

den Wirkungen des heutigen französischen Eisenbahngütertarifs darf aber nicht überschätzt werden. Die stärkere Ausrichtung der französischen Gütertarife nach den Kosten ist in einer Form durchgeführt worden, die den gemeinwirtschaftlichen Charakter des französischen Eisenbahngütertarifs weitgehend aufrecht erhält. Die schädlichen Auswirkungen dieser Reformen auf die Raumordnung und den industriellen Standort sind nicht entfernt so groß, wie außerhalb Frankreichs allgemein angenommen wird.

Die Tarifreformen von 1947 und 1951 haben die Wettbewerbskraft der SNCF gegenüber dem Straßenverkehr wesentlich gestärkt. Ihr Erfolg kommt auch in der steten Zunahme der Auslastung der Güterwagen der SNCF zum Ausdruck. Im Wagenladungsverkehr stieg die durchschnittliche Auslastung der Waggons von 15,7 t 1946 auf 19,4 t 1951 = 23,6 %. Beim gesamten Güterverkehr der SNCF ergibt sich folgende Entwicklung der Nutzlast je Wagen:

1938:	9,0 t = 100
1950:	12,0 t = 133
1951:	13,1 t = 146
1952:	13,6 t = 151

Die geschilderte Steigerung der durchschnittlichen Auslastung entspricht mindestens einem Gewinn von 150 000 Güterwagen. Diese Anzahl wäre zusätzlich erforderlich, wenn bei dem derzeitigen Umfang des Güterverkehrs die Durchschnittsbelastung der Güterwagen auf dem Stande des Jahres 1938 geblieben wäre. Die SNCF kann den augenblicklichen Güterverkehr, der den Umfang des Jahres 1938 t-km-mäßig gesehen um über 60 % überschreitet, bei einem gegenüber 1938 um 100 000 Güterwagen niedrigerem Wagenbestand nur dank der besseren Wagenraumausnutzung bewältigen.

Antwerpen und das deutsche Hinterland

Von Dr. Dr. Wilhelm Böttger, Krefeld

I.

Die wirtschafts- und verkehrsgeographische Lage.

1. Die Weltgeltung von Antwerpen beruht im wesentlichen auf günstigen wirtschafts- und verkehrsgeographischen Voraussetzungen. Es liegt auf dem rechten östlichen Ufer der breiten, tiefen, sicheren und mit Seeschiffen befahrbaren Schelde, nur 88 km von der Flußmündung entfernt, gleich gut als Seehafen und als Binnenhafen brauchbar. Antwerpen ist der südlichste Hafen des westeuropäischen Rhein-Maas-Schelde-Deltas und genießt den Vorzug, an der belebtesten Verkehrsstraße der Welt als „Durchgangshafen“ zwischen London, Hamburg, Bremen und den fremden Erdteilen zugleich einem außerordentlich vielseitigen und tiefgegliederten Wirtschaftsgebiet vorgelagert zu sein. An den Antwerpener Schiffsdiensten war Deutschland vor dem Kriege in hervorragendem Maße beteiligt. Es beförderte dabei nicht nur seine eigenen über Antwerpen verbrachten Güter, sondern in wesentlichem Umfange auch Güter außerdeutscher Herkunft. Im Jahre 1938 stand die deutsche Flagge mit 25,3 v. H. des gesamten Antwerpener Hafenverkehrs an der Spitze aller Nationen.

Antwerpens Stellung ist nicht ohne Wettbewerb; denn auch die holländischen Seehäfen Rotterdam und Amsterdam begehren ihren Anteil am Verkehrsgut. Außerdem waren die deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen und auch Emden nachhaltig am Seeverkehr beteiligt.

Die wechselvolle Geschichte hat die Geltung Antwerpens zuweilen gehemmt, so als Holland die Scheldemündung 1648 sperrte. Erst als 1863 der Scheldezoll, den der Neutralitätsvertrag von 1839 den Holländern gewährt hatte, abgelöst wurde, war dem damals herrschenden System des Freihandels der Weg gebnet. Mehr oder weniger erzwungen wurde dieser Akt durch den 1843 vollendeten Bau der Eisenbahn Köln—Aachen—Antwerpen, wobei sich Preußen und Belgien gegenseitig freie Durchfuhr zusicherten und damit das Monopol des holländischen Zwischenhandels beendeten. Aber die Erinnerung an diese Vorgänge hat die Gemüter in Belgien und in Holland wach gehalten.

Schließlich haben die Industrialisierung Westeuropas, die Entwicklung der Dampfschifffahrt und die stärkere Einschaltung des Hinterlandes dem Aufstieg Antwerpens neue Nahrung gegeben. Er wurde schnell der bedeutendste Einfuhrhafen für Weizen aus Argentinien und Mineralöl aus den Vereinigten Staaten von Amerika. Antwerpen gehört noch heute zu den wichtigsten Getreidemärkten der Erde.

In der Ausfuhr gingen die Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie von Belgien, Luxemburg, Lothringen und dem Rhein-Ruhrgebiet fast ausschließlich über Antwerpen. Aber auch die Erzeugnisse der Farben- und Chemischen Industrien, selbst Maschinen aus Süddeutschland und Nürnberger Spielwaren fanden den Weg über die Scheldestadt.

Trotzdem ist für Antwerpen das gesamte Land Belgien in erster Linie Einzugsgebiet; von den übrigen kleineren mit dem Meer durch Kanäle verbundenen belgischen Seehäfen hat bisher nur Gent einige Bedeutung erlangt. Antwerpens Ladungsgut anziehender Einfluß ist bis nach Oesterreich und bis zur Schweiz spürbar.

2. Die besondere Anziehungskraft Antwerpens für die Reedereien liegt im Angebot von hochwertigen Ausfuhrsgütern. Belgien ist ein Industriestaat, der auf Export angewiesen ist, bedingt durch die Tatsache, daß es die meisten Rohstoffe für seine Industrien vom Weltmarkt beziehen muß und der Inlandmarkt die Erzeugnisse der Industrien nur begrenzt aufnehmen kann. Deshalb wurden in Antwerpen Spezialanlagen für den Umschlag hochwertiger Güter, vornehmlich für Stückgüter, geschaffen. Als Ausfuhrhafen war früher nur Hamburg gleichwertig.

Bei der Ausfuhr dominiert der Speditionshandel, insbesondere bei den hochwertigen Halb- und Fertigfabrikaten der Montanindustrie und des Textilgewerbes, nicht nur des eigenen Landes, sondern ganz besonders auch des westlichen industriellen Hinterlandes. Das hängt mit der im Welthandel üblichen Gepflogenheit zusammen, den Ausfuhrhandel möglichst an die Erzeugungsorte heranzulegen und den Absatz selbst zu organisieren.

