

sog. gemischten Verkehrs, das einer allzu starken Zunahme des Werkverkehrs steuern will, wie überhaupt das Konzessionssystem an sich, werden bereits da und dort schon wieder grundsätzlich bestritten.

#### V. Ausblick in die Zukunft

Ich bin mir bewußt, Ihnen nur einen sehr beschränkten und willkürlichen Überblick über den gegenwärtigen Stand der schweizerischen Verkehrspolitik geben zu haben. Es schien mir aber richtig, Ihnen vor allem nicht die Hemmungen und Erschwerungen zu verschweigen, die der Föderalismus im schweizerischen Bundesstaat für die Verkehrspolitik mit sich bringt und mit sich bringen muß. Solche nationalen Gegebenheiten spielen notwendigerweise in der Verkehrspolitik jedes Landes immer eine große Rolle. Sie machen manchen Vergleich von vornherein illusorisch und verfälschten leicht ein Werturteil, wenn sie nicht berücksichtigt werden. Um solche nationalen Gegebenheiten als treibende Kräfte auch der Verkehrspolitik wirklich zu erfassen, dafür braucht es mehr als nur ein theoretisches Studium oder ein noch so aufgehäuftes Fachwissen. Es bedarf dazu eines möglichst intensiven Kontaktes von Volk zu Volk und eines freien Gedankenaustausches, wie er leider in Europa seit einem Jahrzehnt nur mehr wenigen privilegierten Kreisen möglich war. Die Schweiz wird trotz ihrer föderalistischen Staatsstruktur alles daran setzen, was in ihren schwachen Kräften steht, um in möglichst naher Zukunft wieder einen Erfahrungsaustausch auf universeller Grundlage sicherzustellen. Sie wird im vordersten Glied stehen, wenn es darum geht, europäischem Verkehrsdenken und einer europäischen Verkehrsgemeinschaft zwischen gleichberechtigten Partnern zum Durchbruch zu verhelfen!

## Das tarifarische Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschifffahrt in Vergangenheit und Zukunft, abgeleitet am Beispiel der Elbeschifffahrt

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow, Hamburg

#### Inhaltsübersicht:

- I. Die Elbeschifffahrt unter dem Einfluß volkswirtschaftlicher Strukturwandlungen. — II. Die starke Förderung der Elbeschifffahrt durch die Sächsische Staatsbahn und die große Tiefe des Hinterlandes der sächsischen Elbehäfen im Jahr 1914. — III. Der gebrochene Verkehr und seine Bedeutung für die Binnenschifffahrt. — IV. Der Neuaufbau des Regeltarifs durch die Reichsbahn und dessen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt. — 1. Allgemeines zur Frage der Bildung der Frachtsätze des Eisenbahngütertarifs mit Hilfe der Wertstaffel und der Entfernungsstaffel. — 2. Der Kampf der Binnenschifffahrt gegen die Entfernungsstaffel der Reichsbahn. — 3. Die Forderung von Binnenumschlagstarifen zum Ausgleich der schädlichen Auswirkungen des Staffeltarifs auf die Binnenschifffahrt und die Unmöglichkeit der Erstellung allgemeiner Binnenumschlagstarife mit Regeltarifcharakter. — 4. Die unverständlicher Weise ablehnende Einstellung der Binnenschifffahrt gegenüber der Wertstaffel der Reichsbahn. 5. Die tatsächliche Bedeutung des Werttarifsystems der Reichsbahn für das Massengutgeschäft der Elbeschifffahrt im Fall ihrer Wettbewerbsaufnahme gegen einen geschlossenen Bahnweg von 200—300 km Länge. — 6. Der Einfluß der Wertstaffel der Reichsbahn auf das Massengutgeschäft der Elbeschifffahrt in Verkehrsrelationen, bei denen der gebrochene Verkehr gegenüber dem direkten Schienenweg durch die Entfernungsstaffel benachteiligt wird. — 7. Die durch die Wertstaffel der Reichsbahn noch verstärkte Monopolstellung der Binnenschifffahrt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz. — 8. Die vorteilhaften Auswirkungen der Wertstaffel auf das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Elbeschifffahrt, nachgewiesen am Beispiel der Verkehrsrelation Hamburg—Sachsen. — 9. Die Ausnahmetarife der Reichsbahn als die eigentliche Ursache der ersten Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Elbeschifffahrt im gebrochenen Verkehr mit relativ weiten Zu- und Ablaufstrecken von und nach den Binnenhäfen seitens der Reichsbahn.
- V. Die Ausnahmetarife der Reichsbahn in ihrem Einfluß auf die Wettbewerbsfähigkeit des gebrochenen Verkehrs und die Notwendigkeit einer verstärkten Binnenumschlagstarifizierung. — 1. Die Ausnahmetarife für den innerdeutschen Verkehr (B-Tarife) und ihre Rückwirkungen auf den kombinierten Eisenbahn-Binnenschifffahrtsweg. — a) Die Wettbewerbsstarife gegen die Binnenschifffahrt. — b) Industrie-Unterstützungstarife mit für die Binnenschifffahrt schädlichen Nebenwirkungen. — 2. Die auch den Binnenumschlagshäfen zugute kommenden allgemeinen Ausfuhrtarife (A-Tarife) und der AT 24 A in seiner grundsätzlichen Bedeutung für die Binnenschifffahrt. — a) Die A-Tarife, welche auch die Ausfuhr über die Binnenumschlagshäfen fördern. — b) Der AT 24 A und die Gründe, welche gegen die Förderung des gebrochenen Verkehrs in mittel- und hochwertigen Außenhandelsgütern durch einheitliche A- und E-Tarife ebenso sehr wie durch allgemeine Binnenumschlagstarife mit Regeltarifcharakter sprechen. — 3. Die Beeinträchtigung des gebrochenen Verkehrs durch die Seehafen-Ausnahmetarife. — a) Schädliche Auswirkungen bestimmter Seehafentarife auf das Massengutgeschäft der Elbeschifffahrt. — b) Die das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Elbeschifffahrt beeinträchtigenden Seehafen-Ausnahmetarife. — Schlußbetrachtungen.

#### I.

**Die Elbeschifffahrt unter dem Einfluß volkswirtschaftlicher Strukturwandlungen**  
Während auf den meisten deutschen Wasserstraßen nach dem ersten Weltkrieg ein starker Verkehrsaufschwung zu verzeichnen war, erreichte die Elbeschifffahrt

ihre alte Verkehrsbedeutung nicht wieder. Selbst 1937 lagen die tonnenkilometrischen Leistungen auf der Elbe immer noch 11 v. H. unter denjenigen des Jahres 1913. Dagegen erfreute sich das Rheingebiet in der gleichen Zeit einer Verkehrssteigerung von 52 v. H. 1913 betrug das Verkehrsaufkommen des Elbegebietes 15 794 000 t, 1937 dagegen nur 13 220 000 t. Es ergab sich somit für die Elbe ein Verkehrsrückgang von 16,3 v. H.

Ein nicht unerheblicher Teil der Schrumpfung des Massengutverkehrs auf der Elbe steht außerhalb des Zusammenhangs mit den Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik und ist statt dessen eine Folge von Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft. Wie verhängnisvoll sich die volkswirtschaftlichen Strukturänderungen auf die Elbeschiffahrt ausgewirkt haben, beweist der fast völlige Ausfall der deutschen Bezüge an böhmischen Braunkohlen. 1913 passierten 1,5 Mill. t Braunkohlen Schandau. 1937 waren es nur noch 150 000 t. Die Verdrängung der böhmischen Braunkohle vom deutschen Markt hängt mit dem Aufschwung des deutschen Braunkohlenbergbaus zusammen, dessen Rohkohle anders als die an sich sehr viel hochwertigere böhmische Braunkohle hervorragend zur Brikettherstellung geeignet ist.

Hamburgs Empfang bzw. Versand mit Binnenschiffen an Kali, Salz, Zucker sowie Kohlen und Chilesalpeter lag 1937 rund 2,5 Mill. t niedriger als 1913. In der gleichen Periode nahmen Hamburgs Verschiffungen an Mineralöl auf der Oberelbe um 384 416 t zu. Aus Mitteldeutschland empfing Hamburg 1937 auf dem Wasserweg 80 866 t Stickstoff. Dem Verkehrsverlust von 2,5 Mill. t steht somit nur ein Neuverkehr von 0,5 Mill. t gegenüber. Dieser Verkehrsverlust ist überwiegend strukturell zu erklären. Die Reichsbahngütertarifpolitik ist für ihn nicht verantwortlich. Es steht hierzu nicht im Widerspruch, wenn, wie noch zu zeigen, die Elbeschiffahrt im Interesse der Wiedergewinnung eines bescheidenen Teils ihrer Kalitransporte von der Reichsbahn nach wie vor die Erstellung eines besonderen Zulauftarifs für Kali nach den mittelelbischen Häfen erbittet.

Es darf indessen nicht übersehen werden, daß teilweise auch der Massengutverkehr der Elbeschiffahrt durch tarifarische Maßnahmen der Reichsbahn beeinträchtigt wurde. Lassen sich die Einbußen der Elbeschiffahrt an bestimmten Massengütern meist auf Binnentarife (B-Tarife) zurückführen, so litt das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Elbereeder vorzugsweise unter der Seehafentarifpolitik der Reichsbahn.

Strukturwandlungen haben aber auch innerhalb der Binnenschiffahrt stattgefunden. Von ihnen sind teils hemmende, teils fördernde Einflüsse auf das tarifarische Verhältnis zwischen der Binnenschiffahrt und der Reichsbahn ausgegangen.

Während Einmütigkeit darüber besteht, daß Binnenschiffahrt und Eisenbahn sich überraschend gleichmäßig in der Beförderung von Massengütern betätigen, wird vielfach die ständig wachsende Einschaltung der Binnenschiffahrt in den Transport auch der mittel- und hochwertigen Güter übersehen. Sehr zustatten kam hierbei der Binnenschiffahrt der Aufschwung der Selbstfahrer auf allen Stromgebieten. Von 1913 bis 1937 stieg der Anteil der Schiffe mit eigener Triebkraft am gesamten Güteraufkommen der wichtigeren Binnenhäfen von 3,8 v. H. auf 10,8 v. H. Am stärksten war die Ausdehnung der Selbstfahrer im Elbegebiet. So erhöhte sich hier in der gleichen Periode ihr Anteil am gesamten Güterverkehr von 3,2 v. H. auf 20,9 v. H. Unter allen deutschen Binnenhäfen hat Hamburg das größte Güteraufkommen im Selbstfahrerverkehr. 1912 wies die deutsche Flotte an Selbstfahrern insgesamt eine Tragfähigkeit von 152 700 t auf. Am 1. Januar 1939 gab es 3305 Selbstfahrer mit einer Tragfähigkeit von 592 000 t. An der Spitze stand mit 227 380 t das Elbegebiet. Diese gewaltige Flotte von Schiffen mit eigener Triebkraft betätigte sich indessen nur teilweise in der Güterbootschiffahrt. Die durchweg im Besitz von Privatschiffen befind-

lichen Motorkähne gelangten in ähnlicher Weise wie die Schleppkähne zum Einsatz. Dagegen widmen sich die schnell fahrenden reedereimäßig organisierten Motorschiffe der regelmäßigen Eil- und Expreßschiffahrt. Sieht man von den auf den Lokalverkehr beschränkten kleineren Fahrzeugen ab, so betrug 1938 im Elbegebiet die Tonnage der liniengebundenen Güterbootsreedereien etwa 95 000 t. An Motorkähnen wurden im gleichen Jahr etwa 53 000 t festgestellt.

Die bisher in der Binnenschiffahrt übliche Unterscheidung zwischen Massengut und Stückgut reicht längst nicht mehr aus. Es muß vielmehr zwischen Massengut-, Frachtgut- und Stückgutgeschäft geschieden werden. Bei Massengut handelt es sich vorzugsweise um geschlossene Schiffsladungen von schweren und geringwertigen Gütern. Als Frachtgut sind Güter zu verstehen, die nicht unter den Begriff des Massenguts fallen und zugleich nicht in Posten von 50 t und weniger anfallen. Es handelt sich hierbei vorzugsweise um mittelwertige Güter. Als Stückgut gelten sämtliche Frachtgutposten bis 50 t. Das Stückgutgeschäft ist kein Monopol der Güterbootsreedereien. In dieser Sparte arbeiten auch die das Frachtgutgeschäft betreibenden Reedereien und Privatschiffer mit ihren Schlepp- und Motorkähnen. Andererseits verzichtet die Eil- und Expreßschiffahrt nicht auf das Frachtgutgeschäft.

Von Hamburgs gesamtem Güterschiffsverkehr in Richtung nach und von der Oberelbe in Höhe von rund 9 Mill. t im Jahr 1937 entfielen schätzungsweise auf die

Eil- und Expreßschiffahrt . . . . .	rund 1 Mill. t = etwa	11 v. H.
Frachtgutreedereien . . . . .	rund 3 Mill. t = etwa	33 v. H.
Massengutreedereien . . . . .	rund 5 Mill. t = etwa	56 v. H.
		etwa 100 v. H.

Geht man von den Güterarten aus, so ergibt sich folgende Übersicht:

hochwertige Güter . . . . .	rund 1,8 Mill. t = etwa	20 v. H.
mittelwertige Güter . . . . .	rund 1,8 Mill. t = etwa	20 v. H.
geringwertige Güter . . . . .	rund 5,4 Mill. t = etwa	60 v. H.

Die noch 1930 von der Reichsbahn vertretene Ansicht, daß nur Massengüter als Wassergut anzuerkennen seien, ist längst überholt. Sicherlich ist die Binnenschiffahrt in ganz anderem Maße als die Eisenbahn auf Großtransporte angewiesen. Hieraus darf aber nicht der Schluß gezogen werden, daß die Binnenschiffahrt auf die Beförderung von Massengütern, Rohstoffen und minderwertigen Gütern beschränkt ist. Reichsbahn und Flußschiffahrt bewerben sich im wesentlichen um die gleichen Güter. Der Unterschied zwischen den beiden Verkehrsmitteln liegt lediglich in der unterschiedlichen Größe der Einzelsendungen, und zwar sowohl bei den Massengütern wie bei den mittel- und hochwertigen Gütern. Bei einem erheblichen Teil der bei der Reichsbahn aufgegebenen Sendungen von Massengut handelt es sich um einzelne Wagenladungen, wogegen das Massengut bei der Binnenschiffahrt in allen Fällen auch tatsächlich massenweise zur Beförderung gelangt. Das galt noch vor wenigen Jahren überwiegend auch von den Transporten der Binnenschiffahrt an sogenannten Kaufmannsgütern. Die mittel- und hochwertigen Güter fallen auf den Wasserstraßen in normalen Zeiten in wesentlich höheren Einzelsendungen als bei der Eisenbahn an. Hierauf ist der begrenzte Kundenkreis der Eil- und Expreßreedereien zurückzuführen. Die Zahl der Verloader, die Jahresabschlüsse mit ihnen tätigen, ist verhältnismäßig gering. So bestanden 1937 im Talverkehr der Güterbootschiffahrt von Berlin nach Hamburg nur 88 Kontrakte. Mag auch der Kundenkreis im Tagesgeschäft wesentlich größer sein, so steht doch fest, daß vorzugsweise namhafte Importeure, Exporteure, Großhändler sowie Mittel- und Großbetriebe und schließlich Konzerne der Industrie vollen Gebrauch von den Möglichkeiten der Eil- und Expreßschiffahrt machen. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Frachtgutgeschäft der Binnenschiffahrt.

Erst seit 1931 war im Frachtgutgeschäft der Binnenschifffahrt eine wachsende Verlagerung von den großen Partien zu den kleinen Posten festzustellen. Bis dahin handelte es sich bei den Verschiffungen der Frachtgutreedereien ganz überwiegend um Einzelsendungen von 50 t und darüber. Bei diesen Mengen stellten sich die Nebenspesen im Seehafen für Wassergut wesentlich niedriger als für Eisenbahngut. So pflegen die Flußschiffe, wenn es sich um Mengen von 50 t handelt, ihre Ladung direkt längsseite Seeschiff zu bringen oder vom Seeschiff abzuholen. Kleinere Mengen (unter 50 t) werden durch Vermittlung von Hafenschuten abgenommen oder angeliefert, um zu verhüten, daß die unhandlichen Kähne geringer Ladungsmengen wegen den regen Verkehr im seeschiff-tiefen Wasser unnötig stören. Der Umschlag mit der Flußschifffahrt erfolgt dann an den Liegeplätzen der Kähne oder Selbstfahrer im Flußschiffhafen.

Beispielsweise betragen bei Mengen von 100 t die Umschlagskosten für Baumwolle vom Seeschiff in den Elbkahn 4 Pf., vom Seeschiff auf den Eisenbahnwaggon dagegen 18 Pf. je 100 kg. Bei Papier in Mengen von 50 t kamen für das Überladen vom Elbkahn ins Seeschiff 8 Pf. je 100 kg zur Berechnung. Dagegen hatten die Benutzer des geschlossenen Bahnweges eine Kaigebühr von 13 Pf. zu entrichten.

Eine völlige Umkehrung der Verhältnisse entstand, wenn Partien unter 50 t zur Verladung gelangten. Seit dem 1. April 1937 betragen die Schutengebühren bei Mengen von

15 t	30 t	40 t
25 Pf.	22 Pf.	19 Pf. je 100 kg.

Außerdem wurden den Versendern für das Überladen in die Schuten 10 Pf. je 100 kg in Rechnung gestellt. Auf diese Weise ergab sich für den geschlossenen Schienenweg bei Einzelsendungen von 15 t ein erheblicher Kostenvorsprung gegenüber dem gebrochenen Verkehr. Dieser stellte sich für Baumwolle auf 17 und für Papier auf 22 Pf. je 100 kg. Zu diesem Nachteil trat für die Elbeschiffahrt im Fall der Beförderung von Baumwolle eine Sonderbelastung dadurch ein, daß wegen der Devisengesetzgebung und der Rohstoffbewirtschaftung die Baumwollimporteure mehr und mehr dazu übergingen, die Baumwolle zunächst auf Lager zu nehmen. Statt wie bisher die Baumwolle entweder unmittelbar oder durch Vermittlung der Hafenschuten von den Seeschiffen zu übernehmen, mußten die Elbereeder die Ladung am Baumwollspeicher abnehmen. Das Wassergut war damit ebenso wie das Eisenbahngut mit der Kaigebühr belastet. Die Benutzer des gebrochenen Verkehrs trugen aber zugleich die Entgelte der Hafenschiffahrt. Hatte schon die zunehmende Ersetzung der großen Partien durch die kleinen Posten von 15 und 30 t die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Eisenbahn-Elbe-Weges beeinträchtigt, so begünstigte der aus den geschilderten Gründen meist unvermeidbare Zwang für die Elbereeder, die Baumwolle von den landfesten Lagern des Handels abzunehmen, erst recht den direkten Bahnversand. Es handelte sich hier um Strukturwandlungen, welche mit der Eisenbahngütertarifpolitik nichts zu tun hatten. Will man sich ein Bild von dem Umfang der tatsächlichen Schädigung der Elbeschiffahrt durch den Seehafeneinfuhrtarif 21 S 1 machen, so darf man nicht von den Verkehrszahlen der letzten Jahre vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges ausgehen. Der Rückgang des Anteils der Elbeschiffahrt an der sächsischen Baumwollversorgung von 39,3 v. H. im Jahr 1913 auf 28,9 v. H. und 24,1 v. H. in den wasserreichen Jahren 1931 und 1932 ist aber einzig und allein die Folge der Seehafentarifpolitik der Reichsbahn gewesen.

Auf die zunehmenden Exportschwierigkeiten ist es zurückzuführen, daß auch das Einzelgewicht der Ausfuhrsendungen auf Binnenschiffen empfindlich zurückging. Hier fehlten aber die verhängnisvollen Auswirkungen der Devisen- und Rohstoffbewirtschaftung. Nur so erklärt sich, daß z. B. der Anteil der Elbeschiffahrt am sächsischen Papierversand nach den beiden deutschen Nordseehäfen sich

nur von 86,5 v. H. im Jahr 1931 auf 70 v. H. im Jahr 1937 verminderte. Die Ersetzung der großen Partien durch kleinere Einzelsendungen und die hierdurch bedingte Verteuerung der Nebenkosten in Hamburg ist aber strukturell zu erklären. Für diese Beeinträchtigung der Elbeschiffahrt sind die Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik nicht verantwortlich zu machen.

Im übrigen bedeutete die geschilderte Verfeinerung des Güterstroms auf sämtlichen deutschen Wasserstraßen zweifellos eine Erschwerung der Lösung des tarifarischen Verhältnisses zwischen der Reichsbahn und der Binnenschiffahrt. Immer noch ist das Hauptbetätigungsgebiet der Binnenschiffahrt der Massengutverkehr. Nachdem aber das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Binnenschiffahrt einen großen Aufschwung genommen hat, sind die Interessenkollisionen zwischen der Flußschiffahrt und der Reichsbahn größer und häufiger geworden.

Dagegen wurde die Zusammenarbeit zwischen der Reichsbahn und der Elbeschiffahrt seit der Zwangskartellierung der Schifffahrt auf der Elbe und den märkischen Wasserstraßen sowie im Gefolge der Zusammenfassung der Privatschiffer zu Schifferbetriebsverbänden und der Errichtung von Frachtausschüssen wesentlich besser. War auch der ausgesprochene Beweggrund für das Reich, die unhaltbaren Verhältnisse in der Elbeschiffahrt zu regeln, so sollte doch darüber hinaus die Notgesetzgebung des Jahres 1931 die Voraussetzungen für eine enge Zusammenarbeit und Abgrenzung der Arbeitsgebiete zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn schaffen. Erst die restlose Kartellierung der gesamten Elbeschiffahrt machte diese für die Reichsbahn zum Vertragspartner. Die Wasserfrachten erhielten im Vergleich zur Zeit des unregulierten Wettbewerbs einen verhältnismäßig stabilen Charakter, wenngleich sie schon wegen des schwankenden Wasserstandes niemals die gleiche Unbeweglichkeit wie die Frachtsätze des Eisenbahngütertarifs aufweisen können. Stieg dank der Zwangskartellierung die Bereitschaft der Reichsbahn, hinfort auf die Erstellung von Kampftarifen zu verzichten und zugunsten der Elbeschiffahrt Umschlagstarife einzuführen, so stärkte die Zwangskartellierung zugleich die Position der Elbeschiffahrt gegenüber der Reichsbahn. Die Elbereeder-Vereinigungen waren mit Hilfe ihrer Tarifausschüsse in der Lage, ein kunstvolles System von Ausnahmetarifen aufzubauen. Die unterschiedliche Festsetzung der Wasserfrachten je nach der örtlichen Lage der Verloader und Empfänger zu den Binnenhäfen verhinderte es, daß die Sonderfrachten, welche im Fall der Ermäßigung der Frachtsätze von Seehafentarifen den in den kritischen Randzonen des Hinterlandes der Elbehäfen befindlichen Verfrachtern gewährt werden mußten, nicht wie zur Zeit des wilden Wettbewerbs zur neuen Fracht für sämtliche Benutzer des Wasserweges wurden. Die örtliche Frachtdifferenzierung wurde zur Voraussetzung für die Sanierung der Elbeschiffahrt und ermöglichte erst die einwandfreie Lösung des Verhältnisses von Binnenschiffahrt und Eisenbahn.

