

45. Russell, Smith, J.: Human geography. Philadelphia 1921.
46. Straße, Die: Zeitschrift für Straßenbau, Straßenunterhaltung und Straßenverkehr. Berlin 1927.
47. Suggs, S.: Why the government should built, own and maintain a system of public highways. Washington D. C. March 6, 1916.
48. Trumbower, H. R.: Economics of highway transportation.
49. Whitin, Stagg E.: Honor men and good roads everywhere. "Foreword to a foreword". Washington D. C. March 1, 1915.
50. Wandkarte: United states system of highways. Adopted November 11, 1926 for uniform marking by the American Association of State Highway Officials. Bartle and Co. Washington D. C.

Eisenbahn und Wasserstraße im Kampf.

Ein Kapitel niederrheinischer Verkehrspolitik.

Von Dr. iur. Dr. rer. pol. Willy Böttger, Düsseldorf, Industrie- und Handelskammer.

Das durch die Reparationslast bedingte privatwirtschaftliche Gebaren der Reichsbahn, im Zusammenhang mit der Umschichtung der Verkehrsorganisation infolge der durch die Reichsverfassung angebahnten straffen Zusammenfassung des Verkehrs in der Hand des Reiches, mußte die bisherige Stellung der einzelnen Verkehrsunternehmungen zueinander, die in den Ländern durchaus nicht einheitlich war, grundsätzlich verschieben, zumal die rein staatliche Beeinflussung des Verkehrs wesentlich eingeschränkt worden ist. Zudem treten neue Unternehmungen, der Kraftwagen und das Flugzeug, auf den Plan, die ebenfalls ihren Anteil am Verkehr beanspruchen. Hieraus ergeben sich Wettbewerbskämpfe, die zunächst in besonders scharfer Form zwischen Reichsbahn und Wasserstraße ausgetragen werden. Hierbei erwies sich der Staffeltarif als ein wirksames tarifpolitisches Werkzeug, mit dem die Reichsbahn den Kampf gegen die Wasserstraße erfolgreich aufnehmen konnte. Um die Wirkung des Staffelsystems auf die Wettbewerbslage darzutun, muß man die Unterschiede in dem Aufbau der beiderseitigen Frachten kennen. Während für die Gestaltung der Eisenbahnfrachten die Höhe der Vertikal- und Horizontalstaffelung ausschlaggebend ist, wird die Höhe der Wasserfrachten im wesentlichen von vier Faktoren beeinflusst: 1. von den Zu- und Abfuhrkosten nach und von den Häfen; 2. von der Höhe der Umschlagskosten in den Häfen; 3. von der Länge des Beförderungsweges; 4. von der Mengenstaffelung.

Es soll nun an einigen Beispielen gezeigt werden, wie sich die Frachtverhältnisse der Reichsbahngesellschaft, im Gegensatz zu früher, gegenwärtig auswirken.

Die Bahnfracht für eiserne Röhren der Klasse D des Eisenbahngütertarifs beträgt von Düsseldorf-Derendorf bis Nürnberg (482 km) für 10 t RM 248.— beim Wasserumschlagverkehr dagegen entsteht folgende Fracht:

a) Bahnfracht Düsseldorf—Derendorf bis Düsseldorf-Hafen (6 km) . .	RM 15.—
b) Hafenbahnfracht in Düsseldorf	" 3.50
c) Umschlagskosten in Düsseldorf	" 22.50
d) Wasserfracht Düsseldorf—Mannheim	" 65.—
e) Stellgebühr in Mannheim	" 1.21
f) Umschlagskosten in Mannheim	" 30.—
g) Bahnfracht Mannheim—Nürnberg (274 km)	" 164.—

Zusammen: RM 301.21

Die Eisenbahnfracht kostet also RM 248.—, die Fracht im Wasserumschlagsverkehr aber RM 301.21.

An diesem Beispiel ist erkennbar, um wieviel der Umschlagsverkehr über den Rhein kostspieliger ist als der Versand mit der Bahn. Die Schifffahrt kann also dem Verfrachter nicht nur keine Vorteile bieten, sondern ist erheblich ungünstiger. Da außerdem noch der Wassertransport längere Zeit beansprucht und andere Nachteile aufweist, so wird niemand den Wasserweg wählen, obwohl die Schifffahrt, wie das Beispiel dartut, sich mit einem Entgelt begnügt, das erheblich niedriger ist, als die Bahnfracht. Wie sehr die Gebühr heute sowohl zu Lande als zu Wasser gegen das Jahr 1913 höher ist, sei ebenfalls durch ein Beispiel belegt. Es betrug im Jahre 1913 die Bahnfracht für eiserne Röhren von

Düsseldorf-Derendorf bis Nürnberg für 10 t	M 181.00
Beim Wasserumschlagverkehr setzte sich die Fracht wie folgt zusammen:	
a) Bahnfracht Düsseldorf-Derendorf bis Düsseldorf-Hafen	M 8.00
b) Hafenbahnfracht	„ 1.50
c) Umschlagskosten in Düsseldorf	„ 15.00
d) Wasserfracht Düsseldorf—Mannheim	„ 60.00
e) Umschlagskosten in Mannheim	„ 10.00
f) Bahnfracht Mannheim—Nürnberg	„ 106.00
Zusammen: M 200.50	

Eine Stellgebühr konnte man 1913 noch nicht.