Anders gestaltet sich die Einfuhr. Hierbei zeichnet sich Antwerpen gegenüber anderen Nordseehäfen besonders aus. Es ist sein Eigenhandel, der sich hartnäckig in zahlreichen eingeführten Welthandelsartikeln (Getreide, Wolle, Häute, Baumwolle, Kaffee, Oelfrüchte) bis zur Gegenwart behauptet, während sonst die Gepflogenheit besteht, die kaufmännische Betreuung der Einfuhr möglichst nahe an den Verbrauch heranzubringen.

Der Antwerpener Eigenhandel verdankt seine Blüte dem hohen Eigenbedarf der belgischen Bevölkerung an Lebensmitteln und den Rohstoffbedürfnissen seiner Industrien. Die Lebensmittelindustrie verbraucht allein zwei Drittel der Getreideeinfuhren. Den Grund hierfür bildet die außerordentlich dichte Bevölkerung Belgiens, die von der heimischen Landwirtschaft trotz intensivster Wirtschaftsweise auch nicht annähernd mit Lebensmitteln versorgt werden kann. Allerdings sind auch die Durchfuhrzahlen von Getreide im Vergleich zu Rotterdam recht beachtlich:

	Antwerpen	Rotterdam
	(in Tonnen von 1000 kg)	
1938	913 498	1 934 306
1951	1 043 038	697 571
1952	950 907	635 719

Der Eigenhandel tätigt die Umladung aus dem großen Behälter Seeschiff in viele kleinere Einheiten, die für eine Vielzahl von Empfängern bestimmt sind. Das geschieht z. B. durch unmittelbare Umladung auf Eisenbahnwaggons mit Hilfe schnell arbeitender Umschlagseinrichtungen. Demgegenüber ist bei einer Umladung von Massengut aus dem Seeschiff in das Binnenschiff zum Weitertransport an den Großverbraucher bei Vorhandensein passender Umschlaganlagen die Mitwirkung des Eigenhandels nicht erforderlich.

An anderen Seeplätzen, vor allem in Rotterdam, ist der Eigenhandel größtenteils in das Hinterland abgewandert. Hier sorgen die Spediteure dafür, daß der Importhandel möglichst nahe an die Verbrauchsorte herangebracht wird.

Aber trotz der Ausstrahlung über die Landesgrenzen hinaus ist Antwerpen infolge seiner umfangreichen nationalen Exportindustrie im wesentlichen ein belgischer Hafen geblieben. Der an Belgien gebundene Handelsverkehr überwiegt bei weitem den Durchgangsverkehr, heute sogar mehr als früher. Es ist zudem bezeichnend, daß der Eigenhandel sich nur in solchen Artikeln vollzieht, die in Belgien selbst maßgebend gehandelt werden. So kommt der Eigenhandel bei der Einfuhr von Eisenerz aus Luxemburg und Lothringen nicht zum Zuge, weil die belgischen Hütten die Erze nicht über Exporteure, sondern direkt über eigene Handelsgesellschaften beziehen. Deutschland erhält sein Eisenerz zu einem großen Teil aus anderen Ländern. Der Anteil Antwerpens schwankt jährlich zwischen 350 000 und 600 000 t.

Antwerpen hat es verstanden, nicht nur seine Einfuhr in vielen wichtigen Gütern fest in der Hand zu halten, sondern zugleich auch das Gleichgewicht zwischen Einfuhr und Ausfuhr so weit herzustellen, wie es sonst kein Welthafen Europas vermochte.

Die große Zahl der Antwerpen anlaufenden Schiffe fremder Flaggen hat Belgien daran gehindert, selbst eine größere Seeschifffahrt zu entwickeln, da das eigene Verfrachtungsbedürfnis für eine eigene große Linienflotte nicht ausgereicht haben würde. Die Belgische Handelsflotte beförderte 1938 kaum 4,8 v. H. des Antwerpener Güterverkehrs.

3. Die Abwicklung der dem Hafen zufallenden Aufgaben wird erleichtert durch gute Verkehrswege in Gestalt engmaschiger Wasserstraßen-, Eisenbahn- und Landstraßennetze. Antwerpen ist mit dem belgischen Hinterland und seinen wichtigen Industriepätzen in erster Linie durch Wasserwege verbunden. Die Schelde ist bis nach Frankreich hinein reguliert. Die für die schweren Fabrikate der Montanindustrie besonders geeigneten Kanäle und Flüsse verbinden Antwerpen mit Holland, Nord- und Ostfrankreich, der Rhein aber mit Deutschland, der Schweiz und wiederum Ostfrankreich. Das belgische Wasserstraßennetz hat eine Länge von 2170 km. Die Kahntonnage ist 2,4 Millionen t, davon entfallen auf Selbstfahrer 1 Million t. Die Zahl der Rheinkähne und Selbstfahrer beträgt 1523 mit einer Tonnage von 895 041 t.

Antwerpen ist aber nicht wie Rotterdam in erster Linie vom Rheinstrom abhängig. Mag auch die Wasserfracht nach Rotterdam im Einzelfall billiger sein, für die hochwertigen und oft eilbedürftigen Waren steht Antwerpen im Gegensatz zu Rotterdam ein sehr dichtes Eisenbahnnetz zur Verfügung mit einer Länge von 5000 km Normalspur. Es sind mehr als 80 000 Güterwagen im Umlauf. Die Elektrifizierung des Netzes ist im Gange. Antwerpen besitzt in seinem Hafengebiet über 800 km Doppelgleis. In normalen Zeiten wurden jährlich 800 000—900 000 Güterwagen be- oder entladen. Die Bedeutung Antwerpens als Eisenbahnhafen erklärt zugleich seine hervorragende Eigenschaft als Stückguthafen.

Die Verkehrsgeschichte hebt besonders gern das starke Band der Antwerpen berührenden Landstraßen hervor, die in früherer Zeit über Brügge und die wichtigsten belgischen Plätze, dann über Maastricht und Aachen nach Köln führten. Diese Landstraßen bekommen in der Gegenwart in Gestalt der modernen Großverkehrswege des Kraftwagens neue Gestalt.

4. Es ist zu erwarten, daß gewisse Umschichtungen in der Zusammensetzung des Verkehrsguts der Rheinmündungshäfen eintreten, zumal auch der Wettbewerb um das Verkehrsgut schärfer geworden ist. Immerhin hatte Antwerpen einen Vorsprung, weil es von den Kriegsereignissen fast ganz verschont blieb. Es hat

sich kurz nach dem Kriege weitgehend um die Lebensmittel- und Rohstoffversorgung West- und Mitteleuropas bemüht.

Antwerpen hat inzwischen insbesondere durch die Erweiterung und Modernisierung des Ladebrückenbetriebes seine Position als deutscher Verladehafen für Erz, Schrott, Röhren und Eisen verbessert. Bei den zur Verladung kommenden Mengen handelt es sich jeweils um Partien über 200 t, die außerhalb der Duisburger Frachtenkonvention¹⁾ von den Rhein-Reedereien nach Antwerpen gefahren werden. Jedoch hat Antwerpen seinen Kohlenexport größtenteils an Rotterdam abgetreten. Der Import amerikanischer Kohle und der Export deutscher Kohle geht vorwiegend über Rotterdam.