Die freie Preisbildung in der Binnenschiffahrt führte in Krisenjahren regelmäßig zu einem starken Druck auf die Wasserfrachten. Wegen der Zersplitterung der Flußschiffahrt nahmen die Verloader eine machtvolle Stellung gegenüber den Reedereien ein. Noch 1929 bezeichnete die Reichsbahn jede einzelne in der Binnenschiffahrt ausgehandelte Fracht als eine Wettbewerbsmaßnahme gegen den direkten Schienenweg. Das Ausspielen der beiden Verkehrsträger seitens der Verloader fügte sowohl der Reichsbahn wie der Binnenschiffahrt schweren Schaden zu. Der ungezügelter Wettbewerb in der Binnenschiffahrt erschwerte die Zusammenarbeit zwischen der Reichsbahn und der Binnenschiffahrt. Die Einrichtung der Frachtausschüsse machte dem destruktiven Wettbewerb in der Flußschiffahrt ein Ende.

Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hatte 1929 die Anwendung bestimmter Verfahren für die Behandlung von Anträgen auf Ausnahmetarife bei der Reichsbahn gefordert. Diese Verhandlungen sollten sämtlichen an der Einführung interessierten Wirtschaftskreisen einschließlich der Binnenschiffahrt

eine Stellungnahme ermöglichen. Ging diese Forderung vielleicht zu weit, so könnte man unbedenklich Napp-Zinn zustimmen, als dieser 1928 in seiner Schrift „Binnenschifffahrt und Reichsbahn“ vorschlug, das Reichsverkehrsministerium möchte in Zukunft vor Genehmigung neuer Ausnahmetarife der Reichsbahn, soweit sie die Binnenschifffahrt berührten, regelmäßig Erkundigungen über ihre Rückwirkungen einziehen. Dieser Wunsch fand inzwischen seine Erfüllung. Das Reichsverkehrsministerium beanspruchte seit 1934 das Recht der Betätigung aller die Binnenschifffahrt möglicherweise beeinflussenden Tarifmaßnahmen der Reichsbahn. In allen derartigen Fällen hatte die Reichsbahn die Tarife vor ihrem Inkrafttreten dem Reichsverkehrsministerium zur Genehmigung vorzulegen. Die Spitzenorganisation der Binnenschifffahrt hatte Gelegenheit, ihre Wünsche vorzutragen. Die ausschließlich von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten getragene und schiedsrichterlich geübte Genehmigungstätigkeit des Reichsverkehrsministeriums hat wesentlich dazu beigetragen, daß seitdem ausgesprochene Wettbewerbsmaßnahmen der Reichsbahn gegen die Binnenschifffahrt fast gänzlich aufgehört und die früher so häufigen Angriffe der Binnenschifffahrt gegen die Tarifpolitik der Reichsbahn mehr und mehr verstummen.

## II.

### Die starke Förderung der Elbeschifffahrt durch die Sächsische Staatsbahn und die große Tiefe des Hinterlands der sächsischen Elbehäfen im Jahr 1914.

Ähnlich wie die süddeutschen Staaten hatte sich auch Sachsen frachtpolitisch an die Ströme angeschlossen. Die Sächsische Staatsbahn begünstigte die Elbeschifffahrt durch zahlreiche Binnenumschlagstarife zugunsten von Dresden und Riesa. Hierzu hat zweifellos das starke Eigeninteresse der Sächsischen Staatsbahn beigetragen. Wegen der verhältnismäßig kurzen Strecken ihres Eisenbahnnetzes waren allerdings die tarifarischen Möglichkeiten der Sächsischen Staatsbahn begrenzt. Die fremden Bahnen setzten sich gegen ihre Begünstigung des Transitverkehrs zur Wehr. Aus diesem Grunde hielt es die Sächsische Staatsbahn für erforderlich, Einfluß auf die Umschlagsgebühren in den sächsischen Elbehäfen zu nehmen, welche bereits in den Jahren 1858 und 1861 unmittelbare Gleisverbindung mit ihr erhalten hatten. 1862 übernahm sie von der sächsischen Regierung die Leitung des Verladebetriebes in Dresden. Bald darauf kam auch der Risaer Umschlagsverkehr unter ihre Kontrolle. Von den beträchtlichen Vergünstigungen, welche die Sächsische Staatsbahn bei der Berechnung der Umschlagsgebühren und sonstigen Nebenkosten gewährte, war allerdings der Lokoverkehr der sächsischen Elbehäfen ausgeschlossen.

Mit der übrigen deutschen Binnenschifffahrt erfreute sich auch die Elbeschifffahrt des Vorteils der sog. Exportklassifikation. Es handelt sich bei dieser um eine Form der allgemeinen Ausfuhrvergünstigungen, welche vor dem ersten Weltkrieg alle Länderbahnen anwandten. Sie wurde in der Weise gehandhabt, daß die Güter im Fall ihrer Ausfuhr in eine niedrigere Klasse des Normaltarifs eingereiht wurden. Die Exportklassifikation galt u. a. für Papier und Pappe, Glas und Glaswaren sowie Porzellanwaren. Sehr vorteilhaft wirkte sich damals für die gesamte Binnenschifffahrt der Umstand aus, daß der deutsche Normaltarif mit Ausnahme der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs III ein allgemeiner Kilometertarif war. Auf diese Weise erfreuten sich sämtliche Binnenhäfen des Vorteils mäßiger Zu- und Abfuhrfrachten auf der Eisenbahn. Auf die binnenschifffahrtfreundliche Einstellung der Sächsischen Staatsbahn ebenso sehr wie auf das Fehlen des Staffeltarifs ist der umfangreiche Aktionsradius der sächsischen Elbumschlagshäfen vor dem ersten Weltkrieg zurückzuführen.

Riesa empfing 1912 zum Zweck der Weiterbeförderung auf der Elbe nach Hamburg 7417 t Bier aus Bayern. Dabei betrug die Entfernung München—Riesa 523 km. Obwohl die Länge des kombinierten Eisenbahn-Elbe-Weges München—

Hamburg mit 1038 km diejenige des geschlossenen Bahnweges um 229 km überschritt, stellten sich die Kosten des gebrochenen Verkehrs 1914 um 42 Pf. je 100 kg niedriger als die Aufwendungen des direkten Schienenweges. Es handelte sich hier aber um einen Sonderfall. Im allgemeinen überschritt die Reichweite des Hinterlandes der sächsischen Elbehäfen nicht die 300-km-Grenze.

Seit dem 1. Juni 1891 galten ermäßigte Frachtsätze für den Versand von Baumwolle ab Riesa und Dresden auf Entfernungen von bis zu 300 km. Dieser Umschlagstarif gewährte 1914 gegenüber dem Regeltarif folgende Ermäßigungen:

38 km	4,3 v. H.	102 km	22,4 v. H.	252 km	22,4 v. H.
61 km	16,7 v. H.	180 km	22,5 v. H.	300 km	22,8 v. H.

Demgegenüber gewährte der Seehafeneinfuhrtarif S 14 den sächsischen Baumwollspinnereien eine Frachtvergünstigung von 31,5 v. H. Rückvergütungen sicherten den bayerischen Spinnereien gleich große Ermäßigungen wie der sächsischen Baumwollindustrie. Ähnlich lagen die Verhältnisse für Böhmen. Da außerdem die böhmischen und bayerischen Spinnereistandorte sehr viel weiter als das sächsische Spinnereigebiet von Hamburg und Bremen entfernt liegen, gelang es der sächsischen Staatsbahn, Dresden und Riesa einen bescheidenen Anteil an der böhmischen und bayerischen Baumwollversorgung zu sichern. So empfing Riesa an Baumwolle aus

	Bayern	Osterreich-Ungarn
1910	1018 t	2227 t
1911	1043 t	1453 t
1912	326 t	1997 t
1913	618 t	1920 t

Folgender Frachtvergleich zeigt, daß Riesas Hinterland für Baumwolle die 300-km-Grenze erreichte. 1914 betrug die Entfernung Riesa—Weiden (Oberpfalz) 299 km, diejenige Hamburg—Weiden dagegen 597 km. Beim Bezug von Baumwolle von Hamburg auf dem geschlossenen Bahnweg stellten sich die Frachtaufwendungen für die Spinner in Weiden nach dem Seehafeneinfuhrtarif S 16 einschließlich der Kaigebühr von 15 Pf. auf 206 Pf. je 100 kg. Bevorzugten die Spinnereien den kombinierten Elbe-Eisenbahn-Weg über Riesa, so ergab sich für sie die nachstehende Kalkulation:

1. Umschlag vom Seeschiff in den Elbkahn	5 Pf. je 100 kg
2. Wasserfracht Hamburg—Riesa	45 Pf. je 100 kg
3. Umschlag in Riesa	11 Pf. je 100 kg
4. Eisenbahnfracht Riesa—Weiden	115 Pf. je 100 kg
Insgesamt	176 Pf. je 100 kg

Der Frachtvorteil des gebrochenen Verkehrs betrug somit 30 Pf. je 100 kg = 14,6 v. H. Einen wesentlich größeren Frachtreiz bot die Elbeschifffahrt der sächsischen Baumwollindustrie. So stellte sich 1914 der Frachtvorteil für die Spinner in

Chemnitz (71 km von Riesa entfernt)	auf 50 Pf. je 100 kg = 30,5 v. H.
Werdau (129 km von Riesa entfernt)	auf 48 Pf. je 100 kg = 29,4 v. H.

So nimmt es nicht wunder, daß 1913 der Anteil Dresdens und Riesas an der Versorgung der sächsischen Spinnereien mit Baumwolle 32,5 v. H. betrug.

Die meisten Binnenumschlagstarife der Sächsischen Staatsbahn begünstigten den Transitverkehr der sächsischen Elbehäfen. Genannt seien die Tarife:

1. Für Sendungen zwischen den Umschlagsplätzen in Riesa und Dresden sowie den sächsisch-österreichischen Grenzstationen für die Güter der ordentlichen Tarifklassen und bestimmte Artikel, wie tierische Fette, Harze, Hohlglas, Porzellanwaren, Petroleum und mineralische Schmieröle;

- für Sendungen zwischen Dresden und verschiedenen Stationen östlich der Elbe zugunsten des Transits mit Schlesien für die Güter der ordentlichen Tarifklassen und bestimmte Artikel, wie Baumwolle, tierische Fette, Garne, Gerbstoffe, Glaswaren, Harze, Petroleum, Schmieröle, Soda und Wolle;
- für Sendungen zwischen den Umschlagsplätzen in Riesa und Dresden sowie bayerischen Stationen (Rückvergütungstarif) für alle Güter des Regeltarifs und bestimmte Artikel, wie Baumwolle, tierische Fette, Garne, Gerbstoffe, Glaswaren, Harze, Petroleum, Schmieröle, Soda und Wolle.

Mit Hilfe dieser Tarife zog die Sächsische Staatsbahn einen beträchtlichen Transit über Riesa und Dresden. Nachstehende Übersicht unterrichtet über den

Durchfuhrverkehr der sächsischen Elbehäfen  
im Durchschnitt der Jahre 1912 und 1913

Osterreich-Ungarn	27 000 t	17 000 t
Schlesien	36 400 t	4 900 t
Bayern	2 100 t	33 500 t
Niederlausitz	6 200 t	35 500 t
Thüringen	400 t	13 800 t
übriges Deutschland	1 400 t	4 300 t
Insgesamt	74 000 t	109 100 t

Der Anteil der Durchfuhr am gesamten Eisenbahn-Umschlagsverkehr Dresdens betrug 15,6 v. H. Für Riesa stellte sich dieser sogar auf 19,5 v. H.

1913 wurden mit Hilfe der Rückvergütungen der Sächsischen Staatsbahn 2914 t Petroleum und 1411 t mineralische Schmieröle von Riesa nach Bayern versandt. Die Frachtermäßigungen, welche die Sächsische Staatsbahn den bayerischen Verbrauchsarten gewährte, betrug 50 v. H. Schmieröl gelangte bis nach Arzberg und Schirnding nach Bayern. Diese Orte sind 256 bzw. 253 km von Riesa entfernt.

Oberfranken, die Oberpfalz und große Teile von Oberbayern gehören zum geographischen Hinterland Riesas. Die Bayerische Staatsbahn war aber nur an der Durchfuhr über Riesa interessiert, wenn diese auf möglichst langen Strecken ihr eigenes Bahnnetz benutzte. Davon war aber meist keine Rede. So entfielen von der 239 km langen Strecke Selb/Plößberg—Riesa nur 28 km auf bayerische Strecken. Unter diesen Umständen bemühte sich die bayerische Staatsbahnverwaltung, die Porzellanwarenausfuhr der Bayerischen Ostmark über die Rhein-Mainplätze zu lenken. Seit 1912 gewährten die Binnenumschlagtarife, welche die Bayerische Staatsbahn zugunsten der Häfen am Main und Rhein erstellt hatte, die gleichen Streckenfrachten wie der geschlossene Bahnweg nach Hamburg und Bremen. Um nicht völlig aus der bayerischen Porzellanwarenausfuhr verdrängt zu werden, folgte die Sächsische Staatsbahn alsbald dem Beispiel Bayerns. Darüber hinaus beförderten die Elbeschiffahrts-Gesellschaften Porzellanwaren bayerischer Herkunft zu Vorzugsfrachten. Schließlich zahlte die Hapag Zuschüsse zu den Nebenkosten in Hamburg.

Die Entfernung Tirschenreuth—Riesa betrug 1914 279, diejenige Tirschenreuth—Hamburg 574 km. Für die Porzellanwarenfabrikanten in Tirschenreuth ergab sich folgende Frachtkalkulation:

1. Geschlossener Bahnweg	
Tirschenreuth—Hamburg	159 Pf. je 100 kg
2. Gebrochener Verkehr über Riesa	
Tirschenreuth—Riesa	77 Pf. je 100 kg
Umschlag in Riesa	9 Pf. je 100 kg
Wasserfracht Riesa—Hamburg	45 Pf. je 100 kg
	131 Pf. je 100 kg

Läßt man die Nebenspesen in Hamburg unberücksichtigt, so betrug der Frachtvorsprung des gebrochenen Verkehrs 28 Pf. = 17,6 v. H. Die sächsische Porzellanwareindustrie erfreute sich im Fall der Benutzung des gebrochenen Verkehrs lediglich der Vorteile der Exportklassifikation. Während ihrer Zulauffracht nach Dresden und Riesa der Spezialtarif II (3,5 Pf. je tkm) zugrunde lag, zahlte ihr Konkurrent in Tirschenreuth nur eine Streckenfracht von 2,35 Pf. je tkm. Diese lag noch unter der Streckenfracht, die der Seehafenausfuhrtarif S 11, Abt. C, der bayerischen Porzellanindustrie gewährte (2,5 Pf. je tkm). Der Transitverkehr der sächsischen Elbehäfen mit Bayern wurde somit von der Sächsischen Staatsbahn wesentlich stärker als die Ein- und Ausfuhr der sächsischen Industrie begünstigt. Dank der hohen Rückvergütungen der Sächsischen Staatsbahn stieg die bayerische Porzellanwarenausfuhr über Riesa von 1 005 t im Jahr 1911 auf 4 266 t im Jahr 1913. Im gleichen Jahr empfing Riesa aus Böhmen 2836 t Porzellanwaren zur Weiterbeförderung auf der Elbe nach Hamburg. Während Riesas Reichweite für bayerische Porzellanwaren 280 km betrug, erstreckte sich der Aktionsradius der beiden sächsischen Elbehäfen bei schlesischen Porzellanwaren nur auf ca. 180 km (Wiesau—Dresden 184 km). Unter diesen Umständen gelangten im Jahresdurchschnitt 1910/16 nur 1700 t schlesische Porzellanwaren nach Dresden zum Umschlag auf Elbeschiffen. Ähnlich wie in Schlesien lagen die Verhältnisse in Thüringen. Von der großen Bedeutung des Eisenbahnumschlages der sächsischen Elbehäfen in Porzellanwaren vor dem ersten Weltkrieg zeugt die Tatsache, daß 1913 vom Empfang der beiden deutschen Nordseehäfen an Porzellan-, Steingut- und Tonwaren auf die Elbeschiffahrt (11 973 t) 73,5 v. H., auf den direkten Bahnweg nach Hamburg und Bremen dagegen nur (4 315 t) 26,5 v. H. entfielen.

Thüringen exportierte Porzellan- und Glaswaren, Schiefertafeln, Griffel und Märbel sowie Papier über Riesa. Der thüringischen Ausfuhr an Griffeln, Märbeln und Schiefertafeln über Riesa kam der AT 26 a zugute. Er gewährte die gleichen Frachtermäßigungen wie der Seehafenausfuhrtarif S 11, Abt. B. Zu Tal schlug Riesa im Jahresdurchschnitt 1910/14 ca. 6000 t Glas, 2000 t Papier und 2000 t Glassand aus der Niederlausitz um. Für die Brikett-Ausfuhr der Niederlausitz hatte Riesa vor dem ersten Weltkrieg noch keine Bedeutung.

Größten Nutzen zogen die sächsischen Elbumschlaghäfen aus der Exportklassifikation, dank welcher sich der gebrochene Verkehr seitens der Eisenbahnen der gleichen Vorteile wie die deutschen Seehäfen erfreute.

So gehörte vor dem ersten Weltkriege Druckpapier der allgemeinen Wagenladungsklasse B, d. h. der höchsten Wagenladungsklasse an. Packpapier und Pappe wurden nach dem Spezialtarif I befördert. Für Sendungen zur Ausfuhr nach Übersee auf dem geschlossenen Bahnweg nach den Seehäfen ebenso sehr wie über Binnenumschlagsplätze wurden die Sätze des Spezialtarifs II berechnet. Ein besonderer Seehafenausfuhrtarif für Papier bestand 1913 noch nicht.

Papier war stets das wichtigste Talgut der sächsischen Elbehäfen. Das nimmt nicht Wunder, entfielen doch auf Sachsen und Schlesien die Hälfte der deutschen Papiererzeugung. Die folgende Übersicht zeigt den Papierempfang Hamburgs und Bremens aus Sachsen im Jahr 1913:

1. Direkter Versand auf dem geschlossenen Bahnweg nach	
Hamburg	12 421 t
Bremen	1 908 t
Insgesamt	14 329 t = 13,6 v. H.
2. Gebrochener Verkehr über Dresden und Riesa nach	
Hamburg	90 806 t = 86,4 v. H.

Vor dem ersten Weltkrieg gehörten sämtliche Standorte der sächsischen Papierindustrie zum unbestrittenen Hinterland Dresdens und Riesas. Auch Schlesien

und Thüringen exportierten sehr viel Papier über Dresden bzw. Riesa. Sehr vorteilhaft wirkte sich auf Dresdens Papierumschlag mit Schlesien (1910/14 durchschnittlich 9300 t p. a.) der Umstand aus, daß der Spezialtarif II ein reiner Kilometertarif war. Die Hauptverarbeitungsgebiete der schlesischen Papierindustrie befinden sich im Riesengebirge (Kr. Hirschberg) und im oberschlesischen Sudetenland (Ziegenhals) im Kr. Neiße-Land. Es befinden sich auch in Glatz Papierfabriken. Beim schlesischen Papierexport nach Übersee kamen folgende Entfernungen in Frage:

I. Jannowitz (Riesengebirge)—Hamburg . . . . .	583 km
II. Jannowitz (Riesengebirge)—Dresden . . . . .	199 km
III. Glatz—Hamburg . . . . .	671 km
IV. Glatz—Dresden . . . . .	285 km
V. Ziegenhals—Hamburg . . . . .	709 km
VI. Ziegenhals—Dresden . . . . .	363 km

Im Fall der Benutzung des gebrochenen Verkehrs ergaben sich 1914 ohne Berücksichtigung der Nebenspesen in Hamburg als Frachtvorteil für die Papierfabriken in:

Jannowitz	69 Pf. je 100 kg = 32 v. H.
Glatz	70 Pf. je 100 kg = 28 v. H.
Ziegenhals	56 Pf. je 100 kg = 22 v. H.

Im einzelnen zeigte die Frachtkalkulation für Ziegenhals folgendes Bild:

I. Geschlossener Bahnweg			
Ziegenhals—Hamburg	709 km	260 Pf. je 100 kg	
II. Gebrochener Verkehr			
Ziegenhals—Dresden	363 km	139 Pf. je 100 kg	
Umschlagskosten in Dresden		9 Pf. je 100 kg	
Wasserfracht Dresden—Hamburg		56 Pf. je 100 kg	
		<u>204 Pf. je 100 kg</u>	

Die Papierfabriken in Blankenstein (Saale), dem Hauptzentrum der thüringischen Papierindustrie, sind 228 km von Riesa entfernt. Ihr Frachtvorteil stellte sich 1914 beim Export über Riesa auf 30 Pf. je 100 kg = 16 v. H.

Das System der Exportklassifikation galt auch für Glas und Glaswaren. Im Fall der Ausfuhr gelangten für sämtliche Ausfuhrwege und damit auch für die Binnenhäfen die Frachtsätze des Spezialtarifs II zur Berechnung. Seit 1907 waren aber die deutschen Seehäfen insofern bevorzugt, als für Hohlglaswaren der Seehafenausfuhrtarif S 9 galt. Obwohl im Verkehr Riesas mit Bayern für Hohlglas die gleichen Rückvergütungen wie für Porzellanwaren gewährt wurden, war wegen des Seehafenausfuhrtarifs S 9 der Frachtvorsprung, den der gebrochene Verkehr über Riesa den Glashütten der Bayerischen Ostmark bot, zu gering, als daß sie bereit gewesen wären, auf die Benutzung des geschlossenen Bahnweges zu verzichten. Dagegen wählten nicht nur viele sächsische Fabrikanten der Glasindustrie, sondern auch solche in der brandenburgischen und schlesischen Lausitz sowie in Niederschlesien die Elbe als Ausfuhrweg. So genossen die Glaserzeuger in Wilzschau, das 158 km von Riesa entfernt ist, im Fall des Versands über Riesa nach Hamburg gegenüber dem direkten Bahnweg einen Frachtvorsprung von 28 Pf. je 100 kg = 20 v. H. In Glaswaren reichte das Hinterland der sächsischen Elbehäfen östlich der Elbe bis 180 km. 1913 empfing Hamburg auf der Oberelbe aus dem Königreich Sachsen 29 077 t Glas. Dagegen wählten nur 6 866 t Glas als Ausfuhrweg den geschlossenen Bahnweg nach Hamburg.

Dank der binnenschiffahrtfreundlichen Einstellung der Sächsischen Staatsbahn nahmen Dresden und Riesa in den Jahren 1883 bis 1913 einen beispiellosen Aufschwung. Dresdens Güterverkehr stieg von 446 400 t im Jahr 1883 auf

879 000 t. Riesa entwickelte sich seit 1877 in wenigen Jahrzehnten aus einem kleinen Dorf zu einem der wichtigsten Elbumschlagsplätze. Riesas Gesamtverkehr erhöhte sich von 64 914 t im Jahr 1883 auf 643 200 t im Jahr 1913. Vom Güterverkehr Sachsens mit Hamburg entfielen 1913 86 v. H. auf die Elbeschiffahrt und nur 14 v. H. auf den geschlossenen Schienenweg.