Die Schifffahrt konnte also auch früher mit ihren Frachtsätzen die Eisenbahn nicht unterbieten, sie war aber in der Lage, namentlich bei größeren Transportmengen die Gebühren zu ermäßigen oder zu Frachtpreisen zu befördern, die an die Preise der Eisenbahn heranreichten. Dieser Wettbewerb der Binnenschifffahrt mit der Eisenbahn war aber nur deshalb möglich, weil der Unterschied zwischen der Fracht der Bahn und der des Wasserweges gering war. (Im Jahre 1913 betrug er in den angeführten Beispielen M 19.50.) Heute ist der Frachtunterschied jedoch derart hoch, daß selbst die stärkste Ermäßigung der Binnenschifffahrtsfrachten keine Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße mit der Eisenbahn ermöglichen würde. (Der Frachtunterschied beträgt in dem angeführten Beispiel RM 53.21.)

Vergleicht man in den Beispielen die gegenwärtigen Frachtsätze mit denen des Jahres 1913, dann ist ersichtlich, daß die Frachten auf der Schienenstrecke zum und vom Hafen im Verhältnis zu den übrigen Transportkosten wesentlich gestiegen sind. Deshalb sind seit Jahren Bestrebungen im Gange, die Zu- und Abfuhrstrecken durch Einführung besonderer Wasserumschlagstarife zu verbilligen. Bisher hat die Reichsbahn diese Wünsche stets abgelehnt; wenngleich auch eine Reihe von Binnenumschlagstarifen bestehen, so haben diese doch im großen und ganzen lediglich die Aufgabe, den verkehrsablenkenden Einfluß ausländischer Bahnen von den Strecken der Deutschen Reichsbahn abzuhalten. Die Binnenumschlagstarife sind deshalb fast ausschließlich auch zum Nutzen der Reichsbahn erstellt. Allerdings ist am 1. August 1927 der Ausnahmetarif 1 u für Tannen- und Schnittholz, wie in der Klasse D Ziffer 1 bis 3 des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I Abtlg. B genannt, in Kraft getreten. Er gilt für den Bezirk der Reichsbahndirektionen Augsburg, Karlsruhe, Ludwigshafen a. Rh., Mainz, München, Nürnberg, Regensburg, Stuttgart und Würzburg gelegenen süddeutschen Reichsbahnstationen nach bestimmten Rhein-, Main- und Neckarumschlagsplätzen. Als Versandstationen sind ausdrücklich ausgeschlossen die nördlich der Mainlinie

und die linksrheinisch gelegenen Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Mainz, ferner die auf außerdeutschem Gebiet liegenden Stationen und alle Grenzübergangsstationen, sowie die Stationen Deggendorf Hafen, Passau Donauumschlagsstelle (Lände und Hafen) und Regensburg Donauumschlagsstelle. Der Ausnahmetarif gilt nicht für gesägte Bauhölzer, wie nach bestimmten Leisten geschnittene Kant-hölzer, Balken, Sparren. Ganz ohne Zweifel hat dieser Tarif schon bisher der niederrheinischen Sägeindustrie wertvolle Dienste geleistet.

Eine besondere Ausnahme hat die Reichsbahn beim Kohlenverkehr gemacht. Hier erfolgte eine verstärkte Staffelung des Ausnahmetarif 6 für Kohle aller Art. Diese scharfe Abstufung zeigt die Durchschnittseinheit für 1 t/km, die bei-spielsweise bei den Entfernungen von

50 km = 5,2 Pfg.	400 km = 3,05 Pfg.
100 km = 4,1 Pfg.	600 km = 2,2 Pfg.
200 km = 3,55 Pfg.	700 km = 1,9 Pfg.
300 km = 3,37 Pfg.	1000 km = 1,75 Pfg.

beträgt.

Demgemäß betragen die Frachtkosten: Für 20 t Steinkohlen Duisburg-Ruhr-ort-Nürnberg-Rangierbahnhof (521 km) b. RM 258.00.

Die Beförderungskosten im gebrochenen Schiffs- und Bahnverkehr mit Um-schlag in Duisburg und Aschaffenburg stellen sich, wenn man für die Zu- und Ablaufstrecke den heutigen A. T. 6 zugrunde legt, wie folgt:

a) Zechenanschluß und Eisenbahnvorfracht	RM 37.20
b) Anschlußfracht zum Hafen Duisburg	„ 3.50
c) Umschlagskosten und Hafenspesen in Duisburg etwa	„ 7.10 ¹⁾
d) Wasserfracht Duisburg-Aschaffenburg Neuer Hafen etwa	„ 75.00 ²⁾
e) Mainkanalabgaben	„ 5.10
f) Umschlagskosten und Werftgebühren in Aschaffenburg etwa	„ 15.00 ³⁾
g) Fracht Aschaffenburg Neuer Hafen-Nürnberg Rgbf. (195 km) nach A. T. 6	„ 144.90
h) 5 % ige Wertminderung der Kohle infolge des Umschlages	„ 20.00
Zusammen:	RM 307.80

Um auf diese Weise den Schiffahrts- und Hafen-Interessenten nicht den Lebens-faden durchzuschneiden, wurde 1924 der Ausnahmetarif 6 u für Steinkohlen, Stein-kohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts, im Rhein-und Mainwasserumschlagsverkehr für die Häfen Mannheim, Frankfurt a. Main, Karlsruhe, Kehl, Aschaffenburg, Würzburg, Bamberg, Mainz, Ludwigshafen, Worms, Speyer, Gernsheim, Gustavsburg, Hanau und Offenbach zugestanden mit einer Staf-felung, die folgende Durchschnittseinheiten für 1 t/km ergibt bei Entfernungen von

50 km = 4,2 Pfg.	200 km = 2,35 Pfg.
75 km = 3,33 Pfg.	300 km = 2,26 Pfg.
100 km = 3,1 Pfg.	400 km = 2,42 Pfg. (Frachtsatzzeiger 3)
150 km = 2,6 Pfg.	über 450 km = Sätze des Ausnahmetarif 6.

