmte Quell- und Ziel-Regionen legte die Ständige Tarifkommission immer neue Ausnahmen im Monatsrhythmus fest. Allein im Jahre 1929 wurden 19 Mal neue Ausnahmetarife beschlossen.³³ Die Preispolitik der Reichsbahn war – obwohl formal ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen und trotz der Abgabenlast für die Reparationen – nur sehr moderat auf Gewinnerzielung ausgerichtet. Im Gegenteil wurde die Reichsbahn sogar als eine „Subventionskasse“ angesehen, aus der sich unterschiedliche Interessengruppen über das Instrument der Ständigen Tarifkommission bedienen konnten, was mit der Formel vom „Gemeinwohl“ nur mühsam bemäntelt werden konnte. Der Geschäftsbericht der Reichsbahn 1929 sprach wohlwollend davon, dass die Interessen der örtlichen Wirtschaft Berücksichtigung fänden. Da sich die Ständige Tarifkommission aus Vertretern der Reichsbahndirektionen zusammensetzte, befand sich hier das Einfallstor für lokale Interessen. Der Reichsverband der Automobilindustrie erhob den Vorwurf, die Ausnahmetarife stellten Geschenke der Bahn an einzelne Unternehmen dar.³⁴ Die gemäßigte Tarifpolitik der Geschäftsführung der Reichsbahn standen im Widerspruch zur Politik des Verwaltungsrates, der höhere Tarife anstrebte, um lange aufgeschobene Ersatzinvestitionen tätigen zu können.³⁵

Aus der großen Kostendifferenz zwischen Stückgut-Versand und dem Wagenladungsverkehr entstand die Geschäftsgrundlage für die Sammelgutspeditionen. Nach §413 HGB war es den Speditionen erlaubt, einzelne Sendungen zu Sammelladungen zusammen zu stellen. Zu Ende des 19. Jahrhunderts etablierten sich Sammelladungen als neues Geschäftsmodell für Speditionen, als die Einführung von Sammelladungstarifen im Rahmen des „Reformtarifs“ aus dem Jahre 1877, der die Gütertarife der deutschen Eisenbahnen vereinheitlichte, den Anstoß für diese Art des Speditionsgeschäftes gab.³⁶ Für eine Relation zwischen den wichtigen Wirtschaftszentren des Reiches wurde beim Sammelladungsgeschäft das Stückgutaufkommen solange gesammelt, bis ein Wagon gefüllt werden konnte. Die Ladung wurde dann als eine geschlossene Wagenladung vom Spediteur an den Zielbahnhof versandt. Dieses Geschäftsmodell wies niedrigere Preise als der Stückguttarif der Bahn auf. Dieser Vorteil mußte durch eine Wartezeit erkaufte werden, bis so

³² Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1933, S. 163.

³³ Die deutsche Reichsbahn im Jahre 1929, in: Die Reichsbahn, Bd. 6, 1930, S. 14f. Zum Beispiel gab es den Ausnahmetarif AT K 150 für Kupferdraht von Gustavsburg nach Mannheim.

³⁴ Zum Tarifsysteem und zur Ständigen Tarifkommission siehe Baumann 1931, S. 218-229. Eisenbahn und Kraftwagen – Zur Denkschrift des Deutschen Industrie- und Handelstages, Herausgegeben von Reichsverband der Automobilindustrie e.V., Berlin 1930, Bundesarchiv Berlin, NS/5/VI, Band 13804, Blatt 49–54. Zur Geschichte der Ständigen Tarifkommission siehe Röhl, Freiherr von: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 9, Berlin 1921, S. 143-145 (Zeno.org Online-Bibliothek).

³⁵ Mierzejewski 1999, S. 152.

³⁶ Jütting 1925, Kürbs 1921, S. 14.

viele Stückguteinheiten eingetroffen waren, um einen Wagon füllen zu können. Zur Beschleunigung des Ladungsaufbaus zu einem geschlossenen Wagon wurden in den Großstädten horizontale Kooperationen der Spediteure gebildet, die als Sammelladungsstellen bezeichnet wurden und zumeist in der Rechtsform einer GmbH betrieben wurden. Der kostengünstige Versand von Stückgütern mit der Sammelladung führte zu einem Aufschwung der Fertigwarenindustrie, die nun preisgünstige Absatzkanäle fand. Jütting beschreibt ausführlich die Hagener Kleineisenindustrie, die ihre Ware über die 31 Filialen der Spedition Kinkel vertrieb.³⁷ Für den Stückgutversand mit den Zielorten von Kleinstädten wurde der Sammelladungsverkehr wie folgt eingeschaltet: Im Hauptlauf zur nächsten Großstadt des Zielortes wurde der Sammelladungsverkehr mit den zugehörigen Tarifen angewendet. Der Nachlauf wurde von einem korrespondierenden Spediteur am Zielort des Hauptlaufes besorgt und im Stückguttarif abgerechnet.

4 Der Werkverkehr mit dem Lastkraftwagen³⁸

Die Durchführungsbestimmungen der Notverordnung von Kanzler Brüning vom Oktober 1931 bezeichnen als Werkverkehr die Durchführung eines Transportes eines Produktionsunternehmens oder eines Handelsunternehmens von eigenen Gütern mit einem eigenen Fahrzeug und einem eigenen Fahrer.³⁹ Der Begriff des Werkverkehrs wurde dabei so eng gefasst, dass Verkehre zwischen Unternehmen eines Konzerns nicht als Werkverkehre abgewickelt werden durften. Damit fiel die Verkehrspolitik hinter die Steuerpolitik zurück, die schon seit 1925 den Konzern als eine wirtschaftliche Einheit betrachtete.⁴⁰

³⁷ Jütting 1925.