Um zu zeigen, wie sehr die Elbeschiffahrt seit der Verreichlichung der Länderbahnen unter den Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik gelitten hat, bringen wir nachstehend eine Übersicht über die Reichweite des Hinterlandes der beiden sächsischen Elbhäfen in den Jahren 1913 und 1936.

	1913	1936
Baumwolle, ostindischer Herkunft	ca. 300 km	ca. 105 km
Baumwolle, amerikanischer Herkunft	ca. 300 km	ca. 150 km
Papier und Pappe, im allgemeinen	ca. 300 km	ca. 125 km
Papier und Pappe, schlesischer Herkunft	ca. 600 km	ca. 125 km
Porzellanwaren, im allgemeinen	ca. 180 km	ca. 150 km
Porzellanwaren, bayerischer Herkunft	ca. 280 km	ca. 150 km
Glaswaren	ca. 180 km	ca. 150 km

Es muß zugegeben werden, daß Preußen mit der Binnenschiffahrt nicht zusammengearbeitet, sondern diese unbeachtet gelassen hat. Wenn auch die preußischen Staatsbahnen den Umschlagsverkehr der Häfen an der preußischen Mittelelbe in Außenhandelsgütern im allgemeinen durch Ausnahmetarife nicht begünstigten, so stand doch auch diesen Häfen das System der Exportklassifikation zur Verfügung. Schließlich zog die Flußschiffahrt auch auf der preußischen Oberelbe aus den Tarifbildungsgrundsätzen der Länderbahnen erheblichen Nutzen. Das tarifarisches Verhältnis zwischen der Binnenschiffahrt und der Eisenbahn zur Zeit der Länderbahnen muß daher im allgemeinen als günstig bezeichnet werden.

Mit der Übernahme der Länderbahnen durch das Reich im Jahr 1920 fiel der Antrieb zur partikularen Binnenumschlagsförderung weg. Damit mußte sich auch die Elbeschiffahrt abfinden. Dagegen setzte sie sich gegen die völlig unzureichende Ausstattung des Elbegebiets mit Binnenumschlagtarifen zur Wehr. Es war für sie ein unerträglicher Zustand, daß Ende 1938 von 35 Binnenumschlagtarifen nur ein einziger für das Elbegebiet Gültigkeit hatte.

Welche Grundsätze sollten vom Standpunkt der Binnenschiffahrt beim Neuaufbau des Eisenbahntarifwesens befolgt werden? Diese Frage läßt sich erst beantworten, wenn über die Bedeutung des gebrochenen Verkehrs Klarheit besteht.

#### I.

##### Der gebrochene Verkehr und seine Bedeutung für die Binnenschiffahrt.

Die Binnenwasserstraßen sind, soweit es sich um große natürliche Ströme und weite Entfernungen handelt, den Eisenbahnen im Massengutverkehr kostengünstig meist entschieden überlegen. Dieser Vorteil kommt indessen in voller Höhe nur den Produktions- und Konsumtionsplätzen zugute, die unmittelbar am Wasser liegen, für die daher ein Abtransport mit der Bahn oder dem Lastkraftwagen zum Hafen oder ein Abtransport vom Hafen nach dessen Hinterland nicht erforderlich ist. Befinden sich eine oder beide Stationen abseits der Wasserstraße, muß somit die Eisenbahn oder der Lastkraftwagen für den Zubringer- oder Abfuhrdienst herangezogen werden, so erhöhen sich für die Binnenschiffahrt die Gesamtkosten mit zunehmender Länge der Anschlußstrecken.

Der Hauptteil der die Binnenwasserstraßen benutzenden Güterbeförderungen beruht nicht auf einer direkten Verschiffung. Die Binnenschiffahrt muß vielmehr in der Mehrzahl der Fälle mit einem gebrochenen Verkehr rechnen, d. h. die

Güter, die auf den Binnenwasserstraßen zum Versand kommen, sind in der Mehrzahl der Fälle mindestens einmal auf den Transport mit der Eisenbahn angewiesen.

Handelt es sich um direkte Verschiffungen zwischen Verloader und Empfänger auf den Wasserstraßen, so ist die Binnenschifffahrt dem Wettbewerb der Eisenbahn im allgemeinen völlig entrückt. Hieran ändert auch der Staffeltarif nichts, dessen eine Wirkung darin beruht, daß er die weiteren Entfernungen gegenüber dem Kilometer tariff verbilligt.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse, wenn nicht Platzgüter, sondern Umschlagsgüter auf der Wasserstraße zur Beförderung gelangen, d. h. wenn gebrochener Verkehr vorliegt. Bei diesem sind zwei Fälle möglich, und zwar der gebrochene Verkehr mit einmaliger und derjenige mit zweimaliger Umladung von der Bahn auf das Schiff und umgekehrt vom Schiff auf die Bahn.

Wenn auch der Güterverkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz seit dem ersten Weltkriege durch gewisse Standortverlagerungen der Industrie zu den Verkehrsknotenpunktencharakter aufweisenden Binnenhäfen, welche zugleich Großstädte sind, eine nicht unbedeutende Zunahme erfahren hat, so entfielen doch immer noch 60—70 v. H. der Güterbeförderungen der Elbeschifffahrt auf den gebrochenen Verkehr. Der Anteil des Eisenbahnumschlagverkehrs der einzelnen Binnenhäfen an ihrem gesamten Güterverkehr ist außerordentlich verschieden. Handelt es sich bei den Binnenhäfen um Großstädte mit umfangreicher Eigenindustrie, so ist der Umschlagverkehr zwischen Wasserstraße und Eisenbahn im Vergleich zum gesamten Güterverkehr relativ gering. Typische Beispiele hierfür sind Berlin und Magdeburg. Allerdings darf man nicht übersehen, daß ein nicht unbedeutender Teil des Eisenbahnumschlags unter Zwischenschaltung von Speichern und Lagerplätzen erfolgt. Die zunächst auf Lager gehenden Mengen werden von der offiziellen Statistik nicht berücksichtigt. So machte 1937 nach den Angaben der Reichsstatistik der Eisenbahnumschlagverkehr Dresdens nur 26,5 v. H. des Gesamtumschlags aus. Einschließlich des mittelbaren Eisenbahnumschlags betrug aber Dresdens Eisenbahnumschlag im ersten Halbjahr 1938 nicht weniger als 49 v. H. Dabei sind in diesem Prozentsatz nicht die Güter enthalten, die auf den Speicher gingen oder vorübergehend von Benzintanks aufgenommen wurden. Häfen mit geringer Bevölkerung und schwacher Industrialisierung sind meist reine Umschlagshäfen.

So machte der Eisenbahnumschlagverkehr Schönebecks, dessen Bedeutung zur Hauptsache auf den Salz- und Kalitransporten beruht, 1937 nicht weniger als 94,6 v. H. des gesamten Güterverkehrs dieser kleinen Stadt an der Elbe aus. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei allen Häfen zwischen Schönebeck und Riesa, die mit Ausnahme von Dessau-Wallwitzhafen reine Umschlagshäfen sind, und ohne eine umfangreiche Industrie und ohne einen starken Eigenkonsum fast nur dem Umschlag vom Wasser zur Bahn und umgekehrt dienen. Von Riesas gesamtem Güterverkehr entfielen 1937 80 v. H. auf den Eisenbahnumschlagverkehr.

Von großem Einfluß auf den Umfang des Eisenbahnumschlagverkehrs ist die Größe und die wirtschaftliche Struktur des Hinterlandes der einzelnen Binnenhäfen. Das Hinterland Schönebecks weist schon wegen seiner relativen Nähe zu Hamburg eine geringere Tiefe als dasjenige der weit vom Seehafen gelegenen Binnenhäfen auf. Dieses um so mehr, als für Schönebeck wegen der Wirtschaftsstruktur seines Einflusses im wesentlichen nur Massengüter in Frage kommen. Dagegen zeichnen sich tief im Binnenland gelegene Flußhäfen durch ein umfangreiches Hinterland aus, dessen Grenzen sich um so weiter vom Hafen entfernen, je hochwertiger ihr Güterverkehr ist.

Der Einflusssbereich der Elbehäfen geht seit der Verreichlichung der Länderbahnen in der Regel über die 150 km-Grenze nicht hinaus. Zur Hauptsache stützt sich

ihr Umschlagverkehr zwischen Schiff und Bahn auf Produktions- und Konsumtionsplätze, die innerhalb einer Zone von etwa 80 km liegen. Der Umfang des Hinterlandes aller Binnenhäfen hängt natürlich weitgehend vom Tarifgebahren der Reichsbahn ab.

Es wurde bereits nachzuweisen versucht, daß das Hinterland der sächsischen Elbehäfen seit dem Übergang der Länderbahnen auf das Reich um mehr als die Hälfte zusammenschumpfte. Glücklicherweise war hiermit aber keine Halbierung des Güterverkehrs auf der sächsischen Elbe verbunden.

Der eigentliche Wettbewerb zwischen der Binnenschifffahrt und der Reichsbahn spielt sich in den kritischen Randzonen der Binnenhäfen ab. Solange die Binnenschifffahrt den Gesetzen des freien Wettbewerbs ausgesetzt ist, bestimmen diejenigen Frachtsätze, welche zwecks Begegnung der Konkurrenz des geschlossenen Bahnweges den fern von den Binnenhäfen ansässigen Benutzern des gebrochenen Verkehrs zugebilligt werden müssen, die Höhe sämtlicher Wasserfrachten. Der Kampf um die Randgebiete des Einflusses der Binnenhäfen führte im Fall freier Preisbildung bei jeder Senkung der Sätze von Ausnahmetarifen ebenso sehr wie in Krisenzeiten zu einem lähmenden Druck auf die Frachterlöse der Reeder und gefährdete häufig den Bestand der Binnenschifffahrt. Sind die kritischen Randzonen des Hinterlandes der Binnenhäfen im Fall des Verzichts auf den Zusammenschluß der Reeder und Privatschiffer zu Zwangskartellen bzw. Schifferbetriebsverbänden für die Flußschifffahrt in bezug auf die Frachtenbildung von schicksalshafter Bedeutung, so ist doch ihr Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen der Wasserstraßen verhältnismäßig gering.

In Mannheim und Ludwigshafen entfielen nach amtlichen Feststellungen in den letzten Jahren vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges von den ausgehenden Bahnsendungen 70 v. H. und vom Güterempfang auf der Bahn 50 v. H. auf die 100-km-Zone. 75 v. H. des Eisenbahnumschlagverkehrs Kölns sowohl im Versandt wie im Empfang vollzogen sich innerhalb der 100-km-Grenze. Im Hafen Duisburg wurden sogar 95 v. H. des Eisenbahnumschlags über die Zone von 100 km befördert. Der wichtigste Binnenumschlagstarif 6 U 1 für Kohlen von den Plätzen des Oberrheins, des Mains und des Neckars nach allen Bahnhöfen, nach welchem 1938 etwa 4,6 Mill. t abgefertigt wurden und der für Entfernungen von bis zu 400 km gilt, wies nur eine mittlere Versandweite von 101 km auf. Der AT 10 U 1 für Papier und Pappe der Tarifklassen A—C von den südwest- und süddeutschen Versandstationen nach Karlsruhe, Kehl, Ludwigshafen und Mannheim enthielt Frachtsätze für Entfernungen von bis zu 650 km. Trotzdem entfielen 1938 vom Verkehrsaufkommen des AT 10 U 1 nur 22,5 v. H. auf Entfernungen von über 80 km. 41,8 v. H. des bahnsseitigen Empfangs der oberrheinischen Häfen an Papier stammten aus Entfernungen von bis zu 49 km. Es folgte die Entfernungsstufe 50—79 km mit einem Anteil von 35,7 v. H.. Auch im Elbegebiet ruht das Schwergewicht des Hinterlandverkehrs bei den Entfernungen von bis zu 80 km. Aus Unterlagen der Sächsischen Elbehäfen-Betriebs-Gesellschaft m. b. H. geht hervor, daß in den Jahren 1934, 1935 und 1936 vom gesamten Empfang der Häfen Dresden und Riesa an Papier nur etwa 20 v. H. auf die Entfernungsstufen über 80 km entfielen.

#### IV.

#### Der Neuaufbau des Regeltarifs durch die Reichsbahn und dessen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt.

##### 1.

#### Allgemeines zur Frage der Bildung der Frachtsätze des Eisenbahngütertarifs mit Hilfe der Wertstaffel und der Entfernungstaffel.

Die Eisenbahnen der ganzen Welt wenden bei der Bildung ihrer Gütertarife zwei Prinzipien an, und zwar die Frachtbelastung der Güter nach ihrer wirt-

schaftlichen Transportfähigkeit und die Rücksichtnahme auf die Transportweite. Es handelt sich um die Wertstaffel und die Entfernungsstaffel, welche beide dem wohlverstandenen Eigeninteresse der Eisenbahnen ihre Einführung verdanken.

Die Entfernungsstaffel, von den Eisenbahnpraktikern früher auch vertikale Staffel genannt, stellt eine Form der Tarifbildung dar, bei welcher der Entfernung ein weitgehender Einfluß auf die Tarifgestaltung dadurch eingeräumt wird, daß der Streckensatz bei verschiedenen Transportlängen verschieden hoch ist. In der Regel versteht man unter diesem Begriff die mit der Entfernung fortschreitende Ermäßigung der Streckensätze für den Tonnenkilometer.

Das reine Werttarifsystem kommt in Deutschland schon lange nicht mehr vor. Das gemischte System, das die Reichsbahn von den früheren Staatsbahnen übernommen hat, vereinigt die Grundsätze des lediglich in den Selbstkosten der Bahnen begründeten sog. Wagenraumsystem mit dem älteren Wertsystem. Die Frachtsätze werden durch das Zusammenwirken der Kosten der Beförderungsleistung und des Wertes des Gutes gebildet. Das gemischte System hat somit vom Werttarifsystem die Anpassung der Frachtsätze an die Preise der Güter vom Wagenraumsystem die Rücksichtnahme auf die Beförderungskosten, vornehmlich durch die Unterscheidung von Stückgut und Wagenladungsgut, übernommen. Den Ausschlag gibt aber beim gemischten System der Wertgesichtspunkt.

Obwohl die horizontale und die vertikale Staffel betriebswirtschaftliche Wurzeln haben, ist doch bei den Staatsbahnen aller Länder für ihre Gestaltung das Eigeninteresse der Bahnen seit langem sekundär. Im Vordergrund steht vielmehr die Förderung der allgemeinen Volkswirtschaft. Auf dem europäischen Kontinent sind jedenfalls beide Staffellungen längst in allgemein wirtschaftliche Grundsätze umgewandelt worden. Das gemeinwirtschaftliche Gütertarifsystem der Reichsbahn, dessen beide Säulen das Werttarifsystem und die Entfernungsstaffel sind, wird vom Staat als ein wichtiges Mittel der Wirtschaftslenkung angewandt und sichert den dezentralisierten Zweigen der Fertigwarenindustrie die Aufrechterhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Fertigwarenindustrie der Ballungsräume.

Der Betriebswirt Mellorovicz und seine Schüler halten den Warenraumtarif für allein geeignet, eine rationelle Verkehrswirtschaft zu verbürgen. Sie fordern seit Jahren mit allem Nachdruck den Übergang der Reichsbahn zu einer kostenorientierten Preisbildung. Nach ihrer Auffassung sollte das heutige Werttarifsystem der Reichsbahn Schritt für Schritt zu einem kostenorientierten Tarifsystem umgebaut werden. Rudolf Klein verlangte 1931 in seiner Berliner Dissertation „Die Kostenrechnung der Binnenschiffahrt“ erst recht für die Binnenschiffahrt die Orientierung der Frachten nach den Beförderungskosten. Entspricht die Binnenschiffahrt diesem Verlangen, so verbaut sie sich sämtliche Möglichkeiten zu ihrer dringend erforderlichen Sanierung.

Mellorovicz gegenüber sei mit allem Nachdruck betont, daß das Wagenraumsystem als Kostentarif ein Kind des wirtschaftlichen Liberalismus war und niemals wiederkehren wird. Wenn nicht alle Zeichen trügen, wird die Einflußnahme des Staates auf die Wirtschaft in Zukunft eine weitere Zunahme erfahren. Um der Gefahr der Verstaatlichung zu entgehen, sollte die Binnenschiffahrt sich zu Zwangskartellen zusammenschließen und mit Hilfe von Tarifausschüssen auch ihre Tarifpolitik in den Dienst der Wirtschaftslenkung des Staates stellen. Dies um so mehr, als allein Zwangskartelle es ermöglichen werden, die Binnenschiffahrt dem Zustand der Dauerdepression zu entreißen. Das wichtigste Mittel hierzu sind aber der Verzicht der Binnenschiffahrt auf den kostenorientierten Tarif und seine Ersetzung durch den Werttarif sowie die Anwendung eines kunstvollen Systems der Differenzierung aller Frachten je nach der örtlichen Lage der Verlade- zu den Binnenhäfen.

Die Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen schuf die Voraussetzung zu der längst fälligen Bildung aller deutschen Gütertarife auf Grund des Prinzips der Entfernungsstaffel. Die Gründe für die Einführung und den weitgehenden Ausbau der Entfernungsstaffel sind politischer, volkswirtschaftlicher und finanzieller Art. Wegen der volkswirtschaftlichen Vorzüge des Staffeltarifs steht seine Preisgabe außerhalb jeder Diskussion.

## 2.

### Der Kampf der Binnenschiffahrt gegen die Entfernungsstaffel der Reichsbahn.

Der Kampf der Binnenschiffahrt galt bisher fast ausschließlich der Entfernungsstaffel. Viele Jahre hindurch hat die Binnenschiffahrt den Staffeltarif als gegen sie wirkend, wenn nicht gar als gegen sie gerichtet, mit aller Leidenschaft bekämpft. Dies deshalb, weil die Bildung aller Gütertarife mit Hilfe der Entfernungsstaffel den Fernverkehr der Eisenbahn ebenso sehr begünstigte wie sie den Nahverkehr erschwerte. Sehr viel ernster als das Eindringen der Reichsbahn in den für die Flußschiffahrt als typisch zu betrachtenden Verkehr über große Entfernungen erwies sich die Beeinträchtigung der Flußschiffahrt durch die mit der Entfernungsstaffel zwangsläufig verbundene Überhöhung der Bahnfrachten auf der Eisenbahn, durch welche der gebrochene Verkehr in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Unter diesen Umständen begrüßte die Binnenschiffahrt die, wenn auch geringe, Abschwächung der schädlichen Auswirkungen des Staffeltarifs durch die Reform der Abfertigungsgebühren. Zwecks Begegnung der wachsenden Konkurrenz, welche der Kraftwagen der Reichsbahn auf den nahen und mittleren Entfernungen bereitete, entschloß sich die Reichsbahn am 1. August 1927 zur Wiedereinführung der Nahstaffel bei den Abfertigungsgebühren, und zwar unter besonderer Begünstigung der oberen Wagenladungsklassen. Dank dieser Ermäßigung der Abfertigungsgebühren auf den Entfernungen bis zu 100 km erfuhren die Vor- und Nachfrachten der Binnenumschlagsplätze eine leichte Senkung. Hieraus zog indessen die Binnenschiffahrt bei den für sie besonders wichtigen Massengütern deshalb keinen Nutzen, weil sich die Reform der Abfertigungsgebühren nicht oder nur unzureichend auf die unteren Wagenladungsklassen des Regeltarifs erstreckte. Sie kam daher vorzugsweise dem Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Binnenschiffahrt zugute. Vom Standpunkt der Binnenschiffahrt wäre zweifellos die Ausdehnung der Begünstigung der Nahentfernungen mit Hilfe der Nahstaffel bei den Abfertigungsgebühren auf die unteren Wagenladungsklassen erwünscht.

Im übrigen wäre es ungerecht, nur die Nachteile hervorzuheben, welche die Binnenschiffahrt seit der Verreichlichung der Länderbahnen durch die Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik erlitten hat. Die Entfernungsstaffel der Reichsbahn beginnt sich für die Verlade- erst bei Entfernungen von über 300 km vorteilhaft auszuwirken. Die Elbeschiffahrt konnte daher auf der Strecke Hamburg—Berlin, besonders im Frachtgut- und Stückgutgeschäft dank des Staffeltarifs ihre Stellung nicht unwesentlich verbessern. Ähnlich liegen die Verhältnisse in der Verkehrsrelation Hamburg—Magdeburg. In diesen Verkehrsbeziehungen, bei denen das Schwergewicht der Güterbeförderungen der Elbeschiffahrt ruht, kam den Reedern darüber hinaus noch das Werttarifsystem der Reichsbahn zugute, auf welche noch einzugehen ist. Es ergibt sich jedenfalls die bemerkenswerte Tatsache, daß die Binnenschiffahrt in den Fällen, wo sie den Wettbewerb gegen einen direkten Bahnweg von 200 bis 300 km Länge aufnimmt, die Entfernungsstaffel nicht gegen die Reichsbahn, sondern zugunsten der Binnenschiffahrt wirkt. Im Verkehr zwischen Hamburg einerseits und den märkischen Wasserstraßen und den Häfen der ehemals preußischen Mittelelbe andererseits kommen für den direkten Versand auf der Eisenbahn aber stets



nur Entfernungen von 250—300 km in Frage. Schließlich darf nicht übersehen werden, daß der Wettbewerb zwischen der Elbeschiffahrt bzw. dem gebrochenen Verkehr und dem direkten Schienenweg in der wichtigen Verkehrsrelation Sachsen nur auf Entfernungen bis zu 500 km erfolgt. In der Regel weist der geschlossene Bahnweg Hamburg—Sachsen nur eine Entfernung von 400—500 km auf. Durch die vertikale Staffel werden die Streckenfrachten bei 400 km nur um 15 und bei 500 km nur um 20 v. H. ermäßigt. Unangenehmer liegen die Verhältnisse für die Elbeschiffahrt im Verkehr mit Schlesien, wo der gebrochene Verkehr den Wettbewerb gegen einen geschlossenen Bahnweg von 600 km und mehr aufnehmen muß. Auf der Entfernungsstufe 600 km verkürzt die Entfernungsstaffel die Beförderungstrecke auf 450 km, d. h. auf 75 v. H. Es sind jedenfalls die schädlichen Auswirkungen des Staffeltarifs auf die Elbeschiffahrt sehr viel geringer als auf die Rheinschiffahrt, welche teilweise in Konkurrenz gegen einen geschlossenen Bahnweg von 800—900 km Länge steht.

## 3.

**Die Forderung von Binnenumschlagstarifen zum Ausgleich der schädlichen Auswirkungen des Staffeltarifs auf die Binnenschiffahrt und die Unmöglichkeit der Erstellung allgemeiner Binnenumschlagstarife mit Regeltarifcharakter.**

Nachdem die Binnenschiffahrt sich zu der Erkenntnis durchgerungen hatte, daß für die Reichsbahn aus volkswirtschaftlichen wie betriebswirtschaftlichen Gründen eine Abkehr vom Prinzip der Entfernungsstaffel außerhalb jeder Diskussion steht, forderte sie seit 1922 zwecks Ausgleich der schädlichen Wirkungen des Staffeltarifs von der Reichsbahn die Erstellung von Binnenumschlagstarifen. Dieses Verlangen der Binnenschiffahrt bezeichnete Ministerialrat Dr. W. Spieß in seiner Schrift „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“ als berechtigt. Nach Spieß ist der Binnenumschlagstarif ein systematischer Bestandteil des Regeltarifs, selbst wenn für ihn die Form des Ausnahmetarifs angewandt wird. Es seien lediglich die Reparationsverpflichtungen gewesen, die es s. Zt. der Reichsbahn unmöglich gemacht hätten, allgemeine Umschlagstarife zugunsten aller deutschen Binnenhäfen zu erstellen und sie in den Regeltarif einzubauen.