¹⁾ Die Kippgebühr beträgt 0,19 M/t, das Ufergeld 0,06 M/t, zusammen 0,25 M/t. Beim Greiferumschlag sind die Umschlagskosten einschließlich Ufergeld 0,46 M/t. Das Mittel hier-aus ergibt 0,35 1/2 M/t, also 7,10 M/20 t.

²⁾ Die Kohlenkon'orfracht beträgt 3,835 M/t und enthält die Risiken (Kleinwasser usw.).

³⁾ Die Umschlagskosten sind: 0,55 M/t zuzüglich Werft- und Wiegegeld etwa 0,20 M/t, also 15 M/20 t.

An Hand des vorgenannten Beispiels sei die Wirkung dieses Ausnahmetarifes 6 u erläutert:

a) Zechenanschluß und Eisenbahnvorfracht	RM	37.20
b) Anschlußfracht zum Hafen Duisburg	„	3.50
c) Umschlagskosten und Hafenspesen in Duisburg	„	7.10
d) Wasserfracht Duisburg—Aschaffenburg Neuer Hafen	„	75.00
e) Mainkanalabgaben	„	5.10
f) Umschlagskosten und Werftgebühren in Aschaffenburg	„	15.00
g) Fracht Aschaffenburg Neuer Hafen-Nürnberg Rgbf. (195 km)	„	96.90
h) 5 % ige Wertminderung des Gutes infolge des Umschlages	„	20.00
Zusammen:		RM 259.80

Trotzdem diese Ermäßigung kaum stark anreizend für die Verfrachtung wirkt, lehnt die Reichsbahn eine weitergehende Ermäßigung ab.

Zwar sind die Wasserinteressenten mit diesem Tarif nicht vollständig zufrieden und glauben, daß eine weitere Ermäßigung der Fracht ab Wasserumschlag notwendig wäre, um der Wasserstraße den Verkehr zurückzugeben, den sie früher gehabt hat. Diese Annahme trifft nach Ansicht der Reichsbahn jedoch nicht ganz zu. Durch die Einführung dieses Tarifes soll nämlich nicht nur im großen und ganzen die Frachtpannung zwischen der Fracht auf dem direkten Eisenbahnwege und den beiden Frachtteilen bis zum Rhein und ab Rhein wieder auf die Stufe der Vorkriegszeit gebracht, sondern diese Frachtpannung soll sich sogar noch zum Teil zugunsten der Wasserstraßen geändert haben.¹⁾ So sollen die Wasserstraßen bei den im allgemeinen geringer gewordenen Kohlentransporten weniger eingebüßt haben als die Eisenbahnen. Während der Wasserversand der Ruhrkohle im Jahre 1913 19,7 v. H. und im Jahre 1925 24,2 v. H. ausmachte, hat sich die Gesamtförderung auf dem direkten Bahnwege nach den süddeutschen Gebieten von 6,7 v. H. 1913 auf 4,9 v. H. im Jahre 1925 verringert.

Eine Schädigung der Wasserstraßen tritt ferner durch die Seehafenpolitik der Reichsbahn ein. Nachdem Deutschland seit dem 10. Januar 1925 seehafentarifpolitisch wieder frei ist, hat es in größerem Umfange wieder Seehafentarife eingeführt. Naturgemäß hat die Einführung dieser billigen Tarife in den ausländischen Staaten mit Wettbewerbshäfen Gegenmaßnahmen hervorgerufen, so daß auch das Ausland für die über seine Häfen gehenden Ein- und Ausfuhrgüter billige Eisenbahnfrachten gewährt.²⁾

Ein viel unstrittener Schauplatz der Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen ist seit Jahrzehnten die Nordwestecke Europas. Auf der einen Seite liegen die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam mit einem kilometrischen Vorzugsgebiet, das sich auf die linksrheinischen Gebiete der Rheinprovinz und auf der rechten Seite auf einen schmalen Streifen, dessen Grenze ungefähr zwischen Bochum und Dortmund läuft, erstreckt und demgemäß einen wesentlichen Teil des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers einschließt; auf der anderen Seite die deutschen Nordseehäfen mit dem Bestreben, sich dieses Gebiet anzugliedern. Der Rhein mit seinen im Ausland liegenden Mündungen hat also sowohl den Wettbewerb der deutschen Eisenbahnen, wie den der belgischen und holländischen Eisenbahnen auszuhalten.

¹⁾ Vogt, „Die wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichsbahngesellschaft“, im Sitzungsprotokoll des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelslages vom 11. Februar 1926. S. 28/29.

²⁾ Vgl. hierüber besonders Woltering, Die Eisenbahntarife außerdeutscher Länder im Dienste der nationalen Volkswirtschaft. Archiv f. Eisenbahnwesen. 1925. S. 21.

Auf diese Weise wird der Wettbewerbskampf der Seehäfen untereinander auf Kosten der Wasserstraßen ausgefochten.¹⁾

Der Wettbewerb, der der Wasserstraße durch die Seehafenausnahmetarife entsteht, ist aus einem Vergleich, der die deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg und die ausländischen Wettbewerbshäfen Antwerpen und Rotterdam umfaßt, ersichtlich. Der Vergleich sei wieder für eiserne Röhren gewählt.