³⁸ Siehe auch Richard Vahrenkamp: Lastkraftwagen und Logistik in Deutschland 1900 bis 1955, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 95, 2008, Heft 4, S. 430 - 455.

³⁹ Durchführungsbestimmungen (vergl. Anmerkung 17).

⁴⁰ Blau 1932.

Der Werkverkehr begann in den 1920er Jahren in der Beschaffungslogistik eine große Rolle zu spielen, so bei den Handelsgeschäften für die Beschaffung von Handelswaren. Ein Beispiel ist der Einkauf von frischen Lebensmitteln in Großmärkten für Lebensmittelgeschäfte. Hier kommen vorwiegend leichte Lieferwagen zum Einsatz.



Lieferwagen der Firma Leiser, Berlin (Quelle: Webseite Leiser)

Wie vom Enqueteausschuss zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen des Reichstages dokumentiert, nahm in den 1920er Jahren die Filialisierung des Einzelhandels stark zu.⁴¹ Für die Versorgung der Filialen mit Handelsware sind besonders leichte Lieferwagen geeignet. Ebenso fand der LKW auf der Absatzseite in der Distributionslogistik eine zunehmende Verwendung. Die neuen Geschäftsfelder für den Handel faßten die Hersteller von Lieferwagen in der Werbung mit der Formel: „Erweiterung des Geschäfts durch Lieferwagen“ zusammen.⁴² Zusätzlich zu den privaten Verkehren wurden Lieferwagen und Lastkraftwagen bei den kommunalen Dienstleistungen eingesetzt, wie Krankentransporte, Feuerwehr und Müllabfuhr.⁴³

⁴¹ Enqueteausschuss 1929, Lippert 1999.

⁴² Werbung von Chevrolet, in: Speditions- und Schiffszeitung, 36. Jahrgang, 1928, S. 506.

⁴³ Mecking 1927, Mom 1997.



Der leichte Lieferwagen Goliath (Berliner Illustrierte 11.03. 1928)

Wegen der hohen Bedeutung der leichten Lieferwagen in der Distributionslogistik des Handels kann in den 1920er Jahren ein rapides Wachstum der leichten Lieferwagen unter 2 Tonnen Eigengewicht gegenüber dem schweren LKW festgestellt werden. Der Bestand nahm nach Daten des Statistischen Jahrbuchs für das deutsche Reich von 8.000 im Jahre 1922 auf 89.000 im Jahre 1930 zu. Der leichte Lieferwagen war mit 40 bis 60 km/h schneller als der schwere LKW, der in den 1920er Jahren bloß 20 bis 30 km/h an Geschwindigkeit erzielte und als weitere Nachteile eine höhere Kapitalbindung und ein höheres Auslastungsrisiko aufwies. Der schwere LKW „frisst Zeit und Geld“ hieß es.⁴⁴

5 Der Lastkraftwagen-Fernverkehr von Speditionen⁴⁵

In den 1920er Jahren entstanden die neuen Geschäftsfelder der LKW-Frachtführer und der LKW-Speditionen, die in den Regulierungsgesetzen als „Unternehmer im Güterfernverkehr“ bezeichnet wurden. Die Verkehre von Frachtführern und Speditionen sollen hier – im Unterschied zum Werkverkehr – als gewerbliche Lastkraftwagen-Fernverkehre bezeichnet werden. Der Frachtführer wurde häufig von Unternehmen für immer wiederkehrende Transporte eingesetzt, ohne eine Spedition einzuschalten.⁴⁶ Die Unternehmer im Güterfernverkehr boten Gelegenheitsverkehre an, bauten aber auch Linienverkehre zwischen Wirtschaftszentren mit regelmäßig verkehrenden Lastzügen auf, die ganze Wagenladungen oder Stückgüter transportierten. Die großen Speditionen unterhielten als innovatives Geschäftsmodell auf ihren Betriebshöfen Güterschuppen für die Sammlung und den Umschlag von Stückgut-Ladung. Mit diesen Terminalfunktionen schufen sie in den Großstädten Ausweichkapazitäten für die überfüllten Güterbahnhöfe.

⁴⁴ Warum werden in Amerika leichte LKW bevorzugt?, in: Die Gummibereifung, 1929, Heft 10 (ohne Paginierung).

⁴⁵ Siehe auch Richard Vahrenkamp: Lastkraftwagen und Logistik in Deutschland 1900 bis 1955, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 95, 2008, Heft 4, S. 430 - 455.

⁴⁶ Im Jahre 1937, als eine differenzierte Statistik im Güterverkehr geführt wurde, wurden ca. 51% des Laderaums im Güterfernverkehr mit LKW von Frachtführern angeboten, siehe: Hans Kellerer: Statistischer Bericht, in: RKB Bericht, herausgegeben von der Hauptverwaltung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes, Jena 1938, S. 39.

