

Der Güterwagendienst der Deutschen Reichsbahn und seine internationalen Beziehungen.

Von Geheimen Regierungsrat Sommerlatte, Reichsbahndirektor, Berlin.¹⁾

Ein gut organisierter und gut geleiteter Güterwagendienst ist das Rückgrat der Verkehrsbedienung. Man vergegenwärtige sich nur die Mannigfaltigkeit der Güter, die auf der Eisenbahn versandt und für welche Wagen verschiedenster Gattung von den Verkehrstreibenden verlangt werden; die verschiedenen Standorte der Rohstoff-Gewinnungsstätten, der Verarbeitungs- und Erzeugungsstellen, die alle regelmäßig, pünktlich und mit der gerade benötigten Wagengattung bedient werden wollen.

Die Eisenbahnverwaltungen haben deshalb von jeher diesem Zweig ihrer Tätigkeit besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Zunächst ist besonders wichtig die Vorhaltung der vom Verkehr benötigten geeigneten Wagengattungen. Sie müssen für den Transport der Güter verwendbar sein, unter dem Gesichtspunkt möglichst günstiger Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen, weil davon meist die Anwendung der Tarife abhängt. Sodann muß die Zahl dieser Wagen, der Wagenpark, den Verkehrsbedürfnissen entsprechen; d. h. der Park muß genügend groß sein, um den normalen Verkehr ohne Ausfall bedienen zu können. Schließlich muß der Wagenpark so verwendet werden, daß höchste wirtschaftliche Leistung, d. h. gute Ausnutzung, unter Aufwendung geringster betrieblicher Kosten erzielt wird. Dies wird erreicht durch geschickte Verteilung der Wagen, die Leerläufe möglichst spart, Wiederbeladung entladener Wagen anstrebt, für Ausnutzung der Fremdwagen sorgt, sowie durch Maßnahmen, die den Wagen-umlauf beschleunigen.

Bei allen europäischen Eisenbahnverwaltungen haben sich mit der Zeit gewisse gleichmäßige Grundtypen der Wagen herausgebildet. Man unterscheidet im allgemeinen folgende Gruppen:

- Gedckte Wagen,
- Offene Schemelwagen,
- Offene Wagen ohne Seitenborde,
- Offene Wagen mit niedrigen Borden,
- Offene Wagen mit festen Bordwänden, deren Türöffnungen nicht bis zur Oberkante der Bordwände reichen,
- Hochbordige Wagen.

Von diesen Grundformen ausgehend haben sich aber die Wagengattungen je nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen der betreffenden Länder ganz verschiedenartig entwickelt und zeigen nicht unbedeutliche Abweichungen voneinander, namentlich bezüglich Länge, Höhe, Grundfläche und Fassungsraum. Es liegt auf der Hand, daß es im Interesse der Konstruktion, des Baues und der Verwendung der Güterwagen am zweckmäßigsten ist, mit einer möglichst geringen Zahl verschiedener Wagengattungen zu arbeiten. Die Deutsche Reichsbahn be-

¹⁾ Vortrag, gehalten gelegentlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung am 22. Juni 1928 in Köln.

sitzt, abgesehen von einigen Abweichungen, 8 verschiedene Hauptwagengattungen, die allerdings noch in 24 verschiedene Untergattungen eingeteilt sind:

1. Gedeckte Güterwagen — Ladegewicht 15 t — zur Beförderung von Eil- und Frachtstückgut und von Gütern, für welche die Stellung gedeckter Wagen im Frachtbrief beantragt wird oder vom Tarif vorgeschrieben ist (z. B. Zollgut). Außerdem ist noch eine geringe Anzahl gedeckter Güterwagen von 10 und 12,5 t Ladegewicht vorhanden, die nicht weiter beschafft werden.

2. Großräumige gedeckte Güterwagen — Ladegewicht 15 t — zur Beförderung gewisser im Tarif besonders genannter Güter (z. B. Baumwollwaren, sperrige Eisen-, Glas-, Holzwaren, Spielwaren, Wellpappe, Wolle), ferner zur Beförderung von Elefanten, Kamelen und Giraffen.

3. Kleinviehwagen (mit mehreren Böden) — Ladegewicht 15 t — zur Beförderung von Kleinvieh.

4. Kalkwagen — Ladegewicht 15 t — zur Beförderung von Kalk, Kalkmergel, staubfeiner Soda, staubfeinem Steinsalz, getrockneter und gepulverter Kohle.

5. Offene Güterwagen, meistens mit einem Ladegewicht von 15 t und 20 t, namentlich zur Beförderung von Massengütern, wie Kohle, Koks, Briketts, Erz, Steinen und Erden. Man ist in neuester Zeit dazu übergegangen, auch offene Güterwagen von 50 und 60 t Ladegewicht zu bauen, die trotz ihres hohen Ladevermögens nur ein Eigengewicht von 19–20 t aufweisen. Diese Wagen werden möglichst für den Massenverkehr von einer Versandstation nach einer Empfangsstation benutzt. Sie sind mit Schnellentladevorrichtungen versehen, so daß ein mit 1000 t Massengut beladener Zug von zwei Leuten in etwa 10–12 Minuten entladen werden kann. Das Arbeiten mit diesen Wagen ist für Versender und Empfänger in höchstem Maße wirtschaftlich und bringt eine sehr beträchtliche Ersparnis an Arbeitslohn mit sich.