Nach 1925 von Sachverständigen der Reichsbahn angestellten sorgfältigen Berechnungen wären der Reichsbahn im Fall der konsequenten Durchführung des Binnenumschlagstarifgedankens Einnahmeausfälle bis zu 400 Mill. RM erwachsen. Sollte, wie zu befürchten, die Reichsbahn an der Aufbringung der kommenden gewaltigen Reparationslasten beteiligt werden, so dürfte es dieser kaum möglich sein, sämtlichen Binnenhäfen allgemeine Umschlagstarife zur Verfügung zu stellen.

Eine allgemeine Binnenumschlagstarifierung über den Normaltarif stößt aber auch deshalb auf große Schwierigkeiten, weil es sich, wenn man von der Donau absieht, um 4 verschiedene geographische Schiffahrtssysteme handelt, bei denen die Voraussetzungen für eine vergleichende Frachtkalkulation sowohl untereinander wie gegenüber der Reichsbahn derart verschieden sind, daß absolut einheitliche oder auch nur prozentual gleiche Frachtansätze außerhalb der tarifrischen Möglichkeiten liegen.

Der Gedanke eines allgemeinen Tarifs, der nicht mehr nur Tarifsätze für einzelne Zulaufverbindungen nach einzelnen Wasserplätzen gibt, sondern der allgemein von jedem Zulaufplatz nach jedem Umschlagsplatz gilt, ist sicherlich bestechend. Seine Verwirklichung würde indessen schon wegen der damit für die Binnenhäfen der einzelnen Stromgebiete verbundenen Wettbewerbsverschiebungen auf unlösbare Schwierigkeiten stoßen. Hierfür nur ein Beispiel:

Wegen des Elbkniees von Magdeburg bis Riesa-Dresden überschneiden sich die Einflußgebiete der sächsischen und der mitteldeutschen Häfen. Neben Dresden und Riesa bewerben sich auch Halle und die Häfen der ehemaligen Provinz

Sachsen an der Mittel-Elbe um das im Freistaat Sachsen für die Binnenschiffahrt anfallende Gut. Die Zu- und Ablaufstrecken der einzelnen westsächsischen Empfangs- und Verbrauchsplätze nach und von den verschiedenen Häfen an der sächsischen Elbe, der Mittel-Elbe und Halle sind häufig fast gleich groß. Unter diesen Umständen sind z. B. am Umschlag Leipzigs die Häfen Riesa, Halle, Dessau und Torgau beteiligt. Selbst wenn wie in bestimmten Verkehrsrelationen Riesa günstiger zum westsächsischen Empfangs- oder Versandort liegt als etwa Halle und Torgau, sind die beiden letztgenannten Häfen noch wettbewerbsfähig, weil die Wasserfrachten von Hamburg nach Torgau und Halle wesentlich niedriger als nach Riesa oder Dresden sind. Würde ein allgemeiner Umschlagstarif für Baumwolle von allen Binnenhäfen nach sämtlichen Spinnereistationen mit gleich hohen Frachtermäßigungen gelten, so würde sich dies für die sächsischen Elbumschlaghäfen ebenso ungünstig auswirken, wie wenn die Reichsbahn den örtlichen Geltungsbereich ihres am 21. August 1939 erstellten Umschlagstarifs 10 U 2 für Papier und Pappe nicht auf Dresden und Riesa beschränkt, sondern zugleich Halle und die mitteldeutschen Häfen als Empfangsplätze in den Tarif aufgenommen hätte. Schließlich wirkt sich der Staffeltarif für das Elbegebiet nicht einheitlich aus, weshalb auch aus diesem Grunde die Umschlagplätze unterschiedlich behandelt werden müssen. Es kann daher der Einbau der Binnenumschlagstarife in den Regeltarif kaum empfohlen werden. Die Frage der Binnenumschlagstarifierung muß vielmehr je nach den örtlichen Verhältnissen verschieden gehandhabt werden.

## 4.

**Die unverständlicherweise ablehnende Einstellung der Binnenschiffahrt gegenüber der Wertstaffel der Reichsbahn.**

Es wird in der Binnenschiffahrt durchweg übersehen, daß ein erheblicher Teil ihrer Beeinträchtigung durch die Entfernungsstaffel wegen der verstärkten Anwendung des Werttarifsystems seitens der Reichsbahn wieder zur Aufhebung gelangt. Um so unverständlicher ist es, daß die Vertreter der Binnenschiffahrt in völliger Verkenning des Wesens der Wertstaffel es begrüßte, als die Reichsbahn gleichfalls wegen des untragbaren Wettbewerbs des Kraftwagens sich in den Jahren 1927 und 1931 zu einer Abschwächung ihres Wertklassifikationssystems entschloß. Man argumentierte, daß die Güter der unteren Wagenladungsklassen mit Hilfe der Wertstaffel auf der Eisenbahn relativ am billigsten befördert würden. An diesen sei aber die Binnenschiffahrt in erster Linie interessiert. Und dennoch entsprach die Abschwächung der Wertstaffel keineswegs den Interessen der Binnenschiffahrt.

Will man zu einem einwandfreien Urteil über die Bedeutung der Wertstaffel für die Binnenschiffahrt gelangen, so ist es notwendig, von den Ausnahmetarifen der Reichsbahn zunächst abzusehen und die Darstellung auf den Regeltarif zu beschränken. Bereits lange vor dem ersten Weltkrieg war infolge der Anwendung des Werttarifprinzips seitens der Eisenbahn eine starke Abwanderung der mittel- und hochwertigen Güter von der Schiene auf die Wasserstraße zu beobachten. Hierauf hat insbesondere Gustav Seibt in seinem 1902 in Schmollers Jahrbüchern veröffentlichten Aufsatz „Die verkehrswissenschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt“ aufmerksam gemacht. Seibt machte für diese nach seiner Ansicht unnatürliche Entwicklung ausdrücklich die Wertstaffel der Eisenbahnen verantwortlich. Der Binnenschiffahrt fielen infolge des Werttarifsystems der Eisenbahnen mittel- und hochwertige Güter zu, welche bei etwas mäßigerem immer noch lohnenden Frachtsätzen der Schiene verblieben wären. Dagegen erschwerte nach Meinung Seibts die Wertstaffel das Massengutgeschäft auf den Wasserstraßen.

Hierzu ist folgendes zu bemerken: Das bereits von den preußischen Staatsbahnen angewandte Wertklassifikationssystem hat zweifellos das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Reedereien sehr begünstigt. Dagegen irrte sich Gustav Seibt, als er die Auffassung vertrat, daß die gleiche Wertstaffel den Massengutverkehr der Binnenschifffahrt beeinträchtigt hätte. Solange die Eisenbahnen bei der Beförderung von Massengütern die Sätze des Regeltarifs berechneten oder ihre Ausnahmetarife zugleich für die Binnenumschlagsplätze Gültigkeit hatten, war der geschlossene Bahnweg nicht nur dem Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz, sondern zugleich dem gebrochenen Verkehr unterlegen. Während aber noch so günstige dem direkten Schienenweg vorbehaltene Ausnahmetarife die Monopolstellung der Binnenschifffahrt beim Transport von Platzgütern nicht zu brechen vermochten, war schon damals die Betätigung der Massengutreedereien im gebrochenen Verkehr bedroht, wenn die Länderbahnen Ausnahmetarife erstellten, ohne gleichzeitig die Zu- und Ablaufkosten nach und von den Binnenhäfen mit Hilfe von Binnenumschlagstarifen entsprechend zu verbilligen.

Hieran hat sich auch seit der verstärkten Anwendung der Wertstaffel durch die Reichsbahn nichts geändert. Mag auch die oft vertretene Auffassung, daß die Selbstkosten des Wasserstraßenverkehrs im Durchschnitt kaum ein Drittel des Eisenbahnverkehrs erreichen, der Reichsbahn nicht ganz gerecht werden, so büßt doch wegen der unterschiedlichen Selbstkosten der beiden Verkehrsträger bei der Beförderung von Massengütern die Schifffahrt der freien Ströme selbst bei sinkendem Wasser niemals diejenigen Massenguttransporte ein, deren Abgangs- und Bestimmungsorte am Flußufer liegen. Selbst in den Fällen, wo die Reichsbahn äußerst vorteilhafte Ausnahmetarife einführt, sind bei der Beförderung von Platzgütern nicht nur die Frachtgut- und Stückgutreedereien, sondern auch die sich dem Massengutgeschäft widmende Kahnschleppschifffahrt dem Wettbewerb des geschlossenen Schienenweges völlig entrückt. Lediglich der gebrochene Verkehr hängt weitgehend vom Tarifgebahren der Reichsbahn ab. Ausnahmetarife, die alle zugunsten des geschlossenen Schienenweges erstellt werden, schränken das Hinterland der Binnenhäfen ein und lähmen den gebrochenen Verkehr, sobald die Versands- und Empfangsstationen relativ weit von den Binnenumschlagsplätzen entfernt liegen. Wir beschränken uns daher im folgenden darauf, die Bedeutung der Wertstaffel für die Massengutreedereien am Beispiel des gebrochenen Verkehrs darzulegen.

## 5.

**Die tatsächliche Bedeutung des Werttarifsystems der Reichsbahn für das Massengutgeschäft der Elbeschifffahrt im Fall ihrer Wettbewerbsaufnahme gegen einen geschlossenen Bahnweg von 200—300 km Länge.**

Damit das Bild durch die Entfernungsstaffel keine Trübung erfährt, soll die Wertstaffel in ihrem Einfluß auf den gebrochenen Verkehr zunächst am Beispiel des Wettbewerbs des kombinierten Eisenbahn-Binnenschifffahrts-Weges mit dem geschlossenen Bahnweg von 200—300 km Länge untersucht werden. Diese Entfernungsstufen wurden deshalb gewählt, weil hier die Streckenfrachten des Normaltarifs die gleichen sind, wie diejenigen, welche auch im Fall der Bildung der regelrechten Frachten auf der Eisenbahn zur Berechnung kommen würden. Es sind allerdings wegen der Bildung sämtlicher Gütertarife der Reichsbahn auf Grund der Entfernungsstaffel die Zu- und Ablauffrachten nach und von den Umschlagsplätzen überhöht. Dieser Störungsfaktor muß aber hingenommen werden. Wir untersuchen zunächst die Auswirkungen des Werttarifsystems der Reichsbahn auf das Massengutgeschäft der Elbeschifffahrt am Beispiel der Verkehrsrelation Schönebeck—Hamburg. Hier wirkt sich die Wertstaffel der Reichsbahn voll aus, muß doch in dieser Relation der gebrochene Verkehr in der Mehrzahl der Fälle den Wettbewerb gegen einen geschlossenen Bahnweg von 200—300 km

Länge aufnehmen. Schönebeck nimmt im Massengutumschlag der mittelbischen Häfen den ersten Platz ein. Den folgenden Frachtvergleichen sind entweder die Sätze des Regeltarifs oder diejenigen von allgemeinen Ausfuhrtarifen zugrunde gelegt, in deren örtlichen Geltungsbereich die Binnenhäfen einbezogen waren.

Als erstes Massengut soll Kali betrachtet werden. Dieses wichtigste Talgut der Elbe gehörte weder vor noch nach dem ersten Weltkrieg dem Regeltarif an. Trotzdem fiel aus folgenden Gründen die Wahl gerade auf Kali.

1913 galt für die Beförderung von Kali der allgemeine Ausnahmetarif 3, der somit auch der Binnenschifffahrt zugute kam. Von einer völlig gleichmäßigen Behandlung der Binnenumschlagshäfen und der deutschen Seehäfen war allerdings insofern keine Rede, als es sich beim Kalitarif um einen Staffeltarif handelte. Sieht man von dem Seehafen-Ausfuhrtarif 11 S 7 für Kali zugunsten des dem Einflußbereich der Elbeschifffahrt entzogenen Werragebiets ab, so förderte die Reichsbahn die Ausfuhr von Kali über sämtliche Ausfuhrwege durch den allgemeinen Ausfuhrtarif 11 A 1, der im Fall des Versands von Chlorkalium (Tarifklasse F) Ermäßigungen von durchschnittlich 5 v. H. gewährte. Wegen des Verzichts der Reichsbahn auf die Einbeziehung der Kaligruben der ehemaligen Provinz Sachsen in den AT 11 S 7 und dank der fast paritätischen Behandlung der Elbumschlagplätze und des Seehafens Hamburg lassen sich die Auswirkungen der verstärkten Anwendung der Wertstaffel auf die Elbeschifffahrt am Beispiel von Kali ziemlich einwandfrei nachweisen. Unseren Frachtvergleichen liegen die Kaliversandorte Giersleben, Teutschenthal und Roßleben an der Unstrut zugrunde. Die Entfernungen auf der Eisenbahn betragen:

Giersleben—Hamburg	292 km	Giersleben—Schönebeck	33 km
Teutschenthal—Hamburg	348 km	Teutschenthal—Schönebeck	90 km
Roßleben—Hamburg	362 km	Roßleben—Schönebeck	111 km

Um den Raum des Gutachtens nicht zu sprengen, muß auf die Wiedergabe der Frachtkalkulationen verzichtet werden. Es sei nur bemerkt, daß die Reichsbahn im Fall der beim Versand von Kali nicht zu umgehenden Benutzung gedeckter Wagen einen Frachtzuschlag von 5 v. H. erhebt, den die preußischen Eisenbahnen nicht kannten. Die Frachten des geschlossenen Bahnweges wurden um die Kaigebühr (8 Pf. je 100 kg) erhöht. In die Kalkulation der Kosten des kombinierten Elbe-Eisenbahn-Weges wurden neben den Bahnfrachten die Umschlagskosten in Schönebeck (8 Pf. je 100 kg) und in Hamburg (6 Pf. je 100 kg) eingesetzt. Den Benutzern des gebrochenen Verkehrs wurde ein Frachtanreiz von 10 v. H. der Gesamtkosten des direkten Schienenweges zugebilligt.

Entsprechend einer in Schifffahrtskreisen viel angewandten Frachtkalkulationsmethode wurden von den Aufwendungen des geschlossenen Bahnweges die Zulauffrachten nach Schönebeck einschließlich der Umschlagskosten in Schönebeck und Hamburg abgezogen. Der sich so ergebende Restbetrag wurde um den Frachtanreiz gekürzt. Auf diese Weise wurde als theoretisch möglich verbleibende Wasserfracht Schönebeck—Hamburg ermittelt:

Im Fall des Versands von	1914	1938	Verbesserung
Giersleben (33 km von Schönebeck)	40 Pf.	75 Pf.	88,7 v. H.
Teutschenthal (90 km von Schönebeck)	36 Pf.	65 Pf.	80,5 v. H.
Roßleben (111 km von Schönebeck)	34 Pf.	60 Pf.	76,5 v. H.

Nachstehende Übersicht unterrichtet über die Zunahme der Kosten der reinen Eisenbahnfracht (1938 ausschließlich 5 v. H. G-Wagenzuschlag).

von	bei direktem Bahnweg	beim gebrochenen Verkehr
Giersleben (292 km bzw. 33 km)	61,8 v. H.	50,0 v. H.
Teutschenthal (348 km bzw. 90 km)	58,9 v. H.	59,4 v. H.
Roßleben (362 km bzw. 111 km)	61,5 v. H.	70,9 v. H.

1938 berechnete die Elbeschiffahrt für Kali von Schönebeck nach Hamburg nur eine Wasserfracht von 24,5 Pf. je 100 kg. Bei einem Wasserstand am Magdeburger Pegel von plus 110 cm, der die Reeder zum Rücktritt vom Frachtvertrag berechnete, erhöhte sich die Fracht um den Kleinwasserzuschlag von 30 v. H. Der Frachtvorteil, den das Deutsche Kalisyndikat im Fall der Benutzung des gebrochenen Verkehrs erzielte, betrug 1938 beim Versand von

	bei normalem Wasser	bei Niedrigwasser
Giersleben	63 Pf. = 51,0 v. H.	55,6 Pf. = 45,0 v. H.
Teutschenthal	54,5 Pf. = 39,5 v. H.	47,2 Pf. = 34,2 v. H.
Roßleben	48,0 Pf. = 34,0 v. H.	40,5 Pf. = 28,5 v. H.

Es ergibt sich somit das überraschende Ergebnis, daß die Überlegenheit des gebrochenen Verkehrs beim Massengut Kali trotz der verstärkten Anwendung des Werttarifsystems durch die Reichsbahn gegenüber der Zeit vor dem ersten Weltkrieg nicht unbeträchtlich zugenommen hat. Wenn nichtsdestoweniger Hamburgs Kaliempfang auf der Elbe von 1913 bis 1937 um 609 916 t zurückging, so ist dies eine Folge der Verlagerung des Schwergewichts der deutschen Kaliherzeugung nach dem Werragebiet.

Eine Beeinträchtigung der Interessen der Elbeschiffahrt fand erst dann statt, als die Reichsbahn den geschlossenen Schienenweg stärker als den gebrochenen Verkehr begünstigte. Das soll am Beispiel von Steinsalz nachgewiesen werden.

Vor dem ersten Weltkrieg, und zwar seit 1886, galt für Steinsalz der Seehafenausfuhrtarif S 10, nach welchem eine Streckenfracht von 1,6 Pf. je tkm zuzüglich der Abfertigungsgebühr von 3 Pf. je 100 kg berechnet wurde. Dagegen war der gebrochene Verkehr auf die Regelfrachten (Spez.-Tarif III) angewiesen. Die Reichsbahn führte bereits am 1. November 1923 den allgemeinen Ausfuhrtarif 13 A 1 für Stein- und Siedesalz ein, der 1938 gegenüber der Tarifklasse F Frachtermäßigungen von 22 bis 28 v. H. gewährte. Die an sich von der gesamten Flußschiffahrt freudig begrüßte Ersetzung des Seehafenausfuhrtarifs S 10 durch den allgemeinen Ausfuhrtarif 13 A 1 verlor aber dadurch an Wert für die Elbeschiffahrt, daß die Rückvergütungen, welche die Reichsbahn im Fall der Auflieferung jährlicher Mindestmengen von bis zu 107 000 t Steinsalz und 40 000 t Siedesalz gewährte, an die Benutzung des geschlossenen Schienenweges gebunden waren. 1938 stellte sich allein Hamburgs und Bremens bahnseitiger Salzempfang zum Zweck der Ausfuhr auf 145 129 t. Es kann somit unterstellt werden, daß das Deutsche Steinsalzsyndikat in den Genuß der höchsten Rückvergütungen von 18,9 v. H. gelangte. Der Mindestmengentarif hatte zudem den Nachteil, daß das Syndikat zwecks Ausnutzung der höchsten Rückvergütungen des AT 13 A 1 nicht selten trotz der kostenmäßigen Überlegenheit des gebrochenen Verkehrs beim Versand selbst der frachtgünstig zu den mittelelbischen Häfen gelegenen Salzgewinnungsstätten dem direkten Schienenweg nach Hamburg den Vorzug gab. Als Beispiel für den Frachtvergleich wurden die Salzversandstationen Staßfurt, Beendorf und Weferlingen ausgewählt. Für diese ergeben sich folgende Entfernungen auf der Eisenbahn:

Staßfurt—Hamburg	284 km	Staßfurt—Schönebeck	22 km
Beendorf—Hamburg	227 km	Beendorf—Schönebeck	53 km
Weferlingen—Hamburg	200 km	Weferlingen—Schönebeck	81 km

Die Frachtkalkulation berücksichtigte wiederum den Zuschlag für gedeckte Wagen von 5 v. H., den die Reichsbahn anders als die preußischen Staatsbahnen in Rechnung stellt. Bei der Ermittlung der Kosten des direkten Schienenweges für das Jahr 1938 wurden die Frachtsätze um 18,9 v. H. gekürzt. Als Kaigebühr in Hamburg wurden 8 Pf. je 100 kg eingesetzt. Die Kosten des gebrochenen Verkehrs erhöhten sich um die Umschlagskosten in Schönebeck und Hamburg um

8 bzw. 6 Pf. je 100 kg. Wegen der großen Frachtempfindlichkeit und der schwierigen Exportlage dieses Massengutes wurde nur ein Frachtanreiz von 5 v. H. angenommen

Der Elbe wären als theoretisch mögliche Wasserfracht verblieben:

	1914	1938
Beim Versand von Steinsalz ab		
Staßfurt (22 km von Schönebeck entfernt)	27 Pf.	34,4 Pf.
Beendorf (53 km von Schönebeck entfernt)	8 Pf.	18,8 Pf.

Für das Salzbergwerk in Beendorf kam 1914 die Benutzung des gebrochenen Verkehrs als Ausfuhrweg kaum in Frage. Dagegen verzichtete Beendorf 1938 auf die Inanspruchnahme des geschlossenen Bahnweges. Trotz der unterschiedlichen Behandlung der beiden Ausfuhrwege durch die Reichsbahn und unbeachtet der Tatsache, daß die preußischen Staatsbahnen die Salzausfuhr durch einen Seehafenausfuhrtarif begünstigt hatten, stand sich die Elbeschiffahrt 1938 besser als 1914. Von einer Beeinträchtigung der Elbeschiffahrt durch das Werttarifsystem der Reichsbahn ist auch hier keine Rede.

Hätte allerdings die Reichsbahn den gebrochenen Verkehr in die Rückvergütungen einbezogen, so wäre der Elbeschiffahrt 1938 eine wesentlich höhere Wasserfracht verblieben, und zwar im Fall des Versands ab

Staßfurt (22 km von Schönebeck entfernt)	41,1 Pf. je 100 kg
Beendorf (53 km von Schönebeck entfernt)	24,0 Pf. je 100 kg
Weferlingen (81 km von Schönebeck entfernt)	15,1 Pf. je 100 kg

Wenn nichtsdestoweniger die Talverschiffungen der Elbeschiffahrt seit 1930 katastrophal zurückgingen, so hängt dies damit zusammen, daß das Deutsche Steinsalzsyndikat die Werke in Staßfurt und Beendorf anwies, vorzugsweise die Tschechoslowakei über die Häfen der Mittelelbe mit Steinsalz zu beliefern. Dagegen wurde nach Möglichkeit die frachtgünstig zu Bremen gelegene Salzgewinnungsstätte Maria-Glück in den Dienst der seewärtigen Steinsalzausfuhr gestellt. Die Schrumpfung der Salztransporte der Elbeschiffahrt steht in keinerlei Zusammenhang mit den Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik, sondern ist eine Folge der Auftragsverteilungspolitik des Deutschen Steinsalzsyndikats.

