

Zahl der Reisenden um 60 Prozent gestiegen im Vergleich mit demselben Zeitabschnitt des Vorjahres beim Dampfbetrieb; am Ende des ersten Jahres war dieser Prozentsatz auf nahezu 100 Prozent angestiegen.

7. Künftige Entwicklungen

Von maßgebender Bedeutung für die Elektrifizierung der britischen Eisenbahnen ist natürlich die große Kapitalinvestition und die damit verbundenen jährlichen Zins- und Abschreibungsraten. Bei Vorortbahnelektrifizierungen werden diese Lasten gewöhnlich mehr als ausgeglichen durch höhere Einnahmen infolge zunehmenden Personenverkehrs, der sich als Folge der beschleunigten, sauberen, vermehrten und pünktlichen Fahrgelegenheit einstellt. Da die Verlagerung eines Teiles der Einwohner der überbevölkerten städtischen Zentren in Vororte durch die Elektrifizierung erleichtert und die Reiselust aller Schichten der Bevölkerung erhöht wird, tritt mit der Zeit eine allgemeine Belebung des Verkehrs in einem ziemlich weiten Gebiet ein, was eine weitere Steigerung der Einnahmen zur Folge hat.

Die wirtschaftliche Berechtigung der Elektrifizierung der Hauptstrecken hängt indessen in beträchtlichem Umfang von einer Senkung der Betriebskosten ab, da die Aussicht auf eine Steigerung der Einnahmen notwendigerweise begrenzt ist. Der entscheidende Faktor ist die Streckenbelastung, und es sollte theoretisch möglich sein, die Größe der Streckenbelastung zu ermitteln, bei der die vorzuziehenden Einsparungen die zusätzlichen festen Kosten ausgleichen. In der Praxis jedoch kann eine solche theoretische Zahl nicht absolut für jede gegebene Hauptstrecke allein maßgebend sein, weil aus betrieblichen Gründen bestimmte anhängende Nebenstrecken notwendigerweise in jeden Elektrifizierungsplan einbezogen werden müssen.

Als Resultat einer kürzlichen Untersuchung dieser gesamten Frage ergab sich — mit gewissen Vorbehalten —, daß die kritische Höhe der Streckenbelastung bei den britischen Eisenbahnen bei den gegenwärtigen Kohlen- und sonstigen Kosten zwischen 3 bis 4 Millionen Brutto-Tonnen-Meilen pro Jahr und Betriebs-Gleis liegt.

Es wurde weiterhin berichtet, daß ungefähr 34 Prozent der im Jahre 1949 betriebenen Strecken eine Streckenbelastung hatten, die über der vorstehend erwähnten kritischen Streckenbelastung lag. Somit ist die Elektrifizierung von Hauptstrecken in größerem Umfange voll berechtigt, sobald es die wirtschaftlichen Verhältnisse gestatten.

Die weitere Elektrifizierung der Deutschen Bundesbahn im Lichte der europäischen Verkehrsintegration

Vortrag von Dr.-Ing. Hans Christoph Seeböhm, Bundesminister für Verkehr auf der Kölner Tagung der Gesellschaft der Förderer des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Köln am 14. 3. 1951

Wenn die heutige Tagung sich grundsätzlich mit der Frage der Elektrifizierung der Eisenbahn beschäftigt und wir in interessanten Vorträgen über den Stand und die Entwicklung der Elektrifizierung der Eisenbahnen in der Schweiz, in Frankreich und England unterrichtet worden sind, so bin ich für diesen großen Überblick besonders dankbar, denn auch in Deutschland stehen die Fragen der Fortsetzung der Elektrifizierung der Deutschen Bundesbahn auf der Tagesordnung.

Man sollte jedoch bei der Behandlung des Problems der Elektrifizierung der Eisenbahnen nicht vergessen, daß es sich hier nur um einen Ausschnitt aus dem großen grundsätzlichen Problem handelt, der sich in der Formel „Antriebskraft für die Verkehrsträger“ zusammenfassen läßt. Der Verkehr ist in seiner technischen Entwicklung, in seinen verschiedenen Entwicklungsformen maßgebend durch die zur Verfügung stehende Antriebskraft bestimmt worden. Erst die Heranziehung des Dampfes als Antriebskraft und die Entwicklung der Dampfmaschine hat die großzügige Entwicklung des Verkehrs ermöglicht. Das Zeitalter der Dampfmaschine hat uns im Bereich der Schifffahrt und im Bereich der Eisenbahn die entscheidenden Entwicklungsvoraussetzungen gegeben. Die 50 Jahre später einsetzende Heranziehung der flüssigen Kraftstoffe ermöglichte im technischen Zeitalter des Verbrennungsmotors die Entwicklung zweier weiterer besonders bedeutungsvoller Arten des Verkehrs durch die Motorisierung des Straßenverkehrs und durch die Entwicklung des Luftverkehrs. Bestimmen so Dampf und flüssige Kraftstoffe als Energieträger die Entwicklung der vier bedeutendsten Verkehrsträger in den letzten hundert Jahren, so ist die Antriebskraft, die für die produzierende Wirtschaft in dieser Zeit neben dem Dampf und den flüssigen Kraftstoffen, ja diese beiden Antriebskräfte noch weit überragend, nämlich die Elektrizität, im Rahmen der Verkehrsentwicklung nicht zu der Bedeutung gelangt, die sie sonst auf allen Gebieten der Wirtschaft und des täglichen Lebens erreicht hat. Zwar haben alle Verkehrsträger versucht, sich die Elektrizität in geeigneter Form nutzbar zu machen. Aber sowohl beim Antrieb für Schiffe wie auf der Straße ist die Elektrizität als Antriebskraft nicht zum Zuge gekommen. Nach anfänglichen Versuchen, geeignete Straßenverkehrsfahrzeuge mit Elektrizität zu betreiben — ich erinnere hier besonders an die erste Konstruktion meines kürzlich verstorbenen Landsmannes Prof. Dr. Ferdinand Porsche auf der Automobilausstellung in Paris 1900 — ist schließlich die Elektrizität nur noch als Antriebsmittel für den Massennahverkehr auf der Straße übrig geblieben, wo sie in Form von Straßenbahnen, Vorortbahnen und Obusanlagen eine gewisse Rolle spielt. Die eigentliche Entwicklung des Straßenverkehrs ist aber ausschließlich von den flüssigen Kraftstoffen bestimmt worden, und das gleiche gilt für die Modernisierung des Schiffsverkehrs, sowohl auf den Binnenschiffahrtsstraßen wie im Überseeverkehr, bei dem gleichfalls neben der langsam zurücktretenden Dampfmaschine der Verbrennungsmotor als Antriebsmittel sich durchgesetzt hat. Im Luftverkehr hat die Elektrizität

nach Lage der Sache als Antriebskraft niemals einen Einfluß gewinnen können. Der einzige Verkehrsträger, der sich im großen Stil der Elektrizität als Antriebskraft bedienen kann, ist die Eisenbahn, und damit hat die Eisenbahn gegenüber allen Verkehrsträgern einen außerordentlich bedeutenden technischen Vorsprung, den sie leider in den letzten Jahrzehnten nicht so ausgenutzt hat, wie es für ihre wirtschaftliche Entwicklung gut und richtig gewesen wäre.

