

Deutschland als Transitland

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow (Hamburg)

I.

Deutschland ist dank seiner zentralen Lage ein wichtiger Schlüssel des europäischen Verkehrsnetzes. Von hier führen viele Eisenbahnen strahlenförmig in alle Teile des Kontinents. Sehr stark prägt sich Deutschlands Schlüsselstellung auch in der Binnenschifffahrt aus. Die Seeschifffahrt schafft Verbindungen zu den Ostseeländern sowie zu den Nordseeländern und vermittelt den Verkehr jenseits der Ozeane. Es nimmt daher nicht wunder, daß Deutschland als Land der europäischen Mitte mit Fluß- und vielen Eisenbahnübergängen einerseits und seinen leistungsfähigen Seehäfen andererseits von jeher einen maßgeblichen Anteil am europäischen Durchgangsverkehr aufgewiesen hat.

Die Durchfuhr durch Deutschland wird dadurch erleichtert, daß unser Land im allgemeinen offene Grenzen hat. Aber auch zu den Ländern, welche, wie die Schweiz, Österreich und die Tschechoslowakei, von Deutschland durch Gebirge abgetrennt sind, führen niedrige Pässe und reichliche Durchbrüche über die politischen Grenzen hinüber. Die unterschiedliche Wirtschaftsstruktur der einzelnen europäischen Teilräume führt über die Arbeitsteilung zu einer innigen Verflechtung der europäischen Länder untereinander. Osteuropa und Südosteuropa sind wegen ihres überwiegend agraren Charakters auf einen regen Güteraustausch mit Westeuropa und Großbritannien angewiesen. Die Tschechoslowakei, welche sich durch eine hochentwickelte Landwirtschaft, reiche Bodenschätze und eine bedeutsame Industrie auszeichnet, ist die wichtigste Stütze des Transitverkehrs der deutschen Seehäfen. Zugleich ist die Tschechoslowakei das Übergangsland zwischen Deutschland einerseits und Ungarn sowie den Hauptteilen Österreichs und des Balkans andererseits. Wird auch die aufstrebende Republik von allen Seiten durch Gebirge eingeschlossen, so ermöglichen doch die beiden Tore bei Bodenbach und Oderberg einen umfangreichen Durchfuhrverkehr des Landes mit Deutschland, in den sich die Eisenbahnen sowie die Elbe- und Oderschifffahrt teilen. Der kombinierte Eisenbahn-Donauweg ist eine andere wichtige Quelle des Durchfuhrverkehrs der deutschen Seehäfen. Wenn auch der ständig wachsende Seehandel den Häfen des polnischen Zollgebiets vorbehalten wurde, so versandte doch Polen Kohlen, Holz und andere Ausfuhrprodukte durch Deutschland auf der Bahn nach der Schweiz und Westeuropa und empfing von hier auf dem gleichen Wege Einfuhrgüter. Überaus reger war der Güteraustausch zwischen den Ostseeländern und den Nachbarstaaten Deutschlands. Als Durchfuhrland ist Deutschland an dem umfangreichen Güteraustausch zwischen den nordischen Ländern einerseits und der Schweiz, Südosteuropa, Süd- und Westeuropa andererseits hervorragend beteiligt. Dasselbe gilt von Großbritannien, das als Gegenküste für die deutsche Nordseeküste besonders wertvoll ist. Die auf Hamburg und Bremen konzentrierte Überseelinien-schifffahrt und der alteingesessene Eigenhandel der beiden Seestädte schalteten Deutschland in den Güteraustausch der Tschechoslowakei, Österreichs, Ungarns, der Balkanländer und anderer europäischer Staaten mit den außereuropäischen Ländern ein. Zu der umfangreichen Durchfuhr der deutschen Seehäfen auf dem Land- und Flußwege gesellte sich der Seeumschlag: Die Durchfuhr durch Deutschland beschränkte sich nicht auf die trockenen Grenzen. Auch ausländische Seehäfen, an der Spitze die Rheinmündungshäfen, profitierten vom Transitverkehr durch Deutschland. Genua und die Rheinmündungshäfen stützten

sich weitgehend auf die Gotthard-Bahn, die unter den Eisenbahnen eine Vorzugsstellung einnimmt. Der Anteil der Rheinmündungshäfen an der Durchfuhr nach und von der Schweiz betrug 1937 1,4 Mill. t, derjenige der deutschen Seehäfen zusammen aber nur ca. 78 000 t. Wichtiger als der geschlossene Bahnweg ist für das Transitgeschäft der ausländischen Westhäfen der Rhein. So bediente sich die Schweiz bei ihrer Getreideeinfuhr fast ausschließlich der Rheinschifffahrt und damit des Weges über die Rheinmündungshäfen. Dasselbe gilt von der Versorgung der Schweiz mit Mineralöl, Olsaaten und Ölfrüchten, tierischen und pflanzlichen Ölen und Fetten, Zucker, Holz, Zellulose usw. Die Schweiz bezog große Mengen Kohlen aus Holland und Großbritannien auf dem Rheinweg. Der wachsenden Bedeutung der Güterbootsschifffahrt auf dem Rhein ist es zu verdanken, daß die Rheinmündungshäfen auch bei der Versorgung der Schweiz mit hochwertigen Einfuhrgütern, wie Kaffee, Kakao, Baumwolle und anderen Spinnstoffen, eine wichtige Rolle spielen. Wenn auch die überaus hochwertige schweizerische Ausfuhr nach Übersee sich beim Versand nach den Seehäfen vorzugsweise der Eisenbahn bedient, gewinnt doch die Güterbootsschifffahrt des Rheins auch für schweizerische Exportgüter zunehmende Bedeutung. So kommt es, daß 1937 von der Schweiz über Antwerpen 70 800 t, über Rotterdam und Amsterdam 34 700 t, dagegen über Hamburg nur 13 100 t zur seewärtigen Ausfuhr gelangten. Dank der Rheinschifffahrt ist Deutschland als Transitland auch am Güteraustausch zwischen Frankreich einerseits und Holland, Belgien, Großbritannien und Übersee andererseits beteiligt. Hollands und Belgiens Güterverkehr mit dem Elsaß auf dem Rheinweg belief sich 1937 auf 2,7 Mill. t. Hiervon entfielen auf Steinkohlen und Koks 918 979 t, Mineralöl 279 769 t und Kali 383 175 t. Auch die Donauschifffahrt ist am Auslandsverkehr der Donauländer über die deutsche trockene Grenze und die ausländischen Seehäfen beteiligt.