Im übrigen werden die natürlichen Einflußzonen der Rheinmündungshäfen heute teilweise eingeengt durch die Bemühungen der Bundesregierung, die deutschen Seehäfen in ihrer Weiterentwicklung zu fördern. Auch läuft eine Reihe von Linienschiffen, die früher Hamburg und Antwerpen bedienten, jetzt auch Bremen und Amsterdam an, oder aber es werden Leichterdienste nach Hamburg und Antwerpen unterhalten.

II.

Die Verkehrsleistungen²⁾

1. Bei der Darstellung des Antwerpener Seegüterverkehrs (Tabelle 1) sind die Vorjahre vergleichsweise herangezogen worden. Das Jahr 1952 zeigt bei der Ausfuhr und auch im ausgehenden Transitverkehr eine Abschwächung. Zwar ist darauf hinzuweisen, daß das Jahr 1951 für Antwerpen besonders günstige Verkehrszahlen ausweist, weil es im größeren Maße als die anderen Nordseehäfen an der erhöhten Ausfuhr der westdeutschen Schwerindustrie beteiligt wurde.

Tabelle 1

Güterverkehr über See (in t von 1000 kg)

	1938	1950	1951	1952
Einfuhr	7 998 541	8 078 994	11 055 460	11 550 331
Durchfuhr	3 874 129	2 582 508	4 082 112	4 100 459
Gesamteingang	11 872 670	10 661 502	15 137 572	15 650 790
Ausfuhr	6 159 683	7 167 245	9 285 068	8 450 532
Durchfuhr	5 546 596	3 678 719	4 741 535	3 380 666
Gesamtausgang	11 706 279	10 845 964	14 026 603	11 831 198
Ein- u. Ausfuhr zus.	14 158 224	15 246 239	20 340 528	20 000 863
Eingangs- u. Ausgangs- durchfuhr zusammen	9 420 725	6 261 227	8 823 647	7 481 125
Gesamtverkehr (Eingang und Ausgang)	23 578 949	21 507 466	29 164 175	27 481 988

¹⁾ Die Duisburger Frachtenkonvention ist im August 1951 gegründet worden. Sie sollte dem hemmungslosen Wettbewerb entgegenwirken, der sich namentlich bei den Stückgutfrachten herausgebildet hatte. Zwischen den Rheinmündungshäfen und den Hafentplätzen der Bundesrepublik gelten nunmehr einheitliche Frachten für Transporte bis 200 t.

²⁾ Das Zahlenmaterial ist dem Jahresbericht 1952 der Hafenverwaltung Antwerpen entnommen worden.

Damit erzielte der Seegüterverkehr im Jahre 1951 einen Umschlagrekord von mehr als 29 Millionen t, eine Steigerung von 23,7 v. H. gegenüber 1938. Bei der Einfuhr handelte es sich überwiegend um Rohstoffe aus Uebersee für die westeuropäische Industrie (Erze, Phosphate, Baumwolle, Wolle, Jute, Fasern, Häute, Getreide, Palmkerne, Kopal, Kupfer und Elfenbein).

Antwerpen ist nach dem Kriege in stärkerem Maße als vorher ein nationaler Hafen geworden. Gleiches gilt aber auch für die anderen Rheinmündungshäfen, wie aus nachfolgenden Zahlen hervorgeht.

Der Güterverkehr über See

(in Tonnen von 1 000 kg)

	Rotterdam		Amsterdam		Durchfuhr
	Durchfuhr	National. Verkehr	Durchfuhr	National. Verkehr	
1938	9 420 725	10 021 625	32 349 315	3 634 489	2 030 466
1950	6 261 227	15 227 060	14 460 677	3 999 262	1 234 308
1951	8 823 647	18 754 320	18 126 157	4 604 750	1 709 195
1952	7 471 125	19 798 005	19 984 174	4 531 064	1 656 117

Der deutsche Transitverkehr mit 5 062 427 t im Jahre 1938 ging zurück auf 2 965 078 t im Jahre 1951 und 2 711 957 t im Jahre 1952.

Im Ausgang wurden Fertigerzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie, chemische Produkte, Düngemittel, Kohlen, Zement, Glas und andere verpackte Güter über See verladen, also durchweg hochwertige Güter, die zu 55 v. H. aus dem belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsbereich, zu 45 v. H. aus Frankreich, Deutschland, der Schweiz und anderen mitteleuropäischen Ländern stammen. Während es sich bei der Einfuhr meist um Massengüter handelt, enthält die Ausfuhr in erheblichem Maße Stückgüter. Die Steigerung der Zufuhr aus Uebersee gegenüber dem Vorjahr 1951 betrifft ausschließlich das Rohpetroleum für die neue Raffinerie der „Société Industrielle Belge de Pétroles“. Diese Einfuhr wird demnächst noch steigen, da eine weitere große Petroleumraffinerie der „Esso Standard Refinery“ am 1. Juli 1953 in Betrieb gesetzt worden ist.

Die Zahl der angekommenen Schiffe betrug:

Jahr	Anzahl	Belgische Netto-Tonnage (B. N. T.)
1938	11 762	24 144 705
1951	11 425	26 505 487
1952	11 756	28 027 193

Die Verteilung der Handelsflotten nach Flaggen zeigt Tabelle 2.

Die deutsche Flagge zeigt eine Wiederzunahme. Nach der Zahl der angekommenen Schiffe rangiert sie an dritter Stelle nach der britischen und der holländischen Flagge. Bezüglich der Tonnage nahm sie mit 1 422 000 Netto Moorsom Ton (N. M. T.) die achte Stelle ein. Es sind jetzt 31 deutsche regelmäßige Schifffahrtslinien in den Antwerpener Verkehr wieder eingeschaltet, davon sind 21 als regelmäßige Linien von der Stadtverwaltung Antwerpen anerkannt. Nach den Angaben von Leemans konnte Antwerpen den Verladern im monatlichen Durchschnitt des Jahres 1951 630 Schiffsabfahrten in regelmäßigen Liniendiensten bieten¹⁾.

¹⁾ Antwerpen und seine verkehrswirtschaftliche Bedeutung als Rhein-Seehafen. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 10, 1952.