Es beträgt die Bahnfracht (nach dem Seehafenausnahmetarif Nr. 35) für 10 t

1. von Hilden nach Hamburg 397 km	RM 113.00
von Hilden nach Bremen 297 km	RM 91.00
2. von Hagen/Westf. nach Hamburg 355 km	RM 103.00
von Hagen/Westf. nach Bremen 255 km	RM 80.00

Dagegen beträgt die Fracht

1. von Hilden auf dem Wasserwege mit Umschlag in Düsseldorf nach		
	Antwerpen	Rotterdam
Bahnfracht Hilden/Düsseldorf/Hafen	RM 21.00	RM 21.00
Wasserfracht von Düsseldorf/Hafen	„ 51.00	„ 42.50
Umschlagskosten	„ 17.50	„ 17.50
Hafenbahnfracht	„ 3.50	„ 3.50
	<u>RM 93.00</u>	<u>RM 84.50</u>
2. von Hagen/Westf. auf dem Wasserwege mit Umschlag in Düsseldorf nach		
	Antwerpen	Rotterdam
Bahnfracht Düsseldorf-Hafen	RM 46.00	RM 46.00
Wasserfracht von Düsseldorf-Hafen	„ 51.00	„ 42.50
Umschlagskosten	„ 17.50	„ 17.50
Hafenbahnfracht	„ 3.50	„ 3.50
	<u>RM 118.00</u>	<u>RM 109.50</u>

Nach dem gewöhnlichen Satze des Eisenbahngütertarifes würde die Fracht zu tragen von

Hilden nach Hamburg 397 km	RM 217.00
Hilden nach Bremen 297 km	„ 175.00
Hagen nach Hamburg 355 km	„ 199.00
Hagen nach Bremen 255 km	„ 154.00 ²⁾

¹⁾ Über das Verhältnis von Rheinschiffahrt und Eisenbahnen vor dem Kriege vgl. Napp-Zinn, Rheinschiffahrt. Berlin 1923, S. 39 ff. und die dort angegebene Literatur. Eine nochmalige Erörterung erübrigt sich hier.

²⁾ Die Seehafentarife sind gegenüber den Vorkriegssätzen auch erheblich gestiegen. Ist das Frachtverhältnis der deutschen Ausfuhr über die Seehäfen 1913 und 1920

von Hamm i./W. nach	Klasse A Drahtseile Drahtgeflecht Ketten 1 t	Klasse B Schrauben Sprungfedern Schlaufen 1 t	Klasse C Drahtstifte 1 t	Klasse D Flachdrähte 1 t
I. Bremen, 208 km A. T. 35	7.70	7.70	7.70	6.90
a) 1913, S. 5 Klasse II b zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern	4.70	4.70	4.70	4.70
Frachtverteuerung das fache	1,7	1,7	1,7	1,5
b) 1913, S. 5 t, Klasse II zur Ausfuhr nach außereuropä- ischen Ländern	3.50	3.50	3.50	3.50
Frachtverteuerung das fache	2,2	2,2	2,2	1,8

Die Frachtbeispiele zeigen, daß die Verfrachtung nach den norddeutschen Seehäfen nach den gewöhnlichen Sätzen des Gütertarifs teurer ist als der Umschlagverkehr über den Rhein nach den ausländischen Nordseehäfen. Die Sätze des Seehafenausnahmetarifs sind jedoch so niedrig, daß sie die Frachten über den Wasserweg unterbieten, und zwar verringert sich die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße mit der zunehmenden Entfernung der Vortransporte auf der Eisenbahn.¹⁾

Und doch kann die gegenwärtige Seehafenpolitik nicht so wirkungsvoll sein wie früher. Nicht allein, weil die Reichsbahn die Tarife allgemein gegen die Vorkriegszeit erhöht hat, sondern auch die Auftarifierung vieler Güter muß zu erheblichen Verschiebungen führen. Deshalb konnten die Seehafentarife bislang ihren Zweck, die Aufnahme des Wettbewerbs mit fremden Häfen und Bahnen, nicht voll erfüllen.²⁾ Gewiß hat die Reichsbahn sich bemüht, die unzulänglichen Tarife weiter herabzusetzen und durch Einrichtung neuer Seehafenausnahmetarife eine bewußt nationale Seehafenpolitik zu betreiben. Das zögernde und tastende Vorgehen der Reichsbahn ist aber namentlich für den Verkehr von Ausland zu Ausland nachteilig gewesen. Mit der Einführung der Goldmarktarife war der internationale Verkehr plötzlich verschwunden. Die Inflation, die der Reichsbahn einen großen Durchgangsverkehr gebracht hatte, kam nunmehr umgekehrt den Bahnen des Auslandes zugute, die wie Belgien, Frankreich, Italien von der eigenen Inflation erfaßt wurden. Verschärft wurde diese Verkehrsablenkung noch durch die Seehafenpolitik der Inflationsstaaten.³⁾

Um diesen Verkehr wiederzugewinnen, führte die Reichsbahn im großen Umfange Durchfuhrtarife ein, die alle nur dem ausgesprochenen Zweck dienten, den verlorenen Verkehr auf die deutschen Bahnstrecken zurückzuziehen. Dabei vernachlässigte aber die Reichsbahn die deutschen Seehäfen, indem sie es unterließ, ihnen gleichartige Tarife einzuräumen. Erst im Laufe 1926 hat die Reichsbahn die deutschen Seehäfen in die stark ermäßigten Ausfuhrtarife einbegriffen. Diese Maßnahmen sind aber von der deutschen Wirtschaft vielfach beanstandet worden mit dem Hinweis, daß die deutsche Industrie durch die Durchfuhrtarife von einem Wettbewerb ausgeschlossen wird. Während beispielsweise die Fracht bei 15 t-Sendungen für 100 kg Maschinen von Basel—Hamburg RM 1.57 beträgt, kostet sie auf der nur 9 km längeren Strecke Lörrach (Baden)—Hamburg transito RM 5.94, also beinahe das Vierfache, von Oderberg transito—Emmerich—Grenze RM 3.96, auf der 25 km kürzeren Strecke Ratibor—Emmerich—Grenze dagegen RM 6.18. Belgische Eisen- und Stahlwaren der Klasse D zahlen transito Basel über Aachen RM 1.04, deutsche von Aachen nach Basel transito RM 2.73, ausländisches Sammelgut von Schaffhausen nach Stettin transito RM 2.58, deutsche Waren auf der