II.

Beim Durchfuhrgeschäft muß zwischen dem Transitverkehr und dem Transithandel unterschieden werden. Während der Durchfuhrverkehr einen technischen Umschlags- und Beförderungsakt bedeutet, stellt der Transithandel eine Verfüguug über Warengüter von Ausland zu Ausland dar. Der Transithandel der deutschen Seestädte betätigt sich auch im „Buchtransit“, d. h. im Handel von Ausland zu Ausland direkt, bei dem die Güter einen örtlichen Seehafen nicht berühren und häufig nicht einmal den Weg durch Deutschland nehmen. Die Güter des Transithandels unterliegen nicht selten in dem Freihafen oder Zollauschlußgebiet der kaufmännischen Bearbeitung bzw. sogar der industriellen Verarbeitung, wobei dieser Teil der Freihafenindustrie als Händlerindustrie zu bezeichnen ist. Beim Durchfuhrverkehr handelt es sich entweder um unmittelbare (direkte) Durchfuhr oder um mittelbare (indirekte) Durchfuhr, je nachdem ob die Güter ohne Aufenthalt im Hafen bzw. im Grenzübergangsbahnhof oder mit Aufenthalt durch Lagerung in einem öffentlichen oder privaten Transithafen durch das deutsche Wirtschaftsgebiet gehen. Vom Landtransit, der sich der Eisenbahn, des Flußschiffes und des Lastkraftwagens bedient, ist der Seeumschlag zu trennen.

Der vom Statistischen Reichsamt regelmäßig veröffentlichte Generalhandel umfaßt in der Einfuhr und Ausfuhr die im Gesamteigenhandel nachgewiesene Warenbewegung zuzüglich der unmittelbaren Durchfuhr einschließlich des Seeumschlagverkehrs. Der Generalhandel wird nur der Menge nach erfaßt, was zur Folge hat, daß man den Wert der Güter des direkten Durchgangsverkehrs nur auf Grund der Durchschnittswerte der einzelnen Warenposten schätzen kann. Über den Umfang der Menge und des Wertes des mittelbaren Durchfuhrverkehrs unterrichtet die Statistik über den Niederlageverkehr (Untergruppe „Ausfuhr aus Niederlagen“). Während die Statistik der unmittelbaren Durchfuhr wert-

volle Angaben über die Bestimmungs- und Herkunftsländer enthält, kennen wir nur die Gesamtmenge und den Gesamtwert der Ausfuhr aus Niederlagen. Die Verteilung der unmittelbaren und mittelbaren Durchfuhr auf den Land-, Fluß- und Seeweg ist aus der Reichsstatistik nicht zu ermitteln. Die Umsätze des Transithandels entziehen sich jeder statistischen Erfassung. Trotz der großen Mängel und Lücken der Durchfuhrstatistik soll der Versuch gemacht werden, die Bedeutung Deutschlands als Transitland darzustellen.

Über den Umfang des unmittelbaren und mittelbaren Durchgangsverkehrs unterrichtet die nachstehende Übersicht:

Jahr	unmittelbare Durchfuhr	mittelbare Durchfuhr	gesamter Durchfuhrverkehr
1907	4 583 800 t = 76,7%	1 395 600 t = 23,3%	5 979 400 t
1913	6 762 600 t = 80,0%	1 686 700 t = 20,0%	8 449 300 t
1928	12 620 000 t = 90,8%	1 282 300 t = 9,2%	13 902 300 t
1932	9 869 300 t = 90,0%	1 092 400 t = 10,0%	10 961 700 t
1937	11 198 900 t = 93,2%	811 900 t = 6,8%	12 010 800 t

Während 1937 die unmittelbare Durchfuhr durch Deutschland um 65,6% höher als 1913 lag, war in der gleichen Zeit die Ausfuhr aus Niederlagen um 51,9% zurückgegangen. Der gesamte deutsche Durchfuhrverkehr stieg von 1913 bis 1937 um 42,2%.

Die unterschiedliche Entwicklung der unmittelbaren und der mittelbaren Durchfuhr hängt mit dem Rückgang der Lagerhaltung des Handels zusammen. Besonders bemerkenswert ist die Schrumpfung des Lagerverkehrs seit 1928. Eine ähnliche Entwicklung war allerdings in ganz Europa festzustellen. Die Lagerhaltung erfolgte in viel stärkerem Ausmaß als früher in den überseeischen Abladeorten. Diese Tendenz wurde dadurch begünstigt, daß viele Länder dazu übergegangen waren, statt von den Lägern der europäischen Seehäfen direkt von Übersee zu beziehen. Die Lagerzufuhr der deutschen Seehäfen litt darüber hinaus unter der Devisenbewirtschaftung. Letztere veranlaßte die ausländischen Ablader, weniger als bisher unverkaufte Partien nach Hamburg und Bremen zu verschiffen und Konsignationen nach hier zu legen. Aus dem Rückgang des Lagerverkehrs in den deutschen Seehäfen muß der Schluß gezogen werden, daß es dem deutschen Transithandel nicht gelungen ist, seine frühere Bedeutung zurückzugewinnen.