Tabelle 2
Uebersicht über die angelautenen Schiffe nach Flaggen

Flaggen	Rangstelle nach der Tonnage in			1952			1950			1938		
	1952	1950	1938	Anzahl	N. M. T. 1)	% v. der Gesamttonnage	Anzahl	N. M. T.	% v. der Gesamttonnage	Anzahl	N. M. T.	% v. der Gesamttonnage
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Britische	1	1	2	2 654	6 289	22,4	2 387	5 500	24,3	3 131	5 735	23,7
Niederländische	2	2	5	2 410	4 216	15,1	2 010	3 730	16,5	1 709	1 785	7,4
Norwegische	3	3	4	1 071	3 436	12,2	869	2 513	11,1	910	1 835	7,6
Schwedische	4	5	7	954	2 230	7,9	814	1 723	7,6	641	903	3,7
Amerikanische	5	4	9	375	2 153	7,7	327	1 808	8,0	170	741	3,1
Belgische	6	6	6	614	1 715	6,1	544	1 557	6,9	553	1 155	4,8
Französische	7	7	3	481	1 695	6,0	391	1 351	6,0	740	2 126	8,8
Deutsche	8	10	1	1 309	1 422	5,1	766	449	2,0	2 128	6 119	25,3
Dänische	9	8	8	494	1 056	3,7	487	990	4,4	558	865	3,6
Italienische	10	9	12	137	576	2,1	125	554	2,5	122	349	1,4
Panama	11	11	10	115	515	1,8	104	430	1,9	24	72	0,3
Griechische	12	13	10	86	376	1,3	70	295	1,3	175	510	2,1
Finnische	13	12	11	230	291	1,0	226	312	1,4	192	237	1,0
Portugiesische	14	16	17	97	266	1,0	75	151	0,7	68	125	0,5
Argentinische	15	19	—	44	229	0,8	27	123	0,5	—	—	—
Spanische	16	15	27	76	204	0,7	81	158	0,7	4	5	—
Polnische	17	14	18	161	179	0,6	122	202	0,9	93	90	0,4
Brasilianische	18	19	15	36	141	0,5	30	115	0,5	41	191	0,8
Russische	19	17	13	67	135	0,5	54	145	0,6	140	314	1,3
Andere Flaggen	—	—	—	305	804	—	178	498	—	363	988	—

1) N. M. T. = in 1000 Netto Moorsom Ton (Belgische Nettotonnage).

2. Die Leistungen Antwerpens als Binnenschiffahrtshafen stützen sich einerseits auf das weitverzweigte belgische Wasserstraßennetz, andererseits auf den Rhein. Der Rheinverkehr ist überwiegend Transitverkehr von und nach Uebersee.

Den Güterverkehr auf den Wasserstraßen veranschaulicht Tabelle 3.

Die Verteilung der mit Binnenschiff verbrachten Gütermengen ergibt folgendes:

	1938	1951	1952
Binnenverkehr	6,0 Mill. t	10,4 Mill. t	9,0 Mill. t
Grenzüberschreitender Verkehr			
a) über den Rhein	7,0 Mill. t	6,0 Mill. t	5,4 Mill. t
b) über andere Wasserstraßen	2,0 Mill. t	2,4 Mill. t	2,8 Mill. t
Insgesamt:	15,0 Mill. t	18,8 Mill. t	17,7 Mill. t

Der Gesamtverkehr auf den Wasserstraßen weist den größeren Transportmengen des Seegüterverkehrs der Jahre 1951 und 1952 zufolge eine merkliche Steigerung gegen 1938 aus. Der Rheinverkehr mit Deutschland ist noch zurückgeblieben, während Frankreich und die Schweiz eine Zunahme verzeichnen. Das geht aus der nachstehenden Uebersicht hervor:

	Deutschland	Frankreich	Schweiz
1938	5,1 Mill. t	0,89 Mill. t	0,47 Mill. t
1951	3,2 Mill. t	1,4 Mill. t	0,93 Mill. t
1952	2,9 Mill. t	1,1 Mill. t	1,04 Mill. t

Der deutsche Anteil an den wichtigsten Gütern war¹⁾:

a) Talverkehr nach Antwerpen

	1951 t	1952 t
Steinkohle, Briketts, Koks	425 580	420 090
Erden, Kies, Sand	175 809	173 839
Kalk und Zement	233 153	131 135
Düngemittel	199 095	155 225
Roheisen, Rohstahl	ca. 660 000	421 700

b) Bergverkehr von Antwerpen

	1951	1952
Getreide	385 862	307 117
Eisenerze	466 258	376 726
NE-Erze	139 485	137 326
Steinkohle einschl. Koks und Briketts	166 584	312 412
Mineralöle	80 755	137 304
Holz	50 770	42 310
Roheisen, Rohstahl	3 176	20 257

Beachtlich ist das Ansteigen der Oeleinfuhr von Antwerpen, die sich auch im Rheinverkehr zur Schweiz auswirkt; denn im gleichen Zeitraum ist die Zahl der beförderten Tonnen Oel von 207 289 auf 298 142 gestiegen.

¹⁾ Die Binnenschiffahrt in Nordrhein-Westfalen im Jahre 1950, 1951 und 1952. Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1951, 1952, 1953.

Tabelle 3 Der Güterverkehr auf den Wasserstraßen

(in Tonnen = 1000 kg)

Herkunft und Bestimmung	Jahr	Empfang aus	% von 1938	Versand nach	% von 1938	Insgesamt	% von 1938	Prozentsatz vom Gesamtumschlag
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Inland	1938	1 845 327	—	4 614 915	—	6 460 242	—	43,1
	1950	2 647 227	143,5	4 952 971	107,3	7 400 148	114,6	—
	1951	3 462 003	187,6	6 994 810	151,6	10 456 813	161,9	—
	1952	2 845 032	154,2	6 662 527	144,4	9 507 529	147,2	53,8
Ausland Hiervon entfallen auf	1938	4 397 633	—	4 101 762	—	8 499 395	—	56,9
	1950	4 163 471	94,7	2 162 346	52,7	6 525 817	76,8	—
	1951	4 878 444	110,9	3 526 445	86,0	8 404 889	98,9	—
	1952	4 273 047	97,2	3 877 699	94,5	8 150 746	95,9	46,2
Niederlande	1938	1 020 957	—	753 492	—	1 774 459	—	11,9
	1950	1 270 739	124,5	319 109	42,4	1 589 848	89,6	—
	1951	1 455 232	142,5	694 673	92,2	2 149 905	121,2	—
	1952	1 502 319	147,2	877 209	116,4	2 379 528	134,1	13,5
Frankreich (Maas und Schelde)	1938	165 653	—	75 180	—	240 833	—	1,6
	1950	256 316	154,7	142 689	189,8	399 005	165,7	—
	1951	338 562	204,4	241 865	321,7	580 427	241,0	—
	1952	322 244	194,5	341 555	454,3	663 799	275,6	3,8
Frankreich (Rhein)	1938	318 887	—	579 104	—	897 991	—	6,0
	1950	847 816	265,9	121 614	21,0	969 440	108,0	—
	1951	1 128 599	353,9	337 856	58,3	1 466 455	163,3	—
	1952	909 724	285,3	257 166	44,4	1 166 890	129,9	6,6
Deutschland	1938	2 827 610	—	2 281 767	—	5 109 377	—	34,2
	1950	1 718 037	60,8	793 072	34,8	2 511 109	49,2	—
	1951	1 853 938	65,6	1 417 183	62,1	3 271 121	64,0	—
	1952	1 449 580	51,3	1 446 693	63,4	2 996 273	58,6	16,9
Schweiz	1938	64 516	—	412 219	—	476 735	—	3,2
	1950	70 418	109,2	785 862	190,6	856 280	179,6	—
	1951	102 113	158,3	834 868	202,5	936 981	196,5	—
	1952	89 180	138,2	955 076	231,7	1 044 256	219,0	5,1
Gesamtumschlag:	1938	6 342 960	—	8 716 677	—	14 959 637	—	—
	1950	6 810 698	109,1	7 115 267	81,6	13 925 965	93,1	—
	1951	8 310 447	133,6	10 521 255	120,7	18 861 702	126,8	—
	1952	7 118 049	114,0	10 540 226	120,9	17 658 275	118,4	—

Der Umschlagsverkehr der übrigen belgischen Häfen mit Deutschland zeigt folgende Entwicklung:

a) Einfuhr nach Deutschland:
(hauptsächlich NE-Erze)

1950	1951	1952
529 284 t	749 014 t	1 096 384 t

b) Ausfuhr von Deutschland:

1950	1951	1952
1 370 526 t	1 902 811 t	1 542 334 t

Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Steinkohle, Erde, Kies, Sand, Kalk und Düngemittel.

