

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

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

---

### Schlußwort.

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

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

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

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

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

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

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

---