Wir wenden uns nunmehr der unmittelbaren Durchfuhr im einzelnen zu und bringen zu diesem Zweck die nachstehende Übersicht:

Generalhandel und Durchfuhr

Jahr	Generalhandel		absolut 1000 t	Durchfuhr in % der Einfuhr	in % der Ausfuhr
	Einfuhr 1000 t	Ausfuhr 1000 t			
1913	81 419	82 196	6 763	8,3	8,2
1920	24 764	25 208	5 303	21,4	21,0
1923	62 512	27 515	13 760	22,0	50,0
1924	51 115	27 772	10 877	21,3	39,1
1925	63 435	62 646	9 926	15,7	15,9
1926	59 582	91 008	14 522	24,4	16,0
1928	80 881	74 861	12 620	15,6	17,0
1932	44 184	53 939	9 869	22,2	18,3
1937	72 514	78 705	11 199	15,4	14,2

Die vorstehenden Zahlen vermitteln dem Verkehrspolitiker wertvolle Erkenntnisse. Der Durchgangsverkehr kam nach dem ersten Weltkrieg sehr viel schneller als der deutsche Außenhandel wieder in Gang. Während der Inflationszeit nahm die Durchfuhr durch das deutsche Wirtschaftsgebiet einen überraschenden Aufschwung. Nach der Stabilisierung der deutschen Währung ging der Transitverkehr zunächst erschreckend zurück. Erst nachdem Deutschland, was die Seehafen- und Durchfuhrtarifpolitik anbelangt, am 10. Januar 1925 seine volle Freiheit zurückgewonnen hatte, gelang es der Deutschen Reichsbahn, den Teil des Einfuhr- und Ausfuhrverkehrs der Nachbarstaaten, welcher gemäß seiner geographischen Herkunft und Bestimmung im Falle des Verzichts der ausländischen Eisenbahnen auf Unterbietung der deutschen Eisenbahnfrachten Deutschland als Transitland bevorzugt, Schritt für Schritt dem deutschen Schienenweg über die trockene Grenze und den deutschen Seehäfen wieder zuzuführen. Wenn der Durchgangsverkehr 1926 mit 14,5 Millionen t einen Rekordstand erreichte, so ist dies auf den englischen Bergarbeiterstreik und den durch diesen ausgelösten beispiellosen Aufschwung der polnischen Kohlen-Ausfuhr zurückzuführen. Bezeichnenderweise erwies sich die Durchfuhr durch Deutschland als sehr viel krisenfester als der deutsche Außenhandel.

In normalen Zeiten betrug der mengenmäßige Anteil der Durchfuhr am Generalhandel etwa 15%. In Wirklichkeit wird dieser Prozentsatz der tatsächlichen Bedeutung des deutschen Durchgangsverkehrs aber in keiner Weise gerecht. Die Güterzusammensetzung der Durchfuhr ist wesentlich hochwertiger als diejenige des deutschen Außenhandels. So belief sich 1937 der deutsche Kohlenexport auf 49,6 Millionen t oder 74,5% der gesamten deutschen Ausfuhr. Wertmäßig beanspruchten aber die Kohlen von der deutschen Ausfuhr nur eine Quote von 10%. 1937 betrug der Anteil der Kohlen am Transitverkehr durch Deutschland mit 1,8 Millionen t nur 16,2%. Von der deutschen Einfuhr entfielen 1937 auf Mineralöl und Eisenerz 18,2%. Bei der Durchfuhr stellte sich dieser Prozentsatz nur auf 11%. Während Deutschland 1937 etwa 2,5 Millionen t Walzeisen exportierte, war der Durchgangsverkehr an Walzeisen mit 260 000 t relativ gering. Es nimmt daher nicht wunder, daß nach den Ermittlungen von W. Grävell 1932 der Wert der unmittelbaren Durchfuhr ca. 3 Milliarden RM oder 52% des Wertes der deutschen Ausfuhr ausmachte. Einschließlich der mittelbaren und der verschleierten Durchfuhr kommt man für dieses Jahr zu einem Wert des gesamten Transits durch Deutschland von 3,5 Milliarden RM. 1932 war aber für das Durchfuhrgeschäft kein Normaljahr. Das Handelsstatistische Amt in Hamburg schätzte für das Jahr 1929 den Wert der unmittelbaren Durchfuhr durch Deutschland auf 4,8 Milliarden RM.

Nach den Berechnungen des Statistischen Reichsamts ergab sich in den Jahren 1933 bis 1935 beim Durchfuhrverkehr für die deutsche Zahlungsbilanz ein Aktivposten von jährlich 90—100 Milliarden RM. Hierbei wurden aber lediglich die Fracht- und Beförderungseinnahmen berücksichtigt. Wären die Gewinne des Transithandels, der Spediteure und der Hafenumschlagsbetriebe zu ermitteln, so würde man zu weit höheren Beträgen gelangen. So erwartete man in Polen 1930 für den Fall der Umlenkung der polnischen Baumwoll-Einfuhr von Bremen und Hamburg auf Gdingen einen jährlichen Gewinn von mindestens 500 000 Dollar. Durchfuhrverkehr und Transithandel sind jedenfalls für die deutsche Zahlungsbilanz von großer Bedeutung.

III.

Deutschlands Bedeutung als Durchfuhrland hat seit dem ersten Weltkrieg sehr stark zugenommen. Die unmittelbare Durchfuhr lag 1929 um 86,6% und 1937 um 65,6% höher als 1913. Um so auffälliger ist es, daß die deutschen Seehäfen ihre Stellung als Transitplätze nicht zu behaupten vermocht haben. Es soll der Versuch unternommen werden, die unterschiedliche Entwicklung der deutschen Durchfuhr über die trockene und die nasse Grenze zahlenmäßig nachzuweisen.