1) Auch für die übrigen Binnenwasserstraßen spielt die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahn eine nicht unerhebliche Rolle. Im Elbeverkehr sind besonders die Tarifmaßnahmen zu erwähnen, die zur Förderung der deutschen Seehäfen im Wettbewerb gegen Triest für den Verkehr der Tschechoslowakei und den deutschen Seehäfen eingeführt wurden: Diese haben verhältnismäßig dem Triester Verkehr nur geringen Abbruch getan. Triest hat 1924 gegen das Jahr 1913 im Überseeverkehr der Tschechoslowakei gewonnen; während 1913 nur 49% des Verkehrs von und nach See, den das jetzige Gebiet der Tschechoslowakei über Hamburg leitete, auf Triest entfiel, betrug dieser Anteil 1924 über Triest 54% des entsprechenden Verkehrs über Hamburg.

2) Näheres hierüber bei Stimming, „Die deutsche Seehafenpolitik der Gegenwart“, Schiffahrtsjahrbuch 1926, S. 28 ff.

3) Botsch, „Seehafenpolitik im In- und Auslande“, Aus Spedition und Schifffahrt 1925, S. 70 ff.

gleichen Strecke RM 6.10, von Aachen nach Basel belgische oder ausländische Transitware RM 1.38, deutsche im Sammelladeverkehr RM 4.85.

Der Vorwurf, daß diese Tarife die deutsche Wirtschaft schädigen, kann aber in vollem Umfange nicht aufrecht erhalten werden, da die Durchfuhrwaren nur den Tarif genießen, der ihnen bereits auf dem Auslandswege gewährt worden ist.¹⁾ Auch die Binnenschiffahrt, insbesondere auf dem Rhein, glaubt sich durch die Durchfuhrtarife geschädigt, da sie einen stark ablenkenden Einfluß nach dem Schienenwege ausüben. Dennoch muß festgestellt werden, daß die Durchfuhrtarife in das ganze Tarifsystern ein unsicheres Element hineinbringen, und daß es nicht wünschenswert ist, diese Politik auf die Dauer beizubehalten. Vielmehr sollte danach gestrebt werden, zu den vor dem Kriege bestandenen Tarifverbänden zurückzukehren, die zwischen den Wettbewerbsstaaten abgeschlossen waren mit dem Ziele, den wilden Konkurrenzkampf auszuschalten. Für diese Tarifverbände gilt der Grundsatz, daß auf den wirklichen Beförderungsweg, also im allgemeinen auf den kürzeren Weg, diejenigen niedrigeren Frachten zu übernehmen seien, die der Wettbewerb über andere Wege erstellte.

Von Natur aus neigen der Westen und Südwesten Deutschlands weit mehr zur Seeverfrachtung über die nähergelegenen belgischen und holländischen als über die deutschen Häfen. Die Entfernung Essen—Hamburg zur Entfernung Essen—Antwerpen bzw. Rotterdam verhält sich wie 8:5. Deshalb strebt namentlich die rheinisch-westfälische Eisenindustrie immer wieder an, über den kürzesten Bahnweg nach den fremden Seehäfen zu verfrachten und wünscht von der Reichsbahn Ausfuhrtarife über die „trockene“ Grenze.²⁾

Schon heute versendet die rheinisch-westfälische Eisenindustrie fast nicht mehr über Hamburg, seltener noch über Bremen, aber auch dies nur ab östliche gelegenen Werken, während der Weg rheinabwärts über Rotterdam und Antwerpen viel häufiger benutzt wird.

Auch der Verkehrsausschuß des Reichstages befaßte sich im Juni 1925 mit der Angelegenheit und stellte folgenden Antrag: „Der Reichstag wolle beschließen folgende Entschlüsse anzunehmen:“³⁾

a) die Reichsregierung zu ersuchen, in Wahrung der Lebensinteressen der deutschen Seehäfen, die für diese geltenden Ausnahmetarife nur im Rahmen bestehender Verträge ausländischen Häfen zu gewähren;

b) der Reichstag nimmt mit Befriedigung Kenntnis von den Maßnahmen, die bisher auf dem Gebiete der Seehafenpolitik getroffen worden sind. Er hält jedoch im allgemeinen volkswirtschaftliche Interessen, besonders zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, den weiteren Ausbau dieser Tarife für dringend erforderlich.“

Trotz allem wird ein großer Teil unserer heimischen Industrie den Gedanken der Ausfuhr über die fremden Seehäfen fördern. Dazu kommt, daß die holländischen Eisenbahnen im Wettbewerb mit dem Rhein das äußerste an billigen Frachten zugestehen und nur darauf warten, daß die Deutsche Reichsbahn es Gleiches tut, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

Die holländische Rheinschiffahrt, die im Rahmen der holländischen Volkswirtschaft eine große Bedeutung hat, bekämpft die Eisenbahntarifvergünstigungen nach den Westhäfen auf das heftigste. Aber auch die holländische Industrie, die mit der deutschen überseeischen Ausfuhr im Wettbewerb steht, muß derartige B

¹⁾ Vgl. besonders die Ausführungen von Vogt auf der Sitzung des Verkehrsausschusses des Industrie- und Handelstages vom 11. Februar 1926, S. 32 der Niederschrift.

²⁾ „Holland und die deutschen Seehafenausnahmetarife“. Stahl und Eisen 1926. S. 4.