Die Markteintrittsbarrieren in das neue Gewerbe waren gering, da man einen LKW bei den Herstellern auf Ratenzahlung erwerben konnte, mit der Folge, dass das Gewerbe von zahlreichen kapitalschwachen Einmann- und EinLKW-Betrieben geprägt war, die kaum kaufmännisches Know how aufwiesen und im Kampf um Ladung ruinöse Preise anboten. Das Gewerbe stand in einem schlechten Ruf, da dessen Fahrzeuge wegen überlanger täglicher Lenkzeiten der Fahrer und wegen unzureichender Wartung den Strassenverkehr wie auch die Ladung gefährdeten. Versender riskierten nicht nur die Beschädigung der Ladung sondern auch deren Totalverlust, da meist keine Transportversicherungen bestanden. In dieser Situation gründeten 22 kapitalstarke Speditionen im Jahre 1929 die Gemeinschaft deutscher Kraftwagenspediteure (Gedekra), welche die bisher freien Fuhrunternehmer vertraglich an sich banden und diese Mindeststandards für die Qualität der Leistungserbringung unterwarfen. Geregelt wurde die Abwicklung von Lastkraftwagen-Verkehren, die Versicherung, die Entlohnung aber auch ein Konkurrenzschutz. Ziel war es, einen soliden Stamm von Fahrern heranzuziehen.⁴⁷ Das Gedekra-Netzwerk unterhielt ferner eine Informationsbörse zur Beschaffung von Ladung für die Rückfahrten und löste damit ein Grundproblem von LKW-Langstreckenverkehren, die erst dann möglich wurden, wenn Rückladung gesichert werden konnte. Ein weiteres horizontales Speditionsnetzwerk baute der Reichsverband Deutscher Auto-Ferntransport-Unternehmer e.V. (R.D.F.) auf, dessen Raumverteilungsstellen in den Großstädten ebenfalls Ladung für die Rückfahrten beschafften.⁴⁸

Entgegen des dramatischen Abschwungs in Laufe der Weltwirtschaftskrise 1929 bis 1932 in allen Sektoren erlebte das Segment der Einmann- und EinLKW-Betriebe im Speditionsgewerbe überraschenderweise eine Belebung. Der Verein Hamburger Spediteure sprach davon, dass „wilde Verkehrsunternehmen, die die Ware um jeden Preis befördern, wie Pilze aus dem Boden schossen.“⁴⁹ Während die großen Speditionen ihre Kapazitäten nicht auslasten konnten und teilweise in den Ruin getrieben wurden, waren die Einmann- und EinLKW-Betriebe den besonderen Bedingungen der Krise – wie bereits im Inflationsjahr 1923 – bestens angepaßt. Sie boten niedrigste Preise und versorgten den Handel, der die Lagerhaltung drastisch reduzieren musste, mit kleinsten Mengen.⁵⁰ Das in den 1990er Jahren aufgekommene Konzept der Just-in-Time-Belieferung im Handel wurde unter den Bedingungen der Weltwirtschaftskrise damals schon vorweggenommen.

Die Struktur des Gewerbes blieb weitgehend unbekannt, da die Verbandspresse, die Speditions- und Schifffahrtszeitung und die 1932 gegründete Verbandszeitung der Gedekra, *Der Kraftwagen-Güterverkehr*, keine Gesamtübersichten über die Zahl und die Leistungsfähigkeit der Linienverkehre veröffentlichte. Erst unter dem Druck des NS-Regimes nach „geordneten“ Verhältnissen im Transportgewerbe gab das Gewerbe Daten preis. Im Jahre 1934 gründete die Gedekra eine Laderaumverteilungsstellen GmbH, in der alle Linienverkehre der Gedekra gebündelt wurden und die für die 27 Arbeitstage im August 1934 folgende Daten erhob:⁵¹

⁴⁷ Deutscher Industrie- und Handelstag 1930, S. 41.

⁴⁸ Wegweiser durch den genehmigten Kraftwagengüterfernverkehr, hersg. v. den Spitzenverbänden für den gewerblichen Kraftverkehr, Berlin 1932.

⁴⁹ Speditions- und Schifffahrtszeitung, Bd. 39, 1931, S. 316.

⁵⁰ Der dramatische Umsatzeinbruch auf dem Transportmarkt wird bei der Reichsbahn deutlich. Der Gesamtumsatz brach von 5,3 Mrd. RM im Jahre 1929 auf 3,5 Mrd. RM im Jahre 1933 ein, siehe *Die Reichsbahn im Jahre 1933*, in: *Die Reichsbahn* 10 (1934), Heft 1, S. 4. Zur Gründung des Einmann- und EinLKW-Betriebes Dachser im Jahre 1930 siehe Erker, 2008, S. 22.

⁵¹ Der gewerbliche Güterfernverkehr, in: *Der Kraftwagen-Güterfernverkehr*, 3 (1934), S. 1.

Zahl der abgefertigten Lastzüge	Gefahrene Kilometer	Transportierte Menge in t	Davon Ladungsverkehr in t	Davon Stückgut in t	Frachterlöse in Reichsmark
10 900	3 426 162	102 948	56 565	46 383	2 592 750

Tabelle 1: Linienverkehre der Gedekra August 1934

Die Laderaumverteilungsstellen GmbH läßt sich als die Vorläuferin des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbands ansehen, der als Zwangsverband durch das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen 1935 geschaffen wurde.