6. Großräumige offene Güterwagen — Ladegewicht 15 t —, namentlich zur Beförderung gewisser im Tarif besonders genannter Güter (z. B. Christbäume, bestimmte sperrige Eisen- und Stahlwaren, Glasballons, Häcksel, Heu, Stroh, Schilfrohr, Seegras, bestimmtes Holz und bestimmte Holzwaren, Korbwaren usw.).

7. Schienenwagen — 2achsige, 15 t Ladegewicht — zur Beförderung besonders langer und schwerer Gegenstände — 4achsige, 35 t Ladegewicht —, gleichfalls zur Beförderung besonders langer und schwerer Gegenstände.

8. Holzwagen — 15 t Ladegewicht —, einzeln für kürzere schwere Stämme, Bretter, Bohlen, Bauholz, Schwellen, paarig zur Beförderung besonders langer Gegenstände.

Der gesamte Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn bezifferte sich am 1. Januar 1928 auf 663 876 Güterwagen einschließlich rund 6600 von Privateisenbahnen und Kleinbahnen eingestellter Wagen. Darunter befinden sich rund 215 000 gedeckte und 325 000 offene Güterwagen. Mit diesem Park hat die Reichsbahn 1927 einen Gesamtbedarf von 45 682 000 Wagen befriedigt.

Die Höchststellung an Güterwagen im arbeitstäglichen Durchschnitt betrug im Oktober 1927 an gedeckten Wagen 76 300 Stück, an offenen Wagen 71 000 Stück. Die Höchststellung aller Arten Güterwagen zusammen, die überhaupt auf der Reichsbahn bisher je erreicht worden ist, wurde am 28. Oktober 1927 mit 166 631 Stück erzielt. Die Höchststellung an offenen Wagen, die überhaupt erreicht wurde, betrug 132 428 Stück.

Für den Verkehr kann man natürlich nicht ständig mit der vollen Zahl des buchmäßigen Wagenbestandes von rund 664 000 Wagen rechnen. Ein starker Herbstverkehr, das Kippen der Wagen, Beladung mit Kohlen, Erz und Steinen, die

vielfach aus Schüttvorrichtungen in die Wagen gestürzt werden, nicht zuletzt der Betrieb über Ablaufberge, stellt an die Wagen beträchtliche Anforderungen. So kommt es, daß stets etwa 30—40 000 Güterwagen reparaturbedürftig sind. Teilweise haben sie natürlich nur kleine Schäden, die schnell wieder hergestellt werden, aber ein großer Teil muß auch wegen schwerer Beschädigungen zu gründlicher Wiederherstellung oder zur gründlichen Untersuchung längere Zeit dem Verkehr entzogen werden. Ferner sind täglich etwa 30 000 deutsche Güterwagen im Auslande. Allerdings befindet sich rund die gleiche Zahl fremder Wagen auf deutschen Strecken, die für Rückladungen nach Möglichkeit ausgenutzt werden, so daß dadurch ein gewisser Ausgleich geschaffen wird.

Das wagen dienstliche Verhältnis zwischen der Reichsbahn einerseits und Privateisenbahnen und Kleinbahnen andererseits ist verschiedenartig geregelt, je nachdem die Bahnen der Reichsbahn als „fremde“ Bahnen gegenüber stehen, oder ihre Güterwagen in den Reichsbahnpark eingestellt haben.

Für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Verkehr zwischen Reichsbahn einerseits und der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft andererseits, die allein in Deutschland noch als „fremde“ Bahnen bestehen, sind die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens maßgebend. Mit sämtlichen anderen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (den sogenannten Privateisenbahnen) und mit den Eisenbahnen des nichtallgemeinen Verkehrs (Kleinbahnen), die an die Reichsbahn an schließen und einen unmittelbaren Übergang von Güterwagen haben, sind die wagen dienstlichen Verhältnisse auf Grund besonderer Wagenübergangsverträge geregelt, deren wesentlichste Bestandteile die sogenannten allgemeinen Einstellungsbedingungen bilden. Diese Bedingungen sehen vor, daß die Reichsbahn die Versorgung der anschließenden Bahnen des allgemeinen und nichtallgemeinen Verkehrs mit Güterwagen für den Übergangsverkehr mit der Reichsbahn oder für ihren Gesamtverkehr übernimmt, sofern die Anschlußbahnen eine ihrem Übergangsverkehr oder ihrem Gesamtverkehr entsprechende Anzahl vollspuriger Güterwagen in den Reichsbahnwagenpark eingestellt haben. Die Reichsbahn hat das Recht, die eingestellten Wagen wie ihre eigenen zu benutzen. In den Einstellungsbedingungen sind ferner besondere Leistungen für beide Vertragsparteien festgelegt, die sich geldlich verschieden auswirken, je nachdem es sich um Bahnen des allgemeinen Verkehrs oder nichtallgemeinen Verkehrs handelt.

Daneben sind in den Park der Reichsbahn rund 30 000 Privatwagen eingestellt.

Unter Privatwagen versteht man

a) Behälterwagen (Kessel-, Tank-, Topfwagen),

b) sonstige Wagen, die zur Beförderung bestimmter Güter besonders ein gerichtet sind.