Unsere Untersuchungen werden allerdings durch die Schwächen der deutschen Durchfuhrstatistik erschwert. Es ist bisher niemals eine Aufteilung des deutschen Transitverkehrs auf die Seehäfen und die trockene Grenze sowie die einzelnen Verkehrsmittel versucht worden. Jedes Land und jeder Seehafen ist ängstlich besorgt, keinerlei detaillierte Angaben über die Durchfuhr in die Öffentlichkeit dringen zu lassen. Zum großen Teil verfügt man selbst bei den Hafenverwaltungen über keinerlei Unterlagen über die Entwicklung der eigenen land- und seewärtigen Durchfuhr. Dankenswerterweise führt das Handelsstatistische Amt Hamburg unter Leitung des Wissenschaftlichen Rats Dr. Marquardt seit 1929 regelmäßige, ständig verfeinerte Anschreibungen des hamburgischen Durchfuhrverkehrs Hamburgs durch. Bei allen übrigen Seehäfen ist man leider nur auf Schätzungen angewiesen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Durchfuhr über die trockene Grenze. Der Verfasser war gezwungen, eigene Erhebungen anzustellen. Bei den folgenden Übersichten handelt es sich um Schätzungen, doch glauben wir, daß sie der Wirklichkeit weitgehend entsprechen. 1913 verteilte sich die unmittelbare und mittelbare Durchfuhr Deutschlands von 8,5 Millionen t zu 75% auf die deutschen Seehäfen und zu 25% auf den Verkehr von Ausland zu Ausland über die trockene Grenze. Über die Beteiligung der einzelnen Hafengruppen am Transitverkehr unterrichtet die folgende Übersicht:

Die unmittelbare und mittelbare Durchfuhr der deutschen Seehäfen auf dem Land-, Fluß- und Seeweg im Jahre 1913.

Ost- und westpreußische Seehäfen	ca. 1,00 Mill. t = 15,6%
Pommersche Seehäfen	" 1,00 " t = 15,6%
Elbhäfen	" 3,85 " t = 60,0%
Weserhäfen	" 0,50 " t = 8,0%
Übrige Seehäfen	" 0,05 " t = 0,8%
Insgesamt	ca. 6,40 Mill. t = 100,0%

Von der Durchfuhr der deutschen Seehäfen entfielen schätzungsweise 4 Mill. t auf den Land- und Flußtransit sowie 2,4 Mill. t auf den Seeumschlag. Für das Jahr 1929 ergab sich folgende Aufstellung:

Die unmittelbare Durchfuhr der deutschen Seehäfen auf dem Land-, Fluß- und Seeweg im Jahre 1929.

Ostpreußische Häfen	ca. 0,30 Mill. t = 4,9%
Pommersche Häfen	" 1,20 " t = 19,4%
Elbhäfen	" 3,80 " t = 61,3%
Weserhäfen	" 0,70 " t = 11,2%
Übrige Seehäfen	" 0,20 " t = 3,2%
Insgesamt	ca. 6,20 Mill. t = 100,0%

Da nach Angaben des Statistischen Reichsamts sich der Seeumschlagverkehr aller deutschen Seehäfen in diesem Jahre auf 2,5 Mill. t belief, wovon 78,5% allein auf Hamburg entfielen, gelangen wir für das Jahr 1929 zu einer Durchfuhr der deutschen Seehäfen auf dem Land- und Flußweg von 3,7 Mill. t. Einschließlich der mittelbaren Durchfuhr mag der Transitverkehr der deutschen Seehäfen 1929 denjenigen des Jahres 1913 leicht überschritten haben. 1929 nahmen von der gesamten Durchfuhr durch Deutschland etwa je die Hälfte den Weg über die trockene Grenze und die deutschen Seehäfen.

Es folgt nunmehr eine Übersicht über:

Die unmittelbare Durchfuhr der deutschen Seehäfen auf dem Land-, Fluß- und Seeweg im Jahre 1937.

Pommersche Seehäfen	ca. 1,00 Mill. t = 18,0%
Elbhäfen	" 3,70 " t = 66,0%
Weserhäfen	" 0,45 " t = 8,0%
Übrige Seehäfen	" 0,45 " t = 8,0%
Insgesamt	ca. 5,60 Mill. t = 100,0%

Auch wenn man die mittelbare Durchfuhr mit berücksichtigt, erreichte die Durchfuhr der deutschen Seehäfen 1937 nicht den Stand des Jahres 1913. Von der gesamten Durchfuhr der deutschen Seehäfen beanspruchten der Land- und Flußweg ca. 3,6 Mill. t und der Seeumschlag ca. 2 Mill. t. Auch 1937 teilten sich die trockene Grenze und die deutschen Seehäfen zu gleichen Teilen in die Durchfuhr durch Deutschland.

Für die meisten deutschen Seehäfen bedeutete der Transitverkehr eine der wichtigsten Wurzeln ihrer Kraft. Ganz besonders gilt dies von Hamburg. 1937 entfielen vom hamburgischen Auslandsverkehr mengenmäßig ein Drittel, wertmäßig sogar die Hälfte auf die unmittelbare Durchfuhr. Von der überragenden Bedeutung Hamburgs für den Transitverkehr zeugt auch die Tatsache, daß 1929 Hamburgs Anteil an der unmittelbaren Durchfuhr des Deutschen Reiches mengenmäßig 31,3%, wertmäßig 39,5% betrug. 1937 gingen von der unmittelbaren Durchfuhr den Mengen nach 33,2% über Hamburg. Nachstehende Übersicht unterrichtet über

den Durchschnittswert je Tonne im unmittelbaren Durchfuhrverkehr Hamburgs im Jahre 1937.

	Wert je Tonne
1. Einfuhr (Empfang)	
a) Seeumschlag	RM 312,—
b) Landdurchfuhr	RM 499,—
Gesamte unmittelbare Durchfuhr	RM 374,—
2. Ausfuhr (Versand)	
a) Seeumschlag	RM 310,—
b) Landdurchfuhr	RM 392,—
Gesamte unmittelbare Durchfuhr	RM 348,—

Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, daß im seewärtigen Güterverkehr Hamburgs des Jahres 1937 kostete:

- a) Die Tonne deutschen Einfuhrguts RM 184,—
- b) die Tonne deutschen Ausfuhrguts RM 487,—