Das Speditionsgewerbe geriet bald in einen Konflikt mit der Reichsbahn, die darin unerwünschte Konkurrenz erblickte. Zwischen 1925 und 1935 wurde eine ganze Serie von Gesetzen und Verordnungen erlassen, um den Marktzugang zum LKW-Speditionsgewerbe zu regulieren und Mindestpreise in Höhe der Reichsbahntarife durchzusetzen: Im Jahre 1925 das Kraftliniengesetz, im Jahre 1931 die Überlandverordnung von Kanzler Brüning und im Jahre 1935 das NS-Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Während in den 1920er Jahren die Reichsbahn wegen der Reparationszahlungen nach dem Dawes-Plan unter dem besonderen Schutz der Politik stand, entfiel danach dieses Schutzmotiv. Doch hatte die Reichsbahn eine derart starke Stellung im Reichsverkehrministerium erworben, dass sie ihre Interessen gegen die LKW-Speditionen durchsetzen konnte. Das Gewerbe wurde bis 1938 mit bloß 10600 lizenzierten LKW marginalisiert,⁵² obwohl es in diesem Jahr bloß 2,8 Mrd. tkm an Verkehrsleistung erbrachte und so kaum als großer Wettbewerber der Reichsbahn gelten konnte, die mit 76 Mrd. tkm im Ladungsverkehr eine deutliche größere Verkehrsleistung im Güterverkehr auswies.⁵³

Die NS-Verkehrspolitik verkannte die Chance, den LKW als leistungsfähiges Transportmittel in der Versorgung der Industrie einzusetzen – und diese, obwohl mit dem entstehenden Autobahnnetz ab 1936 Hochleistungsstraßen für LKW-Transporte zur Verfügung standen.⁵⁴ Der von den Promotoren des Autobahnbaus verfolgte Ansatz, die Autobahnen auch zum Gütertransport zu nutzen, scheiterte am Widerstand des für die Lizenzierung des LKW-Verkehrs zuständigen Reichsverkehrsministeriums.⁵⁵ Erst in den 1950er und 1960er Jahren setzte sich ein neues Verkehrs- und Logistikkonzept in ganz Europa durch, das die Autobahn-Infrastruktur und LKW-Verkehre mit der modernen Logistik und der Ausdifferenzierung der Produktionsstufen der verarbeitenden Industrie sowie deren Standorte verknüpfte.⁵⁶

6 Der Lastkraftwagen und der Güterstruktureffekt

Man kann den Güterstruktureffekt in den 1920er Jahren erstmals beobachten und regionalwirtschaftlich auswerten. Von der amtlichen Statistik wurden Daten zur LKW- und PKW-Dichte in den 49 Großstädten des Deutschen Reiches publiziert. Die folgende Tabelle 2 gibt diese Daten, absteigend sortiert nach der PKW-Dichte, für das Jahr 1928 wieder.⁵⁷ Erkennbar wird daran, dass

⁵² Rohde 1999, Kellerer, op. cit., S. 32.

⁵³ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1939/1940, S. 217.

⁵⁴ Vahrenkamp 2007A

⁵⁵ Lutz 1938.

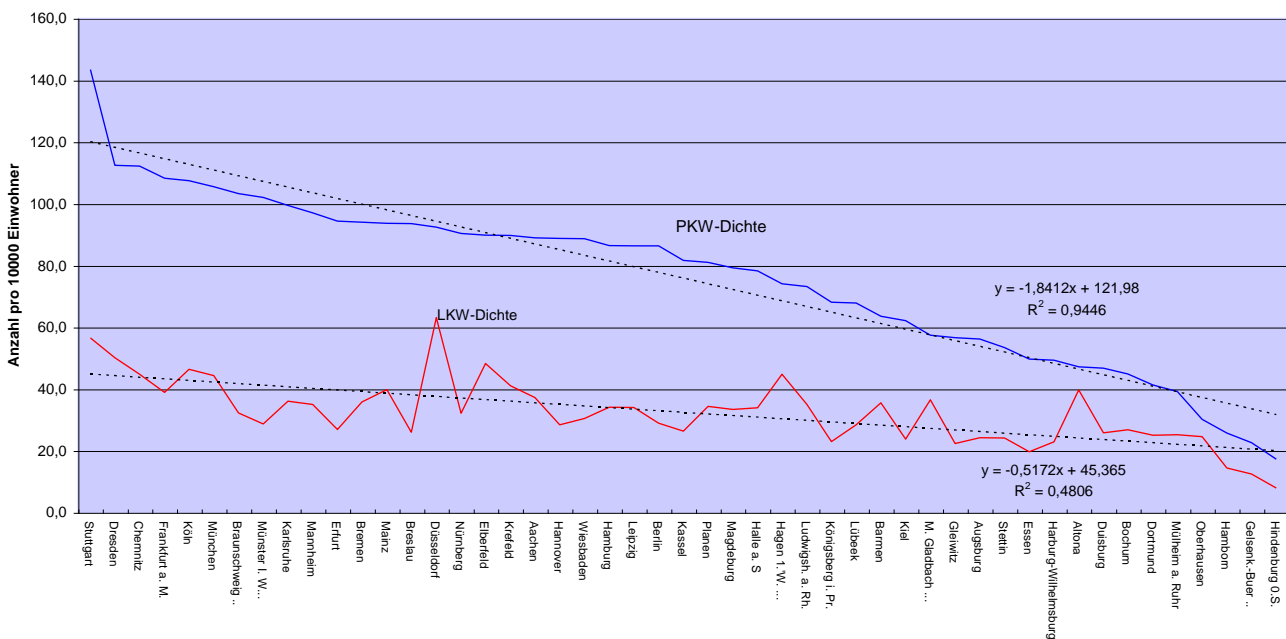
⁵⁶ Vahrenkamp 2009.