Die Politik der Reichsbahn bezüglich der Privatwagen geht dahin, grundsätzlich Güterwagen gewöhnlicher Bauart, wie sie von der Reichsbahn zur Bedienung des öffentlichen Verkehrs vorgehalten werden, als Privatwagen nicht zuzulassen. Ausnahmsweise werden jedoch auch Wagen ohne besondere Einrichtungen als Privatwagen eingestellt, wenn sie in bestimmten Verkehrsbeziehungen in geschlossenen Pendelzügen laufen, oder es sich um Selbstentladewagen, Kübelwagen oder um Langholzwagen für Langholzversand handelt.

In der Behandlung dieser Frage unterscheidet sich die Reichsbahn meines Erachtens vorteilhaft von fremden Bahnen, die vielfach in sehr großem Umfange Privatwagen in ihre Parks einstellen. So verkehren z. B. auf den gesamten Netzen der englischen Bahnen rund 700 000 Privatgüterwagen. Man kann sich vor

stellen, welche unerhörten betrieblichen und damit finanziellen Leistungen zu deren Behandlung nötig sind. Je weniger Privatwagen, desto beweglicher und billiger ist der Betrieb. Desto glatter vollzieht sich die Bedienung des Verkehrs!

Ein weiterer Grundsatz der Reichsbahn ist der, die Beförderung für die im Verzeichnis V des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abt. B, aufgeführten Güter grundsätzlich den Privatwagen zu überlassen. Es handelt sich dabei um Güter, die man wegen ihrer Empfindlichkeit gegen Hitze oder Kälte, wegen des ihnen anhaftenden üblen Geruches oder aus anderen Gründen nur ungern in Wagen des öffentlichen Verkehrs befördert. Nur für Milch, Seefische, Bier, vereinzelt und vorübergehend auch für Margarine, Butter und Fleisch stellt die Reichsbahn, wenn ein allgemeines Verkehrsbedürfnis als vorliegend anerkannt wird, bahneigene Kühlwagen.

Einer der größten Vorteile der Privatwagen liegt darin, daß sie ihren Einstellungen stets zur Verfügung stehen, wenn diese die entsprechenden notwendigen Anordnungen rechtzeitig getroffen haben. Jeder andere Verkehrstreibende aber, der ein Gut versenden will, muß einen Wagen bei einer der rund 9000 Güterabfertigungen der Reichsbahn rechtzeitig vorher bestellen.

Die Wagen sind für einen bestimmten Tag bei den Güterabfertigungen zu bestellen. Bei Massengütern (Kohle, Koks, Zuckerrüben, Kali, Zement, Zucker, Steine, Erde, Kies) ist das zu verladende Gesamtgewicht anzugeben. Werden Wagen in bestimmten Ausmaßen benötigt, so muß Art, Schwere und Länge des Gutes angegeben werden. Die Wagenbestellungen werden der Reihe nach in ein Wagenbestellbuch eingetragen für den Tag, für den die Stellung verlangt wird, den sogenannten Bedarfstag. Zu einer von der zuständigen Reichsbahndirektion bestimmten Stunde wird das Wagenbestellbuch für den nächsten Tag aufgerechnet und so, nach den verschiedenen Wagengattungen getrennt, der Bestand festgestellt. Bis zu der gleichen Zeit ist von jeder Güterabfertigung der Bestand an Güterwagen auf dem betreffenden Bahnhof zu ermitteln. Auf größeren Bahnhöfen sind damit bestimmte Wagenbeamte betraut. Nach Gattungen getrennt wird in einem besonderen Buche die Zahl der Wagen notiert, die leer auf dem Bahnhof stehen, ferner die Zahl der Wagen, die in der Ausladung begriffen sind und für den nächsten Tag verfügbar werden, etwa auf den Entseuchungsstellen genannte „voraussichtliche Eingang“, das ist die geschätzte Zahl derjenigen Wagen, die beladen oder leer erfahrungsgemäß an dem Meldetag auf dem Bahnhof noch eingehen und für den folgenden Tag verfügbar werden. Wagen, die nur im Durchlauf den Bahnhof berühren, werden nicht gemeldet. Die Gesamtziffern des Bedarfs und des vorhandenen Bestandes meldet sodann jeder Bahnhof zu einer bestimmten Stunde bis Mittag telegraphisch oder telephonisch an das ihm vorgesetzte Wagenbüro der Reichsbahndirektion. Dem Wagenbüro jeder Direktion obliegt die Aufgabe, die Güterwagen zwischen den Bahnhöfen seines Bezirks zu verteilen. Der Güterwagenausgleich zwischen den einzelnen Reichsbahndirektionen dagegen liegt in der Hand des Hauptwagenamts beim Reichsbahn-Zentralamt in Berlin. Die Wagenbüros stellen sofort nach Eingang der Meldungen ihrer Güterabfertigungen die übermittelten Bedarfs- und Bestandszahlen, wiederum getrennt nach Wagengattungen, zusammen und melden die Summe spätestens bis Mittag um 2 Uhr telegraphisch oder telephonisch an das Hauptwagenamt. Auf Grund dieser Meldungen der Wagenbüros gleicht das Hauptwagenamt die Güterwagenbestände zwischen den einzelnen Bezirken aus; es weist telegraphisch oder telephonisch die Wagenbüros an, eine bestimmte Zahl von leeren Wagen gewisser Gattungen an andere

Bezirke abzugeben und benachrichtigt die Empfangsbezirke hierüber. — Die Wagenbüros erhalten die Ausgleichsverfügung des Hauptwagenamtes stets so frühzeitig, daß ihre Verfügungen an die Bezirksbahnhöfe sofort erfolgen können. Letztere erledigen umgehend die ihnen auferlegten Abgabeverfügungen, so daß in den Spätnachmittags- und Abendstunden sich die Tausende verfügbarer leeren Wagen nach den Bestimmungsbezirken und -stationen in Bewegung setzen können. Nach Abgabe der verfügbaren Wagen erst wird der eigene Bedarf des Bahnhofs aus den verbleibenden oder den noch eingehenden Wagen gedeckt.