Im Vergleich zu Hamburg wies Bremen, mengenmäßig gesehen, nur ein geringes Durchfuhrgeschäft auf. 1937 machte Bremens Durchfuhr etwa 12% derjenigen Hamburgs aus. Da der Weserhafen beim Landtransit allein auf den Schienenweg angewiesen ist und die Hauptträger der Landdurchfuhr der deutschen Seehäfen die Tschechoslowakei, Österreich und die Balkanländer sind, nimmt es nicht wunder, daß Bremens landwärtige Durchfuhr 1937 nur 292 477 t betrug, während Hamburg in diesem Jahre auf dem Land- und Flußwege eine unmittelbare Durchfuhr von 2,11 Mill. t erreichte. 1938 stand Hamburgs Seeumschlag (nur Ausgang) 1,28 Mill. t, ein solcher Bremens von schätzungsweise 160 000 t gegenüber. Und dennoch wäre es töricht, die Bedeutung des Transitgeschäfts Bremens zu

unterschätzen. Wenn der Verfasser richtig unterrichtet ist, so erzielte Bremen 1937 beim Durchfuhrverkehr einen Durchschnittswert von RM 700,— je umgeschlagene Tonne. Das würde bedeuten, daß Bremens unmittelbare und mittelbare Durchfuhr, wertmäßig gesehen 1937 etwa ein Fünftel derjenigen Hamburgs betrug. Mochte auch Stettin mit seiner Durchfuhr von rd. 1 Mill. t den Weserhafen mengenmäßig weit hinter sich zurücklassen, so handelte es sich bei Stettins Transitverkehr doch fast ausschließlich um Erze und andere geringwertige Massengüter. Hinzu kommt die große Bedeutung Bremens als Transithandelsplatz, besonders für Baumwolle, Wolle, Südfrüchte und Tabak. Wie für Hamburg ist auch für Bremen das Wiedereingankommen des Durchfuhrverkehrs eine Lebensfrage.

Obwohl der seewärtige Gütertausch gerade derjenigen Länder, welche auf Grund ihrer geographischen Lage vorzugsweise für den Transit über die deutschen Seehäfen in Frage kommen, eine günstige Entwicklung genommen hatte, mußten sich die deutschen Seehäfen mit einer unmittelbaren und mittelbaren Durchfuhr begnügen, welche nicht unbeträchtlich unter dem Stande des Jahres 1913 lag. Trotz der unbestreitbaren Hochwertigkeit der Transitgüter der beiden deutschen Nordseehäfen darf nicht übersehen werden, daß Hamburgs und Bremens Durchfuhr seit dem ersten Weltkrieg eine qualitative Verschlechterung erfahren hat, welche weit über das Ausmaß des mengenmäßigen Rückgangs ihres Transitverkehrs hinausging. Noch schmerzlicher wurde in Hamburg und Bremen die Schwächung ihres Transithandels empfunden.

Am Aufschwung der Durchfuhr durch das Deutsche Reich war in der Tat allein der Verkehr von Ausland zu Ausland über die trockene Grenze beteiligt. Die Verdoppelung dieses Teiles des Durchgangsverkehrs durch Deutschland ist eine Folge der seit dem ersten Weltkrieg verstärkten wirtschaftlichen Verflechtung der europäischen Länder und der wirtschaftlichen Erstarkung gerade jener Nationen, welche die zahlreichen Durchfuhrstraßen, die durch das zentral gelegene Deutschland führen, gern benutzen. Die geographische Vorzugslage des Deutschen Reiches war es auch, die Polen, das die deutschen Seehäfen von der Beteiligung am polnischen Seehandel praktisch ausschloß, aus wohlverstandener Eigeninteresse veranlaßte, beim Kohlenexport nach der Schweiz die deutschen Schienenwege zu benutzen. Ähnlich lagen die Verhältnisse bei der polnischen Ausfuhr an Holz und anderen Erzeugnissen nach der Schweiz sowie West- und Nordwesteuropa. Umgekehrt bezog Polen sehr viel Güter aus diesen Ländern im Durchgangsverkehr über Deutschland. Was hier für Polen festgestellt wurde, gilt im gleichen Maße für die übrigen Nachbarländer Deutschlands. Wie die Schweiz dänisches Vieh und skandinavisches Papier über Deutschland bezog, so vollzog sich der umfangreiche Gütertausch zwischen der Tschechoslowakei, Österreich, den Balkanländern, Italien, der Schweiz und anderen Staaten einerseits und den Ostseeländern und Großbritannien andererseits vorzugsweise im Durchgangsverkehr über Deutschland.

Auf Grund des 1928 zwischen der Deutschen Reichsbahn und den beteiligten französischen Bahnen geschlossenen Pariser Abkommens bestand für schweizerische Ein- und Ausfuhrsendungen über französische und deutsche Seehäfen Frachtgleichheit. Da für den Seehafenverkehr Hamburgs und Bremens mit der Schweiz nur ganz hochwertige Außenhandelsgüter in Frage kommen,¹⁾ förderte die Deutsche Reichsbahn in Konkurrenz gegen fremde Beförderungswege durch Binnenumschlagstarife zugunsten der oberrheinischen Häfen und durch Durchfuhrtarife für den geschlossenen Schienenweg nicht nur den Gütertausch zwischen der Schweiz und Holland/Belgien, sondern auch den Seehafenverkehr der Rheinmündungshäfen mit der Schweiz. Da nach den Feststellungen des Verfassers 1936/37 vom Versand der deutschen Seehäfen auf Grund des AT SD 2 nur etwa die Hälfte auf den Überseeverkehr entfiel und beim Empfang der

¹⁾ 1937 belief sich der Wert der schweizerischen Durchfuhr über Hamburg auf RM 2200.— je t.

Ostseeländerverkehr stark überwog, da zudem Hamburgs Durchfuhr mit der Schweiz, als dem Hauptträger des Seehafenverkehrs der deutschen Seehäfen mit der Schweiz, nur 36 400 t betrug, ist von einer Beeinträchtigung des Durchfuhrgeschäfts der Rheinmündungshäfen mit der Schweiz durch die Seehafendurchfuhrtarife der Deutschen Reichsbahn kaum die Rede.

Die Durchfuhrtarife der Deutschen Reichsbahn bezweckten die Sicherung der geographischen Vorteile, welche Deutschland im europäischen Durchfuhrverkehr aufweist. Da die Deutsche Reichsbahn wie bei allen ihren Ausnahmetarifen darauf verzichtet, mit ihren Frachtsätzen unter die Selbstkostengrenze zu gehen, waren ihren Bemühungen gewisse Grenzen gesetzt.