3. Die Bedeutung Antwerpens für hochwertiges Umschlagsgut kommt besonders in den Leistungen seines Eisenbahnhafens zum Ausdruck. Direkte Züge sorgen für beschleunigte Verbindungen mit den wichtigsten Industrie- und Handelszentren Deutschlands, Frankreichs, Italiens und der Schweiz. Zwischen Antwerpen und der deutschen Grenze beträgt die Rollzeit 11 Stunden, zwischen Antwerpen und der luxemburgischen Grenze 12 Stunden.

Der Güterverkehr der Eisenbahn ist in Tabelle 4 dargestellt.

Der Eisenbahnverkehr beschränkte sich hiernach 1938 mit 78 v. H. auf das belgische Binnenland und auf Luxemburg. Im Jahre 1952 ist der Anteil auf 88,9 v. H. gestiegen. Der Güterverkehr durch das Binnenschiff bezog sich 1938 mit 43,1 v. H. auf das Inland und 56,9 v. H. auf das Ausland. Auch hier ist eine Steigerung des Binnenverkehrs festzustellen. 1952 betrug dieser Verkehr im Inland 53,8 v. H. und es entfielen 46,2 v. H. auf das Ausland. (Siehe Tabelle 3)

Die Beteiligung der Eisenbahn am Següterverkehr im Vergleich mit der Binnenschifffahrt zeigt folgende Gegenüberstellung:

a) Güterverkehr durch die Bahn:

	Abfuhr	Anfuhr	insgesamt
1938	2 967 559 t	6 446 976 t	9 414 535 t
1950	2 435 144 t	5 441 487 t	7 876 631 t
1951	3 378 189 t	6 151 444 t	9 529 633 t
1952	3 082 363 t	4 900 978 t	7 983 341 t

b) Güterverkehr durch das Binnenschiff:

1938	8 716 677 t	6 242 960 t	14 959 637 t
1950	7 115 267 t	6 810 698 t	13 925 965 t
1951	10 521 255 t	8 340 447 t	18 861 702 t
1952	10 540 226 t	7 118 049 t	17 658 275 t

Somit überwiegt die Binnenschifffahrt im Güterverkehr. Der Antwerpener Güterverkehr durch die Eisenbahn mit Deutschland zeigt im Vergleich zum Schiffstransport folgendes Bild:

	Rheinverkehr	Bahnverkehr	insgesamt
1938	5 109 377 t	636 350 t	5 745 727 t
1950	2 511 109 t	74 191 t	2 585 300 t
1951	3 271 121 t	76 553 t	3 347 674 t
1952	2 995 273 t	87 818 t	3 082 091 t

(in Tonnen = 1000 kg)

Der Güterverkehr per Bahn¹⁾

Herkunft und Bestimmung	Jahr	Anfuhr	% gegen 1938	Abfuhr	% gegen 1938	Insgesamt	% gegen 1938	Insgesamt	% gegen 1938	Prozentsatz vom Gesamtumsatz
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Belgisches Binnenland	1938	3 725 120	—	2 406 194	—	6 131 314	—	6 131 314	—	65,1
	1950	3 206 955	86,0	1 860 325	77,3	5 067 280	82,6	5 067 280	82,6	—
	1951	3 605 505	96,8	2 422 746	100,6	6 028 251	98,3	6 028 251	98,3	—
	1952	3 301 543	88,6	2 121 083	88,2	5 422 626	88,4	5 422 626	88,4	67,9
Luxemburg	1938	1 019 707	—	231 277	—	1 250 984	—	1 250 984	—	13,2
	1950	764 502	74,6	330 280	142,8	1 094 782	87,5	1 094 782	87,5	—
	1951	1 105 705	108,4	610 965	264,2	1 716 670	137,2	1 716 670	137,2	—
	1952	957 361	93,8	726 783	314,2	1 684 144	134,6	1 684 144	134,6	21,0
Niederlande	1938	80 922	—	52 808	—	133 730	—	133 730	—	1,4
	1951	10 427	12,9	26 326	49,9	36 753	27,5	36 753	27,5	—
	1952	9 044	11,8	18 057	34,2	54 202	40,5	54 202	40,5	—
	1953	4 437	4,8	16 504	31,3	20 941	15,7	20 941	15,7	0,2
Frankreich	1938	1 041 882	—	1 44 988	—	1 186 870	—	1 186 870	—	12,6
	1950	1 257 070	120,6	48 989	33,8	1 306 059	110,0	1 306 059	110,0	—
	1951	1 205 643	115,7	120 112	82,9	1 325 755	111,7	1 325 755	111,7	—
	1952	603 187	57,9	67 319	46,4	670 506	56,5	670 506	56,5	8,3
Schweiz	1938	15 284	—	55 309	—	70 593	—	70 593	—	0,7
	1950	15 845	103,6	95 688	173,0	111 533	157,9	111 533	157,9	—
	1951	28 865	188,8	111 376	201,4	140 241	198,7	140 241	198,7	—
	1952	28 590	187,0	77 640	140,4	106 230	150,5	106 230	150,5	1,3
Deutschland	1938	561 962	—	74 388	—	636 350	—	636 350	—	6,7
	1950	32 629	5,8	41 562	55,7	74 191	11,7	74 191	11,7	—
	1951	48 841	8,6	27 712	37,3	76 553	12,0	76 553	12,0	—
	1952	50 852	9,0	36 966	49,7	87 818	13,8	87 818	13,8	1,1
Ändere Länder	1938	2 099	—	2 595	—	4 694	—	4 694	—	0,4
	1950	154 059	7339,6	31 974	1232,1	186 033	3963,2	186 033	3963,2	—
	1951	147 841	7043,4	67 221	2590,4	215 062	4581,6	215 062	4581,6	—
	1952	45 008	2144,2	36 068	1389,9	81 076	1727,2	81 076	1727,2	1,0
Insgesamt:	1938	6 445 976	—	2 967 559	—	9 414 535	—	9 414 535	—	—
	1950	5 441 487	84,4	2 435 144	82,1	7 876 631	83,7	7 876 631	83,7	—
	1951	6 151 444	95,4	3 378 189	113,8	9 529 633	101,2	9 529 633	101,2	—
	1952	4 900 978	76,0	3 082 363	103,9	7 983 341	84,8	7 983 341	84,8	—

1) Die statistischen Angaben beziehen sich ausschließlich auf Güter umgeschlagen von Seeschiff auf Waggon und umgekehrt.