Die Verwendung der leeren offenen Wagen wird in der Hauptsache durch den starken Bedarf in den großen Kohlenbezirken des Ruhrgebietes und Oberschlesiens bestimmt. Um tägliche Verfügungen zu ersparen, war bis in jüngste Zeit in gewissen Gebieten ein „allgemeiner Ablauf“ der offenen Wagen angeordnet. Zu diesem Zweck war das Reichsbahngebiet für den Ausgleich der offenen Wagen in drei große Bezirke eingeteilt:

1. Das Ablaufgebiet für den Ruhrkohlenbezirk,
2. das Ablaufgebiet für die schlesischen Kohlenbezirke und das dazwischenliegende
3. mittlere Verteilungsgebiet.

Das letztere diente dem Ausgleich zwischen den beiden Ablaufgebieten. Zum Ruhrablaufgebiet gehörte etwa der Bezirk westlich einer Linie, die man von Lübeck nach Eisenach sich gezogen denkt, sowie Süddeutschland, zum Ablaufgebiet der schlesischen Bezirke etwa der Bezirk östlich der Linie Stralsund—Görlitz. Die dazwischenliegenden Bezirke der Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden, Halle, Magdeburg, Schwerin, gewisse Teile von Altona und die östlichen Bezirke von Erfurt bildeten das „Ausgleichsgebiet der Mitte“.

Die Bahnhöfe der Ablaufgebiete ließen bisher alle verfügbaren offenen Wagen sofort nach Entladung nach dem Ruhrgebiet bzw. nach Schlesien ablaufen, ohne die Verfügung des Wagenbüros abzuwarten. Die Bahnhöfe entnahmen die zur Deckung ihres Bedarfs zugelassene Wagenzahl aus dem Durchlauf der Leerwagen.

Dieser automatische Leerablauf der offenen Wagen unterlag je nach dem wechselndem Bedarf der einzelnen Jahreszeiten häufig beträchtlichen Schwankungen. Zeitweise zeigte sich ein stoßweiser Zulauf zu den Verbrauchsgebieten von solchem Umfange, daß Überfüllung gewisser Bahnhöfe und betriebliche Schwierigkeiten eintraten. Dies hat dazu geführt, daß seit einiger Zeit versuchsweise der Ablauf aufgehoben ist und sämtliche nach den großen Kohlengebieten bestimmten Wagen nur auf Grund von Verfügungen ablaufen. Der Versuch hat sich trotz anfänglicher Schwierigkeiten gut bewährt und wird sicherlich beibehalten werden.

Im mittleren Verteilungsgebiet fand schon immer ein täglicher Ausgleich der Kohlenwagenbestände statt, weil die Richtung der Abnahme wechselt, je nachdem die mittleren Bestände für das Ruhrgebiet oder Oberschlesien oder für beide Gebiete zu verwenden sind, oder umgekehrt aus den Ablaufgebieten nach dem mittleren Verteilungsgebiet Wagen herangezogen werden müssen. Die mittleren Bezirke geben Bedarf und Bestand an offenen Wagen dem Hauptwagenamt spätestens bis zwei Uhr nachmittags an und erhalten sofort telephonisch die schon vor Eingang der Meldung vorbereiteten Verfügungen über die Abgabe oder den Empfang von offenen Wagen.

Nach einigen Bezirken, die auch zu Zeiten normalen Verkehrs ständig Bedarf an gewissen Wagengattungen haben, werden regelmäßig Wagen dieser Gattungen auch ohne Anforderung verfügt, z. B. gedeckte Wagen zu den

Seehäfen sowie in die Bezirke Mitteldeutschlands, die regelmäßig starken Bedarf für den Versand künstlicher Düngemittel wie Kali, Stickstoff und ähnliche haben; oder Rungenwagen nach landwirtschaftlichen Bezirken zum Versand von Heu und Stroh, oder nach Gegenden, die starken Holzversand aufweisen. Bei Wagenüberfluß regelt das Hauptwagenamt die Wagenaufstellung derart, daß die Aufstellungsplätze möglichst besetzt werden, und die Wagen bei Bedarf schnell verfügbar sind.