⁵⁷ Quelle: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1929, S. 160. Die LKW-Dichte wurde aus den Daten wie folgt bestimmt. Aus der Anzahl der Kraftfahrzeuge und aus der Zahl der Einwohner je Kraftfahrzeug wurde die Bevölkerungszahl der Stadt berechnet. Die Anzahl der PKW und der LKW wurden damit umgerechnet auf die Zahl der PKW und LKW je 10.000 Einwohner.

die PKW-Dichte in den Arbeiterstädten des Ruhrgebietes am niedrigsten von allen ist. Berlin steht mit Platz 24 genau in der Mitte (Median) bei der PKW-Dichte mit 86,36 Personenkraftwagen je 10.000 Einwohner. Auffallend ist, dass die Residenzstädte, wie Braunschweig und Karlsruhe, vor Berlin rangieren, was mit dem hohen Anteil von höheren Beamten an der Bevölkerung in diesen Städten erklärt werden kann. Wenn man die Datenreihen der PKW- und der LKW-Dichte gegenübergestellt, so zeigt sich eine weitgehende Übereinstimmung. Städte mit einer hohen PKW-Dichte weisen auch eine hohe LKW-Dichte aus. Der Korrelationskoeffizient zwischen beiden Datenreihen weist den hohen Wert von $R = 0,73$ auf.

Rang	Rang	Stadt	Personen- kraftwagen einschl. Kraft- omnibusse	Personen- kraftwagen je 10000 Einwohner	Last- kraftwagen Anzahl	Last- kraftwagen je 10000 Einwohner	Rang	Rang	Stadt	Personen- kraftwagen einschl. Kraft- omnibusse	Personen- kraftwagen je 10000 Einwohner	Last- kraftwagen Anzahl	Last- kraftwagen je 10000 Einwohner
PKW- Dichte	LKW- Dichte						PKW- Dichte	LKW- Dichte					
1	2	Stuttgart	5220	143,41	2058	56,54	25	34	Kassel	1418	81,69	458	26,38
2	3	Dresden	6984	112,41	3114	50,12	26	20	Plauen	919	80,98	390	34,37
3	7	Chemnitz	3851	112,17	1537	44,77	27	24	Magdeburg	2375	79,20	1002	33,42
4	12	Frankfurt a. M.	5955	108,22	2140	38,89	28	23	Halle a. S.	1559	78,24	676	33,92
5	5	Köln	7843	107,49	3385	46,39	29	6	Hagen i.W.	734	74,08	444	44,81
6	8	München	7362	105,52	3092	44,32	30	18	Ludwigsh. a. Rh.	766	73,23	366	34,99
7	25	Braun- schweig	1529	103,31	477	32,23	31	43	Königsberg i. Pr.	1985	68,15	669	22,97
8	29	Münster i. W.	1169	102,04	329	28,72	32	30	Lübeck	849	67,87	355	28,38
9	15	Karlsruhe	1505	99,43	546	36,07	33	17	Barmen	1202	63,58	672	35,55
10	19	Mannheim	2478	97,04	893	34,97	34	42	Kiel	1349	62,15	516	23,77
11	32	Erfurt	1305	94,35	372	26,90	35	14	M. Gladbach	672	57,46	427	36,51
12	16	Bremen	2803	93,98	1067	35,78	36	45	Gleiwitz	591	56,60	233	22,32
13	10	Mainz	1034	93,69	439	39,78	37	40	Augsburg	938	56,17	404	24,19
14	35	Breslau	5678	93,56	1578	26,00	38	41	Stettin	1419	53,44	639	24,07
15	1	Düsseldorf	4060	92,37	2777	63,18	39	46	Essen	2370	49,68	939	19,68
16	26	Nürnberg	3662	90,34	1304	32,17	40	44	Harburg- Wilhelmsburg	546	49,36	253	22,87
17	4	Elberfeld	1537	89,86	826	48,29	41	11	Altona	1090	47,21	916	39,67
18	9	Krefeld	1200	89,75	549	41,06	42	36	Duisburg	1296	46,75	716	25,83
19	13	Aachen	1382	88,98	578	37,21	43	33	Bochum	971	44,85	581	26,84
20	31	Hannover	3857	88,74	1232	28,35	44	38	Dortmund	1925	41,33	1164	24,99
21	27	Wiesbaden	1354	88,69	465	30,46	45	37	Mülheim a. Ruhr	503	39,14	323	25,14
22	21	Hamburg	9703	86,44	3829	34,11	46	39	Oberhausen	329	30,19	268	24,59
23	22	Leipzig	5907	86,38	2329	34,06	47	47	Hamborn	330	25,75	185	14,44
24	28	Berlin	36215	86,36	12120	28,90	48	48	Gelsenkirchen	777	22,60	427	12,42
							49	49	Hindenburg O.S.	222	17,24	102	7,92

Tabelle 2: PKW- und LKW-Dichte in deutschen Großstädten im Jahre 1928, sortiert nach PKW-Dichte



Grafik zur Tabelle

Wie kann dieser Zusammenhang erklärt werden? Hier soll die These aufgestellt werden, dass die PKW-Dichte als ein Index für die wirtschaftliche Aktivität von Unternehmern gedeutet werden kann (Entrepreneur-Index). Nach 1918 war in Deutschland der Mittelstand verarmt, und der

PKW wurde als ein Luxusgut betrachtet.⁵⁸ Die Ausdifferenzierung der Fertigwarenindustrie und des Handels erschloß Unternehmern neue Geschäftsfelder, wobei diese sowohl den PKW für Geschäftszwecke nutzen, als auch den Lastkraftwagen für ihre Werkverkehre einsetzen konnten. Der Zusammenhang mit der LKW-Dichte stellt sich dann so her, dass diese Unternehmer Fabriken für Maschinenbau und für Fertigwaren betrieben und den Lastkraftwagen als Vermittler zwischen den Produktionsstufen einsetzen konnten. Die auffallende geringe PKW- und LKW-Dichte in den Arbeiterstädten des Ruhrgebietes erklärt sich aus der Konzentration der Beschäftigung auf wenige Arbeitgeber der Kohle- und Stahlkonzerne.