Demnach ist der Anteil des Bahntransportes an dem Gesamtgüterverkehr von 11 v. H. (1938) auf 3 v. H. (1952) zurückgegangen.

4. Die Renaissance der Landstraße hat auch für die Wechselbeziehungen zwischen Deutschland und Belgien beachtenswerte Anregungen gebracht. In Lüttich wird demnächst mit dem Bau einer Autobahn begonnen, die in nordwestlicher Richtung nach Antwerpen und in östlicher Richtung nach Aachen geführt wird. Damit soll eine direkte Verbindung zwischen dem Hafen Antwerpen und dem Rheinland hergestellt werden. Die Autostraße stößt bei Köln auf den Autobahnring und erfährt damit eine günstige Verteilerfunktion über die von diesem Autobahnring demnächst abgehenden 6 Autobahnstraßen.

Nach den Angaben der Hafenverwaltung von Antwerpen verfügen die Antwerpener Transportunternehmer über einen großen Park schwerer Lastkraftwagen, welche die Güter unmittelbar vom Kai in das Hinterland befördern, zum Teil auf Entfernungen bis zu 1000 km. Während in der Zeit vom 1. April 1937 bis 31. März 1938 der Lastwagen nur 914 t nach Belgien und in umgekehrter Richtung 1356 t beförderte, zeigt die nachfolgende Statistik über den Güterkraftverkehr auf Straßen zwischen dem Bundesgebiet einschließlich West-Berlin und Belgien seit 1950 folgende Entwicklung¹⁾:

Verkehrsart	1950	1951	1952
a) Grenzüberschreitender Verkehr			
Eingang (Belgien = Einladeland)	21 259 t	16 539 t	70 002 t
Ausgang (Belgien = Ausladeland)	19 073 t	21 265 t	48 303 t
b) Zwischenstaatlicher Verkehr			
Eingang (Belgien = Land des Fahrtantritts/Einladeland)	4 719 t	3 089 t	4 266 t
Ausgang (Belgien = Land des Fahrtziels/Ausladeland)	12 787 t	8 659 t	4 382 t
c) Gesamtverkehr (a) und (b)			
Eingang	25 978 t	19 628 t	74 268 t
Ausgang	31 860 t	29 924 t	52 685 t
Insgesamt:	57 838 t	49 552 t	126 953 t

Der Lastwagenverkehr hat gegenüber 1950 im Jahre 1952 eine Zunahme von 136 v. H. erfahren. Es steht schon heute fest, daß der Kraftwagen auch Schiffs-güter, z. B. Holz und Röhren, an sich gezogen hat, insbesondere, da die Schiffs-transporte durch die Zollabfertigung in Emmerich und Lobith einen Aufenthalt von 8 Stunden zu verzeichnen haben. Nach Fertigstellung der örtlichen Umgehungsstraßen im belgischen Gebiet wird noch mit einer Zunahme des Lastkraftwagenverkehrs zu rechnen sein.

Der Luftverkehr unter Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs von Ausland zu Ausland und nur des Verkehrs bis zum ersten Landehafen oder ab letzten Starthafen im Inland weist für Belgien folgende Entwicklung auf:

¹⁾ Nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes.

Richtung:	1952	Fracht	
		Fracht	Post
aus Belgien	} Brüssel	880 t	409 t
nach Belgien		645 t	90 t

Da Statistiken in früheren Jahren nicht geführt wurden, lassen sich verkehrliche Schlüsse noch nicht ziehen.

III.

Frachtvergleiche

Ein nachhaltiges Mittel zur Kräftigung der Wettbewerbsstellung eines Seehafens ist die Tarifpolitik der Verkehrsunternehmungen. Sie ist im gegenwärtigen Zeitpunkt recht umstritten. Es soll daher nachfolgend eine Uebersicht über die derzeitige Frachtenlage gegeben werden.

1. Der Bahngüterverkehr für Belgien ist in seiner Relation zu den übrigen Nordseehäfen nach den Frachten der Strecke Kaldenkirchen / Venlo / Rosendaal / Essen / Antwerpen berechnet worden. Hier kommt der allgemeine Eisenbahngütertarif zur Anwendung, der sich infolge der Abkürzung der Strecke um 14 km gegenüber dem Grenzübergang Antwerpen — Aachen-West günstig auswirkt. Auf den anderen Strecken gilt für Belgien der Verbandstarif vom 1. Juni 1952, der eine andere Frachtberechnung für die deutsche Strecke bis zur Grenze und für die belgische Strecke ab Grenze vorsieht. Für Holland besteht der Durchfahrtspezialtarif Nr. 4, der neben der Aufgliederung des Tarifs für die deutschen und für die holländischen Strecken noch eine besondere Einteilung der Güter in drei Klassen für den Transport auf holländischen Strecken vornimmt.

Die derzeitige Frachtenlage ist für Antwerpen nicht sonderlich günstig. Aus der Tabelle 5 sind für Textilien, Maschinen, Stahlrohre und Kabel in der Ausfuhr und für Papier in der Einfuhr die Frachtenunterschiede — nach den Frachtsätzen für 1 t berechnet — zu ersehen. Mit Rücksicht darauf, auch einen Frachtvergleich mit der Schifffahrt zu geben, ist die Station Krefeld-Uerdingen am Rhein gewählt worden. Bei den Frachtsätzen nach den Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen sind vergleichsweise auch die nach Hamburg und Bremen aufgeführt. Für die genannten deutschen Nordseehäfen gelten die Seehafenausnahmetarife, insbesondere der 8 S 1 — Tarif für Bleche —, der 8 S 2 — Tarif für Eisen- und Stahlwaren — und der AT 21 S 4 — Tarif für Textilien.