³⁾ Stimming, a. a. O. S. 31.

strebungen ablehnen, da hierdurch der Vorteil ihrer günstigeren Lage zum Meer verringert wird und weil sich die Anwendung der deutschen Tarifmaßnahmen nicht auf Ausfuhrgut beschränken läßt, sondern sich auch auf den Absatz der deutschen Industrie in Holland selbst auswirkt. Es ist nur zu verständlich, daß bei diesen widerstrebenden Interessen die hanseatischen Kreise versuchen, die deutsche Ausfuhr noch mehr als bisher an ihre Häfen zu fesseln. Bei nüchterner Prüfung dieser Verhältnisse muß auch zugegeben werden, daß die Förderung unserer heimischen Seehäfen ein wirkungsvolles Argument der Wahrung unserer volkswirtschaftlichen Belange ist. Deshalb ist immerhin der Wunsch nach Ausfuhrtarifen über fremde Seehäfen in diesem Lichte gesehen von nicht so wesentlicher Bedeutung. Der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie steht bislang die billige Rheinwasserstraße zur Ausfuhr über die ausländischen Seehäfen zur Verfügung. Die weitere Schädigung des Rheinverkehrs durch Eisenbahntarife, die fremde Eisenbahnen und Seehäfen Vorteile bringen auf Kosten deutscher Unternehmungen, sollte dann möglichst vermieden werden, wenn die Deutsche Reichsbahn selbst bestrebt ist, den Verfrachtern die Vorteile zu bieten, die sie, um eine erfolgreiche Ausfuhr überhaupt zu tätigen, fordern müssen.

Mit dieser Folgerung ist aber auch das Urteil über die tarifarische Gleichstellung, die die Binnenhäfen des Rheins mit den deutschen Seehäfen wünschen, gesprochen. Wenngleich die Bedeutung der Binnenhäfen nicht verkannt werden soll, muß doch hervorgehoben werden, daß die Seehäfen nationalwirtschaftlich weit höhere Belange zu wahren haben und deshalb die Verkehrsabwanderung aus den Seehäfen in die Binnenhäfen nicht zu befürworten ist. Es ist schlechterdings ein Unding, von der Reichsbahn zu verlangen, gleichzeitig Seehafenpolitik zu betreiben und Umschlagstarife nach dem Rhein einzuführen, da sich beide Wirkungen aufheben würden und die Reichsbahn erheblichen Schaden erlitte. Auch die Einführung von Umschlagstarifen nach der Elbe würde lediglich die Transporte auf dem Schienenwege auf der Wasserstraße nach Hamburg führen, wodurch der Reichsbahn ein erheblicher Einnahmeausfall, den Seehäfen aber kein neuer Verkehr zugeführt wurde. —

Zweifellos ist richtig, daß die Frachtenpolitik der Reichsbahn, insbesondere die Seehafenpolitik und die Einführung des Staffeltarifes einen ablenkenden Einfluß auf die Wasserstraße ausgeübt haben. Bemerkenswert ist jedoch, daß der Verkehrsrückgang nicht in allen Häfen gleich ist.¹⁾

Gesamtumschlag einiger Rhein- und Elbhäfen.

	1913	1926	mithin Rückgang
	t	t	%
Düsseldorf mit Heerdt	1 566 819	1 034 099	— 34,0
Köln mit Deutz und Mülheim . . .	1 984 098	1 819 410	— 8,3
Duisburg-Ruhrort	28 913 462	28 956 444	+ 0,1
Neuß	814 560	738 074	— 9,4
Krefeld	427 751	593 435	+ 38,7
Uerdingen	276 654	176 469	— 36,2
Riesa	560 992	674 100	+ 16,8
Dresden	485 553	588 400	+ 17,5
Schönebeck	763 168	474 200	— 37,8
Barby	255 902	149 200	— 41,7

¹⁾ Vgl. Vogt, a. a. O.

Der Verkehrsrückgang auf den Wasserstraßen scheint jedoch nicht nur auf die Frachtpolitik der Reichsbahn zurückzuführen sein. Aus der vorstehenden Hafentatistik geht hervor, daß der Verkehrsrückgang in einzelnen Häfen verschieden gewesen ist. Bei den Rheinhäfen steht Düsseldorf mit an der Spitze. Prüft man die in den Häfen zur Erhebung kommenden Hafengebühren genauer, so muß man feststellen, daß auch hier gegen die Vorkriegszeit eine ganz erhebliche Erhöhung eingetreten ist, die eine Wettbewerbsverschiebung zwischen den einzelnen Binnenhäfen zur Folge haben muß. Der stärkste Wettbewerber Düsseldorfs ist Duisburg. Ein Vergleich der in den beiden Häfen zur Erhebung kommenden Gebühren zeigt, daß eine erhebliche Steigerung eingetreten ist. Im einzelnen beträgt das Werftgeld in Duisburg (je Tonne)

	a	b	c	d	e	f
jetzt	3	6	10	12	15	25 Pfg.
vordem Kriege	2	4	6	8	10	15 Pfg.

in Düsseldorf

jetzt für Güter der Klasse	A	B	C	D	E	F
des deutschen Eisenbahngütertarifs	70	50	40	25	15	10 Pfg.
vordem Kriege	10—50 Pfg.					