Der Lastkraftwagen erwies sich als Triebkraft für die industrielle Arbeitsteilung, für die Dezentralisierung industrieller Standorte und für die Entwicklung von Leichtindustrien. Dieses trifft besonders für die Städte Stuttgart, Dresden und Köln zu, welche die ersten fünf Plätze der Rangreihe der PKW-Dichte besetzen.⁵⁹ Auf die Rheinprovinz entfielen von der Gesamtzahl der Lastkraftwagen Preußens im Jahr 1928 allein 30%.⁶⁰ Dieses kann mit der großen Bedeutung der Branchen Maschinenbau, Kleineisenindustrie, Textilindustrie und Fertigprodukte im Rheinland erklärt werden.⁶¹

Düsseldorf weist den Rang 1 der LKW-Dichte auf, ist aber eine Ausnahme, da diese Stadt in der PKW-Dichte bloß Rang 15 einnimmt. Die relativ starke Entwicklung des Lastkraftwagenverkehrs in Düsseldorf ist eigentlich überraschend, da die Wirtschaftsstruktur von Düsseldorf zunächst von Röhrenwerken geprägt war, deren Produkte eisenbahn-affin sind. Allerdings verweist die Studie von Derboven auch auf eine starke Fertigwarenindustrie im Düsseldorfer Raum.⁶² Eine Nachfrage im Stadtarchiv Düsseldorf ergab den Hinweis auf viele Speditionen im Raum Düsseldorf.⁶³ Die starken Lastkraftwagen-Verkehre in Düsseldorf wurden von Heynen damit erklärt, dass der Ruhrkampf 1923 die Handelsunternehmen in Düsseldorf zunächst von ihrem Absatzgebiet abgeschnitten habe. Dann hätten sie sich durch Verbesserung ihres Lieferservices mit dem Lastkraftwagen verstärkt darum bemüht, ihre alten Kunden zurück zu gewinnen.⁶⁴ Ferner unterhielt die Gedekra in Düsseldorf eine Laderaumverteilungsstelle mit großem Aufkommen.⁶⁵ Der Platz 5 von Köln in der LKW-Dichte hängt mit der hohen Bedeutung der Fertigwarenindustrie, auch für den Export, im Kammerbezirk Köln zusammen. Ein Bericht der IHK Köln weist darauf hin.⁶⁶

Bereits im Jahre 1930 wurde auf den Zusammenhang zwischen PKW- und LKW-Dichte hingewiesen. Zudem wurde für die Rheinprovinz ein starker Zusammenhang zwischen den Anteilen von Industriebeschäftigten und Handwerkern an der Gesamtbevölkerung und den Anteilen von Lastkraftwagen bei Verkehrszählungen festgestellt. Zwischen beiden Prozentanteilen wurde eine Korrelation von $R = 0,65$ ermittelt, womit ein Zusammenhang zwischen qualifizierten Beschäftigten in der Fertigwarenindustrie und dem LKW-Verkehr hergestellt ist.⁶⁷

⁵⁸ Edelmann 1989.

⁵⁹ Karlsch und Schäfer 2006.

⁶⁰ Wirtschaft und Verkehr, Organ der IHK Düsseldorf, Nr. 23, 1929, S.567, Hessisches Wirtschaftsarchiv Darmstadt.

⁶¹ Runkel 1930, Rohde 1999, S. 167.

⁶² Derboven 1929.

⁶³ Ich danke Prof. Dr. Wessel vom Mannesmann Archiv für wertvolle Hinweise.

⁶⁴ Heynen 1932.

⁶⁵ Rohde 1999, S. 167f.

⁶⁶ Brandt 1929.

⁶⁷ Schlumps 1930.

7 Institutionalisation und Verbandsentwicklung der Spediteure

Die steigende Bedeutung logistischer Dienstleistungen spiegelt sich in einer Ausdifferenzierung der Geschäftsfelder und zugehöriger Interessensverbände auf Reichsebene und regionaler Ebene wider. Im Folgenden wird tabellarisch auf die Institutionalisation und die Verbandsentwicklung der Speditionen auf Reichsebene eingegangen.⁶⁸

1879: Gründung Verein Deutscher Spediteure (VDS),
Mitgliederentwicklung:⁶⁹
233 im Jahre 1891,
1217 im Jahre 1920,
1960 im Jahre 1924

1881: Deutsche Möbeltransport-Gesellschaft
Pro Stadt nur ein Mitglied,
Meldung der Wagenangebote und Nachfrage (Börse) in einem Wochenblatt.