Tabelle 5¹⁾

Vergleiche von Bahnfrachten (Stand am 1. August 1953)
Von Krefeld-Uerdingen nach (Spalte 1—4)
Nach Krefeld-Uerdingen von (Spalte 5)

	1		2		3	
	Textilien AT 21 S 4		Maschinen AT 8 S 2 Abt. II		Stahlrohre AT 8 S 1 Abt. II	
Hamburg	5 t	10 t	nur 15 t — Satz		5 t	10 t
Bremen	24,80	23,60	21,40		19,—	16,10
	22,40	21,40	19,30		16,40	13,90
			5 t	10 t		
Rotterdam und Amsterdam	bis Grenze Klasse A		desgl. Klasse B		desgl. AT 24 A Abt. III	
Grenzübergang Kranenburg	d. holl. Durch- fuhrtarif Kl. A		desgl. Klasse B		desgl. Klasse B	
Antwerpen über Grenze Kaldenkirchen	27,30	25,50	25,90 24,00		25,50 23,20	
bis Grenze Rosen- daal (Niederl.)	bis Grenze Klasse A		desgl. Klasse B		desgl. AT 24 A Abt. III	
bis Antwerpen	niederl. Eisen- bahn-Gütertarif Klasse A		desgl. Klasse B		desgl. Klasse B	
	belg. Eisen- bahn-Gütertarif Klasse I		desgl. Klasse I		desgl. Klasse II	
	31,30	27,90	30,30 26,80		29,60 26,40	
			4		5	
	Kabel AT 8 S 2 Abt. I		Papier Klasse C			
Hamburg	nur 15 t — Satz		5 t		10 t	
Bremen	23,20		46,30		43,30	
	21,—		37,50		35,10	
	5 t		10 t			
Rotterdam und Amsterdam	bis Grenze Klasse A		desgl. holl. Durch- fuhrtarif Klasse B			
Grenzübergang Kranenburg	d. holl. Durch- fuhrtarif Kl. A		ab Grenze Klasse C			
Antwerpen über Grenz. Kaldenk. üb. Grenze Rosen- daal (Niederl.) bis Antwerpen	27,30	25,50	25,90 23,70		bis Grenze Rosendaal Belg. Eisen- bahngütertarif Klasse I	
	bis Grenze Kalden- kirchen Klasse A		desgl.		Klasse B	
	niederl. Eisenbahn- Gütertarif Klasse A		ab Grenze Kalden- kirchen Klasse C			
	belg. Eisenbahn- Gütertarif Klasse I		30,40 26,90			
	31,30	27,90				

¹⁾ Zur Ermittlung der Frachtrelationen ist die Umrechnung des Holländischen Gulden auf der Basis von 111,1 und des Belgischen Francs auf der Basis von 8,44 erfolgt. Die Abtarifizierung der Bundesbahn ab 1. 8. 53 ist berücksichtigt.

Aus der Uebersicht ist zu ersehen, daß die Bahntransporte nach Holland billiger sind als die nach Antwerpen. Auch die deutschen Seehäfen sind mit Hilfe der Ausnahmetarife wettbewerbsfähig. Die niedrigere Bahnfracht nach den Beneluxhäfen erklärt sich auch daraus, daß auf holländischer und belgischer Strecke kein Deckwagenzuschlag erhoben wird und außerdem eine Mehrwagenklausel Anwendung finden kann. Wenn ein Waggon zu 5 t und ein zweiter zu 10 t zusammenlaufen, kommt der Frachtsatz zu 15 t in Anwendung.

2. Die Schiffsfrachten für Stückgut nach Antwerpen¹⁾, Rotterdam und Amsterdam sind nachstehend unter Berücksichtigung des Berg- und Talverkehrs zusammengestellt. Hierbei konnten die Häfen Hamburg und Bremen nicht berücksichtigt werden, weil zu diesen Häfen keine Festfrachtsätze bestehen; die Frachten werden jeweils börsenmäßig ausgehandelt.

a) Frachten im Bergverkehr je t ab Abgangsschiff geladen von Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam frei bis Ankunft durch Schiff:

	in Duisburg DM	in Krefeld DM
ab 5 t	8,—	8,25
ab 10 t	7,—	7,25

b) Frachten im Talverkehr je t frei bis Ankunft durch Schiff in Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam geladen in Abgangsschiff:

	ab Duisburg DM	ab Krefeld DM
ab 5 t	7,—	8,—
ab 10 t	6,50	7,—

Zu diesen Frachtsätzen treten noch die Vorfrachten auf der Bahn, die je nach der Länge des Anfuhrweges bis zum einzelnen Industriebetrieb verschieden sind.

Wenn auch die Schiffsfrachten für Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam gleich liegen, so ist doch zu berücksichtigen, daß für den Transportweg

von Ruhrort nach Antwerpen = 331 km = 3½ Tage Fahrt
 von Ruhrort nach Rotterdam = 220 km = 2 Tage Fahrt
 von Ruhrort nach Amsterdam = 253 km = 2 Tage Fahrt

benötigt werden; das ist für Antwerpen nicht günstig.

3. Für Antwerpen ist weiterhin die Platzspesenverrechnung (Verladekosten) in Verbindung mit der Duisburger Frachtenkonvention abträglich. Der tarifarische Unterschied zwischen den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam ist folgender:

Import

a) Antwerpen:

aa) Ab cif (Deck)²⁾ Importseedampfer Antwerpen bis frei verstaute in das Abgangs-Rheinschiff von Antwerpen bei Uebernahme am Kai mit Umfuhr zur Ladestelle der Rheinreederei:

¹⁾ Eisentransporte über Antwerpen werden außerhalb der Duisburger Frachtenkonvention gefahren.

²⁾ cif = Preis versteht sich bis zum Hafen des Käuferlandes einschl. der Versicherungsspesen.

Stückgut	5 t	10 t	20 t	30 t und mehr
DM	20,—	19,—	18,—	17,— pro t

bb) Ab cif (Deck) Importseedampfer Antwerpen bis frei verstaute in das Abgangs-Rheinschiff von Antwerpen bei Bord von Bord-Ueberladung, soweit eine solche möglich und gestattet ist:

	30 t	40 t	50 t	75 t	100 t	200 t und mehr
DM	4,50	4,50	4,25	4,25	4,—	3,75 pro t

cc) Falls durch Umstände, welche das mit der Empfangsnahme beauftragte Speditionsunternehmen nicht zu vertreten hat, eine direkte Ueberladung nicht durchführbar ist, stellen sich die Kosten wie folgt:

Ab cif (Deck) Importseedampfer Antwerpen bis frei verstaute in das Abgangs-Rheinschiff von Antwerpen bei Uebernahme am Kai, jedoch bei Abnahme mit dem Rheinschiff am Kai oder Schuppen des Seedampfers, sofern derselbe frei ist, ohne Beifuhr:

	30 t	40 t	50 t	75 t	100 t und mehr
DM	11,50	11,25	11,—	10,75	10,50 pro t

b) Rotterdam und Amsterdam:

aa) Ab cif am Kai mit Umfuhr nach der Ladestelle der Rheinreederei bis verstaute in das Rheinschiff:

	1 t	5 t	10 t	20 t	30 t	50 t	100—200 t
DM	11,90	11,05	10,25	9,95	9,15	9,15	8,15 pro t

(Zuzüglich Löschungsspesen des Importseedampfers).