Im übrigen hat sich die Deutsche Reichsbahn bei der Erstellung ihrer zahlreichen, den Verkehr von Ausland zu Ausland über die deutsche trockene Grenze fördernden Durchfuhrtarife ausschließlich von der Rücksichtnahme auf ihre eigenen finanziellen Interessen leiten lassen.²⁾ Volkswirtschaftliche Erwägungen, die sonst bei ihren Annahmetarifen eine gewichtige Rolle spielen, scheidet hier grundsätzlich aus. Es ist jede Eisenbahn zur Pflege der Durchfuhr geradezu verpflichtet, weil durch tarifpolitische Gewinnung von Durchfuhrtransporten eine Erleichterung der sonst allein der nationalen Verkehrswirtschaft zur Last fallenden Geldaufbringung zur Erhaltung der Eisenbahnen möglich ist. Die Deutsche Reichsbahn denkt nicht daran, dem Fremden Geld nachzuwerfen, sondern erstrebt im Durchfuhrgeschäft Frachtsätze, die denjenigen der ausländischen Konkurrenzwege entsprechen. Da die Deutsche Reichsbahn mit ihren Durchfuhrtarifen lediglich die bestehenden Frachtsätze der fremden Eisenbahnen übernahm, ist der oft in deutschen Wirtschaftskreisen gegen sie erhobene Vorwurf, ihre Durchfuhrtarife förderten den Wettbewerb des Auslandes auf dem Weltmarkt zu Lasten des Inlandes, nicht gerechtfertigt. Es ist natürlich vorgekommen — man denke nur an den von der Rheinschiffahrt, den deutschen, französischen, italienischen und österreichischen Eisenbahnen heiß umstrittenen Durchgangsverkehr der Schweiz — daß die Deutsche Reichsbahn gezwungen war, das ausländische Erzeugnis billiger als das deutsche Erzeugnis zu befördern. Aus diesem Grunde und aus wohlverstandener Eigeninteresse war daher die Deutsche Reichsbahn um eine Verständigung mit den ausländischen Eisenbahnen über die Höhe der Durchfuhrfrachten von jeher bemüht. Auch die Seehafendurchfuhrtarife unterliegen ihrem hauptsächlichsten und grundsätzlichen Wesen nach überhaupt nicht volkswirtschaftlichen, sondern ausschließlich betriebswirtschaftlichen Bildungsgesetzen. Ohne ausländischen Wettbewerb sind sie, sofern inländischer Erzeugung oder Verwendung durch sie Abbruch droht, unstatthaft.

Es würde jeder wirtschaftlichen Vernunft widersprechen und Deutschland trotz seiner zentralen Lage ins Hintertreffen bringen, wenn ihm nicht, wie allen übrigen Ländern, das Recht gegeben würde, seine Durchfuhrtarife mit den Nachbarstaaten unter Berücksichtigung seiner eigenen Bedürfnisse und derjenigen seiner Nachbarn zu handhaben. Auf die Aufrechterhaltung des bisherigen Zustandes sind die Schweiz, Österreich, die Tschechoslowakei und Ungarn unbedingt angewiesen. Diese Binnenländer sind gegen jede Diskriminierung Deutschlands auf dem Gebiet der allgemeinen Durchfuhrtarife und der Seehafendurchfuhrtarife, verdanken sie doch die machtvolle Stellung ihrer Industrie und Landwirtschaft auf dem Weltmarkt sowie deren billige Versorgung mit ausländischen Rohstoffen nicht zuletzt dem Wettbewerb unter den deutschen, polnischen, französischen und italienischen Eisenbahnen.

²⁾ Bei den folgenden Ausführungen stützt sich der Verfasser überwiegend auf die 1941 in Berlin veröffentlichte Schrift „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“ von Ministerialrat Dr. W. Spieß.

IV.

Von jeher bemühten sich alle Seehäfen um die Erhaltung und die Ausdehnung ihres Hinterlandes. Es herrscht ständiger Kampfstand um das Hinterland. Obwohl die geographische Lage im allgemeinen unveränderlich ist, hat sie für den Transitverkehr doch nur eine bedingte Bedeutung. Machtpolitische und machtwirtschaftliche Einflüsse haben häufig verhindert, daß sich das geographische mit dem tatsächlichen Hinterland deckte. Hiervon zeugen die beiden folgenden Beispiele:

Es kann keine Rede davon sein, daß ganz Polen zum kilometrischen Vorzugsgebiet von Gdingen und Danzig zählt. Die Häfen der Polnisch-Danziger Zollunion waren vielmehr in wichtigen Verkehrsrelationen dem Wettbewerb der deutschen Seehäfen ausgesetzt.

Dank seiner günstigen geographischen Lage betrachtete sich Königsberg als den natürlichen Ausfuhrhafen für das waldreiche Nordostpolen. In den ersten Jahren des Bestehens der polnischen Republik nahm Königsbergs Durchfuhrverkehr mit Polen eine erfreuliche Entwicklung. 1925 entfielen vom gesamten Bahnempfang der deutschen Seehäfen aus Polen in Höhe von 523 856 t nicht weniger als 309 246 t = 59% auf Königsberg. Es handelte sich hierbei überwiegend um Holz (257 882 t). In der darauf folgenden Zeit wurde Königsberg mit Hilfe der Eisenbahngütertarifpolitik restlos aus dem polnischen Holzgeschäft verdrängt. Königsbergs gesamter Eisenbahn-Umschlagverkehr mit dem Ausland, der sich praktisch allein auf Polen stützte, betrug 1937 3843 t. In diesem Jahre empfing Königsberg zum Zweck der Ausfuhr 792 t Holz aus Polen. Dagegen gelangten 1938 über Danzig und Gdingen 1 210 000 t Holz zum Export. Schwersten Schaden erlitt Stettin durch die Abtrennung der Provinz Posen vom Reich und durch die Aufteilung Oberschlesiens. Obwohl die ehemalige Provinz Posen und Ostoberschlesien dank der kürzeren Eisenbahntfernungen und der Vorzüge der Oder zum natürlichen Einzugsgebiet der pommerschen Seehäfen gehören, erfolgte in wenigen Jahren eine vollkommene Lahmlegung des Transitverkehrs Stettins mit Polen. Der Durchfuhrverkehr der pommerschen Seehäfen mit Polen auf dem Bahnweg sank von 242 800 t im Jahre 1928 auf 12 234 t im Jahre 1937.