Aus der uns gegebenen Übersicht über die Entwicklung der Elektrifizierung in den verschiedenen europäischen Ländern ist festzustellen, daß die Elektrifizierung der Eisenbahn verschiedene Wege gegangen ist. Wenn wir auch in etwa von einem einheitlichen europäischen Netz elektrifizierter Eisenbahnstrecken sprechen müssen, so bleibt doch festzustellen, daß im Süden und Westen Europas abweichende Entwicklungstendenzen sich bei der Elektrifizierung der Eisenbahn durchgesetzt haben und zu einer starken Differenzierung führten.

Mitteuropäisches Netz

Das mitteleuropäische Netz umfaßt Österreich, die Schweiz und Westdeutschland, hier vor allem Bayern und Württemberg. Man kann noch Norwegen und Schweden hinzurechnen. Dieses Netz ist auf der Basis von 16% Perioden aufgebaut. In den Ländern der weißen Kohle hat die Eisenbahnelektrifizierung die größten Fortschritte gemacht. In der Schweiz ist die Elektrifizierung fast vollständig durchgeführt und auch in Österreich sind schon große Teile elektrifiziert. Vom Netz der Bundesrepublik sind 1685 Strecken-km von insgesamt 30 730 Strecken-km elektrifiziert. Dabei darf nicht vergessen werden, daß außer der großen Durchgangsstrecke München—Berlin in Mitteleuropa im Raum Berlin—Halle—Leipzig und auf den Strecken zu den schlesischen Bergen im Raum Görlitz—Hirschberg—Breslau sehr bedeutende Linien- und Flächenelektrifizierungen bis zum Kriegsausbruch durchgeführt und in Betrieb waren.

Genaue Zahlen über Norwegen und Schweden stehen mir im Augenblick nicht zur Verfügung.

Es hieße, die gewaltige Pionierarbeit der Elektroingenieure dieser Länder herabzusetzen, wenn man nicht anerkennen wollte, daß sich die Elektrifizierung mit 16% Periode gut bewährt hat und in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht den verschiedensten Betriebsbedingungen genügt. Die Mängel, die man diesem System anfänglich nachsagte, z. B., daß der Motor beim Anfahren sehr empfindlich sei, und daß deshalb die laufenden Unterhaltungskosten gegenüber den bis dahin allein verwendeten Gleichstrommotoren höher seien, ferner, daß die Schwachstrom- und Freileitungen längs der Bahn gestört würden, daß die Triebfahrzeuge zu teuer würden usw., können dank der intensiven Arbeit der Eisenbahnverwaltungen und der beteiligten Firmen als überholt angesehen werden. Dagegen ist natürlich der Hauptmangel, nämlich daß die Elektrifizierung mit 16% Perioden besondere Energie-Erzeugungsanlagen und ein besonderes Verteilernetz mit anormaler Frequenz erfordert, nicht zu beseitigen. Wirtschaftlich können derartige Spezial-Energie-Erzeugungsanlagen selten den heutigen Ansprüchen genügen. Vielfach sind sie auf Kohlenvorkommen errichtet, die ohne die Energieerzeugung an Ort und Stelle wirtschaftlich nicht mehr auszubeuten sein würden, deren hohe Gewinnungskosten sich aber andererseits doch in überhöhten Energieerzeugungskosten auswirken.

Süd- und westeuropäische Netze

Sehen wir uns dagegen das buntscheckige Bild an, das sich an dieses geschlossene mitteleuropäische Netz im Süden und Westen anschließt! Italien hat seine Elektrifizierung im Gleichstrom-System mit 3000 Volt durchgeführt, Frankreich hat mit 1500 Volt Gleichstrom angefangen und schon erhebliche Teile seines

Netzes in dieser Stromart elektrifiziert. Belgien hat mit 3000 Volt Gleichstrom angefangen und Holland hat den Wiederaufbau seines Netzes mit 1500 Volt Gleichstrom weitgehend abgeschlossen. Luxemburg wartet schließlich darauf, an welches der Systeme, die seine drei angrenzenden großen Nachbarn entwickelten, es sich anlehnen soll.

In neuester Zeit ist in Frankreich eine Änderung der Ansichten eingetreten. Mr. Armand, der Generaldirektor der Französischen Staatsbahnen, setzt sich mit Energie für ein neues System ein, das noch vor wenigen Jahren von Fachleuten als den physikalischen Grundsätzen widersprechend abgelehnt und sogar bekämpft wurde. Als Bergmann, der zwar einiges von den elektrischen Bahnsystemen unter Tage und vor allem in den Großtagebauen versteht, möchte ich mich allerdings in den Streit der Fach-Ingenieure auf diesem Gebiet nicht einmischen; aber es ist doch vielleicht aufschlußreich, ausdrücklich festzustellen, daß den Verfechtern des neuen Systems, das mit Einphasen-Strom 50 Hertz arbeitet, in letzter Zeit große Erfolge beschieden waren.

Die wesentlichen Unterschiede beider Systeme sind in dem Vortrag des Herrn Giacomoni klar dargelegt. Ich darf sie noch einmal kurz zusammenfassen:

Das System der Elektrifizierung mit 16% Perioden bedingt besondere Energie-Erzeugungsanlagen und ein besonderes Verteilernetz. Diese besonderen Anlagen spielten in der Zeit, als dieses System der Bahnelektrifizierung eingeführt wurde, keine entscheidende Rolle; war doch der Stromverbrauch der Bahn mit 70—80% des Gesamtelektrizitätsverbrauchs so groß, daß es sich lohnte, besondere Erzeugungs- und Verteiler-Anlagen zu schaffen. Inzwischen haben sich aber die Verhältnisse grundlegend geändert. Während der Stromverbrauch der Eisenbahn etwa konstant bleibt, da die Leistungen nur in verhältnismäßig geringen Grenzen schwanken, ist der Stromverbrauch in der Industrie, in der Landwirtschaft und im privaten Haushalt sehr stark gestiegen. Man kann annehmen, daß bei vollständiger Elektrifizierung aller Eisenbahnstrecken der Stromverbrauch der Eisenbahn heute wesentlich weniger als 10% des Gesamtverbrauchs betragen würde. Der Siegeszug der Elektrifizierung in der produzierenden Wirtschaft und bei den allgemeinen Lebensvorgängen wird durch diese Zahlen eindeutig bewiesen. Damit sind aber auch die Grundlagen der Bahnelektrifizierung verändert worden. Die genannten Ziffern zwingen die Ingenieure, die Richtigkeit der Elektrifizierungsgrundlagen aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg einer Nachprüfung zu unterziehen. Die Technik darf sich nicht auf dem Erreichten ausruhen, sondern muß versuchen, sich entsprechend den Fortschritten der Wissenschaft weiter zu entwickeln. Sie muß auch bereit sein, bisher Geschaffenes zu opfern, wenn neue Erfindungen von Bedeutung gemacht werden oder wirtschaftliche Überlegungen es erfordern.