Für einzelne Güter beträgt die Steigerung in Düsseldorf:

	Werftgeld 1913	Werftgeld 1926	Steigerung in Prozent
a) Holz	1,5 Pfg. je 100 kg	4 Pfg. je 100 kg	170
b) Eisen	2 Pfg. je 100 kg	5 Pfg. je 100 kg	150
c) Mühlenfabrikate	2 Pfg. je 100 kg	5 Pfg. je 100 kg	150
d) Getreide (lose)	1 Pfg. je 100 kg	2 Pfg. je 100 kg	100

Vergleicht man die Umschlagskosten in den Duisburger Häfen mit denen in Düsseldorf bei einigen Transporten, so ergibt sich folgendes Bild:

A. 15 t Röhren oder Bleche ab Rath.

a) Düsseldorf—Rath—Düsseldorf-Hafen (11 km)

1. Reichsbahnfracht	RM 1.80
2. Hafenfracht	„ 0.35
3. Werftgeld	„ 0.50
4. Krangeld	„ 0.35
5. Rheinfracht und Schlepplöhne ¹⁾	„ 0.25

Summe: RM 3.25 je t

b) Düsseldorf-Rath — Duisburg-Hafen bzw. Duisburg—Hochfeld-Süd (20 km)

1. Reichsbahnfracht	RM 2.30
2. Hafenfracht	„ 0.38
3. Ufergeld	„ 0.12
4. Hafengeld	„ 0.02
5. Krangeld ²⁾	„ 0.30

Summe: RM 3.12 je t

¹⁾ Mehrfracht und Mehr-Schlepplohn gegen Verladung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

²⁾ Das Krangeld ist verschieden, da kein Kranmonopol der Hafenverwaltung besteht und jede Firma ihre Krankosten individuell nach ihren Selbstkosten festlegt. Es kommen Kalkulationen bis zu 0,50 M/t vor.

c) Düsseldorf-Rath—Ruhrort-Hafen (31 km)

1. Reichsbahnfracht	RM 3.00
2. Hafenfracht	„ 0.38
3. Ufergeld	„ 0.12
4. Hafengeld	„ 0.02
5. Krangeld	„ 0.30

Summe: RM 3.82 je t

Obige drei Beispiele zeigen, daß bei Transporten ab Rath der Düsseldorfer Hafen gegenüber dem Hafen Ruhrort mit 57 Pfg. je t im Vorteil ist. Die Konkurrenzfähigkeit Düsseldorfs gegen Ruhrort ist damit wohl gesichert. Die Häfen Duisburg und Hochfeld-Süd sind gegenüber Düsseldorf mit 13 Pfg. je t im Vorteil.

B. Güter der Tarifklasse B ab Elberfeld.

a) Elberfeld—Düsseldorf-Hafen (30 km)

1. Reichsbahnfracht	RM 3.90
2. Hafenfracht	„ 0.35
3. Werftgeld	„ 0.50
4. Krangeld	„ 0.45
5. Rheinfracht plus Schlepplohn	„ 0.25

Summe: RM 5.45 je t

b) Elberfeld—Duisburg-Hafen (48 km)

1. Reichsbahnfracht	RM 5.50
2. Hafenfracht	„ 0.38
3. Ufergeld	„ 0.15
4. Hafengeld	„ 0.02
5. Krangeld	„ 0.30

Summe: RM 6.35 je t

Aus den beiden Beispielen ist ersichtlich, daß Düsseldorf bei Transporten von Gütern der Klasse B gegenüber Duisburg-Hafen noch konkurrenzfähig ist.

C. Transporte der Güterklasse B ab Hagen.

a) Hagen—Düsseldorf-Hafen (58 km)

1. Reichsbahnfracht	RM 6.50
2. Hafenfracht	„ 0.35
3. Werftgeld	„ 0.50
4. Krangeld	„ 0.40
5. Rheinfracht plus Schlepplohn	„ 0.25

Summe: RM 8.00 je t

b) Hagen—Duisburg-Hafen (63 km)

1. Reichsbahnfracht	RM 7.00
2. Hafenfracht	„ 0.38
3. Ufergeld	„ 0.15
4. Hafengeld	„ 0.02
5. Krangeld	„ 0.30

Summe: RM 7.85 je t

Bei Transporten der Güterklasse B ab Hagen ergibt sich für Duisburg-Hafen demnach ein Vorteil von 15 Pfg. je t gegen Düsseldorf.

Es ist ersichtlich, daß die im Vergleich mit Duisburg viel höheren Hafengebühren in Düsseldorf zu einer Verkehrabwanderung trotz der teilweise kürzeren Zu- bzw. Ablaufsstrecken der Eisenbahn zugunsten des Duisburger Hafens führen müssen.

Zeigen diese Beispiele schon die Unfähigkeit des Hafens Düsseldorf, mit Duisburg wirksam in Wettbewerb zu treten, so bleibt noch die andere Frage offen, wie die übrigen niederrheinischen Häfen sich zu diesem Konkurrenzkampf verhalten. Vor dem Kriege waren die Gebühren in den einzelnen Rheinhäfen folgende:

An Werftgeld wurden erhoben:

in Köln	10—40 Pfg.
in Neuß	10—20 „
in Düsseldorf-Heerdt .	10—20 „
in Krefeld	10—30 „
in Uerdingen	10—20 „

Da, wie oben (S. 148) angegeben, das Werftgeld in Düsseldorf vor dem Kriege zwischen 10 und 50 Pfg. lag, so ist aus diesen Sätzen ersichtlich, daß die genannten Häfen durchweg billigere Gebühren erhoben haben als Düsseldorf. Düsseldorf hatte damals also einen scharfen Wettbewerb der anderen Rheinhäfen auszuhalten. Diese Wettbewerbsverhältnisse bestehen heute nicht mehr. Seit dem Jahre 1920 haben sich nämlich die Häfen Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Krefeld, Uerdingen, Orsoy, Wesel und Köln zu einer Tarifgemeinschaft zusammengeschlossen. Dieser Zusammenschluß hatte den Zweck, eine einheitliche Tarifpolitik der Häfen zu gewährleisten, um sie davor zu bewahren, sich gegenseitig Wettbewerb zu machen. Der Wettbewerb, der bis zu diesem Zeitpunkt bestand, hatte zur Folge, daß die Häfen ihre Tarife untereinander unterboten. Die Finanzlage war daher bei einzelnen Häfen sehr schwierig, alle erforderten mehr oder weniger hohe Zuschüsse aus allgemeinen Mitteln. Die Hafenkonzvention setzte einen völlig einheitlichen Gebührentarif fest. Ein Wettbewerb der Häfen untereinander durch verschiedene hohe Hafengebühren war seitdem ausgeschlossen.