Auch die Konkurrenz der übrigen deutschen Seehäfen wurde im Bereich des polnischen Zollgebiets planmäßig ausgeschaltet. Hatte man sich zunächst darauf beschränkt, den polnischen Außenhandel in Massengütern und den polnischen Seehandel mit den europäischen Ländern den Häfen des polnischen Zollgebiets vorzubehalten, so wurde seit 1930 in ständig wachsendem Umfang auch die polnische Einfuhr an mittel- und hochwertigen Einfuhrgütern aus Übersee und die polnische Fabrikatausfuhr nach außereuropäischen Ländern über den nationalen Seehafen Gdingen gezogen.

Im Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen und Polen galt der Seehafendurchfuhrtarif SD 5 für Güter aller Art. Das Verkehrsaufkommen des AT SD 5 sank von 498 221 t im Jahre 1930 auf 27 472 t im Jahre 1937. In den letzten Jahren vor Ausbruch des Krieges wurde Polen in den Seehafendurchfuhrtarif SD 1 für Holz aufgenommen. Vom 1. Juli 1936 bis 30. Juni 1937 gelangten von Galizien 12 599 t Holz nach den deutschen Seehäfen zur Abfertigung. In der gleichen Zeit betrug das Verkehrsaufkommen des AT SD 5 33 805 t. Wir gelangen damit für die 12 Monate Juli bis Dezember 1936 und Januar bis Juni 1937 zu einem gesamten Transitverkehr der deutschen Seehäfen mit Polen auf dem Bahnweg von 46 404 t. Dem Versand der deutschen Seehäfen von nur 1 720 t

stand ein Empfang von 44 684 t gegenüber. Vom polnischen Landtransit nach und von den deutschen Seehäfen beanspruchten

Hamburg	42,2%
Bremen	2,8%
Emden (Holz)	15,2%
Stettin	33,9%
Fährhäfen	5,9%

Wie sehr die polnische Verkehrspolitik den Transitverkehr der deutschen Seehäfen beeinträchtigt hat, beleuchtet die Tatsache, daß 1925 Polens Anteil am gesamten Auslandsverkehr der deutschen Seehäfen auf dem Bahnweg nicht weniger als 37,5% betrug. Dagegen belief sich 1937 der Anteil Polens am Eisenbahn-Umschlagverkehr der deutschen Seehäfen mit dem Ausland nur noch auf 2,2%. Einen gewissen Ausgleich für die weitgehende Unterbindung ihres Landtransits mit Polen brachte Hamburg und Bremen der Seeumschlag mit Polen. Trotzdem erreichte 1937 Hamburgs gesamte Durchfuhr mit Polen nur 20% des 1928 erzielten Umfangs.

Härter noch als die Unterbindung seines Transitverkehrs mit Polen traf Königsberg die Abschnürung von seinem geographischen Hinterland durch die Sowjetunion. Vor dem ersten Weltkrieg lag Ostpreußen wie ein schmaler Streifen vor dem weiten Hinterland des großen russischen Reiches. Königsbergs Bedeutung beruhte damals vorzugsweise auf dem Transitverkehr mit Rußland. Im Durchschnitt der Jahre 1911 bis 1913 umfaßten $\frac{3}{4}$ Mill. t, d. h. 75% der seewärtigen Ausfuhr Königsbergs Waren russischer Herkunft oder Erzeugnisse, welche in Ostpreußen aus russischen Rohstoffen hergestellt waren. Bei den Ausfuhrgütern handelte es sich vornehmlich um Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Flachs, Hanf und Hede. Hiervon entfielen etwa 300 000 bis 400 000 t auf Getreide, Erbsen und Linsen. Es folgten Holz, Zellulose und Holzwaren russischer Herkunft mit etwa 300 000 t. Hierzu kam Königsbergs Ausfuhr an russischen Textilrohstoffen und anderen Erzeugnissen. Von den 600 000 Faß Salzheringen, welche über Königsberg zur Ausfuhr gelangten, waren 350 000 Faß (etwa 50 000 t) für Rußland bestimmt. Läßt man das russische Holz unberücksichtigt, welches in Ostpreußen in Fabrikate umgewandelt und dann erst exportiert wurde, so gelangt man für das Jahr 1913 zu einem echten Transit der ostpreußischen Häfen von etwa 700 000 t.

Nach dem ersten Weltkrieg grenzte Rußland nicht mehr an Ostpreußen. Wie ein Riegel legten sich die neuen Staaten Litauen und Polen zwischen Ostpreußen und Sowjetrußland. Die Bemühungen Königsbergs, im Transitverkehr mit Rußland wieder Fuß zu fassen, scheiterten. 1937 empfing Königsberg auf dem Bahnweg 8 t von Rußland und versandte nach dort 3 t.

Wie wichtig Rußland für die Durchfuhr und den Transithandel Bremens war, beleuchtet die Tatsache, daß 1913 von Bremens Baumwollversand nach dem Ausland 71 554 t oder 30,9% auf Rußland entfielen. Ähnlich lagen die Verhältnisse in Hamburg. Rußland beanspruchte 1913 bei Jute 41,7%, bei Wildhäuten 32,4%, bei Obst und Früchten 29,1% und bei Gerbstoffen und Extrakten 36,3% des hamburgischen Auslandsversands auf dem See-, Bahn- und Elbeweg.