1913: Tarif- und Interessengemeinschaft des deutschen Möbeltransports

1916: Verband der westdeutschen Spediteure, Verein deutscher Bahnspediteure

1918: Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe ohne den
Verein Deutscher Spediteure

1919: Zentralverband der See- und Binnenhafenspediteure

Gründungen in den 1920er Jahren:

1920: Interessengemeinschaft des deutschen Landtransport- und Verkehrsgewerbes
Dieser Interessensverband wurde dann umgewandelt in den
Ausschuss der gesamten Spediteurverbände Deutschlands (AGES), dem angehörten:

- Verein deutscher Spediteure (VDS),
- Tarif- und Interessengemeinschaft des deutschen Möbeltransports,
- Vereinigung deutscher Bahnspediteure,
- Zentralverband der deutschen See- und Binnenhafenspediteure.

Centralstelle des Deutschen Möbeltransports

Reichsverband Deutscher Auto-Ferntransport-Unternehmer,

Reichsverband Deutscher Lastkraftwagenbesitzer,

Reichsverband der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer mit 937 Mitgliedern.⁷⁰

Am 2. Juni 1927: Internationaler Speditionskongress in Kopenhagen.⁷¹

1927: Die IHK Berlin errichtet eine Berufsschule für Spedition und Export.⁷²

1929: Gemeinschaft Deutscher Kraftwagenspediteure (Gedekra)

In den 1920er Jahren fand eine verstärkte Institutionalisation des Speditionsgewerbes statt. So sind die von Privatdozent Ernst Esch im Jahre 1921 betriebene Gründung des Verkehrswissen-

⁶⁸ Nach Soest 1922, Esch 1921, Esch 1922 und Bundesverband Spedition und Lagerei 1980

⁶⁹ Daten nach dem Geschäftsbericht 1923/1924 des Vereins Deutscher Spediteure, IHK Akte 749, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt

⁷⁰ Speditions- und Schiffszeitung, 35. Jahrgang, 1927, S. 482

⁷¹ Ebenda, S. 409

⁷² Ebenda, S. 644

schaftlichen Instituts an der Universität Köln⁷³ und die von ihm herausgegebene Sammlung von Aufsätzen zu den Arbeitsgebieten der Speditionen im Jahre 1922 zu nennen, die als Lehrbriefe für die Weiterbildung im Speditionsgewerbe dienen sollten. Im Jahre 1927 eröffnete die IHK Berlin eine Fachschule für das Speditionsgewerbe.⁷⁴

8 Zusammenfassung

Der Beitrag zeigt die Entstehungsgeschichte der Speditionen in den Bereichen Schifffahrt und Eisenbahn auf und betrachtet dann detailliert die neuen Geschäftsfelder von Speditionen und von Handelsgeschäften, die sich mit dem Aufkommen des Lastkraftwagens ergeben haben. Die verschiedenen Felder der Eisenbahnlogistik werden dargestellt, und auf die Rolle des Stückgutverkehrs im konsumorientierten Wirtschaftssystem wird eingegangen. Die Engpässe beim Stückgutumschlag der Eisenbahn eröffnen den LKW-Speditionen neue Chancen, den Umschlag auf eigene Terminals zu verlagern. Neue Kooperationsformen unter den LKW-Speditionen, wie Lade-raumbörsen und Kooperationen bei den Zuroll- und Abrolleleistungen, sowie die Verbandsentwicklung zur Garantie von Mindeststandards im Fuhrgeschäft werden diskutiert. Die Entwicklung des Werkverkehrs als Ausweichkapazität wird dargestellt, als in der NS-Zeit der gewerbliche Güterfernverkehr beschnitten wurde. Die Verbandsentwicklung der Speditionen wird aufgezeigt.

⁷³ Michael Hascher: Politikberatung durch Experten – Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. 2006, S. 94.

⁷⁴ Erhard Esch (Hg.): Die Spedition, Köln, 1922 (Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln Nr. 2). Speditions- und Schifffahrtszeitung 35 (1927), S. 664.