Ich habe diese Beispiele ausgewählt, um zu zeigen, daß auch noch andere Umstände als die Frachtenpolitik der Reichsbahn heute den Wasserstraßenverkehr ungünstig beeinflussen. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf verzichten, die übrigen Stromgebiete zu erörtern, da hier mehr oder weniger gleiche Verhältnisse anzutreffen sind. Der Nachweis der Erhöhung der Gebühren ist in gleicher Weise auch bei den übrigen Umschlagsleistungen zu beobachten (z. B. bei dem Krangeld und bei der Hafensbahnfracht). Ebenso ist die Steigerung der Speditionsgebühren beachtenswert. Auch hier soll nur wieder ein Beispiel, das auf die Düsseldorfer Verhältnisse zugeschnitten ist, angeführt werden. Die Spediteure betonen bei der Verteuerung des Hafenumschlags folgende Gesichtspunkte:

Der höchste in der Vorkriegszeit für eine 60stündige Woche gezahlte Lohn betrug in Düsseldorf M 35.—, für die Stunde also 55 Pfg. Heute ist für die 48stündige Woche ein Betrag von RM 48,80, was etwa 1.02 RM für die Stunde ausmacht, zu bezahlen.¹⁾ Auch schon in der Vorkriegszeit wurden Überstundenzuschläge bezahlt. Doch begann die erste Überstunde erst mit der elften Arbeitsstunde; außerdem waren die Überstundenzuschläge etwas geringer als heute.

¹⁾ Beim unständigen Arbeiter, der eine erhebliche Rolle in jedem Hafen spielt, beträgt der Stundenlohn M. 1,16.

Bei dem Umschlag in das Schiff und aus dem Schiff hilft die Schiffsbesatzung heute nicht mehr mit. Der Spediteur muß daher heute beim Schiffsumschlag mehr Leute stellen als früher. Die Spediteure behaupten, daß die doppelte Zahl von Leuten notwendig sei. Dementsprechend müsse heute dem einfachen Stundenlohn der Vorkriegszeit von 55 Pfg. jetzt beim Schiffsumschlag der doppelte heutige Stundenlohn von also 2×102 Pfg. = RM 2,04 gegenübergestellt werden, was praktisch fast eine Vervierfachung der Löhne bedeutet, obwohl der Reallohn des einzelnen Arbeiters nur unwesentlich erhöht worden ist. Hierdurch ist das Umschlagsgeschäft ganz wesentlich verteuert worden.

Wenngleich bestritten ist, daß beim Schiffsumschlag die doppelte Zahl von Leuten unbedingt notwendig sei, so kann doch nicht verneint werden, daß durch die vermehrte Zahl von Arbeitern auch eine größere Lohnstundenzahl erreicht wird, so daß man unter Berücksichtigung auch nur des geringsten Aufwandes an Arbeitskräften wohl eine Lohnsteigerung um das doppelte annehmen kann.

Die sozialen Lasten werden von den Spediteuren heute auf 11—12 % der Löhne veranschlagt. In der Vorkriegszeit waren sie so gering, daß sie bei der Kalkulation nicht berücksichtigt wurden. Sie werden kaum 2% der Lohnsumme überschritten haben.

Eine besondere Bedeutung hat schließlich noch die Akkordarbeit, die in der Vorkriegszeit viel häufiger war als heute, und die außerdem damals wesentlich billiger war. — Die Verhältnisse der Akkordarbeit sind im folgenden für eine Arbeitsleistung, Austragen von Holz, genauer verglichen:

Der Spediteur berechnete für den Umschlag von Holz vor dem Kriege je nach Art des Holzes 13—15 Pfg. je 100 kg; heute wird durchweg 27—32 Pfg. je 100 kg gerechnet. Die Gebühren betragen im Frieden an Kran- und Werftgeld 3,5 Pfg. je 100 kg, jetzt 9,5 Pfg. je 100 kg. — Aus diesen Angaben ist ersichtlich, daß der Binnenumschlag auch durch die Speditionsgebühren beeinträchtigt wird.

Am wenigsten gestiegen sind die Wasserfrachten selbst. Hier ist eine weitere Herabsetzung wohl kaum möglich. Hingegen kann und muß gefordert werden, daß sowohl Hafен- wie Spediteurgebühren herabgesetzt werden, wenn der Binnenschiffahrt höhere Frachtmengen zugeführt werden sollen. In der Ermäßigung dieser Gebühren liegt ein nicht zu unterschätzendes Erfordernis für die Belebung des Wasserstraßenverkehrs überhaupt.

Endlich muß in diesem Zusammenhang noch darauf hingewiesen werden, daß die technischen Einrichtungen bei vielen Binnenhäfen den modernen Ansprüchen nicht mehr gerecht werden und eine Verbilligung des Umschlags durch die Anwendung technisch vollkommener Umschlagseinrichtungen möglich gemacht werden kann.

Buchbesprechungen.

Ingenieurbauten der Deutschen Reichsbahn. Herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Berlin 1928. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. X, 104 Seiten mit 170 Abbildungen in Kupfertiefdruck.

Wie der Verkehr unser soziales Leben mitgestaltet, so ist er auch für die technisch-künstlerische Lebensäußerung und zugleich wieder Beeinflussung der Nation von hoher Bedeutung. Es ist daher warm zu begrüßen, wenn die Reichsbahn dieses geschmackvolle Bilderwerk von Ingenieurbauten (Brücken, Bahn-