Bei dem 50-Hz-System handelt es sich darum, Antriebsmotoren einzubauen, die unmittelbar mit Einphasenstrom 50 Hz gespeist werden, der direkt aus dem allgemeinen Verteilernetz des Landes entnommen wird. Dabei wird zweckmäßig die Fahrdrachtspannung gegenüber dem 16% Hz-System erhöht. Dies kann nach Lage der Entwicklung nur von wirtschaftlichem Vorteil sein, wenn es gelingt, geeignete Antriebsmotoren für große Leistungen und für Triebwagen betriebssicher herzustellen. Zur Verteilung der Einphasenleistungen auf die Drei-Phasen des Drehstromnetzes genügen beim 50-Hz-System einfache Transformatorstationen, ohne die Symmetrien zu beeinflussen.

Es fragt sich nun: Ist der technische Fortschritt des 50-Hz-Systems so groß, daß er Veranlassung geben könnte, eine Änderung der bisherigen Anschauungen auf dem Gebiete der Elektrifizierung herbeizuführen?

Ergebnis des Vergleichs beider Systeme

Ich glaube zwar, daß man heute diese Frage noch nicht endgültig beantworten kann. Aber ich möchte doch die Auffassung vertreten, daß, falls die Länder,

die ihre Elektrifizierung zu einem mehr oder weniger großen Teile bereits zum Abschluß gebracht haben, heute erst vor der Aufgabe stünden, ihr Bahnnetz zu elektrifizieren, sie die Elektrifizierung auf der Basis von 50 Hertz durchführen würden, weil dadurch besondere Kräfteerzeugungsanlagen und Verteilernetze, also erhebliche Investitionen, erspart werden, wenn man die großen Fernleitungen der Länder so anlegt, daß sie auch für die Versorgung der wichtigen Eisenbahnstrecken günstig verlaufen.

Für Frankreich

So sieht Frankreich die Lage und hat daher die Weiterführung der Elektrifizierung mit 1500 Volt Gleichstrom trotz des bedeutenden vorhandenen Netzes aufgegeben.

Für Deutschland

Für Westdeutschland liegen die Verhältnisse aber wesentlich schwieriger. Hier ist ein erheblicher Teil des süddeutschen Netzes bereits auf der Basis 16 $\frac{2}{3}$ -Perioden elektrifiziert und dieses System hat sich bewährt.

Die Pläne für Deutschland

Nun beschäftigen wir uns seit drei Jahren mit der Frage der Elektrifizierung im Ruhrgebiet. Eingehende Untersuchungen von Fachleuten und Ausschüssen sind durchgeführt worden. Man hat Pläne für eine Voll-Elektrifizierung des gesamten Gebietes ausgearbeitet, ist jedoch im letzten Jahre zu dem Ergebnis gekommen, als letztes Ziel nicht eine Insel-Flächen-Elektrifizierung des Ruhrgebietes ins Auge zu fassen, sondern eine Linien-Elektrifizierung der großen Strecken vorzusehen, die durch das Ruhrgebiet führen und ihre Fortsetzung durch das Rheintal bis in den Frankfurter Raum finden sollen. Natürlich ist dabei der Gedanke entscheidend, daß möglichst bald der von Süden vorgetriebene Ausbau des Netzes zu einem Zusammenschluß mit den von Norden kommenden elektrifizierten Strecken führt. Damit wird eine durchgehende elektrifizierte Nord-Süd-Strecke mit einem Netz im Süden geschaffen werden, das gleichsinnig zu der bestehenden Nord-Süd-Strecke Berlin—München und ihrem mitteldeutschen Netz gelagert ist.

Grundfragen

Der ruhigen Ausreifung dieser Pläne, in deren Schlüssigkeit wohl keine Zweifel zu setzen sind, treten nun zwei Fragen gegenüber, die die bisher festgefügten Anschauungen sowohl bei Fachleuten wie Politikern ins Wanken zu bringen geeignet sind.

Die erste Frage ist: Sollen wir überhaupt weiter elektrifizieren? Die zweite Frage lautet: Sollen wir im bisherigen System weiter elektrifizieren oder sollen wir dem Vorgehen unseres westlichen Nachbarn Frankreich folgen?

Elektrifizierung — Motorisierung

Es erscheint mir notwendig, die Grundfrage, ob überhaupt die Elektrifizierung weitergeführt werden soll, im Rahmen einer solchen Erörterung wenigstens zu streifen. Es ist bekannt, daß die Deutsche Bundesbahn, die Industrie und die technische Wissenschaft an verschiedenen Verbesserungen unserer geliebten, so bewährten Dampflokomotive arbeiten, deren technische und wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten noch lange nicht erschöpft sind. Auch nach anderer Richtung sind verschiedene Erfindungen gemacht worden, wie z. B. die Gasturbinenlokomotive, die in der Schweiz gebaut und von den Schweizer Bundesbahnen entgegenkommenderweise auch der Deutschen Bundesbahn

zur Verfügung gestellt worden ist. Wichtiger vielleicht noch als die Gasturbinenlokomotive, deren schlechter Wirkungsgrad im Leerlauf immer ein schwer behebbarer Nachteil bleiben wird, kann die Entwicklung einer Kohlenstaubgasturbine werden, die nicht nur der alten Dampflokomotive, sondern auch der Diesel- und der elektrischen Lokomotive eine ernsthafte Konkurrenz werden könnte, wenn es gelingt, dieses Problem technisch einwandfrei konstruktiv zu lösen.