Wie sich das Werttarifsystem der Reichsbahn tatsächlich auf die Salzverschiffungen der Elbeschiffahrt ausgewirkt hat, läßt sich einwandfrei am Beispiel der inländischen Salzversorgung ableiten. Wir nehmen an, daß Steinsalz nach Hamburg für den Eigenverbrauch seiner Bevölkerung versandt wurde. 1914 galt auf der Eisenbahn für Salz der Spez.-Tarif III. 1938 gehörte Salz der Wagenladungsklasse F an. Wir bieten hier dem Deutschen Steinsalzsyndikat einen Frachtanreiz von 10 v. H. an und erhalten beim Versand von Weferlingen nach Hamburg über Schönebeck als verbleibende Wasserfracht:

1914: 12,4 Pf. je 100 kg    1938: 30,2 Pf. je 100 kg    Verbesserung: 42,3 v. H.  
Die Elbeschiffahrt verdankte dieses günstige Resultat nicht zuletzt dem Umstand, daß bei einem Vergleich der Frachtsätze des Spez.-Tarifs III mit denjenigen der jetzigen Tarifklasse F die kurzen Entfernungen besser als die weiten Entfernungen abschneiden. Hiervon zeugt nachstehende Übersicht über die Verteuerung der Frachten der Wagenladungsklasse F, die dem Spez.-Tarif III entspricht:

### 1. Gebrochener Verkehr

		Frachtsteigerung gegenüber 1914
Staßfurt—Schönebeck	22 km	41,7 v. H.
Beendorf—Schönebeck	53 km	39,1 v. H.
Weferlingen—Schönebeck	81 km	40,0 v. H.
Wittmar—Schönebeck	95 km	41,4 v. H.

## 2. Geschlossener Bahnweg

Frachtsteigerung gegenüber 1914

Staßfurt—Hamburg	284 km	51,3 v. H.
Beendorf—Hamburg	227 km	53,2 v. H.
Weferlingen—Hamburg	200 km	55,4 v. H.
Wittmar—Hamburg	216 km	53,3 v. H.

Von gleich günstigem Einfluß auf die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Eisenbahn-Elbe-Weges gegenüber einem geschlossenen Bahnweg von 200 bis 300 km Länge auch bei Massengütern war das im Vergleich zur Zeit vor dem ersten Weltkrieg hohe Frachtniveau der Reichsbahn. Die Tariffkennziffer der Reichsbahn im Güterverkehr betrug 1936 129 (1913 = 100). Beschränkt man den Blick auf den Regeltarif, so kommt man zu einer sehr viel höheren Frachtsteigerung. Im Elbe-Oder-Gebiet stellte sich 1936 die Indexzahl für Kahnfrachten inkl. Schleplöhne nur auf 105,6.

Man könnte gegen unsere Ausführungen den Einwand erheben, daß wir die seit dem ersten Weltkrieg erfolgte Veränderung des Geldwertes außer acht gelassen haben. Wir geben zu, daß ähnlich wie bei der Reichsbahn und der gesamten deutschen Wirtschaft 1938 auch die Selbstkosten der Elbeschiffahrt nicht unbedeutend höher waren als 1914. Im Jahre 1938 stellte sich auf der Elbe die normale Talfracht Schönebeck—Hamburg für Steinsalz auf 24,5 Pf. je 100 kg. Wir nehmen an, daß die Steinsalzfracht 1914 17 Pf. betrug, d. h. um ein Drittel niedriger als kurz vor Ausbruch des letzten Krieges lag. Außerdem setzen wir die Umschlagskosten Schönebecks für das Jahr 1914 mit 6 Pf. an. Unter dieser Voraussetzung gelangen wir dann zu folgendem Ergebnis.

1938 reichte das Hinterland Schönebecks für Steinsalz, das nach Hamburg für den Eigenverbrauch dieser Stadt bestimmt war, bis 100 km. Das Salzbergwerk Wittmar ist 95 km von Schönebeck und 216 km von Hamburg entfernt. Läßt man die Ausladekosten in Hamburg unberücksichtigt, so genoß das Deutsche Steinsalzsyndikat 1938 im Fall der Benutzung des gebrochenen Verkehrs über Schönebeck einen Frachtvorteil von 12,7 Pf. je 100 kg = 13 v. H. Im Fall eines Kleinwasserzuschlags von 30 v. H. verminderte sich dieser auf 5,5 v. H.

1914 dagegen gewährte der kombinierte Eisenbahn-Elbe-Weg den Versendern in Wittmar überhaupt keinen Frachtvorteil, weshalb diese Salzgewinnungsstätte für Hamburgs Versorgung mit Salz damals nicht in Frage kam.

Damit ist einwandfrei bewiesen, daß das Massengutgeschäft der Elbeschiffahrt im Fall der Wettbewerbsaufnahme gegen einen geschlossenen Bahnweg von 200 bis 300 km Länge durch den Neuaufbau des Regeltarifs, insbesondere durch die verstärkte Anwendung des Werttarifsystems in keiner Weise geschädigt wurde. Die Position der Elbeschiffahrt hat in dieser Verkehrsrelation selbst bei den Massengütern eine nicht unwesentliche Verbesserung erfahren.

Die Hauptträger des Massengutverkehrs der Elbeschiffahrt sind die ehemals preußischen Häfen an der Mittel-Elbe. Diese nehmen aber überwiegend den Wettbewerb gegen einen geschlossenen Schienenweg von 200—300 km Länge auf. Hier wirkt sich die Wertstaffel auch bei den Massengütern für die Elbe vorteilhaft aus.

6.

**Der Einfluß der Wertstaffel der Reichsbahn auf das Massengutgeschäft der Elbeschiffahrt in Verkehrsrelationen, bei denen der gebrochene Verkehr gegenüber dem direkten Schienenweg durch die Entfernungstaffel benachteiligt wird.**

Mit wachsender Länge des geschlossenen Bahnweges begann indessen die Entfernungstaffel die Vorteile des Wertklassifikationsprinzips abzuschwächen. Nichtsdestoweniger beeinträchtigte auch in diesem Fall selbst im Massengut-

geschäft die verstärkte Anwendung der Wertstaffel solange nicht die Überlegenheit der Binnenschiffahrt, wie die Reichsbahn auf die Erstellung von Ausnahmetarifen verzichtete. Dies soll an folgenden Beispielen gezeigt werden:

a) Das um Weißwasser gruppierte glasinindustrielle Hauptzentrum der schlesischen Niederlausitz verdankt seine Bedeutung seiner günstigen Lage zum Forster Braunkohlenrevier und seinen guten Bahnverbindungen zum Hohenbockaer Glassandvorkommen. Dank seiner hervorragenden Güte wird Hohenbockaer Glassand nach Übersee exportiert.

Wir unterstellen zunächst, daß für Glassand weder 1914 noch 1938 ein Ausnahmetarif bestanden hat, sondern daß dieses Massengut der niedrigsten Tarifklasse des Regeltarifs angehörte. Auf der Eisenbahn kommen folgende Entfernungen in Frage:

Hohenbocka—Hamburg 422 km      Hohenbocka—Riesa 73 km

Die Fracht des geschlossenen Bahnweges ist um die Kaigebühr von 8 Pf., die Zulauf fracht um die Umschlagskosten in Riesa und Hamburg (10 bzw. 6 Pf.) zu erhöhen. Außerdem soll der gebrochene Verkehr mit einem Frachtanreiz von 10 v. H. belastet werden. Es verblieben dann als theoretisch mögliche Wasserfracht:

1914: 55 Pf. je 100 kg      1938: 64 Pf. je 100 kg

Unter Berücksichtigung der in der Elbeschiffahrt erfolgten Kostensteigerung muß die Erhöhung der Wasserfracht um nur 16 v. H. als mäßig bezeichnet werden. Hier wirkt sich in der Tat bereits der Staffeltarif gegen die Elbeschiffahrt aus. Während die Kosten des geschlossenen Bahnweges nur um 24,5 v. H. gestiegen waren, hatte sich die Zulauf fracht Hohenbocka—Riesa um 57,1 v. H. erhöht. Trotzdem war die Wettbewerbsfähigkeit der Elbeschiffahrt in keiner Weise durch die Wert- und Entfernungstaffel gefährdet. Dies geht schon daraus hervor, daß die errechnete Fracht von 64 Pf. die Normalfracht Riesa—Hamburg für Frachtgut um 9 Pf., die offizielle Fracht für Glassand Riesa—Hamburg (ab 200 t = 30 Pf.) sogar um mehr als das Doppelte überstieg.

Tatsächlich gelang es aber der Elbreederei-Vereinigung von 1934 nur mit Hilfe der Gewährung einer Sonderfracht von 23 Pf. je 100 kg die Hohenbockaer Glassandausfuhr dem kombinierten Eisenbahn-Elbe-Weg zu sichern. Schuld hieran waren aber weder die Entfernungs- noch die Wertstaffel, sondern einzig und allein der allgemeine Ausnahmetarif 2 B 5 für Sand zur Herstellung von Glas.

b) In der bedeutsamen hamburgischen Metallhütten-Industrie fallen sehr beträchtliche Mengen von Kupferkies- und Schwefelkiesabbränden (Purpurerz) an, welche die oberschlesischen Hochofenwerke als Rohstoff sehr schätzten. Solange kein Ausnahmetarif bestand, wurden diese Transporte durch die Elbeschiffahrt vorgenommen. Hieran änderte sich nichts, als die Reichsbahn zum Neuaufbau des Regeltarifs schritt. Die Elbeschiffahrt mußte indessen diese Transporte an den geschlossenen Bahnweg abtreten, als die Reichsbahn auf Betreiben der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke AG. den allgemeinen Ausnahmetarif 7 B 30 erstellte. Es handelte sich um einen Mindestmengentarif (50 000 t), der Ermäßigungen bis 60 v. H. gewährte. Damit erfuhr 1936 die Bahnfracht Hamburg—Bobrek (778 km) eine Senkung von 157 auf 62 Pf., während die Ab- lauf fracht Cosel—Bobrek (57 km) sich von 27 auf 19 Pf. ermäßigte. Damals verblieben nach Angaben der Luise-Schiffahrts-Gesellschaft den Massengutreedern als Wasserfracht Hamburg—Cosel nur 29 Pf. je 100 kg, zu welchem Satz die Elbeschiffahrt die Transporte nicht übernehmen konnte.

Vergleicht man die Entwicklung der Eisenbahnfrachten des Regeltarifs in den Jahren 1913 und 1938, so erhöhte sich die Normalfracht für die unterste Tarifklasse auf den Strecken

Hamburg—Bobrek (778 km)      um 14,6 v. H.  
Cosel—Bobrek (57 km)      um 40,0 v. H.

Die Umschlagskosten in Cosel betragen 1938 für Purpurez 8 Pf. je 100 kg. Für das Verladen in den Elbkahn und in den Eisenbahnwagen rechnen wir gleichfalls 8 Pf. je 100 kg. Den Frachtanreiz setzen wir mit 15 v. H. an. Hiernach verblieben als theoretisch mögliche Wasserfracht im Fall des Nichtbestehens des AT 7 B 30:

1914: 101 Pf.                      1938: 112 Pf. je 100 kg.

Vermag auch die Steigerung der theoretisch möglichen Frachterlöse von 9 v. H. nicht zu befriedigen, so sind doch trotz der im Gefolge der Wert- und Entfernungsstaffel der Reichsbahn leichten Beeinträchtigung der Massengutreederei im Berggeschäft von Hamburg nach Cosel die Abbrände bis zur Einführung des AT 7 B 30 der Elbeschiffahrt voll erhalten geblieben.

Zusammenfassend gelangen wir zu dem Ergebnis, daß weder der Staffeltarif noch das Werttarifsystem in der Lage waren, den gebrochenen Verkehr in Massengütern zu gefährden. Er wurde vielmehr erst in Frage gestellt, wenn die Reichsbahn sich weigerte, im Fall der Erstellung von Ausnahmetarifen gleichzeitig Binnenumschlagstarife einzuführen.

## 7.

#### Die durch die Wertstaffel der Reichsbahn noch verstärkte Monopolstellung der Binnenschiffahrt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz.

Steht somit fest, daß weder die Wertstaffel noch die Entfernungsstaffel des Regeltarifs imstande waren, die machtvolle Stellung der Binnenschiffahrt im Massengutverkehr zu erschüttern, so bedeutete die verstärkte Anwendung des Werttarifsystems der Reichsbahn eine wesentliche Förderung des Frachtgut- und Stückgutgeschäfts der deutschen Binnenschiffahrt. Auf diese Weise wurden die schädlichen Auswirkungen der Entfernungsstaffel zu einem wesentlichen Teil wieder ausgeglichen.

Der Wertstaffel verdankt die Elbeschiffahrt die völlige Verdrängung der Reichsbahn aus dem Berliner Bierversand nach Hamburg. Dasselbe gilt von der Kupferversorgung der Berliner Elektroindustrie. So versandte Hamburg 1938 insgesamt 134 681 t Kupfer nach Berlin. Hiervon wählten nur ca. 8000 t den geschlossenen Bahnweg. 1938 erfreute sich der Siemens-Konzern beim Kupferbezug auf der Wasserstraße eines Frachtvorteils von 82 v. H.

Berlin ist allerdings ein Idealfall, weil es sich hier praktisch lediglich um Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz, d. h. um die Beförderung von Platzgütern handelt und der Regeltarif in der Verkehrsrelation Hamburg—Berlin wie ein reiner Kilometertarif wirkt.

Indessen haben auch hoch- und mittelwertige Lokogüter, die auf weite Entfernungen zum Versand gelangten, für die Binnenschiffahrt Monopolgutcharakter. Nach Aussagen des damaligen Besitzers der Jute-Fabrik Landsberg an der Warthe war 1929 die Wasserfracht für Jute von Hamburg nach Landsberg/W. 19,— RM je t = 68 v. H. billiger als die entsprechende Bahnfracht nach dem AT 21 S. 3. Seine Fabrik ersparte im Jahr durch Wasserfrachten gegenüber der Bahnfracht buchmäßig 418 000 RM, was den Gewinn weitaus überstieg. Landsberg/W. ist 416 km von Hamburg entfernt.

Im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz ist die Binnenschiffahrt der freien Ströme auch bei den hoch- und mittelwertigen Gütern dank des verstärkten Einsatzes der Wertstaffel bei der Bildung des Eisenbahngütertarifs noch mehr als zur Zeit der Länderbahnen vom Tarifgebahren der Reichsbahn völlig unabhängig. Unverständlicherweise befördert die Binnenschiffahrt die Platzgüter zu den gleichen Frachtsätzen wie die Transitgüter. Auf diese Weise erfreute sich der Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz gegenüber dem Bahnversand eines Frachtvorsprungs von 50 bis 80 v. H. Diese Frachtvorsprünge und nicht, wie irrtümlich behauptet wird, die seit dem ersten Weltkrieg überhöhten Zu- und

Ablaufsrachten führten zur verstärkten Industrialisierung der Ströme. Hauptnutznießer dieser Entwicklung waren diejenigen Binnenhäfen, welche zugleich bedeutsame Verkehrsknotenpunkte und Großstädte waren.

## 8.

#### Die vorteilhaften Auswirkungen der Wertstaffel auf das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Elbeschiffahrt, nachgewiesen am Beispiel der Verkehrsrelation Hamburg—Sachsen.

Wir wenden uns nunmehr dem gebrochenen Verkehr der Frachtgut-Reedereien zu. Im Bergverkehr von Hamburg nach Sachsen wirkt sich bereits der Staffeltarif gegen die Elbeschiffahrt aus. Die Nachteile der Entfernungsstaffel werden aber durch das Werttarifsystem wieder ausgeglichen. Daß weder die Wertstaffel noch die Entfernungsstaffel, sondern lediglich die Ausnahmetarife der Binnenschiffahrt stärksten Abbruch getan haben, soll am folgenden Beispiel nachgewiesen werden.

Von altersher versorgte die Elbeschiffahrt im gebrochenen Verkehr über Dresden die Verarbeiter in Kupferhammer-Grünthal mit Kupfer. Dieser Ort ist 497 km von Hamburg und 112 km von Dresden entfernt. Im Fall des Verzichts der Eisenbahnen auf Erstellung eines Seehafeneinfahrtarifs für Kupfer ergibt sich folgende Kalkulation:

I. Gebrochener Verkehr	1914	1938
Umschlag in den Elbkahn (Hamburg)	8 Pf.	8 Pf.
Wasserfracht (Mengen von 50 t)	80 Pf.	80 Pf.
Umschlagskosten in Dresden	11 Pf.	11 Pf.
Hafenbahngebühr in Dresden	— Pf.	— Pf.
Eisenbahnfracht Dresden—Grünthal	79 Pf.	124 Pf.
5 v. H. G-Wagen-Zuschlag	— Pf.	6 Pf.
Insgesamt	178 Pf.	231 Pf.
II. Geschlossener Bahnweg	1914	1938
Kaigebühr in Hamburg	24 Pf.	24 Pf.
Eisenbahnfracht Hamburg—Grünthal	310 Pf.	400 Pf.
5 v. H. G-Wagen-Zuschlag	— Pf.	20 Pf.
Insgesamt	334 Pf.	444 Pf.

Der Frachtvorteil für die Benutzer des gebrochenen Verkehrs stellte sich 1914 auf 157 Pf. = 46,7 v. H., 1938 dagegen auf 312 Pf. = 48,0 v. H.

Wir geben zu, daß in die Kalkulation für das Jahr 1914 mangels geeigneter Unterlagen die gleichen Hafenspesen und die gleiche Wasserfracht, welche 1938 zur Berechnung gelangte, eingesetzt wurde. Selbst wenn die tatsächlichen Umschlagskosten in Hamburg und Dresden um einige Pfennige und die Wasserfracht um 20 Pf. niedriger gewesen sein sollten, ändert dies nichts an der Tatsache, daß sich die Verbraucher in Kupferhammer-Grünthal, absolut gesehen, eines wesentlich größeren Frachtvorsprungs als 1914 erfreuten. Niemand hätte die Elbeschiffahrt an einer beträchtlichen Erhöhung der Kupferfracht hindern können. Trotz der von den Reedern geübten Zurückhaltung folgte die Reichsbahn dem Drängen der Verarbeiter in Kupferhammer-Grünthal und führte mit Wirkung vom 10. Januar 1935 den Seehafeneinfahrtarif 9 S 3 für Kupfer von Hamburg und Bremen nach Kupferhammer-Grünthal ein, welcher gegenüber der Regelklasse A eine Ermäßigung von 50 v. H. gewährte. Die Benutzung dieses Tarifs war an die Auflieferung einer jährlichen Mindestmenge von zuletzt 700 t gebunden. Unter diesen Umständen verringerten sich die Kosten des geschlossenen Schienenweges von 444 Pf. auf 234 Pf. je 100 kg. Damit sank der Frachtvorsprung des gebrochenen Verkehrs von 213 Pf. auf 3 Pf. je 100 kg. Dies hatte das völlige Ausscheiden der Elbeschiffahrt aus dem Wettbewerb zur Folge.

## 9.

**Die Ausnahmetarife der Reichsbahn als die eigentliche Ursache der ersten Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Elbeschiffahrt im gebrochenen Verkehr mit relativ weiten Zu- und Ablaufstrecken von und nach den Binnenhäfen seitens der Reichsbahn.**

Dieses der Wirklichkeit entnommene Beispiel zeigt mit aller Klarheit, wie sehr der gebrochene Verkehr vom Tarifgebahren der Reichsbahn abhängt. Der von der Reichsbahn durchgeführte Neuaufbau des Eisenbahngütertarifs (Bildung aller Frachtsätze auf Grund der Entfernungsstaffel und verstärkte Anwendung des Werttarifsystems) bedeutete keine Gefährdung des Bestands der Binnenschiffahrt. Die mit dem Staffeltarif verbundene Überhöhung der Zu- und Ablauffrachten nach und von den Binnenhäfen war der Binnenschiffahrt zweifellos abträglich. Dieser Nachteil wurde aber durch die Wertstaffel zu einem erheblichen Teil wieder ausgeglichen. Die Eisenbahngütertarifpolitik fügte indessen der Binnenschiffahrt in den Fällen schwersten Schaden zu, wo die Reichsbahn darauf verzichtete, im Fall der Einführung von Ausnahmetarifen entsprechende Binnenumschlagstarife zu erstellen.

Die deutsche Binnenschiffahrt sollte sich daher mit dem Regeltarif und seinem Aufbau abfinden. Die Reformwünsche der Elbeschiffahrt beziehen sich allein auf die Ausnahmetarifpolitik der Reichsbahn.

## V.

**Die Ausnahmetarife der Reichsbahn in ihrem Einfluß auf die Wettbewerbsfähigkeit des gebrochenen Verkehrs und die Notwendigkeit einer verstärkten Binnenumschlagstarifizierung.**

## 1.

**Die Ausnahmetarife für den innerdeutschen Verkehr (B-Tarife) und ihre Rückwirkungen auf den kombinierten Eisenbahn-Binnenschiffahrtsweg.**

## a)

**Die Wettbewerbstarife gegen die Binnenschiffahrt.**

Am stärksten ist der Wettbewerb zwischen der Reichsbahn und der Binnenschiffahrt durch die Ausnahmetarife beeinflusst worden. 1937 beförderte die Reichsbahn 70 v. H. aller Güter nach Ausnahmetarifen und nur 30 v. H. nach dem Regeltarif. Von den Frachteinnahmen entfielen dagegen auf die Ausnahmetarife 51 v. H. und auf den Regeltarif 49 v. H. Hierzu ist allerdings einschränkend zu bemerken, daß der Kohlen-Ausnahmetarif 6 B 1 praktisch Regeltarifcharakter hat. Läßt man den AT 6 B 1 unberücksichtigt, so betrug 1937 der Anteil der Ausnahmetarife an den Gewichtsmengen 42,7 v. H. und an den Frachteinnahmen 34,3 v. H. Die Reichsbahn unterstellt ihre Ausnahmetarife nach Unterstützungstarifen (zugunsten von Industrie, Landwirtschaft usw.) und Wettbewerbstarifen. Letztere nahmen den Wettbewerb vornehmlich gegen fremde Bahnwege und fremde Seehäfen durch Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrtarife auf.

Während die Binnenumschlagstarife zu den Unterstützungstarifen zählen, richten sich gewisse Wettbewerbstarife nicht nur gegen fremde Beförderungsmittel, sondern auch gegen die deutsche Binnenschiffahrt. Dabei muß man sich vor Augen halten, daß ein einzelner Ausnahmetarif sowohl Unterstützung- als auch Wettbewerbstarif sein kann. Liegt dieser Fall vor, so wird die Binnenschiffahrt Wert

darauf legen, daß zwecks Vermeidung einer Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsfähigkeit durch solche Ausnahmetarife die Reichsbahn in Gestalt von Binnenumschlagstarifen den Zu- und Ablauf nach und von den Binnenhäfen entsprechend ermäßigt. Kommen dagegen Wettbewerbstarife gegen die Flußschiffahrt vor, so wünscht die Binnenschiffahrt die Abschaffung solcher Kampftarife.

Bei den gegen die Binnenschiffahrt gerichteten Ausnahmetarifen sind drei Fälle möglich. Sie können erstellt sein:

1. Im Interesse der Verhinderung der Abwanderung bestimmter Transporte von der Schiene auf die Wasserstraße.
2. Zwecks Rückgewinnung von Transporten, welche die Binnenschiffahrt der Eisenbahn entzogen hatte, die die Reichsbahn aber zu ihrem Besitzstand zählte.
3. Zwecks Gewinnung von Neuverkehr auf Kosten der Wasserstraßen.