Reichen die Wagenbestände zur Deckung des Bedarfs offensichtlich nicht aus, so ist zunächst der Bedarf für bestimmte Vorzugsgüter, wie Eilgut, Frachtstückgut, Gepäck und Expreßgut zu berücksichtigen. Die Direktionen erhalten ferner für diese Fälle Richtlinien für die Reihenfolge der Bedarfsdeckungen für gewisse andere Güter, wie Kartoffeln, Mehl und sonstige Lebensmittel, Zeitungsdrukpapier, Grubenholz, Dienstgut, Kohlen und Koks und andere, insgesamt 18 verschiedene Güterarten. Wenn die Zahl der verfügbaren leeren Wagen nicht ausreicht, um die Bedarfsbezirke ausreichend zu bedienen, ordnet das Hauptwagenamt an, daß bei den Reichsbahndirektionen nur ein Teil des Bedarfs zu decken ist, sogenannte Teildeckung. Das Hauptwagenamt bestimmt in diesen Fällen, welche Wagenzahl innerhalb eines Reichsbahndirektionsgebietes höchstens gestellt werden darf. Die überschüssigen Wagen müssen gemäß den Verfügungen des Hauptwagenamts beschleunigt den Bedarfsgebieten zugeführt werden. In mittleren Verteilungsgebieten wird die Teildeckung der offenen Wagen im Wege der Verteilung, d. h. durch stärkere Abnahme von offenen Wagen für neleidende Kohlenbezirke herbeigeführt. Bei besonders starkem Bedarf, sogenannten Hochbedarf, gibt das Hauptwagenamt gewisse Maßnahmen zur Beschleunigung des Wagenumlaufes bekannt. Diese Maßnahmen betreffen den Dienst auf den Güterabfertigungen, Güterböden, Wagenbüros, Bahnhöfen, Werkstätten und im Güterzugdienst. Sie erfordern nicht unbedeutende Mehrausgaben und tragen deshalb auch nur vorübergehenden Charakter. Auch auf die Verkehrstreibenden sucht die Reichsbahn einzuwirken, um sie zur schnellsten Beladung und Entladung zu veranlassen, und zu verhindern, daß sie mehr Wagen bestellen als sie überhaupt beladen können. Diese sogenannte Überbestellung ist eine Unsitte, die bei Hochbedarf stets zu beobachten ist, und die im Interesse der Allgemeinheit nicht scharf genug bekämpft werden kann.

Infolge der eben skizzierten vorzüglich eingerichteten und mustergültigen arbeitenden Organisation der Wagenbestellung, Verteilung und Zuführung ist der Reichsbahn fast stets möglich, allen billigen Anforderungen der Wirtschaft auf regelmäßige Deckung des Bedarfs und regelmäßige Bedienung des Verkehrs zu entsprechen. Natürlich treten ab und zu gewisse Spitzen auf, zu deren sofortiger Bedienung die Reichsbahn nicht immer in der Lage ist. Es handelt sich dabei aber stets nur um Verzögerungen in der Wagenstellung. Der vielfach von den Interessenten und in Zeitungsartikeln gebrauchte Ausdruck „Wagenmangel“ ist durchaus irreführend.

Ein Mangel an Wagen würde vorliegen, wenn die Reichsbahn auch zu normalen Verkehrszeiten andauernd nicht in der Lage wäre, den Bedarf der Wirtschaft an Wagen zur Versendung der Güter voll zu decken. Daß dies der Fall ist, wird niemand ernstlich behaupten können. Nur zu Zeiten gewisser, meist schnell vorübergehender Verkehrswellen im Herbst pflegen Schwierigkeiten aufzutreten. Die häufig erhobene Forderung, daß die Reichsbahn für jeden Spitzenverkehr genügend Wagen vorhalten müsse, ist ungerechtfertigt und zeugt von einem gewissen Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse.

Es wäre wirtschaftlich gar nicht zu verantworten, wenn man einen Güterwagenpark vorhalten wollte, der allen, auch nur vorübergehend stark gesteigerten Wirtschaftsbedarf an Güterwagen sofort befriedigen könnte. Ein solcher Wagenpark würde einen beträchtlichen Kapitalaufwand, hohe Kosten für Verzinsung, laufende Unterhaltung und Amortisation erfordern. In den letzten Jahren war der Güterwagenpark häufig monatelang nicht im entferntesten ausgenutzt. Viele Tausende gedeckter und offener Wagen mußten leer abgestellt werden und verdienten nichts, weil die Wirtschaft ihrer nicht bedurfte. Das riesige im Güterwagenpark angelegte Kapital, das buchmäßig mit rund 2,7 Milliarden RM bewertet ist, lag monatelang teilweise brach. Es ist unbedingt das Richtige, die Stärke des Güterwagenparkes nach dem Durchschnitt des normalen Verkehrs zu bemessen und nicht nach dem Spitzenverkehr, und bestrebt zu sein, wie es auch stets geschieht, einen gesteigerten Verkehr dadurch zu bewältigen, daß man, selbst unter Aufwendung beträchtlicher Mittel, vorübergehend Mehrleistungen betrieblicher und beförderungsdienstlicher Art vorsieht, die den Wagenumlauf beschleunigen und auf diese Weise indirekt die Zahl der verfügbaren Wagen vermehren.

Die zentrale Lage Deutschlands bringt es mit sich, daß bei dem regen Güteraustausch der Länder untereinander täglich etwa 30—40 000 deutsche Güterwagen nach dem Auslande austreten und etwa die gleiche Zahl auf die Deutsche Reichsbahn übergehen, sei es, daß ihre Ladungen für Deutschland bestimmt sind, sei es, daß sie die Reichsbahnstrecken nur im Durchlauf berühren.