Es ist weiterhin bekannt, daß die amerikanische Kommission, die die Deutsche Bundesbahn durchleuchtet und ihre Untersuchungsergebnisse in den sogenannten Coverdale & Colpitts-Gutachten niedergelegt hat, die Meinung vertritt, daß an Stelle der Elektrifizierung die Motorisierung treten solle. Dieser Standpunkt ist aus der Schau der Verhältnisse in den Vereinigten Staaten, ihren Gelände-Verhältnissen und der dort zu überwindenden Entfernungen, aber auch unter Berücksichtigung ihrer Rohstofflage durchaus verständlich. Wenn auch Deutschland über genügend Öl aus heimischen Gewinnungsstätten verfügen würde, so müßte diese Frage einer sehr gründlichen Prüfung unterzogen werden. Aber es ist ja bekannt, daß die Ölvorräte im Bundesgebiet — so erfreulich sie an sich sind und so überraschend sie sich dank der ausgezeichneten Arbeit unserer Erdölgewinnungsindustrie entwickelt haben (Förderung 1950 gegen 1945 fast verdoppelt) — niemals seinen gesamten Ölbedarf, sondern höchstens ein Drittel davon decken können. Es ist weiter nachgewiesen, daß die Umwandlung der Kohle in Öl kraftmäßig und energiewirtschaftlich gesehen, nicht die günstigste Ausnutzung der Kohle darstellt, ganz abgesehen davon, daß die Erstellung von Fabriken zur Gewinnung von Treibstoffen aus Kohle noch nicht wieder in unser freies Ermessen gestellt ist. Für den Bundesminister für Verkehr entsteht also die Frage: Soll neben der Motorisierung des Straßenverkehrs auch die Motorisierung des Schienenverkehrs gefördert werden und sollen wir dann bei teilweise oder gänzlichem Ausbleiben überseeischer Zufuhren vor der Tatsache stehen, daß beide großen Verkehrsträger schwerwiegende Einschränkungen in Kauf nehmen müssen, oder soll beim Straßenverkehr die hier dringend notwendige Motorisierung fortgesetzt werden, dafür jedoch bei der Eisenbahn elektrifiziert werden bei Ausnutzung vorhandener Wasserkräfte bei Neubau von Kraftwerken auf Abfallkohle-Basis?

Ergebnis: Elektrifizierung der Hauptstrecken, Motorisierung der Nebenstrecken

Entgegen der Ansicht der amerikanischen Gutachter, mußten wir uns dafür entscheiden, die Elektrifizierung der Eisenbahn weiterzuführen. Natürlich bedeutet dies nicht, daß das Kind mit dem Bade ausgeschüttet werden soll und daß auch eine Elektrifizierung der weniger belasteten Hauptstrecken und der Nebenbahnen beabsichtigt wäre. Diese Strecken müssen und können nur motorisiert werden, weil für sie der Aufwand einer Elektrifizierung nicht vertretbar sein würde. Es besteht also kein Grund, diese Entscheidung so aufzufassen, als ob die weitere Motorisierung der Schienenwege abgeschnitten sein soll. Aber die Motorisierung soll sich den Aufgaben zuwenden, bei denen sie von ganz besonders großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Eisenbahn ist, nämlich der Schaffung billiger und leichter Schienenomnibusse und Triebwagen für den Personenverkehr, und sich nicht konzentrieren auf die Entwicklung schwerer Motorlokomotiven für Schnellzüge und Güterzüge.

Kommt man nun zu der Überzeugung, daß die großen Strecken des Fernverkehrs der Deutschen Bundesbahn elektrifiziert werden müssen, so gilt es nun, Stellung zu nehmen zu der zweiten großen Frage: Weiterbau in 16 $\frac{2}{3}$ Hz oder Übergang zu 50 Hz?

Weiterbau in 16 $\frac{2}{3}$ oder 50 Hz?

Bei der Diskussion nach der richtigen Antwort ist in letzter Zeit ein neuer Gesichtspunkt in den Vordergrund getreten, der nach meiner Auffassung auch

der Ausgangspunkt dafür ist, daß sich das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität in Köln in seiner heutigen Festsitzung mit diesen Fragen beschäftigt. Der europäische Gedanke. Es ist ein beinahe nicht wieder gutzumachender Fehler der unglücklichen politischen Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg, daß die Eisenbahnen der großen europäischen Länder sich in der Frage der Elektrifizierung nicht zusammengefunden haben. Eine Korrektur dieser schwerwiegenden Unterlassung ist jedenfalls mit außerordentlichen Kosten verbunden. Die Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen liegt damit nicht mehr allein auf technischem Gebiet, sie geht vielmehr in starkem Maße den Wirtschaftspolitikern und auch den nationalen wie den europäischen Politikern an.

Die Schienenwege sind wie die Straßen immer als ein Symbol des Verbindenden angesehen worden. Staaten mit der gleichen Spurweite, auf der Züge und Wagen von einem Land zum anderen ohne weiteres übergehen können, sind durch diese Möglichkeit seit je enger miteinander verknüpft. Rußland aber hat eine andere Spur, und zweifellos hat auch dieser Grund mit dazu beigetragen, die Abgeschlossenheit des nach Europa eingedrungenen asiatischen Lebensraumes zu betonen und seine Verbindung mit dem Westen zu erschweren.

Kommen wir zu einem Vereinigten Europa, so haben wir im Westen nur in Spanien noch ein größeres Schienennetz mit einer anderen Spurweite. Zwischen allen übrigen Ländern ist ein ungehinderter Übergang der Wagen möglich. Wenn wir also elektrifizieren und über die Schienen den Fahrdraht der elektrischen Oberleitung spannen, so darf dabei der ungehinderte Durchlauf der Züge von einem Land zum anderen nicht unterbrochen werden. Es wäre ein Rückschritt, da wir bei der Verwendung der Dampflokomotive die Möglichkeit haben, in einem Vereinigten Europa die Grenzen der Länder ohne jede technische Behinderung zu überschreiten, wenn wir diesen Vorteil nach erfolgter Elektrifizierung nicht mehr haben sollten.

Was die Eisenbahnen Europas für ihre Wirtschaftlichkeit in der Zukunft besonders brauchen, sind schnelle Verbindungen zwischen den großen Knotenpunkten der einzelnen Länder. Je kürzer die Fahrzeiten für diese Verbindungen sind, um so enger rücken die Länder aneinander, namentlich wenn einmal Zoll- und Paßformalitäten nicht mehr die Schranken zwischen den einzelnen Staaten bilden.

Es ist wichtig und aufschlußreich, sich einmal eine Vorstellung zu machen, welcher Zeitgewinn durch Einrichtung eines Schnellverkehrs z. B. zwischen Westdeutschland und Paris eintreten kann:

Der Orient-Express braucht jetzt für die 512 km lange Strecke zwischen Kehl und Paris eine Fahrzeit von 444 Minuten. Das entspricht einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 69,4 km/h. Der D-Zug auf Luftreifen auf der fast gleichen Strecke zwischen Straßburg und Paris braucht nur eine Fahrzeit von 315 Minuten. Dies bedeutet bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 96 km/h einen Zeitgewinn von mehr als 2 Stunden.

Der Nachtschnellzug zwischen Frankfurt (M.) und Paris braucht für die 639 km lange Strecke ohne Einrechnung des Grenzaufenthalts eine Fahrzeit von 614 Minuten, mit Einrechnung des Grenzaufenthaltes jedoch von 704 Minuten, also 1½ Stunden mehr. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf der ganzen Strecke beträgt also nur 54,5 km/h. Der D-Zug auf Luftreifen zwischen Paris und Bar-le-Duc benötigt für den 254 km langen Teil dieser Strecke nur 145 Minuten, erreicht also eine Reisegeschwindigkeit von 105 km/h. Könnte er mit gleicher Reisegeschwindigkeit bis Frankfurt (M.) weiterfahren, so könnte er die genannte Strecke in 6 (statt jetzt 10) Stunden Fahrzeit zurücklegen.