Den Außenstehenden ist es naturgemäß unmöglich, das Motiv zu nennen, das bei der Einführung von Ausnahmetarifen mit Wettbewerbscharakter gegen die Flußschiffahrt maßgebend war. Hierfür nur ein Beispiel:

Die Reichsbahn erstellte mit Wirkung vom 1. September 1932 den AT 12 B 19 für Natriumbikarbonat und Soda von Duisburg nach Berlin-Spandau und Genthin, welcher 1933 50 v. H. Ermäßigung gegenüber der Regelklasse D gewährte. Nach den Angaben der Elbeschiffahrtsinteressenten ging die Soda bis dahin von Duisburg auf Rhein-Seeschiffen nach Hamburg und Genthin beförderten. Es handelte sich dem Vernehmen nach um jährlich rund 10 000 t. Die Frachtermäßigung war derart groß, daß die Elbe diese Transporte einbüßte. Die Reichsbahn dagegen nannte als Einführungsgrund: Rückführung des an die Wasserstraße verlorenen Verkehrs zur Schiene. Ähnlich äußerten sich beide Parteien zum AT 12 B 20 für Wasserglas von Berlin—Spandau nach Schönhausen. An sonstigen direkten Wettbewerbstarifen gegen das Elbegebiet waren 1934 vorhanden:

AT 1 B 5 (Holz), 2 B 10 (Kies), 11 B 17 (Kaliammonsalpeter).

Das Vorhandensein von gegen die Wasserstraßen gerichteten Wettbewerbstarifen, von denen am meisten die Rheinschiffahrt betroffen war, beweist, daß die Reichsbahn bestrebt war, ihren Besitzstand der Binnenschiffahrt gegenüber mit allen Kräften zu verteidigen. Aus der Erstellung solcher Tarife für ganz bestimmte Güter und Verkehrsrelationen geht hervor, daß die Reichsbahn den Wettbewerb gegen die Flußschiffahrt selbst in den kleinsten Relationen austrug. In der Mehrzahl der Fälle handelte es sich bei diesen Wettbewerbstarifen um Mindestmengentarife.

Das Funktionieren der Zwangskartelle der einzelnen Stromgebiete setzt eine einwandfreie Lösung des tarifarischen Verhältnisses zwischen der Binnenschiffahrt und der Eisenbahn voraus. Preisunterbietungen und Gebietseinbrüche seitens der Reichsbahn würden in der Binnenschiffahrt das mühsam aufgebaute Kartellwerk sehr schnell auseinanderfallen lassen.

Andererseits kann und darf der Ausgleich zwischen der Binnenschiffahrt und der Eisenbahn niemals auf Grund einer einseitigen Bindung der Reichsbahn und einer völlig freien Frachtbildung der Binnenschiffahrt erfolgen. Die Zeit individualistischer Betriebsführung und schrankenloser Beweglichkeit in der Binnenschiffahrt ist vorbei. Ebenso muß das gern und häufig seitens der Industrie, des Handels und der Spedition angewandte Gegeneinanderspielen der Verkehrsmittel aufhören.

Wenn auf den Wasserstraßen schrankenloser Wettbewerb herrscht, ist der Reichsbahn nicht übel zu nehmen, wenn sie sich gegen eine drohende Abwanderung

von Gut, das bisher der Schiene gehörte, mit allem Nachdruck zur Wehr setzt. Dagegen sollte sich die Reichsbahn gegenüber der zwangskartellierten Binnenschiffahrt zur Aufgabe von gegen die Wasserstraße gerichteten Wettbewerbs-tarifen entschließen. Die Elbeschiffahrt hat einen Anspruch auf den Fortfall dieser Form der Ausnahmetarife. Soweit wir die Verhältnisse überblicken, hat die Reichsbahn seit 1934 dieser Forderung der Elbeschiffahrt weitgehend entsprochen.

b)

#### Industrie-Unterstützungstarife mit für die Binnenschiffahrt schädlichen Nebenwirkungen.

Sehr viel gefährlicher als die direkten Wettbewerbsstarife wirkten sich aber zahlreiche Industrie-Unterstützungstarife gegen die Binnenschiffahrt aus. Es würden bereits die AT 2 B 5 (Glassand) und 7 B 30 (Kupferkiesabbrände) besprochen. Die ernste Beeinträchtigung der Binnenschiffahrt durch bestimmte B-Tarife mit Industrieförderungscharakter soll ausführlich noch am Beispiel des AT 14 B 17 nachgewiesen werden.

Mit Gültigkeit vom 9. Mai 1935 gelangte der AT 14 B 17 für Mineralschmieröle und Mineralschmierfette von bestimmten deutschen Seehäfen und binnenländischen Erzeugungszentren nach bestimmten Verbrauchszentren zur Einführung. Das Stationsverzeichnis enthielt gut 500 Empfangsbahnhöfe. Die Benutzung der Frachtsätze war an die Auflieferung einer jährlichen Mindestmenge von 110 000 t gebunden. Die Frachtenbildung erfolgte völlig uneinheitlich. Der Tarif gewährte 1935 gegenüber der Tarifklasse A Ermäßigungen von bis zu 73 v. H. Der AT 14 B 17 führte zu einer ernstesten Beeinträchtigung der Rhein-Seeschiffahrt. Schwersten Schaden fügte der neue Tarif auch der Binnenschiffahrt zu.

Der AT 14 B 17 war als Wettbewerbsstarif gegen die ausländischen Seehäfen gedacht. Zugleich sollte er die deutschen Raffinerien schützen. Leider entzog der AT 14 B 17 aber der Binnenschiffahrt umfangreiche Transporte. Dies um so mehr, als die höchsten Ermäßigungen im Versand von Hamburg nach den Binnenhäfen galten. Dagegen waren die Frachtvergünstigungen in den kritischen Hinterlandszonen der Binnenhäfen verhältnismäßig gering. Für Oelnitz (Vogtland), das 187 km von Riesa entfernt liegt, machte die Frachtsenkung nur 25 v. H. aus. Dagegen erfreuten sich 1935 die Verbraucher in Dresden und Riesa Frachtermäßigungen von 63 bzw. 61 v. H. Aus der nicht zu leugnenden Tatsache, daß die Frachtvergünstigungen um so höher angesetzt waren, je leistungsfähiger sich die Elbeschiffahrt in den einzelnen Verkehrsbeziehungen erwies, folgerten die Reedereien, daß die Reichsbahn mit dem AT 14 B 17 bewußt den Wettbewerb gegen das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Elbeschiffahrt aufnahm. Weder die Binnenschiffahrt noch die interessierten Handelskammern waren vor Einführung des Tarifs gehört worden.

Nach Ansicht der Reeder büßte die Elbeschiffahrt infolge des Tarifs ihren gesamten gebrochenen Verkehr in Schmieröl ein. Besonders schwer wurde die Eilschiffahrt in Mitleidenschaft gezogen.

Es soll zunächst auf die große Leistungsfähigkeit der Elbeschiffahrt im Schmieröl-Versand von Hamburg hingewiesen werden. Schmieröl gehört der höchsten Tarifklasse an.

Unsere Frachtvergleiche berücksichtigen die 1937 gültigen Frachtsätze des Regel-tarifs. Die Beförderung von Schmieröl erfolgte in gedeckten Eisenbahnwagen. Die Kosten des direkten Bahnweges wurden um die auf 15 Pf. geschätzten Ein-ladekosten in Hamburg erhöht. Im Fall von Einzelsendungen mit einem Gewicht von 15 t kamen Schuten- und Einladekosten für die Binnenschiffahrt in Höhe

von 30 Pf. je 100 kg zur Berechnung. Die Umschlagskosten in Riesa betragen 18 Pf. je 100 kg. Den Benutzern des gebrochenen Verkehrs wurde ein Fracht-anreiz von 15 v. H. zugebilligt. Die Wasserfracht Hamburg-Riesa stellte sich auf 75 bzw. 85 Pf. je 100 kg, je nachdem Schleppkähne oder Eilschiffe das Schmieröl beförderten.

Nach unseren Feststellungen reichte vor Einführung des AT 14 B 17 Riesas Hinterland für Schmieröl

	1914	1935
im Frachtgutgeschäft	205 km	225 km
im Stückgutgeschäft (Eilschiffahrt)	180 km	205 km

Wäre es nicht zur Einführung des AT 14 B 17 gekommen, so hätten sich 1937 für die Bezieher von hamburgischem Schmieröl der nachstehenden Empfangsorte folgende Frachtvorteile gegenüber dem geschlossenen Bahnweg ergeben:

	Im Fall des Bezugs mit Schleppkähnen	Im Fall des Bezugs mit Eilschiffen
Döbeln (28 km von Riesa)	232 Pf. = 58,6 v. H.	222 Pf. = 56,1 v. H.
Mittweida (50 km von Riesa)	225 Pf. = 54,7 v. H.	215 Pf. = 52,3 v. H.
Chemnitz (71 km von Riesa)	195 Pf. = 48,1 v. H.	185 Pf. = 45,7 v. H.
Meinersdorf (97 km von Riesa)	180 Pf. = 42,9 v. H.	170 Pf. = 40,5 v. H.
Crimmitschau (127 km von Riesa)	127 Pf. = 32,1 v. H.	117 Pf. = 29,1 v. H.

Daß der AT 14 B 17 praktisch zur völligen Abwanderung der Schmieröltransporte vom kombinierten Elbe-Eisenbahnweg auf den direkten Schienenweg führte, beweist nachstehende Übersicht über die tatsächlichen

#### Frachtvorteile und Frachtnachteile des gebrochenen Verkehrs in Schmieröl (1937).

	Im Fall des Bezugs mit Schleppkähnen	Im Fall des Bezugs mit Eilschiffen
Döbeln	8 Pf. = 4,6 v. H.	Frachtnachteil 2,0 Pf.
Mittweida	11 Pf. = 5,6 v. H.	Frachtvorteil 1 Pf. = 0,5 v. H.
Chemnitz	25 Pf. = 10,6 v. H.	Frachtvorteil 15 Pf. = 6,4 v. H.
Meinersdorf	27 Pf. = 10,1 v. H.	Frachtvorteil 17 Pf. = 6,4 v. H.
Crimmitschau	Frachtnachteil 25 Pf.	Frachtnachteil 35 Pf.

Bei Einzelsendungen in Höhe von 15 t wird der Empfänger nur dann die Nachteile des gebrochenen Verkehrs in Kauf nehmen, wenn ihm mindestens ein Frachtanreiz von 15 v. H. zur Verfügung steht. Hiervon war nach der Einführung des AT 14 B 17 keine Rede mehr. Damit mußte die Elbeschiffahrt die Schmieröl-Transporte an den geschlossenen Bahnweg abgeben.

Vom Standpunkt der Binnenschiffahrt wäre zu wünschen, daß die Reichsbahn auf die Wiedereinführung des AT 14 B 17 verzichtet. Sollte diese nicht zu erreichen sein, so muß die Elbeschiffahrt auf die Erstellung eines Binnenum-schlagstarifs für Schmieröl bestehen. Wegen der völlig uneinheitlichen Bil-dung der Frachtsätze des AT 14 B 17 dürfte die Festsetzung der Ermäßigungen nicht leicht sein. Im allgemeinen werden Ermäßigungen von bis zu 25 v. H. ausreichen, um der Elbeschiffahrt den Besitzstand zu sichern, dessen sie sich vor Einführung des AT B 17 erfreute.

Es kann nicht Aufgabe dieses Gutachtens sein, zu sämtlichen B-Tarifen, welche sich gegen die Elbeschiffahrt ausgewirkt haben, kritisch Stellung zu nehmen. Lebhaftige Beschwerde führten die Elbereeder über den AT 12 B 14 für kalzinierte Soda zur Entschwefelung von Roheisen von und nach bestimmten Bahnhöfen. Dieser Tarif, der seine Einführung dem Vierjahresplan verdankte, verhinderte den gebrochenen Verkehr von Bernburg über die mittellebischen Häfen. Dabei

liegt z. B. Barby nur 43 km von Bernburg entfernt. Die Ausschaltung des kombinierten Eisenbahn-Elbeweges war um so bedauerlicher, als die Verbrauchsorte fast ausschließlich Wasserplätze sind. Es handelte sich hier somit um den gebrochenen Verkehr mit einmaligem Umschlag, der besonders gefördert werden sollte. Die Ersetzung des AT 12 B 14 durch einen Binnenumschlagstarif ist wünschenswert.

Gegen die tarifarische Begünstigung des doppelt gebrochenen Verkehrs macht die Reichsbahn gewichtige Einwände geltend. Die Umschlagskosten bilden einen wichtigen Bestandteil der Aufwendungen des kombinierten Eisenbahn-Binnenschiffverkehrs. Sie betragen im Elb-Talverkehr ab Mittel- und Oberelbe und Sachsen nicht selten 50 v. H. der Wasserfracht. Jeder Umschlag kostet nicht nur Geld, sondern auch Zeit und menschliche Arbeitskraft. Es kann daher einer starken Förderung des gebrochenen Verkehrs mit zweimaligem Umschlag kaum das Wort gesprochen werden. Immerhin sollte die Reichsbahn, um den Tarif den Kampfcharakter gegen die Binnenschiffahrt zu nehmen, den Frachtsätzen des AT 5 B 1 für Steine auf sämtlichen Entfernungsstufen die gleichen Ermäßigungen zugrunde legen. Zum mindesten wäre zu empfehlen, der Entfernungsstufe 50 km statt 20 v. H. 30 v. H. Ermäßigung gegenüber der Regelklasse F zu gewähren.

Schwersten Schaden fügte der Elbeschiffahrt der am 15. September 1938 erstellte besondere Ausnahmetarif 17 B 9 für Getreide von mitteldeutschen Eisenbahnstationen nach Frankfurt a. M., Heidelberg, Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim und Worms zu. Dieser Tarif verdankte devisenpolitischen Erwägungen seine Einführung. Er bezweckte die weitgehende Umlegung der bisher auf dem Rhein-Seeweg über ausländische Seehäfen zwischen mitteldeutschen Plätzen und den genannten Rhein-Main-Häfen beförderten Getreidemengen auf den direkten Bahnweg. Von jeher beförderte die Elbeschiffahrt aus Brandenburg, besonders aber aus dem Gebiet der Magdeburger Börde, jährlich etwa 300 000 t Getreide, welches in Hamburg auf Seeschiffe umgeschlagen wurde, um von hier nach Rotterdam weiterzugehen, wo es von der Rheinschiffahrt zum Weitertransport übernommen wurde. Ursprünglich schien dem AT 17 B 9 nur eine kurze Lebensdauer beschieden zu sein. Seine Aufhebung war für den Fall vorgesehen, daß die Schiffahrt auf dem Mittellandkanal in der Lage war, den Hufeisenverkehr des Getreides über ausländische Seehäfen zu den gleichen Bedingungen wie der direkte Bahnweg auf Grund des AT 17 B 9 durchzuführen. Es stellte sich aber heraus, daß der Transport auf dem Mittellandkanal sich wesentlich teurer als die Beförderung auf dem direkten Bahnweg zu den Sätzen des AT 17 B 9 stellte. Die Reichsbahn gewährte auf Grund dieses Tarifs ungewöhnlich große Frachtermäßigungen, welche gegenüber der Tarifklasse D bis zu 65 v. H. betragen. Die Frachtsätze des direkten Bahnweges waren dank der großen Frachtermäßigungen des AT 17 B 9 nur wenig höher als diejenigen, welche bei Benutzung des Hufeisenverkehrs über die deutschen und ausländischen Seehäfen entstanden. Es ist zu wünschen, daß dieser Tarif nicht wieder zur Einführung gelangt.

An die Stelle der böhmischen Braunkohle war seit dem ersten Weltkrieg zum Teil mitteldeutsche Braunkohle getreten. Sie kommt als Brikett zum Versand. Hauptumschlagsplatz für Braunkohle ist Riesa. Daneben spielten aber auch mitteldeutsche Plätze für Braunkohlenbriketts eine Rolle. Der Braunkohlenversand der sächsischen und mitteldeutschen Elbehäfen wurde durch den AT 6 B 14 für Braunkohlenbriketts beeinträchtigt. Es handelte sich um einen Mindestmengentarif (monatliche Mindestmenge 275 000 t. Die Gewährung eines Binnenumschlagstarifs für Braunkohle würde von den Massengutreedereien sehr begrüßt werden.

Im Bergverkehr der Eil- und Expreßschiffahrt spielt die Beförderung von gesalzene Heringen eine wichtige Rolle. Dieser Zweig der Elbeschiffahrt fühlte sich durch den am 5. September 1935 eingeführten AT 15 B 7 für gesalzene Heringe von bestimmten Küstenbahnhöfen nach allen Bahnhöfen beeinträchtigt. Der Tarif galt nur für in Deutschland auf Güte geprüfte gesalzene Heringe in abgestempelten Fässern und gewährte gegenüber der Tarifklasse D 5 ab 220 km 19 v. H. Ermäßigung. Es handelte sich um einen Unterstützungstarif zugunsten der deutschen Heringswirtschaft durch Erleichterung des Absatzes auf weite Entfernungen. Wie sehr die Eil- und Expreßschiffahrt unter dem Wettbewerb des AT 15 B 7 litt, geht daraus hervor, daß diese zur Festsetzung unterschiedlicher Frachten je nach Herkunft der Heringe schreiten mußte. So betrug 1938 in der Verkehrsrelation Hamburg-Berlin die Kontraktfracht bei jedem Quantum und inkl. Kleinwasserzuschlag für ausländische Heringe 105, für deutsche Heringe dagegen nur 77 Pf. je Faß. Auch hier sollte die Reichsbahn nach Auswegen zur Vermeidung unbeabsichtigter Nebenwirkungen des AT 17 B 7 auf die Elbeschiffahrt Umschau halten.

Es soll noch kurz auf den am 15. Januar 1934 zur Einführung gelangten AT 17 B 7 eingegangen werden, weil dieser Ausnahmetarif beweist, daß es der Reichsbahn durchaus möglich ist, bei der Erstellung ihrer Ausnahmetarife die Interessen der Binnenschiffahrt zu berücksichtigen. Der AT 17 B 7 galt für Roggen und Weizen sowie Roggenmehl und Weizenmehl von allen schlesischen Versandbahnhöfen nach Berlin, Hamburg, Magdeburg und Stettin. Die Schaffung dieses besonderen Ausnahmetarifs für Schlesien erschien deshalb als notwendig, weil die Oderschiffahrt infolge der vielen Störungen, denen sie ausgesetzt ist, häufig für den Getreide- und Mehlversand nach diesen Großzentren des Verbrauchs ausfällt. In solchen Zeiten tritt zwangsläufig an die Stelle des billigen Transportes auf der Oder und der Elbe der direkte Bahnversand. Aufgabe des Tarifes war es, in solchen Zeiten den Absatz von schlesischem Getreide und Mehl sowie die Versorgung der genannten Großstädte möglichst zu den Frachtsätzen der Oderschiffahrt zu sichern. Mit Rücksicht auf die Interessen der Oderschiffahrt wurden aber die Frachtsätze des AT 17 B 7 so festgesetzt, daß die Beförderungspreise auf der Bahn etwas höher lagen als die Frachten, die bei Berechnung des höchsten Kleinwasserzuschlages beim Transport mit der Binnenschiffahrt sich ergaben. Auf diese Weise wurde erreicht, daß der Reichsbahn nur dann die Getreidetransporte übergeben wurden, wenn ihre Durchführung mittels Binnenschiffen unmöglich war.

2.

**Die auch den Binnenumschlagshäfen zugute kommenden allgemeinen Ausfuhrtarife (A-Tarife) und der AT 24 A in seiner grundsätzlichen Bedeutung für die Binnenschiffahrt.**

a)

**Die A-Tarife, welche auch die Ausfuhr über die Binnenumschlagshäfen fördern.**

Allein 65 v. H. des Güterverkehrs auf dem Rhein entfielen 1937 auf den Verkehr gegen die Grenze der Niederlande. Ähnlich stark wie für die Schiffahrt auf dem Rhein ist die Bedeutung des Auslandsverkehrs für die Elbeschiffahrt. Das Schicksal der Binnenschiffahrt beider Stromgebiete hängt weitgehend von der Gestaltung des Außenhandels ab. Unter diesen Umständen berühren die die Förderung des Außenhandels zum Gegenstand habenden Ausnahmetarife die Interessen der Binnenschiffahrt noch stärker als die Ausnahmetarife für den innerdeutschen Verkehr.



Verständlicherweise liegt der Binnenschifffahrt daran, daß die sog. A-Tarife nicht nur die Ausfuhr über die deutschen Seehäfen und die trockene Grenze begünstigen, sondern zugleich auch für Wasserumschlagsplätze gültig sind. Von 38 kurz vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges in Kraft befindlichen allgemeinen Ausfuhrtarifen (A-Tarifen) bezogen sich 11 auch auf die Binnenumschlagshäfen. Sie galten sämtlich für den Massengutverkehr. Von größter Bedeutung für die Elbeschifffahrt waren die AT 13 A 1 für Stein- und Siedesalz sowie AT 11 A 1 für Kali, Stickstoff und andere Düngemittel. Gewissen Nutzen zog die Elbeschifffahrt auch aus den Tarifen 4 A 1 für Feldspat, Flußspat und Schwerspat sowie 12 A 6 für Glaubersalz. Teilweise bezogen sich die A-Tarife auf Güter, die für die deutsche Ausfuhr von untergeordneter Bedeutung sind.

b)

**Der AT 24 A und die Gründe, welche gegen die Förderung des gebrochenen Verkehrs in mittel- und hochwertigen Außenhandelsgütern durch einheitliche A- und E-Tarife ebenso sehr wie durch allgemeine Binnenumschlagstarife mit Regeltarifcharakter sprechen.**

Größte Genugtuung löste in der gesamten deutschen Binnenschifffahrt die am 1. Oktober 1940 erfolgte Einführung des allgemeinen Ausfuhrtarifs 24 A aus. Mit diesem Tarif bekundete die Reichsbahn den konstruktiven Willen zu einer engen Zusammenarbeit mit der Wasserstraße.

Der AT 24 A bezweckte die Förderung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse über die Seehäfen, die trockene Grenze und die Binnenumschlagsplätze. Er gewährte gegenüber den Tarifklassen A—G eine Frachtermäßigung von 24 v. H. Diesen Satz legte die Reichsbahn durchweg den Binnenumschlagstarifen (U-Tarifen), den allgemeinen Ausfuhrtarifen (A-Tarifen), den Ausnahmetarifen für die Ein- und Ausfuhr über die trockene Grenze (G-Tarifen) und selbst in soweit den Seehafentarifen (S-Tarifen) zugrunde, als deren Sätze für das sog. Nichtwettbewerbsgebiet galten.

In völliger Abweichung von den bisherigen Gepflogenheiten der Reichsbahn galt der AT 24 A nicht nur wie die bisherigen allgemeinen Ausfuhrtarife für Massengüter, sondern zugleich für industrielle Fertigwaren, wie Holzwaren, Porzellan- und Tonwaren, Walzeisen, Maschinen, Eisen- und Stahlwaren, Fahrzeuge, Papier und Pappe, Glas und Glaswaren sowie Eier. Von den 25 Gütergruppen der Ausnahmetarife der Reichsbahn bezogen sich 12 auf den AT 24 A.