Es ergeben sich daraus wagensdienstlich eine Reihe enger internationaler Beziehungen, die sich natürlich erst nach und nach zu dem jetzigen, gut ausgearbeiteten, die gegenseitigen Interessen sorgsam abwägenden und ausgleichenden Wagenrecht gestaltet haben.

In der Zeit der Entstehung der Eisenbahnen fand ein gegenseitiger Austausch von Güterwagen zunächst überhaupt nicht statt; die Wagen wurden nur im Binnenverkehr der eigenen Bahn verwendet. Sendungen nach anderen Bahnen wurden auf den Übergangsbahnhöfen umgeladen. Allmählich ging man im Interesse des Güteraustausches dazu über, im Verkehr benachbarter Bahnen untereinander Vereinbarungen über die Zulassung eines Wagenüberganges auf die Nachbarbahnen zu treffen, und zwar zunächst nur für Wagenladungen, später auch für Stückgüter, insoweit die Wagen eine gewisse Mindestmenge enthielten. Die ältesten Wagenübereinkommen reichen bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück. 1850 erschien ein „Übereinkommen zwischen den zum Deutschen Eisenbahnverein gehörenden Eisenbahnverwaltungen über den Güterverkehr“. Aus diesem Übereinkommen, das die Vereinbarungen über den Wagenübergang auf anschließende Bahnen enthielt, entwickelte sich das spätere „Übereinkommen betr. die gegenseitige Wagenbenutzung (VWÜ)“, dessen erste Ausgabe am 1. März 1868 erschien, und das im Gebiet des 1847 gegründeten Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit den sich aus der fortschreitenden Zeit ergebenden Änderungen noch heute gilt.

Neben dem VWÜ bestanden folgende beiden internationalen Vereinbarungen über die gegenseitige Wagenbenutzung:

1. Das Reglement für die Benutzung des Fahrmaterials im Internationalen Verbands — gültig u. a. für den Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Belgien und Frankreich andererseits —,
2. Das Deutsch-Italienische Wagenregulativ — gültig für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien —.

Als mit Ausbruch des Weltkrieges der Verkehr zwischen Deutschland und

den feindlichen Staaten aufhörte, traten auch die Wagenübereinkommen mit diesen Staaten von selbst außer Kraft, während sie im Verkehr mit den verbündeten und neutralen Staaten weiter bestehen blieben. Nach Beendigung des Krieges führte man für den Wagenübergang mit den ehemals feindlichen Staaten die früheren Übereinkommen zunächst wieder ein.

Am 31. Dezember 1921 traten die bisherigen drei Wagenübereinkommen außer Kraft. An ihre Stelle traten am 1. Januar 1922

- a) ein neues „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VWÜ)“,
- b) das „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV)“. (Règlement international des véhicules.)

Gegenüber den früheren Übereinkommen brachten sie beide als wesentliche Neuerungen die Einführung einer reinen gestaffelten Zeitmiete an Stelle der bisherigen Lauf- und Zeitmiete sowie Vereinfachungen der Vorschriften über die Benutzung und Unterhaltung der Wagen und Vereinfachungen der Abrechnung über die Wagenmieten und Unterhaltungskosten.

Für den Wagenübergang zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Eisenbahnverwaltungen der nachstehenden Länder gelten

das VWÜ:

im Verkehr mit

Österreich,
Ungarn,
Niederlande,

ferner im Verkehr mit den Saarbahnen, außerdem im Verkehr mit den 3 nordischen Ländern, deren Bahnen bisher nicht Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind, das VWÜ aber als Vertragsrecht angenommen haben. Vom 1. Januar 1929 sind die Bahnen der drei nordischen Länder und die der Schweiz als außerordentliche Mitglieder in den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgenommen und sind damit berechtigt, sich des VWÜ im internationalen Güterwagenverkehr zu bedienen.

das RIV:

Belgien, Bulgarien,
Frankreich,
Griechenland,
Italien, Jugoslawien,
Lettland, Litauen,
Luxemburg, Polen,
Rumänien, Schweiz,
Tschechoslowakei,
Türkei,
außerdem im Verkehr mit den ober-schlesischen Eisenbahnen.

Die in dem VWÜ niedergelegten Bestimmungen können als Grundlage für die späteren Übereinkommen angesehen werden. Sie regeln insbesondere:

- die Benutzung der Wagen auf fremden Bahnen, u. a. die Übergabe, Übernahme und Bezettelung der Wagen auf den Übergangsstationen, die Wiederbeladung und Rücksendung fremder Wagen und die Aushilfe mit Wagen;
- die Benutzung bahneigener Lademittel;
- die Bedingungen für die Beschaffenheit der Wagen zur Zeit des Übergangs beschädigter Wagen;
- die Mieten und die Vergütungen für die Wiederherstellung beschädigter Wagen usw. und deren Abrechnung, Ausgleich und Zahlung;
- schließlich die Benutzung der Privatgüterwagen.

Das RIV, das für ganz Europa gilt, baut sich fast vollständig auf dem VWÜ auf. Abweichungen bestehen hauptsächlich nur hinsichtlich der Höhe und Währungs-

der Mieten und sonstigen Vergütungen und Gebühren, die im VWÜ in der Markwährung, im RIV in der französischen Goldfrankenwährung festgesetzt sind, und hinsichtlich der Entschädigungen für zerlegte und verschollene Güterwagen. Die Übereinstimmung ist soweit durchgeführt, daß für dienstliche Zwecke beide Übereinkommen in einem Heft mit fast vollkommen gleichem Wortlaut gedruckt werden konnten.