Je mehr es gelingt, die Fahrgeschwindigkeit für die gesamte Strecke zu er-

höhen, um so nachteiliger wirken sich die Grenzaufenthalte prozentual auf die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit aus. Ein Halt von 1½ Stunden am Grenzübergang wiegt bei einer Fahrzeit von nur 6 Stunden viel schwerer als bei einer Fahrzeit von 10 Stunden. Die höheren Geschwindigkeiten dürfen daher unter keinen Umständen an den Grenzen durch Lok-Wechsel herabgemindert werden.

Diese Zahlen zeigen, welche Entwicklungsmöglichkeiten noch in den Eisenbahnen stecken, wenn man — ohne Änderung des technischen Systems — mit den schon heute erzielten Durchschnittsgeschwindigkeiten die Länder Europas verbinden könnte. Diese Fahrzeiten sind aber noch erheblich zu verkürzen, wenn an Stelle der Dampflokomotiven mit elektrischen Lokomotiven gefahren wird, weil dann die großen Anfahr-Beschleunigungen eine weitere Steigerung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit ermöglichen.

Dabei ist besonders interessant, darauf hinzuweisen, daß der Leicht-D-Zug auf Gummirädern je Reisender nur ein Gewicht von 1,0 t hat, während beim Diesel-Schnelltriebwagen das Gewicht auf 1,8 t je Person und bei den normalen, jetzt fahrenden D-Zügen auf 2,3 t je Person ansteigt. Allerdings ist das Platzangebot der Leicht-D-Züge mit rund 250 Plätzen niedriger, als das Platzangebot der Schnelltriebwagen mit rund 100 Plätzen.

Einheitliches Verkehrswesen für Europa

Ein einheitliches Verkehrswesen ist eine der Grundvoraussetzungen für ein einheitliches Europa. Stellen wir uns vor, morgen sei das einheitliche Europa geschaffen, so daß die Zoll- und Paßschranken nach Norden, Süden und Westen wegfallen, dann können die Züge von Köln ungehindert nach Paris und weiter bis Spanien oder von Köln nach Holland und Belgien oder durch die Schweiz nach Italien fahren. Könnten sie es wirklich in jedem Falle? Nein! Sie könnten es bei Weiterführung der Elektrifizierung nach den jetzigen Plänen nicht! Denn dort, wo sich früher die Landesgrenzen mit Zollschranken befanden, würden nach wie vor Halte erforderlich werden: die Züge könnten nicht weiterfahren, weil die Lokomotiven, die sie heranzuführen, nicht auf die neue Strecke mit einem anderen System der Elektrifizierung übergehen könnten. Es müßten an einer Stelle, die überhaupt keinen aus dem Verkehr sich ergebenden Anlaß zu einem Aufenthalt bietet, Bahnhöfe bestehen bleiben, Lok-Depots angelegt werden usw., um unter Zeitverlust eine Umspannung der Züge vorzunehmen. Das darf keinesfalls eintreten, denn die großen Vorteile der Elektrifizierung dürfen unter keinen Umständen durch einen Systemwechsel in der Oberleitung vermindert oder zunichte gemacht werden.

Wie können wir nun aber von deutscher Seite dazu beitragen, dieses Ziel des ungehinderten Zugdurchlaufes zu erreichen? Soll Frankreich seine fortschrittlichen Pläne der Elektrifizierung mit 50 Hz aufgeben und auf das System von 16⅔ Hz des mitteleuropäischen Netzes übergehen, oder soll Deutschland sich dem Vorgehen Frankreichs anschließen und seine Neu-Elektrifizierung mit 50 Hz durchführen, also nach und nach — unter allmählicher Ausmusterung der vorhandenen Lokomotiven und Triebwagen — das 16⅔ Hz Netz auf 50 Hz umstellen? Diese beiden wichtigen Fragen müssen als Ergebnis der heutigen Tagung weiter bearbeitet und geklärt werden.

Möglicherweise ist aber die endgültige Lösung der Frage gar nicht das apodiktische Entweder—Oder, vielleicht gibt es doch eine Antwort auf beide Fragen. Denn wenn es gelingt, Triebwagen oder Lokomotiven mit einem noch tragbaren Gesamtgewicht so zu bauen, daß sie sowohl im 16⅔ Hz wie im 50-Hz-System fahren können, dann haben wir so zweifellos die Lösung gefunden, die unter den heutigen Voraussetzungen die günstigste ist. Dann könnte unser Nachbarland Frankreich seine Elektrifizierung mit 50 Hz weiterführen, wir aber bräuchten

uns über die deutschen Zukunftspläne endgültig erst dann zu entscheiden, wenn alle vom deutschen Standpunkt wichtigen wirtschaftlichen und technischen Grundlagen für diese Entscheidung einwandfrei geklärt sind.

Bis dahin werden wir den Weg weitergehen, den wir in Zusammenarbeit mit der SNCF eingeschlagen haben und die Weiterführung der Elektrifizierung mit 50 Hz auf der Strecke von Valenciennes über das östliche Industriegebiet und Luxemburg bis an den Rhein bearbeiten. Die Vorarbeiten sind im Gang und nehmen einen befriedigenden Fortgang.

Im Zusammenhang damit ist es notwendig, die 50-Hz-Strecke von Freiburg nach Neustadt bis Donaueschingen zu verlängern. Denn diese Strecke stellt das idealste Versuchsfeld dar, das man sich nur wünschen kann. Die Untersuchungen auf dieser Strecke werden über die Zukunft des Systems und seine Entwicklung die entscheidenden Anregungen zu geben haben.

In diesem ganzen Fragenbereich sind auch Untersuchungen einbezogen, wie eine Verminderung der Baukosten durch Einschränkung des Lichtstromprofils elektrischer Strecken erreicht werden kann.

Neben diesen Arbeiten erscheint mir die Weiterführung von Untersuchungen über die Ausbildung leistungsfähiger Umformer von 50 Per. Wechselstrom auf 16 $\frac{2}{3}$ Hz von besonderer Bedeutung. Aus dem Forschungsfonds des Bundesministers für Verkehr wird zur Lösung dieser Frage ein Betrag ausgeworfen werden, allerdings nicht etwa für wieder neue Gutachten oder wissenschaftliche Arbeiten, da in dieser Beziehung schon mehr als genug geschehen ist, sondern für praktische Versuche. Wir müssen endlich aus dem Stadium theoretischer Erörterungen heraus und praktische Entwicklungsarbeit treiben.