Hamburgs Durchfuhr an überseeischen Rohstoffen und Genußmitteln nach Rußland (ohne Finnland) darf für das Jahr 1913 mit rund 300 000 t angenommen werden. Hiervon entfielen auf den Seeumschlag ca. 270 000 t und auf den geschlossenen Schienenweg ca. 30 000 t. Rußlands Durchfuhr über Hamburg nach dem Ausland wird 1913 schätzungsweise 150 000 t betragen haben. Insgesamt belief sich somit Hamburgs Transitverkehr mit Rußland (ohne Finnland) 1913 auf etwa 450 000 t, das sind fast 12% seiner gesamten Durchfuhr. Bremens Versand an wichtigen überseeischen Rohstoffen und Genußmitteln nach Rußland betrug 1913 rund 84 000 t.

Sowjetrußlands Wirtschaft stellte sich sehr bald auf Autarkie und Direkthandel um. Seit dem Rückgang des deutschen Außenhandels mit Sowjetrußland und seit der Verschlechterung der politischen Verhältnisse zwischen den beiden Ländern vermieden es die Russen nach Möglichkeit, ihre Ein- und Ausfuhr über die deutschen Seehäfen zu lenken.

Während Hamburgs Durchfuhr nach Sowjetrußland seit 1929 ständig zurückging, versandte Rußland in den Jahren 1930 bis 1932 mehr Güter nach dem Ausland über Hamburg als 1913. Seitdem schrumpfte auch Hamburgs Empfang an russischen Durchfuhrsgütern erschreckend zusammen. In den letzten Jahren vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges war Hamburgs Durchfuhr mit Rußland bedeutungslos. So betrug 1937 Hamburgs Durchfuhrverkehr mit Sowjetrußland 40 100 t. Hiervon entfielen 22 100 t auf den Versand nach der Sowjetunion. Im gleichen Jahre exportierte Sowjetrußland 18 000 t über Hamburg nach dem Ausland. Rußlands Anteil am gesamten Transitverkehr Hamburgs betrug 1938 nur 0,7%. Bremen verzeichnete 1937 mit Rußland keinen Durchfuhrverkehr mehr. Anders als das kaiserliche Rußland hat somit die Sowjetunion den deutschen Seehäfen die Betätigung im Transitverkehr mit Rußland unmöglich gemacht.

Wenn nichtsdestoweniger der Rückgang des gesamten Durchfuhrgeschäfts der deutschen Seehäfen seit dem ersten Weltkrieg nicht allzu groß war, so verdanken dies die deutschen Seehäfen dem Aufschwung ihres Transitverkehrs mit der Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn und Rumänien.

Der Kraftfahrzeugbedarf der deutschen Wirtschaft

Von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath, Stuttgart

I.

Einleitung

Auf Anregung der Dienststelle der Militärregierung für Deutschland (U.S.) Verkehrsabteilung vom Herbst 1946 sollte ein Plan für die Kraftfahrzeugproduktion der vier Besatzungszonen aufgestellt werden, dessen Durchführung mit dem Jahre 1949 zu beginnen hatte. Zu den hierfür von der Militärregierung aufgestellten Richtlinien zur Feststellung der Bedürfnisse der Straßenverkehrswirtschaft hatte unter anderem der Länderrat des amerikanischen Besatzungsgebiets Stellung zu nehmen.

Um zu dieser Stellungnahme sachliche Unterlagen zu erhalten, beauftragte mich der Länderrat im November 1946, nach wissenschaftlichen Methoden das Höchstmaß für die deutsche Straßenverkehrswirtschaft mit dem Stichjahr 1949 zu ermitteln, das für den Wiederaufbau und die Erhaltung der deutschen Wirtschaft notwendig ist. Das Ergebnis der Untersuchungen, bei deren Durchführung Herr Dr.-Ing. habil. Max Erich Feuchtinger, Ulm, vor allem in der Aufstellung des statistischen Materials wertvolle Mitarbeit leistete, fand seinen Niederschlag in einer Denkschrift. Sie gab nach Methode und materiellem Gehalt Aufschluß über die zum Teil völlig neuen Wege und Überlegungen, nach denen auf Grund der Tatsachen der stark erschütterten Allgemeinwirtschaft Deutschlands die notwendige Entwicklung und Leistung der Straßenverkehrswirtschaft nach dem Jahre 1949 mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit abgeleitet werden konnte.

Die in der Denkschrift zu klärende Bedarfsfrage für den Kraftverkehr gab im Endziel und Endergebnis die Grundlage zur Bestimmung des zukünftigen Produktionsumfangs der deutschen Kraftfahrzeugindustrie, deren primäre planmäßige Arbeit um so dringender war, als der deutsche Kraftfahrzeugbestand der Vorkriegsjahre durch die Kriegseinwirkungen stark zerstört und in seinem Verkehrswert erheblich herabgesetzt worden war. Im Jahre 1947 waren nur noch rund 20% der Personenkraftwagen des Jahres 1938 in Deutschland vorhanden. Die Kraftverkehrsdichte oder die Zahl der Kraftfahrzeuge, bezogen auf 100 qkm, in den drei westlichen Besatzungszonen entspricht heute größenordnungsmäßig der Verkehrsdichte im Jahre 1932.

Soweit der Inhalt der Denkschrift von allgemeinem verkehrswissenschaftlichem Interesse sein kann, soll von ihren wichtigsten Punkten in den nachstehenden Ausführungen auszugsweise die Rede sein. Sie werden sich vor allem auf die Ermittlung des Verkehrsbedarfs auf Straßen und auf die Untersuchung der Mittel zur Befriedigung des Verkehrsbedarfs durch genügende Herstellung und Bereitstellung von Kraftfahrzeugen jeglicher Art zu beziehen haben.

II.

Die Methode der Untersuchung

Die Methode der Untersuchung geht aus von dem Grundsatz, daß die Lage und das Maß der Volkswirtschaft die wichtigste Grundlage für das Maß der Verkehrswirtschaft und speziell der Straßenverkehrswirtschaft ist. Das Mindestmaß oder die untere Grenze des Lebensnotwendigen der neuen deutschen Wirtschaft