Im Güterwagenausschuß des Vereins wird z. Zt. eingehend geprüft, ob sich nicht weitergehende Erleichterungen bei der gegenseitigen Wagenbenutzung im Vereinsgebiet und namentlich bei der Abrechnung der Wagenmieten schaffen lassen.

Besonders interessant und besonders wichtig sind die für die zwei großen Wagenverbände vereinbarten Bestimmungen über Abrechnung der Mieten und Gebühren für die gegenseitige Wagenbenutzung.

Für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, also z. Zt. für die deutschen, holländischen, österreichischen, ungarischen Bahnen, sowie hoffentlich vom 1. Januar 1929 an auch für die Bahnen der Schweiz, Dänemarks, Norwegens und Schwedens gelten folgende Bestimmungen:

Jede Verwaltung stellt monatlich für jede andere Verwaltung, deren Wagen sie benutzt hat, Nachweise mit Schuldberechnung auf und sendet sie mit einer Zusammenstellung an den Hauptausgleich für Wagenmieten beim RZA in Berlin. Dieser ermittelt auf Grund der Schuldzusammenstellungen Schuld und Guthaben der einzelnen Verwaltungen, stellt danach den Saldo fest und meldet ihn, unter gleichzeitiger Verständigung der beteiligten Verwaltungen, an die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Diese Abrechnungsstelle nimmt dann den Ausgleich vor.

Im RIV-Verband ist Abrechnung und Ausgleich der Mieten nach dem Muster des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geregelt. Auch im RIV-Verband haben die Schuldverwaltungen monatlich die gleichen Berechnungen über ihre Schuld an Wagenmieten und sonstigen Gebühren aufzustellen und mit Zusammenstellung einzusenden, und zwar, soweit die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beteiligt ist, ebenfalls an den Hauptausgleich für Wagenmieten. Nachdem dieser Schuld, Guthaben und Saldo für jede einzelne Verwaltung ermittelt hat, rechnet er den Saldo in Dollar um und überweist den sich ergebenden Dollarbetrag der Gläubigerverwaltung durch Vermittlung der Devisenstelle des RZA in Form eines Schecks auf eine New Yorker Bank. Soweit die Reichsbahn an dem Verkehr nicht beteiligt ist, rechnen die fremden Eisenbahnverwaltungen über das Ausgleichsamtsamt in Bern ab.

Neben diesen zwei Verbänden, die im Kreise ihrer Mitglieder den internationalen Güterwagendienst regeln und fortbilden, sucht der Internationale Eisenbahnverband u. a. auch Einfluß auf das Wagenrecht zu gewinnen. Der Internationale Eisenbahnverband ist der umfassendste Verband. Er ist unter französischer Führung im Anschluß an die allgemeine Weltwirtschaftskonferenz in Genua 1922 ins Leben gerufen. Ihm gehören alle Eisenbahnen Europas einschließlich Rußlands, sowie die bedeutendsten Bahnen Chinas und Japans an. Sein Einflußgebiet umfaßt ein Gesamtnetz von mehr als 300 000 km. Er hat das Internationale Reglement für Privatgüterwagen aufgestellt und eingeführt und beschäftigt sich neuerdings mit einem Versuch, den Verkehr privater und bahneigener Kühlwagen grundlegend zu regeln. —

Erwähnt seien noch kurz zwei besonders interessante Verkehrsbeziehungen wagen dienstlicher Art, bei denen die Reichsbahn besonders beteiligt ist.

Zunächst der Fährbootverkehr. Ein solcher besteht

a) mit den nordischen Ländern:

über die Ostseestrecke Saßnitz-Trelleborg mit Schweden,
über die Ostseestrecke Warnemünde-Gjedser mit Dänemark.

In beiden Verkehren können die gewöhnlichen Wagen der Festlandsverwaltungen ohne weiteres übergehen. Beide Verkehre haben sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt.

b) Mit England:

Über die Nordseestrecke Zeebrügge-Harwich.

Da die englischen Bahnen ein besonderes Profil haben, das von dem Profil der Festlandsbahnen abweicht, müssen in diesem Fährbootverkehr Wagen besonderer Bauart verwendet werden, die den Bestimmungen sowohl der Festlandsbahnen als auch der englischen Bahnen Rechnung tragen. Bei Einrichtung des Verkehrs wurden zunächst der Belgisch-Englischen Fährboot-Gesellschaft die hörende Fährbootwagen verwendet. Neuerdings ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft aber dazu übergegangen, eigene Fährbootwagen in diesen Verkehr einzustellen, deren Zahl sich heute auf 300 beläuft. Auch dieser Fährbootverkehr hat sich günstig entwickelt.

Den tschechoslowakischen Staatsbahnen und den österreichischen Bundesbahnen werden im Bedarfsfalle auf Grund besonderer Vereinbarungen deutsche Reichsbahneigene Fährbootwagen für Sendungen nach England und zurück zur Verfügung gestellt; wegen der Beistellung solcher Wagen für Sendungen aus Ungarn, Schweiz und Jugoslawien nach England und zurück schweben zur Zeit Verhandlungen.