Wenn wir diese schwierigen technischen Probleme heute in Anwesenheit unserer ausländischen Gäste erörtern, so geschieht das unter dem bedeutsamen Vorzeichen der europäischen Zusammenarbeit! Insoweit reicht diese Veranstaltung über das rein Fachliche hinaus und erhält einen allgemeinen politischen Akzent. Wir erkennen, daß in unserer Zeit die Eisenbahnprobleme weniger denn je nach nationalstaatlichen Gesichtspunkten gelöst werden können. Die Frage nach der technischen Fortentwicklung unserer Eisenbahnen ist nur eine Teilfrage der Schicksalsfrage der freien Völker Europas, der Frage nach Weg und Ziel zu der europäischen Integration. Seit dem Sommer 1950 bin ich in Wort und Schrift wiederholt für eine enge Zusammenarbeit der westeuropäischen Nationen auf dem Verkehrsgebiet eingetreten. Als Bundesminister für Verkehr habe ich alle Bestrebungen in dieser Richtung besonders gefördert.

Infolge des stürmischen Fortschritts der Technik ist der Verkehr längst über die engen nationalstaatlichen Grenzen hinausgewachsen und kann heute nur großräumig geordnet und weiter entwickelt werden. Ein wohlüberlegtes und zielklares Vorgehen nach dieser Richtung liegt im Interesse aller europäischen Völker, die nach den Kämpfen und Leiden der letzten Jahrzehnte eine glücklichere Zukunft ersehnen und den Weg dahin suchen.

Aus diesem Grund verdient die Initiative des französischen Abgeordneten Edouard Bonnefous größte Beachtung, dessen Anregungen im August 1950 bekannt geworden sind und der Beratenden Versammlung des Europarats als Entwurf eines Abkommens über die Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde vorliegen.

Diese europäische Verkehrsbehörde soll sich nach dem Entwurf von Bonnefous mit allen Zweigen des Verkehrs in den Mitgliedstaaten befassen, also mit der Eisenbahn, dem Straßenverkehr, der Schifffahrt, dem intereuropäischen Luftverkehr und den Hafenanlagen. Auf allen diesen Gebieten soll sie die Befugnis erhalten, über Fragen zu entscheiden, die zwei oder mehrere der vertragschließenden Länder berühren. Sie soll auch Empfehlungen bezüglich nationaler Verkehrsfragen aussprechen,

sofern sie von internationalem Interesse sind. Auf diese Weise soll die Verkehrsbehörde dafür sorgen, daß vorhandene Verkehrsmittel dazu benutzt werden, den allgemeinen Bedarf Europas in der wirtschaftlichsten und vorteilhaftesten Weise zu decken, jeden Kosten verursachenden Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln auszuschalten und alle Fehlinvestitionen in Verkehrsunternehmen zu verhindern. Die Verkehrsbehörde soll aus einem Exekutivausschuß, einer Versammlung von Vertretern, einem Ministerrat und einem Gerichtshof bestehen.

Wenn ein hervorragender Vertreter unseres großen Nachbarvolkes, mit dem wir eine ehrliche Partnerschaft aufrichtig wünschen und erstreben, der internationalen Öffentlichkeit eine solche europäische Konzeption unterbreitet und sie mit gewichtigen Gründen vertritt, so können wir Deutsche das nur begrüßen. Seine übergeordneten Ziele werden, wie bei allen echten europäischen Planungen, auch unsere Ziele sein. Wie sie am zweckmäßigsten erreicht werden können, wird jedoch noch einer eingehenden Prüfung und Erörterung bedürfen. Deutschland ist an diesen Fragen besonders interessiert. Dank seiner zentralen Lage und seiner hochentwickelten Verkehrseinrichtungen ist es ein Transiland erster Ordnung; daher wird es stets im Mittelpunkt aller europäischen Integrationspläne stehen. Deutschland ist sich dieser Schlüsselposition durchaus bewußt und sieht darin eine Aufgabe, die zu lösen es sich gegenüber Europa verpflichtet fühlt.

Der Vorschlag von Bonnefous, der sich in wesentlichen Punkten an das Modell des Schumanplanes anlehnt, bietet zweifellos eine wertvolle Diskussionsgrundlage, bedarf aber der kritischen Durchleuchtung und Überarbeitung. Dabei wird es notwendig sein, die politischen und wirtschaftlichen Tatsachen und Voraussetzungen nicht aus dem Auge zu verlieren und die ideenpolitische Konzeption mit der realpolitischen Einsicht in Einklang zu bringen. Alle Erfahrungen lehren, daß ein zu schnelles Vorwärtsdrängen in der Regel die Gefahr des Rückschlages in sich birgt. Kann heute bereits eine überstaatliche europäische Verkehrsbehörde mit Entscheidungs- und Lenkungs befugnis ausgestattet werden? Wird sie vor allem die Lösung des Koordinierungsproblems erleichtern, die organische Ordnung im Verkehrswesen fördern und zu der zweckvollen Regelung des Wettbewerbs zwischen Schiene, Straße und Binnenschifffahrt beitragen, die bisher in keinem Lande unseres Kontinents auf nationaler Basis zufriedenstellend erreicht werden konnte? Daran ist nach den bisherigen Erfahrungen zu zweifeln. Der Verkehr ist überall, in Deutschland wie in seinen Nachbarstaaten in der Vergangenheit nur nach nationalen Gesichtspunkten aufgebaut und viele Jahrzehnte lang entwickelt worden. Er ist daher so eng mit dem gesamten sozialen und wirtschaftlichen Gefüge eines jeden Landes verflochten, daß eine radikale Lösung des schwierigen Problems der Integrierung durch Einschaltung eines übergeordneten komplizierten Verwaltungsapparates erheblichen Bedenken begegnen muß. Das Dach kann erst errichtet werden, wenn der Grundstein gelegt und die Wände des Hauses errichtet worden sind.

Das lehrt uns ein Vorgang aus der jüngsten Vergangenheit bei den Verhandlungen in der Economic Commission for Europe (ECE) in Genf, die auf dem Verkehrsgebiet eine bedeutsame Tätigkeit entfaltet hat. Vom Unterausschuß für den Straßenverkehr der ECE wurden im Mai 1949 Sachverständige eingesetzt mit dem Auftrag, ein internationales Lenkungsverfahren für den Straßenverkehr auszuarbeiten. Ihr Bericht hat die Bildung eines internationalen Organs (Board) mit erheblichen exekutiven Zuständigkeiten vorgesehen. Aber der Unterausschuß für den Straßenverkehr hat sich die Vorschläge der Sachverständigengruppe nicht zu eigen gemacht. Die Delegationen der meisten Länder, namentlich auch die französische und die holländische, haben nach längerer Debatte die Bildung eines solchen internationalen Organs abgelehnt.

Selbst der deutsche Vorschlag, der seine Errichtung jedoch nur mit beratender Zuständigkeit vorsah, fand keine Zustimmung.

Wie man diese Verhandlungen in der ECE auch immer politisch oder wirtschaftlich beurteilen mag, sie lehren jedenfalls mit großer Eindringlichkeit, daß auf dem Wege zu einer Integration des europäischen Verkehrs, die den Interessen aller beteiligten Völker entspricht, nur Schritt für Schritt vorwärts gegangen werden kann. Man gelangt so sicherer zu den gewünschten Zielen, während ein zu weit ausgreifender Versuch unvermeidbar zu schweren Friktionen führen und das Ganze gefährden muß.