Die Reichsbahn vermag selbst mit Hilfe noch so günstiger Ausnahmetarife die Binnenschifffahrt aus ihrer beherrschenden Stellung im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz nicht zu verdrängen. Befinden sich die Versand- und Empfangsstationen in relativ günstiger Lage zu den Binnenumschlagsplätzen, so ist der gebrochene Verkehr meist auch dann noch dem geschlossenen Bahnweg überlegen, wenn die Reichsbahn den direkten Schienenweg durch Ausnahmetarife einseitig begünstigt. Von einem wirklichen Wettbewerb zwischen der Binnenschifffahrt und der Reichsbahn ist allein in den Randgebieten des Hinterlandes der Binnenhäfen die Rede.

Die Größe des unbestrittenen Hinterlandes der Binnenhäfen hängt weitgehend vom Tarifgebaren der Eisenbahn ab. Seit dem Übergang der Länderbahnen auf die Reichsbahn verlor das unbestrittene Hinterland der Binnenhäfen beträchtlich an Umfang. Die Binnenschifffahrt machte für diese Entwicklung die Bildung der Frachtsätze des Eisenbahngütertarifs auf Grund der Entfernungsstaffel und die Ausnahmetarife der Reichsbahn gleichermaßen verantwortlich.

Demgegenüber haben wir nachzuweisen versucht, daß besonders dank des ausgleichenden Einflusses des Werttarifsystems die wegen der Bildung der Strecken-

frachten mit Hilfe der Entfernungsstaffel unvermeidbare Überhöhung der Zu- und Ablaufrachten nach und von den Binnenhäfen den gebrochenen Verkehr sehr viel weniger beeinträchtigt hat, als in der Binnenschifffahrt angenommen wird. Als die wichtigste Ursache für die empfindliche Einengung der Betätigungsmöglichkeiten der Binnenschifffahrt im gebrochenen Verkehr müssen vielmehr die Ausnahmetarife angesehen werden. Wenn die Rücksichtnahme auf die Interessen der Volkswirtschaft der Reichsbahn es unmöglich macht, auf ihre Ausnahmetarife zu verzichten, so hat die Binnenschifffahrt Anspruch auf einen Ausgleich in der Form von Binnenumschlagstarifen.

Wer diese Auffassung teilt, wird in dem AT 24 A einen verheißungsvollen Wendepunkt erblicken. Der AT 24 A beseitigte mit einem Schlage alle Nachteile, welche die Seehafenausfuhrtarife der Binnenschifffahrt zugefügt haben. Der Gedanke ist naheliegend, parallele Ausgleichsmaßnahmen auch für die Ausnahmetarife zu fordern, welche bei den Einfuhrgütern und im Binnenverkehr den geschlossenen Schienenweg begünstigen. Damit entfielen die Notwendigkeit der Erstellung von Binnenumschlagstarifen. Wir vermögen uns aber mit einer solchen Vereinfachung des Tarifwesens nicht zu befreunden.

Es muß zunächst darauf hingewiesen werden, daß der AT 24 A seine Entstehung einer kriegsbedingten Vereinfachungsaktion im Tarifwesen verdankt. Die Reichsbahn hob am 1. Oktober 1940 zahlreiche während des Krieges gegenstandslos gewordene Ausnahmetarife auf. Gleichzeitig wurden 7 G-Tarife, 19 A-Tarife, 2 S-Tarife und 5 U-Tarife zum AT 24 A zusammengefaßt, wobei zum Zweck der Entlastung der Reichsbahn erfreulicherweise auch die Binnenumschlagsplätze in den neuen Tarif einbezogen wurden. Es muß daher damit gerechnet werden, daß die Reichsbahn nach Rückkehr normaler Verhältnisse gezwungen ist, den AT 24 A wieder durch einzelne Tarife zu ersetzen.

In diesem Fall sollte die Hauptverwaltung der Binnenschifffahrt mit allem Nachdruck darauf dringen, daß die 1940 erreichte Förderung der deutschen Fertigwarenausfuhr über die Binnenumschlagsplätze erhalten bleibt. Diese sollte aber u. E. keineswegs im Rahmen eines sämtliche Gütergruppen einschließlich der Fertigwaren umfassenden allgemeinen Ausfuhrtarifs erfolgen. Wir halten vielmehr die Rückkehr der Reichsbahn zu dem früheren System einzelner A-Tarife für die verschiedenen Massengüter für erforderlich, wobei überall dort, wo der gebrochene Verkehr als Ausfuhrweg in Frage kommt, die allgemeinen Ausfuhrtarife auch für die Binnenumschlagsplätze Gültigkeit haben sollten.

Dagegen kann der verstärkte Einsatz des kombinierten Eisenbahn-Binnenschifffahrtsweges in den Dienst der industriellen Fertigwarenausfuhr nur mit Hilfe individueller Binnenumschlagstarife erfolgen. Wir wiederholen unsere Bedenken gegen die Einführung allgemeiner Binnenumschlagstarife für alle deutschen Binnenumschlagsplätze mit Regeltarifcharakter. Bei den Massengütern mag dies vielleicht noch hingehen. Wegen der Bindung der Massengüter an bestimmte Vorkommen und des meist unwandelbaren Standorts der Grundstoffindustrien kann daher bei ihnen unbedenklich der allgemeine Ausfuhrtarif an die Stelle von Binnenumschlagstarifen treten. Selbst bei den Massengütern ist aber in bestimmten Fällen die unterschiedliche eisenbahntarifarische Behandlung der einzelnen Stromgebiete bzw. Binnenhäfen wünschenswert. Hierfür nur ein Beispiel. Wie bereits dargelegt, erreichte Hamburgs Kaliempfang auf der Oberelbe 1937 mit 325 314 t nur 34,8 v. H. desjenigen im Jahre 1913. Die Schrumpfung der Kaliverschiffungen traf die Elbeschifffahrt um so schwerer, als Kohle und Eisenerze auf der Elbe im Vergleich zum Rhein eine verhältnismäßig bescheidene Rolle spielen und die Massengutreedere sich vorzugsweise auf Kali, Steinsalz und Stickstoff stützen. Der Rückgang der Kaliverschiffungen auf der Elbe ist fast ausschließlich strukturell zu erklären. Seit dem ersten Weltkrieg verlagerte sich

das Schwergewicht der deutschen Kaligewinnung immer stärker nach dem Werragebiet und dem Südharz. Sind die Kaligruben des Werragebiets beim Versand nach den deutschen Nordseehäfen auf dem geschlossenen Bahnweg angewiesen, so liegt das Erzeugungsgebiet im Südharz zu Hannoversch-Münden frachtgünstiger als zu den mittelelbischen Häfen. Während die nur in der Relation Mittelbe—Hamburg lohnend einzusetzenden 1000 t und mehr fassenden Elbe-maßkähne größten Teils brach lagen, führte das Anschwellen der Kalitransporte dazu, daß die Weserschiffahrt wegen Tonnagemangels zeitweise nicht mehr in der Lage war, ihre Transporte reibungslos abzuwickeln. Die Weserschiffahrt erhob daher keinen Einspruch, als die Elbeschiffahrt am 27. April 1936 bei der Reichsbahn eine Senkung von 20 v. H. der Frachtsätze des AT 11 A 1 von den drei Versandstationen des Südharzes Sollstedt-Bleicherode-Ost und Bischofferode nach den Umschlagsplätzen der Mittelbe beantragte. Wegen des Widerspruchs Bremens und Nordenhams verfiel dieser Antrag seitens der Reichsbahn am 16. September 1937 endgültig der Ablehnung. Zwecks Rückgewinnung eines relativ kleinen Teils der verlorengegangenen Transporte und der Vermeidung einer weiteren Abwanderung der Kaliverladungen auf die Weser sollte unbeschadet des AT 11 A 1 ein besonderer Binnenumschlagstarif für Kali zugunsten der notleidenden Häfen an der Mittelbe erstellt werden.

Ist eine paritätische Behandlung des Massengutverkehrs der Binnenhäfen durch A-Tarife im allgemeinen unbedenklich, so würde ein allgemeiner Umschlagstarif für Fertigwaren im Elbegebiet ernste Wettbewerbsverschiebungen zwischen den sächsischen Häfen, Halle und bestimmten mittelelbischen Häfen hervorgerufen, welche für Dresden und Riesa untragbar wären. Dies um so mehr, als es sich bei den Gütern, die ihnen verloren gingen, vorzugsweise um solche sächsischer Herkunft handeln würde. Es müssen daher im Bereich der Elbeschiffahrt bestimmte U-Tarife — wir denken hierbei an diejenigen für Papier und Pappe, Glas und Glaswaren sowie Porzellanwaren — Dresden und Riesa vorbehalten werden.

Wie die Mehrzahl der U-, G- und A-Tarife gewährte der AT 24 A eine einheitliche Frächtermäßigung von 24 v. H.

Die Binnenschiffahrt stellt oft an die Reichsbahn die Forderung, für die U-Tarife dieselben Frächtermäßigungen zu gewähren, wie sie die Seehafentariife aufweisen. Die Reichsbahn kann einem solchen Ersuchen schon deshalb nicht nachkommen, weil ihre Selbstkosten auf den kurzen Strecken, die für den Zu- und Ablauf nach und von den Binnenhäfen in Frage kommen, diejenigen des geschlossenen Bahnweges weit übersteigen. Die Binnenschiffahrt sollte auch Interessenkollisionen mit den deutschen Seehäfen vermeiden. Sorgfältige Frachtkalkulationen des Verfassers führten zu dem Ergebnis, daß eine Frachtbegünstigung des gebrochenen Verkehrs in Höhe von bis zu 24 v. H. den Elbumschlagplätzen im allgemeinen ein Hinterland mit einer Reichweite von 150 km sichert. Einen solchen Aktionsradius der Binnenhäfen des Elbegebiets halten wir für ausreichend.

Der gebrochene Verkehr ist in den Fällen, wo die Versand- und Empfangsstationen sich innerhalb eines Kreises von 50 bis 80 km um die Binnenhäfen gruppieren, dem Wettbewerb des geschlossenen Bahnweges überhaupt nicht ausgesetzt. Hiervon zeugt die Tatsache, daß trotz des Bestehens von Seehafentariifen die Verläder in dem so umrissenen Teil des Hinterlandes der sächsischen Elbehäfen nach unseren mit großer Sorgfalt durchgeführten Ermittlungen sich des Vorteils ungewöhnlich hoher Frachtvorsprünge gegenüber dem direkten Schienenweg erfreuen. Bei den Frachtvergleichen wurde angenommen, daß die Ausfuhr-güter in Einzelsendungen von 50 t und die Baumwolle in solchen von 100 t bei vollschiffigem Wasser auf Elbeschiffen zum Versand gelangten. Wir bringen nachfolgende von Dipl.-Volkswirt Emil Landow gefertigte Übersicht über:

Die Frachtvorteile von in günstiger Lage zu den sächsischen Elbumschlagshäfen befindlichen Verladern im Jahre 1948

## I. Baumwolle

Pirna	(26 km vom Umschlagshafen entfernt)	50 v. H.
Kamenz	(53 km vom Umschlagshafen entfernt)	35 v. H.
Chemnitz	(71 km vom Umschlagshafen entfernt)	26 v. H.
Löbau	(84 km vom Umschlagshafen entfernt)	26 v. H.

## II. Glas und Glaswaren

		Tarifklassen		
		B	C	D
Freital	12 km von Dresden	61 v. H.	55 v. H.	47 v. H.
Arnsdorf	28 km von Dresden	55 v. H.	49 v. H.	42 v. H.
Bischofswerda	44 km von Dresden	50 v. H.	44 v. H.	38 v. H.
Groß-Dubrau	79 km von Dresden	36 v. H.	31 v. H.	24 v. H.

## III. Porzellanwaren

		Tarifklassen	
		B	C
Elsterwerda	28 km vom Umschlagshafen	43 v. H.	36 v. H.
Böhringen	48 km vom Umschlagshafen	41 v. H.	34 v. H.
Elstra	61 km vom Umschlagshafen	33 v. H.	27 v. H.
Königsbruck	78 km vom Umschlagshafen	30 v. H.	24 v. H.

## IV. Papier und Pappe

Hainsberg	14 km vom Umschlagshafen	46 v. H.
Großenhain	25 km vom Umschlagshafen	36 v. H.
Kribesthal	40 km vom Umschlagshafen	31 v. H.
Sebnitz	65 km vom Umschlagshafen	24 v. H.
Flöha	78 km vom Umschlagshafen	16 v. H.

Allen Frachtberechnungen lagen die normalen Flußfrachten der Frachtgutreedere zugrunde. Es wurde lediglich in die Kalkulation für Flöha (Papier) die Sonderfracht von 51 Pf. (statt 55 Pf.) eingesetzt. Nur in besonders gelagerten Fällen — wir erinnern an den AT 14 B 7 — verhindern Ausnahmetarife der Reichsbahn die Betätigung der Elbeschiffahrt im gesamten gebrochenen Verkehr oder zwingen die Verläder im unbestrittenen Hinterland der Binnenhäfen, sich mit einem Frachtanreiz von 15 v. H. abzufinden.

Es ließe sich somit vertreten, wenn die Reichsbahn mit Rücksicht auf ihre schwierige finanzielle Lage den örtlichen Geltungsbereich der neuen Umschlagstarife für mittel- und hochwertige Güter auf Versand- und Empfangsplätze beschränkt, die sich in den kritischen Hinterlandszonen der Elbumschlagplätze befinden.

3.

Die Beeinträchtigung des gebrochenen Verkehrs durch die Seehafenausnahmetarife.

a)

Schädliche Auswirkungen bestimmter Seehafentariife  
auf das Massengutgeschäft der Elbeschiffahrt.

Wir wenden uns nunmehr den Seehafentariifen im einzelnen zu. Von den sich auf Massengüter beziehenden Seehafenausnahmetariifen berühren besonders die AT 12 S 6, 12 S 4 und 11 S 5 die Interessen der Elbeschiffahrt.

Der AT 12 S 6 begünstigte die Ausfuhr von Chlor und Chlorkalk. Er gewährte 1938 Frachtermäßigungen von 62,5 v. H. gegenüber der Tarifklasse C und 55 v. H. gegenüber der Tarifklasse D. 1935 machten die Ermäßigungen 26 v. H. des Weltmarktpreises für Chlor aus. Es handelte sich um einen Mindestmengenariff (15 000 t). Der AT 12 S 6 hat der Elbeschiffahrt zweifellos gewisse Transporte entzogen. Es wurden in den letzten Jahren vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges jährlich 20 000 bis 23 000 t Chlor den deutschen Seehäfen zum Zweck der Ausfuhr auf dem geschlossenen Schienenweg zugeführt. Die Elbeschiffahrt würde einen Binnenumschlagstarif für Chlor sehr begrüßen.

Auf Betreiben der Gemeinschaft der Atzkali- und Pottaschefabriken erstellte die Reichsbahn am 1. April 1928 den AT 12 S 4 für Atzkali, Atzkalilauge und Pottasche von bestimmten Bahnhöfen nach bestimmten deutschen Seehäfen. Dank der bis zu 60 v. H. großen Ermäßigungen, die dieser Tarif gegenüber der Tarifklasse B gewährte, verlor die Elbeschiffahrt an Terrain. Nichtsdestoweniger erwies sich wenigstens in den Fällen, wo die Versandstationen (z. B. für Pottasche Staßfurt/Leopoldshall) sich in günstiger Lage zu den Elbumschlagsplätzen befanden, der gebrochene Verkehr solange noch dem direkten Schienenweg überlegen, wie Partien von 50 und 100 t zur Beförderung aufgegeben wurden. Infolge wachsender Auslandskonkurrenz und zunehmender Eigenversorgung wichtiger Absatzländer ging die Ausfuhr von Atzkali und Pottasche von 1928 bis 1938 um mehr als die Hälfte zurück. Zum Zweck der Ausfuhr empfangen die deutschen Seehäfen auf der Bahn 1929 etwa 41 000 t, 1938 dagegen nur noch etwa 19 000 t Atzkali und Pottasche. Wesentlich stärker noch schrumpften die Verschiffungen der Elbeschiffahrt zusammen. Schwer getroffen wurde Wallwitzhafen. Dieser Hafen, welcher für Chemikalien und Stickstoff eine beachtliche Rolle spielt, versandte 1929 20 700 t, bereits 1935 aber nur noch 3050 t Atzkali und Pottasche. Schönebeck wurde fast völlig aus dem Geschäft verdrängt. Mehr noch als der AT 12 S 4 ist aber der Übergang von den großen Partien zu den kleinen Posten für diese Entwicklung verantwortlich zu machen. Bei Posten von 15 t betragen die Schutengebühren und die Kosten für das Umladen in Hamburg mit 35 Pf. je 100 kg ebenso viel wie die Wasserfracht Schönebeck—Hamburg. Hierzu kamen noch 11 Pf. Umschlagskosten in Schönebeck. Demgegenüber hatten die Benutzer des direkten Schienenweges neben der Bahnfracht nur die Kaigebühr von 8 Pf. je 100 kg zu entrichten. Nichtsdestoweniger empfehlen wir einen Binnenumschlagstarif zugunsten der mittelbischen Häfen für Atzkali und Pottasche mit Frachtermäßigungen bis zu 25 v. H.

Während die Reichsbahn sonst davon absah, die deutsche Phosphateinfuhr tarifarisch zu begünstigen, erstellte sie am 1. Juni 1929 als Unterstützungstarif den AT 11 S 5 für natürliche mineralische Phosphate zur Herstellung von Superphosphat von bestimmten deutschen Seehäfen nach Reuden (Kr. Zeitz). Reuden ist 395 km von Hamburg und 96 km von Wallwitzhafen entfernt. Die Frachtvergünstigungen des AT 11 S 5 gestatteten es der Kunstdüngerfabrik in Reuden, etwa 3000 t ihrer jährlichen Phosphatbezüge auf den geschlossenen Schienenweg zu verlagern. Damit der größere Teil der Transporte dem gebrochenen Verkehr erhalten blieb, mußten sich die Elbereeder zu beträchtlichen Frachtkonzessionen bequemen. Die Elbeschiffahrt fühlte sich durch den Güterentzug und den Frachtdruck geschädigt und bekämpfte daher diesen Seehafeneinfuhrtarif.

Schwerer noch als die traditionelle Seehafentarifpolitik wurden die ehemals bedeutsamen Phosphatverschiffungen der Elbeschiffahrt von Hamburg nach der Tschechoslowakei durch das seit dem ersten Weltkriege von allen europäischen Eisenbahnen verstärkt angewandte Auslobungsverfahren in Mitleidenschaft gezogen. 1936 betragen die Phosphatbezugskosten der Kunstdüngerfabrik in Kolin je nach Einfuhrweg in Kc je 100 kg:

	Fabrikationsstätten		
	Ohrada	Pecky	Slony
1. Ab Hamburg per Elbe via Laube	11,66	11,61	10,91
2. Ab Hamburg direkter Bahnweg	12,38	12,33	11,84
3. Ab Stettin direkter Bahnweg	10,39	10,34	10,21
4. Ab Gdingen/Danzig direkter Bahnweg	9,39	9,34	9,21

Um die Transporte nicht völlig zu verlieren, übernahm die Reichsbahn die sich für die Häfen Gdingen und Danzig ergebenden Frachten auf ihre eigenen Strecken. Damit schied die Elbeschiffahrt aus dem Wettbewerb aus. Für diese Entwicklung darf aber nicht die Reichsbahn verantwortlich gemacht werden. Die Betätigungsmöglichkeiten der Elbeschiffahrt wurden vielmehr durch die Dumpingfrachten der polnischen Eisenbahnen eingeengt. Da dieses Gutachten lediglich die Gütertarifpolitik der Reichsbahn zum Gegenstand hat, begnügen wir uns mit dem Hinweis der Beeinträchtigung des Massengutverkehrs der Elbeschiffahrt durch das Auslobungsverfahren.

b)

#### Die das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Elbeschiffahrt beeinträchtigenden Seehafenausnahmetarife.

Die Auswirkungen der Seehafentarifpolitik der Reichsbahn auf das Frachtgut- und Stückgutgeschäft der Elbeschiffahrt sollen vorzugsweise am Beispiel des Berg- und Talverkehrs zwischen Hamburg und Sachsen zur Darstellung gelangen. Dabei ist die Beschränkung der Untersuchung auf wenige Tarife unvermeidbar. Die sächsischen Elbehäfen litten unter den Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik sehr viel mehr als die übrigen Elbumschlagsplätze. Nachstehende Übersicht unterrichtet über den

#### Güterverkehr der sächsischen Elbehäfen

	Dresden	Riesa
1913	879 900 t	643 100 t
1931	624 000 t	748 000 t
1934	489 000 t	451 000 t
1937	585 000 t	579 000 t

Den schwersten Schaden fügte der Übergang der Sächsischen Staatsbahn auf das Reich Dresden zu. Die Schrumpfung seines Güterverkehrs wäre noch sehr viel größer gewesen, wenn nicht dank seiner Industrie und seiner Bedeutung als Konsumplatz die Zunahme des Verkehrs von Wasserplatz zu Wasserplatz den gewaltigen Rückgang seines Eisenbahnumschlagsverkehrs teilweise ausgeglichen hätte. Riesa kam der Umstand zugute, daß es seit dem ersten Weltkrieg zu einem wichtigen Umschlagsplatz für Braunkohlenbriketts wurde. Auch Riesas Hinterlandsverkehr in mittel- und hochwertigen Außenhandelsgütern ist beträchtlich zurückgegangen.

Lebhafte Klagen erhob die Elbeschiffahrt über den Seehafeneinfuhrtarif 21 S 1 für Baumwolle. Da die Frachtsätze dieses Tarifs seit den am 1. November 1931 bzw. 1. Februar 1932 erfolgten Frachtsenkungen um 25 bis 30 v. H. keine Veränderungen erfuhren, kamen als Vergleichsjahre nur 1913 und 1932 in Frage. Der Rückgang des Anteils Dresdens und Riesas an der Baumwollversorgung der sächsischen Textilindustrie von 39,3 v. H. im Jahr 1913 auf 24,1 v. H. im Jahr 1932 ist die Folge der Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik. Wenn seitdem der Anteil der beiden sächsischen Häfen bis zum Jahr 1937 auf 4,8 v. H. zusammenschrumpfte, so ist hierfür die Verlagerung von den großen Partien auf die kleinen Posten und die Zwangsbewirtschaftung der Devisen und Rohstoffe verantwortlich gewesen.

Den zahlreichen Frachtvergleichen wurden Einzelsendungen von 100 t zugrundegelegt. Wegen Raummangel bringen wir nur die folgende Frachtkalkulation für Baumwolle ostindischer Herkunft:

	1914	1918
I. Geschlossener Bahnweg		
Hamburg—Werdau 443 km (1914: 452 km) Bahnfracht	148 Pf.	195 Pf.
5 v. H. Packwagenzuschlag	—	10 Pf.
Kaigebühren in Hamburg	15 Pf.	18 Pf.
Insgesamt	163 Pf.	223 Pf.
II. Gebrochener Verkehr		
Überladekosten vom Seeschiff in den Elbkahn	5 Pf.	4 Pf.
Wasserfracht Hamburg—Riesa	45 Pf.	62 Pf.
Umschlagskosten in Riesa	11 Pf.	14 Pf.
Bahnfracht Riesa—Werdau 122 km (1914: 129 km)	54 Pf.	133 Pf.
5 v. H. Packwagenzuschlag	—	7 Pf.
Insgesamt	115 Pf.	220 Pf.