In den Fährbootwagen werden die Güter zwischen dem Festland und England ohne Umladung befördert. Durch den Wegfall der Umladung werden nicht nur Verpackungskosten gespart, sondern auch die Beschädigungsgefahr für das Material vermindert und so die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Absender auf dem englischen Markte gesteigert.

Weiteres Interesse verdient der sogenannte „Umsetzverkehr“.

Mit den Eisenbahnen der russischen Sowjetrepublik, die eine abweichende Spurweite als die meisten übrigen europäischen Bahnen haben, ist neben dem sogenannten Umsetzverkehr über die Randstaaten Litauen, Lettland und Estland aufgenommen. Die im Umsetzverkehr laufenden Güterwagen haben besondere Einrichtungen, die ein Umsetzen des Wagenkastens von normalspurigen auf breitspurige Radsätze und umgekehrt ermöglichen, so daß eine Umladung der Sendungen nicht nötig ist. Die Umsetzung findet mittels besonderer Vorrichtungen auf den Spurwechselstationen Skirotawa bei Riga und Daugava (Dünaburg) statt.

Wegen der Einrichtung eines gleichen Umsetzverkehrs zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Eisenbahnen der Russischen Sowjetrepublik über Polen schweben zur Zeit noch Verhandlungen, die kurz vor dem Abschluß stehen. Es ist zu hoffen, daß durch die Einführung des Umsetzverkehrs der Güterauslastung zwischen Rußland und den westlich von ihm gelegenen Staaten ein lebhafter Aufschwung erfährt.

Von besonderer Bedeutung für den internationalen Güterwagenaustausch ist die „Technische Einheit im Eisenbahnwesen“.

Die „technische Einheit“ ist eine Vereinbarung der Regierungen fast aller europäischen Staaten — ausgenommen Großbritannien und Rußland — über die Vereinheitlichung der technischen Einrichtungen der Eisenbahnen. Sie erstreckt sich

sich auf die Vereinheitlichung der Einrichtungen, die den internationalen Verkehr ermöglichen und die Betriebssicherheit gewährleisten sollen (Spurweite und Krümmungen der Bahnlinien, Bauart und Unterhaltungszustand der im internationalen Verkehr verwendeten Wagen und deren betriebssichere Beladung). Sie beschränkt sich auf normalspurige Bahnen.

Die technische Einheit wurde geschaffen und wird weitergebildet durch Konferenzen europäischer Staaten. Die erste Konferenz fand 1882 auf Einladung des schweizerischen Bundesrats statt. Seitdem haben sich verschiedene Konferenzen in unregelmäßigen Zwischenräumen mit der Fortbildung der technischen Einheit beschäftigt. Die Beschlüsse der Konferenzen bedürfen der Genehmigung durch die einzelnen Regierungen. Die letzten Beschlüsse sind in der „Technischen Einheit im Eisenbahnwesen, Fassung 1913“ und in den „Vorschriften über die zoll sichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr“ vom 1. Juni 1908 enthalten.

In großen Zügen habe ich eine Skizze zu geben versucht von der Bedeutung des Güterwagenverkehrs der Deutschen Reichsbahn und seinen vielseitigen internationalen Beziehungen. Die deutschen Eisenbahnen waren von jeher bei Bildung und Ausgestaltung des Wagenrechtes führend. Die Nachkriegsentwicklung hat es auch auf diesem Gebiete mit sich gebracht, daß uns die führende Rolle zum Teil verloren gegangen ist. Unsere nunmehr über 80 Jahre alte Überlieferung im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der schnelle und gründliche Wiederaufbau des deutschen, durch den Krieg zerrüttet gewesenen Eisenbahnwesens und der stürmische Fortschritt auf allen Gebieten des deutschen Eisenbahnverkehrs lassen es uns aber als unsere vornehmste Pflicht erscheinen, unsere alte Führerstellung beim Aufbau und der Fortentwicklung des Wagendienstes in allen seinen Beziehungen uns zu erhalten und, wo es nötig ist, sie zurückzugewinnen.

Die Stellung Deutschlands, Großbritanniens und der Vereinigten Staaten in der Weltschiffahrt.

Von Privatdozent Dr. A. F. Napp-Zinn,

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.¹⁾

In dem Thema sind zwei Aufgaben gestellt: Erstens die Verschiedenheiten herauszuarbeiten, die die Seeschiffahrt jeder der drei Nationen im Vergleich zu den anderen zeigt, zweitens darzutun, inwieweit sich bei den drei Nationen grundlegende Veränderungen in ihrer Schiffsfahrtsstellung gegenüber der Vorkriegszeit ergeben haben. Auf eine Umreißung der weltwirtschaftlichen Eingliederung der genannten Staaten, der hier wirksamen Kräfte und ihres Einflusses auf die Weltschiffahrt wird bewußt verzichtet, um der Fülle der Erscheinungen verkehrsökonomischer, -organisatorischer und -politischer Art einigermaßen gerecht werden zu können.

Zur Charakterisierung der Entwicklung der deutschen Seeflotte in den letzten 15 Jahren die folgenden Daten: 1914 steht Deutschland mit einem Schiffsbesitz von 5,5 Mill. Br.-R.-T. (= 11,1 % des Weltbestandes) an zweiter Stelle in

¹⁾ Vortrag, gehalten gelegentlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung am 23. Juni 1928 in Köln. Zur Drucklegung erfolgte eine Erweiterung um einige statistische Ausführungen und Aufstellungen.