9 Literaturverzeichnis

- Barker, Theo: The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles: An International Centenary Tribute, London 1987
- Blau, B.: Der Werkverkehr – Kritik der neuen gesetzlichen Regelung, in: Verkehrstechnik, Heft 8, 1932, S. 139-142
- Brandt, P.: Die Bedeutung der Kölner Wirtschaft für den Weltmarkt, in: Westdeutsche Wirtschaftszeitung, 26. Juli 1929, 7. Jahrgang, Köln, S. 443-448, Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv
- Bundesverband Spedition und Lagerei (Hrsg.): 100 Jahre Spitzenverband des Speditions- und Lagereigewerbes, Bonn 1980
- Derboven, Fritz: Der Güterverkehr des Düsseldorfer Wirtschaftsgebietes, Köln 1929 (Dissertation Universität Köln)
- Edelmann, Heidrun: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland, Frankfurt 1989
- Eger, R.: Die Eisenbahn-Verkehrsordnung von 1908, Berlin 1908
- Eggert: Leichte Güterzüge, in: Die Reichsbahn 5 (1929), Heft 17, S. 398-400
- Enqueteausschuss (Hrsg.): Massenfilialunternehmen im Einzelhandel mit Lebensmitteln und Kolonialwaren, Berlin, 1929
- Erker, Paul: Das Logistikunternehmen Dachser, Frankfurt a.M. 2008
- Esch, Ernst (Hrsg.): Die Spedition, Köln, 1922
- Esch, Ernst: Das Landtransport- und Verkehrsgewerbe, in: Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens, herausg. von Adolf Sarter, Berlin 1921, S. 305-330
- Ewald, Kurt: 125 Jahre Henschel, Kassel 1935
- Flik, Reiner: Von Ford lernen? Automobilbau und Motorisierung in Deutschland bis 1933, Köln 2001
- Gerlach (Hrsg.): 125 Jahre Spedition Ph. Gerlach, Eschwege 1981
- Grass, Klaus: Binnenschiffahrtspedition – Die Organisation und Betriebstechnik im Speditionsgrößbetrieb der Rheinschiffahrt, Berlin 1927
- Heider, O.: Die Bahnspedition, in: Esch 1922, S. 149-169
- Jütting, W.: Der Sammeladungsverkehr in der nachkriegs-zeitlichen Eisenbahntarifpolitik, Diss. Münster 1925.
- Karlsch, Rainer und Michael Schäfer: Wirtschaftsgeschichte Sachsens im Industriezeitalter, Leipzig 2006
- Kellerer, Hans: Statistischer Bericht, in: RKB Bericht, herausgegeben von der Hauptverwaltung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes, Jena 1938, S. 21-80.
- Krohne, Rudolf: Luftgefahr und Luftschutzmöglichkeiten in Deutschland, Berlin 1928
- Kürbs, Friedrich: Das Speditionsgeschäft, Leipzig 1921
- Kuske, Bruno: Die Volkswirtschaft des Rheinlandes in ihrer Eigenart und Bedeutung, Essen 1925
- Lehmann, Herbert: Duisburgs Großhandel und Speditionen vom Ende des 18. Jahrhunderts bis 1905, Duisburg, 1958
- Lindemann, Hugo: Milchversorgung, in: Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften, Bd. 3, Jena 1924
- Lippert, Frank: Lastkraftwagenverkehr und Rationalisierung in der Weimarer Republik, Frankfurt 1999
- Löhr: Grundzüge der Güterbeförderung durch die Eisenbahn, in: Esch 1922, S. 201-232
- Mecking: Die Müllabfuhr und Straßenreinigung im Haushalt deutscher Städte, in: Der Motorwagen, 1927, S. 392-394
- Merki, Christoph: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895 – 1930: Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien 2002
- Mierzejewski, Alfred: The collapse of the German war economy, 1944 – 1945: allied air power and the German national railway, Chapel Hill 1988
- Mierzejewski, Alfred: The most valuable asset of the Reich: a history of the German National Railway; Teil 1: 1920 – 1932; Chapel Hill 1999
- Mom, Gijs: Wie Feuer und Wasser: Der Kampf um den Fahrzeugantrieb bei der deutschen Feuerwehr (1900-1940), in: Niemann, Harry und Armin Hermann (Hrsg.): 100 Jahre Lastkraftwagen, Stuttgart 1997, S. 263-320
- Poelmann: Vorzüge und Nachteile der Bahnspedition sowie Wege zu ihrer Verbilligung, in: Der Güterumschlag, herausgegeben vom VDI, Berlin 1926, S. 52-56
- Pohl, Hans (Hrsg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Stuttgart 1986
- Reif, Heinz: Milchproduktion und Milchvermarktung im Ruhrgebiet 1890-1930, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1996, S. 77-108.
- Reifferscheidt, Adolph: Der Nahverkehr im Kölner Wirtschaftsbezirk, Köln 1926 (Dissertation Universität Köln)
- Rohde, Heidi: Transportmodernisierung oder Verkehrsbewirtschaftung?, Frankfurt 1999
- Rose, Mark H.; Seely, Bruce; Barrett, Paul F.: The best transportation system in the world: railroads, trucks, airlines, and American public policy in the twentieth century; Columbus, Ohio 2006
- Schlumps, J.: Auswertung der Ergebnisse der ersten deutschen Verkehrszählung 1924/1925 mit Hilfe der Korrelationsrechnung, in: Verkehrstechnik, 1930, Heft 17, Anhang Straßenbau und Straßenunterhaltung, S. 63-67
- Schmitt: Die Milchversorgung der Großstädte, in: Der Güterumschlag, Berlin, 1926, S. 235-237
- Schmitt: Rationalisierung des Stückgüterdienstes, in: Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1929, S. 835-841
- Scholz, Wilhelm: Rationalisierung in der Lastkraftwagenindustrie, in: Verkehrstechnik, Heft 5, 1930, S. 68-71
- Scott, Peter: British Railways and the Challenge from Road Haulage: 1919–39, in: Twentieth Century British History 13 (2002), Heft 2, S. 101-120
- Securius, Theodor: Die Hilfsgewerbe im Güterverkehr, Hamburg 1925
- Staub, Hermann: Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 2, Berlin 1900
- Steuernagel: Zur Struktur des Reichsbahn-Güterverkehrs: Frachtbriefzahl und Frachtaufkommen in: Die Reichsbahn, 6 (1930), Heft 16, S. 416f
- Vahrenkamp, Richard: Der Autobahnbau in Hessen 1933 bis 1943, Hessisches Wirtschaftsarchiv, Darmstadt 2007A
- Vahrenkamp, Richard: Die Logistische Revolution – Logistik und Güterverkehr in Europa 1950 – 2000, in: Ralf Roth und Karl Schlögel (Hrsg.): Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt 2009
- Vahrenkamp, Richard: Lastkraftwagen und Logistik in Deutschland 1900 bis 1955, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 95, 2008, Heft 4, S. 389-415
- Weiden, M.: 200 Jahre Haniel, Duisburg 1956
- Weisel, Herbert: Das Nürnberger Speditionsgewerbe, Diss. Handelshochschule Nürnberg 1933
- Willeke, Rainer: Motorisierung und Volkswirtschaft, in: Hans Pohl (Hrsg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Stuttgart 1986, S. 17-28