Welche Wege aber soll man einschlagen? Wir sollten davon ausgehen, daß die Integration ein lebendiger Prozeß echten Lebens ist und daher organisch wachsen muß. Sie kann nicht von politischen Instanzen von oben her gestaltet und organisiert werden. Diese Instanzen können den Prozeß nur fördern und günstige Wachstumsbedingungen schaffen.

Unter dieser Voraussetzung sehe ich folgende Möglichkeiten für ein erfolgreiche Integrierung:

1. Zunächst scheint es mir notwendig zu sein, alle Bestrebungen der Verkehrsträger selbst, die auf eine engere internationale Zusammenarbeit abzielen, zu fördern und zu intensivieren. Hier liegen bereits beachtliche Teilerfolge vor, und diese praktische Arbeit muß daher mit großem Nachdruck fortgesetzt werden. Sie allein führt zu einer organischen Entwicklung.

Aus der Fülle des vorhandenen Materials möchte ich hier nur einige Beispiele herausgreifen. Bei den Eisenbahnen gibt es seit langem internationale Regelungen, Vereinbarungen und Verbände. Besondere Bedeutung hat das Eisenbahnzentralamt in Bern gewonnen, das die Aufgaben aus den internationalen Übereinkommen über den zwischenstaatlichen Güter- und Personenverkehr erledigt. Als Beispiel muß hier auch das AVER-Abkommen erwähnt werden, das eine zwischenstaatliche Aufgabenteilung zwischen den westeuropäischen Eisenbahnen und der Rheinschiffahrt im Schweizer Verkehr vorsieht. Auch die Elektrifizierung bietet einer zweckvollen Zusammenarbeit der Eisenbahnen neue und große Aufgaben. Im Februar 1950 sind mit den französischen Eisenbahnen darüber erfolgversprechende Verhandlungen in Paris eingeleitet worden. Wiederholt habe ich ferner darauf hingewiesen, wie notwendig es ist zu einer Güterwagengemeinschaft der westeuropäischen Eisenbahnen zu gelangen. Aus klimatischen Gründen fallen die Spitzen der Erntetransporte in den europäischen Ländern zeitlich auseinander, zum Teil um einige Wochen. Infolgedessen liegt nichts näher, als daß sich die benachbarten Völker wechselseitig mit Güterwagen aushelfen, um die Ernte und die zugleich anfallenden, besonders hohen Kohlenmengen zu befördern. Eine solche Güterwagengemeinschaft führt dazu, Fehlinvestitionen im Wagenpark der einzelnen Länder zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes zu erhöhen. Den Beweis dafür hat die klaglose Bewältigung der Verkehrsspitze im Herbst 1950 in Deutschland unter Anmietung ausländischer Güterwagen erbracht. Ergänzt werden müßte ein solcher Güterwagenaustausch durch die Entwicklung eines einheitlichen Güterwagentyps mit gleicher Kennzeichnung.

Die Bildung einer Güterwagengemeinschaft würde die Deutsche Bundesbahn jedoch nicht der Aufgabe entheben, ihren eigenen heute unzulänglichen Güterwagenpark zu verbessern und zu vermehren, um allen künftigen Anforderungen gewachsen zu sein. Sie hat hier einen besonders großen Nachholbedarf. Ich habe wiederholt und sehr eindringlich darauf hingewiesen, daß die Deutsche Bundesbahn Kredite benötigt. Sie hat trotz meines ständigen Drängens bisher keine ERP-Mittel erhalten. Da die Bundesbahn nicht nur von deutscher, sondern auch europäischer Verkehrsbedeutung ist, scheint mir angesichts der Kapitalknappheit in der Bundesrepublik die Forderung nach ausländischer Kredithilfe

wohl begründet zu sein. Allerdings muß man hier auch Maß halten und darf keiner Überdimensionierung das Wort reden. Denn wir haben für den Transport von Massengütern in der Bundesrepublik noch ungenutzten Kahrraum in unserer Binnenschiffahrt, dessen Verwendung im volkswirtschaftlichen Interesse liegt. Auch müssen wir beim Aufbau des Güterwagenparks der künftigen europäischen Güterwagengemeinschaft Rechnung tragen. Diese Grenzen darf man nicht außer Acht lassen. Innerhalb dieser Grenzen aber wird es unerlässlich sein, der Bundesbahn die Modernisierung und Erneuerung ihres Güterwagenparks durch ausreichende Kapitalhilfe zu ermöglichen. Dieses Anliegen ist von größter Dringlichkeit, wenn wir auch weiter Verkehrsspitzen ohne empfindliche Rückschläge für die Wirtschaft bewältigen wollen.

Auch außerhalb der Eisenbahn scheint im Verkehrswesen die Einsicht zu wachsen. Überall verstärken sich die Bestrebungen zu einer Verständigung und zu gemeinsamer Lösung dringender Verkehrsprobleme. Ich freue mich z. B. über die Initiative holländischer Kreise, die eine Art Hansabund zwischen den Beneluxhäfen und den deutschen Nordseehäfen vorgeschlagen haben. Auch ein ziviler Luftverkehr, von dem die Bundesrepublik mit ihren 48 Millionen Menschen bereits viel zu lange ausgeschlossen worden ist, kann zweckvoll nur in gemeinsamer Arbeit der europäischen Völker weiter entwickelt werden.

Alle Tendenzen dieser Art sollten von den Regierungen der Länder gepflegt und verstärkt werden. Empfehlenswert scheinen mir hier nach der vorliegenden Erfahrung besonders bilaterale Verträge zu sein, z. B. zwischen Deutschland und Frankreich, denen sich dann andere Länder jederzeit anschließen können.