Während die Spinner in Werdau sich 1914 eines Frachtvorsprunges von 48 Pf. = 29,4 v. H. erfreuten, lagen die Kosten des gebrochenen Verkehrs 1938 nur noch 3 Pf. = 1,3 v. H. unter denen des geschlossenen Bahnweges. Da die Baumwollindustrie einen Frachtanreiz von mindestens 10 v. H. beansprucht, kam für die Spinnereien in Werdau 1938 die Benutzung des kombinierten Elbe-Eisenbahnweges nicht in Frage. Damit glauben wir überzeugend nachgewiesen zu haben, wie sehr die Wettbewerbsfähigkeit der Elbeschiffahrt bei der Beförderung ostindischer Baumwolle von Hamburg nach Sachsen unter den Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik gelitten hat.

Der Aktionsradius der sächsischen Elbehäfen sank für Baumwolle ostindischer Herkunft von etwa 300 km im Jahr 1914 auf etwa 105 km im Jahr 1938. Günstiger lagen die Verhältnisse für die Elbeschiffahrt bei amerikanischer Baumwolle. Hier betrug die Reichweite Riasas und Dresdens etwa 150 km. Hieraus zog aber die Elbeschiffahrt wenig Nutzen, weil Bremen der führende deutsche Markt für USA-Baumwolle ist. Die Bremer Baumwollimporteure bevorzugten selbst dann den direkten Bahnversand ab Bremen, wenn der gebrochene Verkehr über Hamburg und die Elbe wesentliche Frachtvorteile bot.

Nach langwierigen Verhandlungen entschloß sich die Reichsbahn im Verkehr mit Sachsen am 16. März 1939 zu einer leichten Erhöhung der Frachtsätze des AT 21 S 1 um etwa 5 v. H. Auf diese Weise erfuhr die bisher Sachsen gewährte Frachtermäßigung in Höhe von 33,6 v. H. eine Senkung auf 32 v. H. Infolge des Ausbruches des zweiten Weltkrieges kam aber diese Maßnahme nicht mehr zur Auswirkung.

Es soll aber nicht verhehlt werden, daß hiermit noch kein Ausgleich zwischen den Interessen der Reichsbahn und der Binnenschiffahrt erzielt war. Die Elbeschiffahrt hat vielmehr den Anspruch auf einen Binnenumschlagstarif für Baumwolle zugunsten der sächsischen Häfen, der ihren Einflußbereich für ostindische Baumwolle auf 150 km erweitert. Der Geltungsbereich des Tarifes wäre auf Baumwolle ostindischer Herkunft zu beschränken. Es ließe sich auch rechtfertigen, wenn er nur für Empfangsstationen, welche mehr als 60 km vom Stromufer entfernt sind, gelten würde. Als Höchstermäßigung schlagen wir auch für diesen Tarif 25 v. H. vor.

Papier und Pappe zählten von jeher zu den wichtigsten Talgütern der Elbeschiffahrt. Der bereits am 1. Oktober 1924 zur Einführung gelangte Seehafen-Ausfuhrtarif 10 S 1 schränkte die Betätigungsmöglichkeiten der Elbeschiffahrt im Hinterland der sächsischen Elbehäfen nicht unbeträchtlich ein. 1930 gestatteten die Frachtsätze des AT 10 S 1 es den Frachtgut-Reedereien, sich Papiersendungen von

Industriellen zu sichern, deren Fabriken bis zu 125 km von Dresden oder Riesa entfernt lagen. Vor dem ersten Weltkrieg betrug die Reichweite der sächsischen Elbehäfen für Papier im allgemeinen 300 km, für solches aus Schlesien sogar 600 km. Wegen des starken Anschwellens der sächsischen Papierausfuhr kam aber der Schifffahrt dieser Nachteile zunächst kaum zum Bewußtsein. Dies um so weniger, als sie lange Jahre hindurch beim Papierversand auskömmliche Frachten erzielte. Auf Grund der durchaus angemessenen Talfracht von 70 Pf. je 100 kg stellten sich 1930 für eine Papierfabrik in Niederschlema, welcher Ort 125 km von Riesa entfernt liegt, die Kosten des gebrochenen Verkehrs ohne Frachtanreiz im Fall der Aufgabe von 50-t-Sendungen vom Seeschiff Hamburg auf 216 Pf. je 100 kg. Hätte sie den geschlossenen Bahnweg gewählt, so wären ihr Frachtaufwendungen von 227 Pf. je 100 kg erwachsen. Als Benutzerin des kombinierten Eisenbahn-Elbeweges erfreute sie sich so mit eines Frachtvorteils von 11 Pf. je 100 kg = 5 v. H. Da die Reeder wegen des freien Wettbewerbs in der Binnenschiffahrt auch allen übrigen Papierverladern die Wasserfracht von 70 Pfg. je 100 kg gewährten, erzielten die frachtgünstig zu den sächsischen Häfen gelegenen Papierfabriken Frachtvorsprünge von 53 bis 80 Pf. je 100 kg = 24 bis 39 v. H.

Mit Wirkung vom 14. Juni 1933 erfuhren die Frachtsätze des AT 10 S 1 eine Ermäßigung von 30 bis 36 Pf. je 100 kg für Papier der Klasse B, auf das zwei Drittel der Papierverladungen der Elbeschiffahrt entfallen. Um keine Transporte an den geschlossenen Bahnweg zu verlieren, mußte die Flußfracht Dresden/Riesa—Hamburg für Exportpapier auf 30 Pf. je 100 kg herabgesetzt werden. Auf diese Weise ergab sich für Versender in Niederschlema nunmehr ein Frachtanreiz gegenüber dem geschlossenen Bahnweg von 14 Pf. je 100 kg = 7 v. H. Hätte damals kein Zwangskartell bestanden, so wären auch die übrigen sächsischen Papierstandorte in den Genuß der neuen Flußfracht von 30 Pf. gekommen. In diesem Fall wäre der Elbeschiffahrt allein in der Verkehrsrelation Sachsen—Hamburg ein Einnahmeausfall von RM 340 000,— = 57,0 v. H. der bisherigen Frachterlöse erwachsen. Glücklicherweise billigte die Elbereedereien-Vereinigung von 1934 die neue Fracht von 30 Pf., welche auch das Kleinwasserrisiko einschloß und der Schifffahrt keinerlei Nutzen gewährte, lediglich den in den kritischen Randzonen ansässigen Verladern zu. Dagegen wurde den bis zu 80 km vom Stromufer entfernten Papierfabriken die neue Schlußfracht von 55 Pf. je 100 kg zuzüglich Kleinwasserszuschläge in Rechnung gestellt. Dank der Festsetzung unterschiedlicher Frachten für Exportpapier je nach Standortlage der Versender ergab sich bei den Papierverschiffungen nach Hamburg daher nur ein Frachtausfall von RM 170 000,— = 29 v. H.

Große Genugtuung löste in der Elbeschiffahrt die mit Wirkung vom 21. August 1939 erfolgte Einführung des AT 10 U 2 für Papier und Pappe der Tarifklassen B und C im Binnenumschlagsverkehr zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern aus. Der Tarif, der wegen des Krieges nicht mehr zur Auswirkung gelangte, galt von allen Bahnhöfen, die mehr als 33 km, aber nicht weniger als 170 km von Dresden und Riesa entfernt liegen. Er gewährte Frachtermäßigungen bis zu 20 v. H. Seine Wiedereinführung ist dringend erforderlich. Wünschenswert wäre die Erhöhung seiner Ermäßigungen bis zu 25 v. H. Als Ausgleich hierfür könnte die Reichsbahn nur Versandstationen in den Tarif aufnehmen, die mindestens 60 km von Dresden oder Riesa entfernt sind.

Die hohen Frachtvergünstigungen, die der wichtigste Seehafen-Ausfuhrtarif 8 S 1 den Benutzern des geschlossenen Bahnweges gewährte, machte den Versand von Eisen- und Stahlwaren, Waren aus Buntmetallen, Maschinen und Fahrzeugen von Sachsen nach Hamburg auf dem kombinierten Eisenbahn-Elbeweg fast unmöglich. Dagegen vermochte der AT 8 S 1 den Verkehr von Wasserplatz zu

Wasserplatz zumeist nicht zu beeinträchtigen. So erhöhte sich Berlins Versand an Maschinen nach Hamburg mittels Elbeschiffen von 6601 t im Jahr 1913 auf 12 407 t im Jahr 1937. Hamburgs Empfang an Maschinen auf der Oberelbe aus Magdeburg stieg in der gleichen Zeit von 1076 t auf 11 261 t. Hatten die Walzwerke in Riesa, Brandenburg und Henningsdorf Aufträge für überseeische Länder übernommen, so wählte sie als Ausfuhrweg fast ausschließlich die Elbe. So brachte Riesa 1931 ca. 30 000 t, Brandenburg und Henningsdorf 22 525 t Bleche und andere Walzwerk-Erzeugnisse auf dem Wasserweg nach Hamburg zum Versand. Es steht jedenfalls außer jedem Zweifel, daß, soweit die Elbeschiffahrt Walzeisen, Maschinen, Eisenwaren und andere Erzeugnisse des AT S S 1 beförderte, es sich ganz überwiegend um Lokogüter, d. h. um Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz handelte.

Die schädlichen Auswirkungen des Seehafenausfuhrtarifs 8 S 1 auf den gebrochenen Verkehr soll am Beispiel der sächsischen Elbehäfen nachgewiesen werden. Sachsen hatte für den Export von Maschinen und sonstigen Erzeugnissen der eisenverarbeitenden Industrie eine sehr große Bedeutung. Um so mehr befremdet es, daß 1937 von Dresden und Riesa an Maschinen, Eisen- und Stahlwaren sowie Waren aus N-E-Metallen nur 3794 t auf Elbeschiffen nach Hamburg befördert wurden. Hiervon entfielen höchstens ein Drittel auf den gebrochenen Verkehr. Wir schätzen, daß im gleichen Jahr 55 bis 60 000 t nach dem AT 8 S 1 aus Sachsen nach Hamburg und Bremen versandt wurden.

Wegen der wachsenden Konkurrenz, den der geschlossene Bahnweg mit Hilfe zahlreicher Seehafen-Ausnahmetarife der Elbeschiffahrt in den kritischen Hinterlandszonen der Binnenumschlagsplätze bereitete, entschloß sich die Elbereederei-Vereinigung von 1934 für Papier und andere Außenhandelsgüter zur Festsetzung unterschiedlicher Wasserfrachten je nach der örtlichen Lage der Verloader zu den Binnenhäfen an der Elbe. So betrug die Schlußfracht für Maschinen und sonstige Artikel des AT 8 S 1:

	Kl. A	Kl. B und C
1. Ab Stationen, die von Dresden und Riesa bis zu 30 km entfernt liegen . . . . .	50 Pf.	50 Pf.
2. Ab Stationen, die von Dresden und Riesa mehr als 30 km entfernt liegen . . . . .	45 Pf.	40 Pf.

Sämtliche Wasserfrachten galten einschließlich Kleinwasserzuschläge.

Unseren zahlreichen Frachtvergleichen wurden Einzelsendungen von 50 und 15 t zugrundegelegt. Die Kosten des geschlossenen Bahnweges erhöhten sich, abgesehen vom Packwagenzuschlag, um die Kaigebühren in Hamburg von 18 Pf. Die Umschlagskosten in Dresden stellten sich einschließlich der Hafengebühren auf 14 Pf. je 100 kg. Im Seehafen wurden Umschlagskosten von 8 Pf. bei 50-t- und 35 Pf. bei 15-t-Sendungen berücksichtigt. In den kritischen Hinterlandszonen der sächsischen Elbehäfen wurde den Benutzern des kombinierten Eisenbahn-Elbeweges ein Frachtenreiz von 10 v. H. zugesprochen.

Hiernach ermittelten wir als Aktionsradius der sächsischen Häfen für Güter des AT 8 S 1 bei den

Tarifklassen A und B	Einzelsendungen von	
	50 t	15 t
Tarifklassen A und B	80 km	50 km
Tarifklassen C	70 km	40 km

Diese Einschnürung des Hinterlandes der sächsischen Elbehäfen durch den Seehafen-Ausfuhrtarif 8 S 1 bedeutete für die Elbeschiffahrt eine untragbare Härte. Anders als die sonstigen Binnenumschlagstarife sollte der künftige Binnenumschlagstarif für Güter des AT 8 S 1 Höchstermäßigungen bis zu 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> v. H.

gewähren. Auf diese Weise würde sich der Aktionsradius der sächsischen Häfen für diese Güter auf 125 bzw. 110 km erhöhen. Sache der Elbereederei-Vereinigung wäre es, durch Senkung der Wasserfrachten auch die Hinterlandsgrenze für Güter der Tarifklasse C auf 125 km auszudehnen. Wenn auch Eisen- und Stahlwaren anscheinend nur ungern den gebrochenen Verkehr in Anspruch nehmen, so erwarten wir doch von dem neuen Binnenumschlagstarif eine beträchtliche Zunahme des Eisenbahnumschlagsverkehrs der Elbehäfen in Maschinen und Erzeugnissen der elektrotechnischen Industrie.

In allen drei Fällen (Baumwolle, Papier, Maschinen) haben somit ernste Kollisionen der Elbeschiffahrt mit der Seehafentarifpolitik stattgefunden. Es waren aber sicherlich noch weitere Seehafentarife den Interessen der Elbeschiffahrt abträglich. Genannt seien an dieser Stelle nur:

1. Der Seehafen-Ausfuhrtarif 22 S 1 für Glas und Glaswaren,
2. " " " " 3 S 1 für Porzellan- und Tonwaren,
3. " " Einfuhrtarif 21 S 2 für Schafwolle,
4. " " " " 21 S 3 für Jute, Hanf usw.,
5. " " " " 21 S 5 für Baumwollabfälle und Linters,
6. " " " " 24 S 5, Abt. III für Gerbstoffe,
7. " " " " 23 S 1 für Häute und Felle.

Bei allen diesen Gütern begannen sich indessen die Seehafentarife erst ernstlich gegen die Elbeschiffahrt auszuwirken, als auch hier mehr und mehr die kleineren Posten an die Stelle der großen Partien traten. Im übrigen kam der Elbeschiffahrt zweifellos der Umstand zugute, daß abgesehen von Schlesien die im Einzugsgebiet der Elbe, der märkischen Wasserstraßen und Oder ansässige Industrie dem sog. Nichtwettbewerbsgebiet angehört und deshalb durch die Seehafenausnahmetarife nicht entfernt so gefördert und begünstigt wurde, wie etwa die Industrie in West- und Südwestdeutschland.

Die Elbeschiffahrt hat einen Anspruch auf Binnenumschlagstarife auch für Außenhandelsgüter. Dies um so mehr, als, was den Elbeverkehr angeht, die Gewährung von Binnenumschlagstarifen der Notwendigkeit, Hamburgs seewärtigen Güterumschlag durch Seehafen-Ausnahmetarife konkurrenzfähig zu erhalten, in keiner Weise entgegensteht.

#### Schlußbetrachtungen.

Wir sind nunmehr in der Lage, die Ergebnisse unserer Untersuchungen zusammenzufassen.

Wenn auch der empfindliche Rückgang der Massengutverschiffungen auf der Elbe überwiegend strukturell zu erklären ist, so hat doch das Hinterland aller von der Elbeschiffahrt bedienten Binnenhäfen durch die Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik eine fühlbare Einengung erfahren. Ganz besonders gilt dies von den sächsischen Elbumschlaghäfen.

Unsere Frachtvergleiche beweisen, daß die Ausnahmetarife der Reichsbahn im Stromgebiet der Elbe im allgemeinen den gebrochenen Verkehr bereits unmöglich machen, wenn die Verbrauchs- und Produktionsstätten mehr als 150 km von den Elbumschlagsplätzen entfernt liegen. Teilweise ist der Einflüßbereich der Elbehäfen noch wesentlich geringer. Dies gilt z. B. für den Massengutverkehr der mittelelbischen Häfen.

Sehr viel schwerer noch als den hierdurch entstandenen Güterentzug empfand die Elbeschiffahrt den Druck der Eisenbahn-Gütertarife auf die Flußfrachten. Diese Beeinträchtigung der Frachtenbildung durch die Ausnahmetarife der Reichsbahn ist eine der wichtigsten Ursachen für die seit dem ersten Weltkrieg eingetretene Unrentabilität der gesamten Elbeschiffahrt.

Ein Teil der Verluste der Elbe an Außenhandelsgütern ist nicht so sehr durch die Seehafentarife, als vielmehr durch die strukturell zu erklärende teilweise Ersetzung der großen Warenpartien durch kleine Einzelsendungen verursacht worden. Auf diese Weise entstand häufig in Hamburg für das Wassergut eine höhere Belastung als für das auf den Kaiumschlag angewiesene Eisenbahngut. So sehr der kombinierte Eisenbahn-Elbeweg unter den Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik gelitten hat, so wirkte sich der Neuaufbau des Regeltarifs, was die Bedienung reinen Wasserguts anbelangt, im allgemeinen günstig aus. Ganz besonders gilt dies wegen der fehlenden Auswirkungen der Entfernungstaffel für das Stückgut- und Frachtgutgeschäft der Elbereedereien in der Verkehrsrelation Hamburg—Berlin und umgekehrt. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Verkehr zwischen Hamburg und Magdeburg.

Ein sehr erheblicher Teil der ungünstigen Auswirkungen der Überhöhung der Zu- und Ablauffrachten nach und von den Elbumschlagsplätzen im Gefolge der Nahstaffel wurde durch die verstärkte Anwendung des Werttarifsystems seitens der Reichsbahn wieder ausgeglichen. Wir vertreten daher die Auffassung, daß die Binnenschifffahrt weniger durch den Neuaufbau des Regeltarifs, als vielmehr durch die zahlreichen Ausnahmetarife für den Binnenverkehr und die Seehafen-Ausnahmetarife geschädigt worden ist. Der Anspruch der Binnenschifffahrt auf Binnenumschlagstarife sollte daher weniger mit der Notwendigkeit des Ausgleichs der schädlichen Wirkungen des Systems der Entfernungstaffel, als mit dem Erfordernis eines Ausgleichs der Beeinträchtigung der Binnenschifffahrt durch die Ausnahmetarife der Reichsbahn begründet werden.

Jede Ermäßigung von Seehafen-Ausnahmetarifen bedeutete für die Elbumschlagshäfen eine erneute Einengung ihres Hinterlandes und eine Beeinträchtigung des gebrochenen Verkehrs zugunsten des geschlossenen Bahnweges. Die Elbeschifffahrt versuchte durch entsprechende Senkung ihrer Flußfrachten die Kosten des kombinierten Eisenbahn-Elbeweges an die gesunkenen Kosten des geschlossenen Bahnweges wieder anzugleichen, um auf diese Weise den sonst unvermeidbaren Verlust an Transporten zu verhindern.

Die an sich verständlichen Abwehrmaßnahmen der Elbeschifffahrt wirkten sich aber für die Flußschifffahrt, solange die Reeder und Privatschiffer im freien Wettbewerb einander gegenüberstanden und die Preisbildung völlig frei war, geradezu ruinös aus. In der nicht kartellierten Binnenschifffahrt sind die Wasserfrachten für die einzelnen Güterkategorien und Mengen auf gleichen Strecken gleich hoch, ohne Rücksicht darauf, woher die Güter stammen. Hierauf ist es zurückzuführen, daß die Verlader, welche in den Binnenhäfen ihren Sitz haben, im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz Frachten erzielten, die 50, 60 ja sogar 80 v. H. und mehr unter denjenigen des Bahntransportes lagen. Aber auch dann, wenn im Wassertransport bis zum Umschlagplatz eine Beförderung mit der Eisenbahn bis 80 km vorausgegangen war, erfreuten sich die Benutzer des gebrochenen Verkehrs gegenüber den Kosten des geschlossenen Bahnweges eines Frachtvorteils, welcher je nach ihrer örtlichen Lage zum Binnenumschlagshafen und je nach der Länge des geschlossenen Bahnweges und der Höhe der Frachtvergünstigungen der betreffenden Seehafen-Ausnahmetarife 25 bis 50 v. H. hoch war. Dagegen begnügten sich die in den kritischen Randzonen des Hinterlandes der Binnenumschlagshäfen ansässigen Versender und Empfänger durchweg mit einem Frachtanreiz gegenüber dem geschlossenen Bahnweg von etwa 5 v. H.

Bei völlig freier Frachtenbildung bestimmen die Kosten des geschlossenen Bahnweges abzüglich einer Anreizspanne von etwa 5 v. H., welche für den Versender oder Empfänger, der in der äußersten Randzone des Hinterlandes der Binnenhäfen seinen Standort hat und auf dessen Transporte die Binnenschifffahrt

noch Wert legt, die Höhe der Wasserfrachten für sämtliche Verlader, gleichgültig ob sie ihren Sitz im Binnenhafen haben oder sich in günstiger oder ungünstiger Lage zum Stromufer befinden. Das ist vom Standpunkt der Binnenschifffahrt ein völlig unhaltbarer Zustand. Schon aus diesem Grunde sind der freie Wettbewerb und die freie Preisbildung keine für die Binnenschifffahrt geeigneten Marktordnungsprinzipien.

Das Problem der Frachtenbildung kann nur gelöst werden, wenn die Binnenschifffahrt aus der freien Wettbewerbswirtschaft herausgenommen wird. Jeder neue Ausnahmetarif und jene Ermäßigung bestehender Ausnahmetarife lösten einen Druck auf die Frachtenpreise aus. Dieser wird nur dann vermieden, wenn der Binnenschifffahrt Umschlagstarife zur Verfügung gestellt oder die Frachtsätze bestehender Zu- und Ablauftarife ermäßigt werden. Bei freier Preisbildung in der Binnenschifffahrt tut diese gut daran, im Fall der Frachtermäßigung von Ausnahmetarifen sich aus den kritischen Randzonen des Hinterlandes der Binnenumschlagshäfen zurückzuziehen. So unangenehm der hiermit verbundene Güterentzug ist, so erreicht sie doch in diesem Fall die Aufrechterhaltung ihres bisherigen Frachtniveaus. Ist die Binnenschifffahrt zu einem Zwangskartell zusammengefaßt, so braucht sie sich auf einen Rückzug aus dem bisherigen Einflußgebiet der Binnenhäfen nicht einzulassen. Dadurch, daß die Kartelleitung lediglich den Versendern in den kritischen Randzonen Frachtkonzessionen macht, läßt sich der Druck, der von neuen oder herabgesetzten Ausnahmetarifen ausgeht, auf ein Mindestmaß reduzieren. Indessen ist auch für ein Zwangskartell in diesem Fall eine Minderung der Frachterlöse unvermeidbar, es sei denn, die Binnenschifffahrt entschlösse sich zu einer grundlegenden Reform aller Frachtenpreise, zu der hier nicht Stellung genommen werden kann.

Ohne örtliche Frachtdifferenzierung ist die Sanierung der Binnenschifffahrt und die engültige Lösung des tarifarischen Verhältnisses zwischen der Binnenschifffahrt und der Reichsbahn unmöglich.