2. Gleichzeitig sollte man sich der bereits vorhandenen oder in Vorbereitung befindlichen internationalen oder überstaatlichen Stellen bedienen, um eine Integrierung des europäischen Verkehrs zu erreichen. Neben der bereits erwähnten ECE in Genf ist vor allem an die bedeutende Tätigkeit der Organisation for European Economic Cooperation (OEEC) in Paris zu erinnern, soweit sie die Verkehrsfragen berührt hat und ferner an die dankenswerten Verhandlungen im Rahmen des Europarats in Straßburg. Die Bundesrepublik muß selbstverständlich an der Arbeit aller dieser Stellen gleichberechtigt teilnehmen; denn angesichts ihrer zentralen Lage und ihrer wichtigen Rolle im gesamteuropäischen Verkehr ist eine echte Integration in Europa nur zu erreichen, wenn Deutschland frei, selbstverantwortlich und gleichberechtigt mitwirken kann. Auch an die Einrichtungen des Schumanplans müssen wir denken. Wir hoffen und wünschen, daß der Schumanplan, der von uns Deutschen als europäische Tat begrüßt und trotz schwerer Opfer, die wir dabei auf uns nehmen, gefördert worden ist, sich auf dem Gebiete des Kohlenbergbaues und der Eisen- und Stahlgewinnung bewährt und neue Voraussetzungen für eine gedeihliche Zusammenarbeit der Nachbarvölker schafft. Hat doch schon der zentrale Kohlenverkauf in Deutschland einen bedeutenden und sehr heilsamen Einfluß im Sinne einer echten Koordinierung bei der Verteilung der Transporte auf die verschiedenen Verkehrsträger, vor allem Eisenbahn und Binnenschiffahrt, ausgeübt. Der Schumanplan wird sicher beträchtliche Rückwirkungen auf die westeuropäischen Verkehrsrelationen und Tarifbildungen hervorrufen; von ihm werden starke Impulse namentlich für eine integrierende Tarifpolitik zu erwarten sein. Bevor man eine besondere überstaatliche Verkehrsbehörde mit Entscheidungsbefugnissen neu schafft, müßte wohl in jedem Falle abgewartet werden, wie sich die Einrichtungen des Schumanplans auf den Verkehr auswirken.

3. Das schließt jedoch nicht aus, daß zur Unterstützung aller europäischen Verkehrsbestrebungen und zum Ausgleich der oft noch sehr divergierenden nationalstaatlichen Interessen eine zentrale zwischenstaatliche Verkehrsinstanz geschaffen wird, die zwar keine Entscheidungen fällt, aber als Schlichtungs- und Beratungsstelle dienen könnte.

Das wäre ein bedeutender Schritt zu dem übergeordneten Ziel, und ich glaube, man sollte ihn bald tun. Kann man sich heute beispielsweise leicht darüber verständigen, welcher Güterwagentyp in einer Güterwagengemeinschaft von allen Eisenbahnen weiter entwickelt und gebaut werden soll? Wird es heute möglich sein, sich in freier Vereinbarung über die Probleme der Elektrifizierung wichtiger Strecken oder über den Ausbau der Fernverkehrsstraßen zu einigen? Das ist kaum zu bejahen. Für solche Fälle wäre es wohl notwendig, eine überstaatliche Instanz zu schaffen, die im Bedarfsfalle von der einen oder anderen Partei angerufen werden kann und dann nach sorgfältiger fachlicher Prüfung auf internationaler Basis Beschlüsse faßt, Empfehlungen abgibt, Ratschläge erteilt und damit neue Wege für eine zweckvolle Zusammenarbeit der Völker weist. Mit dieser Anregung knüpfe ich an den deutschen Vorschlag bei den Beratungen in der ECE an. Ich bin davon überzeugt, daß sich die europäischen Staaten über eine solche Einrichtung, die keine Entscheidungsbefugnis hat, sondern nur auf Anfordern Empfehlungen und Anregungen abgibt, mag man sie „Ständige internationale Verkehrskonferenz“ oder „Internationales Verkehrsbüro“ nennen, leichter und schneller einigen werden, als über eine neue Hohe Behörde, die Entscheidungen fällt und damit den Verkehr über die Ländergrenzen hinweg durch Zwang zu regeln versucht.

So kann auf dem Gebiet des Verkehrs Entscheidendes für eine europäische Gemeinschaft geleistet werden, die nur durch eine sinnvolle Integration organisch und damit für die Dauer geschaffen werden kann.

Die Port Equalization in den USA

von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow, Hamburg

I.

Hauptgegenstand der amerikanischen Seehafentarifpolitik ist nicht die Stärkung der amerikanischen Industrie und Landwirtschaft auf den Weltmärkten, sondern der Ausgleich des Wettbewerbsverhältnisses der Seehäfen auf dem Wege über die Port Equalization. Die meisten „commodity rates“, wie in den USA die Ausnahmetarife genannt werden, verdanken dem Ausgleich der Wettbewerbsunterschiede der miteinander im Wettbewerb stehenden Routen und Seehäfen ihre Entstehung. Aus dem gleichen Grunde weichen, wenn man von den Basisfrachtsätzen der Regeltarife ab.

In die Regelung des Interessenausgleichs zwischen den nationalen Seehäfen wurden von Anfang an auch die kanadischen Eisenbahnen und Seehäfen einbezogen. Die amerikanischen Seehäfen leiden verhältnismäßig wenig unter dem Wettbewerb fremder Seehäfen. Nur die kanadischen Häfen sind im bescheidenen Ausmaße am überseeischen Außenhandel der USA beteiligt.

Von sehr viel größerer Bedeutung als der Wettbewerb ausländischer Seehäfen verfügen an der atlantischen Küste, der Golfküste und der Pazifikküste mit einer Länge von insgesamt 22 860 km über zahlreiche leistungsfähige Häfen, von denen viele sich um das gleiche Hinterland bewerben.

Das wichtigste und zugleich am zentralsten gelegene Wettbewerbsgebiet befindet sich im Mittelwesten. Es handelt sich hierbei praktisch um das Central Freight Association Territory (CFA), welches neben dem amerikanischen Mittelwesten auch die südlichen Teile der kanadischen Provinz Ontario umfaßt und von den amerikanischen Tariffachleuten auch als „Differential Territory“ bezeichnet wird.* Dieses stärkste Kraftzentrum des Landes betrachten nicht nur die amerikanischen und kanadischen Nordatlantikhäfen, sondern auch die südatlantischen Häfen und die Golfhäfen, und was den Güter Austausch des Mittelwestens mit Australien und dem Fernen Osten anbelangt, selbst die amerikanischen und kanadischen Pazifikhäfen als ihr Hinterland. Neben dem mittleren Westen gibt es in den USA noch mehrere andere Wettbewerbsgebiete.

Das Frachtgleichheitsprinzip wird nur im bestrittenen Verkehr der Seehäfen angewandt. Außerhalb der Wettbewerbsgebiete belassen die amerikanischen Eisenbahnen jedem Hafen die Vorteile bzw. Nachteile seiner geographischen Lage.

Hauptträger des Hinterlandverkehrs der amerikanischen und kanadischen Seehäfen sind die Wettbewerbsgebiete. Es ist kein Zufall, daß der Grundsatz der Gleichbehandlung der Wettbewerbshäfen (Equalization Principle) den Seehafentarifen der USA und Kanadas das Gepräge gegeben haben. Nur auf der Grundlage frachtlicher Gleichstellung der Wettbewerbsrouten und -seehäfen konnte

*] Das CFA-Gebiet wird begrenzt durch Große Seen, Chicago-Kairo (Mündung des Ohio in den Mississippi) — Ohio-Fluß-Pittsburg-Buffalo. Der Mittelwesten umfaßt die Staaten Michigan, Illinois, Indiana, Wisconsin und Ohio. Das Wettbewerbsgebiet erstreckt sich außerdem auf Minnesota, Iowa und Missouri.