Sämtliche Sätze verstehen sich einschl. Schuppenmiete, Verwiegung und Versicherung usw.

bb) Ab cif bei direktem Umschlag ab Bord in Rheinschiff:

	30 t	50 t	100—200 t
DM	0,95	0,60	0,45 pro t

(Zuzüglich Seedampferlöschungsspesen).

cc) Ab cif am Seeboot-Kai oder Schuppen bis verstaute Rheinschiff:

entweder:

DM	4,80	4,45	4,35 pro t
----	------	------	------------

(Zuzüglich Seedampferlöschungsspesen)

oder, wenn die Seereedereien keine Extrakosten berechnen

DM	0,95	0,60	0,45 pro t
----	------	------	------------

Export

a) Antwerpen:

aa) Ab Ankunfts-Rheinschiff, Löschstelle der Rheinreederei Antwerpen bis an Bord des ausgehenden Seedampfers in Antwerpen bei Lieferung am Kai mit großer Umfuhr bis zur Ladestelle des Seedampfers:

1 — unter 5 t	5 — unter 10 t	10 — unter 20 t	20 — unter 30 t	30 t und mehr
DM 15,—	14,75	13,75	13,—	12,25

bb) Ab Ankunfts-Rheinschiff in den längsseits ladebereit liegendem Seedampfer bei Bord vom Bord-Ueberladung, soweit eine solche möglich und gestattet ist:

30 t	40 t	50 t	75 t	100 t und mehr
DM 1,25	1,25	1,25	1,25	1,— pro t

cc) Falls durch Umstände, welche das mit der fob-Lieferung¹⁾ beauftragte Speditionunternehmen nicht zu vertreten hat, eine solche direkte Ablieferung nicht gestattet bzw. nicht durchführbar ist, stellen sich die Kosten wie folgt: Ab Ankunfts-Rheinschiff längsseits des Seedampfers oder Schuppens in Antwerpen bis fob ausgehendem Seedampfer von Antwerpen, bei Ablieferung am Kai, jedoch bei Andienung mit dem Rheinschiff am Kai oder Schuppen des Seedampfers, sofern derselbe frei ist, ohne Beifuhr:

30 t	40 t	50 t	75 t	100 t und mehr
DM 6,25	6,25	5,50	5,50	4,75 pro t

b) Rotterdam und Amsterdam:

aa) Ab Ankunfts-Rheinschiff bis fob-Ausgangsseeboot 'einschl. Umfuhr:

1 t	5 t	10 t	20 t	30 t	50 t	100 — 200 t
DM 11,05	9,95	9,40	8,85	7,75	7,75	7,75 pro t

bb) Ab Ankunfts-Rheinschiff bis fob-Ausgangsseeboot bei direktem Umschlag aus dem Rheinschiff in das Seeboot

30 t	50 t	100—200 t
DM 0,65	0,40	0,27½ pro t

cc) Ab Ankunfts-Rheinschiff bis fob-Ausgangsseeboot bei Umschlag am Seeboot-Kai oder Schuppen

entweder:

30 t	50 t	100—200 t
DM 4,50	4,25	4,15 pro t

oder,

wenn die Seereedereien keine Extrakosten berechnen:

30 t	50 t	100—200 t
DM 0,65	0,40	0,27½ pro t

Aus diesem Vergleich ist ersichtlich, daß Antwerpen in seinen Platzspesen beim Import im Durchschnitt um DM 8,— und beim Export um durchschnittlich DM 5,— gegenüber Rotterdam und Amsterdam höher liegt.

Die Einwirkungen von Ebbe und Flut auf die Schifffahrt beeinflussen auch in Antwerpen die Platzspesen.

c) Bei den Massengutfrachten, die börsenmäßig vertraglich ausgehandelt werden, ergeben sich ebenfalls Preisunterschiede zwischen den holländischen

¹⁾ fob = Preis schließt Transportkosten bis auf das Schiff ein, jedoch ohne Versicherungskosten.

Nordseehäfen und Antwerpen. Nachstehend werden als Beispiel die Frachten für Getreide und Kohlen wiedergegeben:

aa) Massengutfrachten für Getreide (Import)

von	nach Duisburg	Krefeld
Bremen	8,11 DM	8,62 DM
Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen	2,75 DM	3,05 DM

bb) Massengutfrachten für Kohlen (Export)

von Duisburg nach	Rotterdam	Amsterdam	Antwerpen
	2,20 DM	2,40 DM	2,60 DM

4. Die Auswirkungen der Montan-Union beeinflussen auch den deutsch-belgischen Eisenbahnverkehr. ¹⁾

a) Auf Weisung des Bundesverkehrsministers hat die deutsche Bundesbahn am 23. Februar 1953 je einen internationalen Tarif für Kohle, Koks und Briketts von Frankreich, vom Saarland, von Belgien und von Holland nach dem Bundesgebiet mit Frachtberechnung für die deutsche Strecke nach Frachtsätzen, die dem Ausnahmetarif 6 B 1 von den deutschen Kohलगewinnungsstätten entsprechen, eingeführt. ²⁾

b) Von den Bahnen der Vertragsländer soll in Form eines Seehafendurchfuhrtarifs von den deutsch-belgischen, deutsch-französischen, deutsch-luxemburgischen und deutsch-saarländischen Grenzbahnhöfen die gleiche Ermäßigung des Ausnahmetarifs 8 S 1 (es handelt sich hier um Bleche) gewährt werden, wie sie für die Bundesbahn bereits bestehen. ³⁾

c) Zum direkten deutsch-belgischen Gütertarif ist am 1. April 1953 die bisherige Ausgabe des AT 15 C für Eisen, Gußeisen und Stahl durch einen erweiterten AT 15 C für Roheisen, Eisenhalbzeug usw. ersetzt worden. ⁴⁾

d) Im Zuge der Beseitigung des diskriminierenden Charakters bestimmter Ausnahmetarife ersetzte Belgien den Ausnahmetarif für Koks in geschlossenen Zügen nach Frankreich durch einen solchen für Koks in geschlossenen Zügen von sämtlichen Kokereien im Gebiet der Montanunion nach allen Hüttenstationen dieser Länder.

Durch die Einbeziehung der westeuropäischen Hüttenstationen in den AT 8 S 1, wodurch der Walzeisenexport des Minette-Reviere und des Saarlandes nach Skandinavien und Finnland begünstigt wird, besteht für die deutschen Häfen zweifellos Aussicht auf zusätzlichen Verkehr. Lothringen, das Saarland und Luxemburg werden jedoch unbestrittenes Hinterland der Benelux- und der französischen Seehäfen bleiben.

Durchgehende Tarife, welche die seewärtige Ausfuhr von Roh- und Walzeisen aus Lothringen und dem Saarland begünstigen, kommen allerdings Antwerpen und den französischen Seehäfen sehr viel stärker als Rotterdam und Amsterdam zugute, da sich letztere so gut wie ausschließlich auf den Rheinweg stützen. Sofern die Rheinschifffahrt, insbesondere durch die tarifarische Harmonisierung der hohen Behörde, ungünstige Auswirkungen erleiden müßte, würde der Hauptnutz-

¹⁾ Schulz-Kiesow, Montan-Union und Verkehr, Z. f. V. 1953, S. 69.

²⁾ Deutsche Verkehrszeitung, 7. Jahrgang, Nr. 21.

³⁾ Deutsche Verkehrszeitung, 7. Jahrgang, Nr. 23.

⁴⁾ Deutsche Verkehrszeitung, 7. Jahrgang, Nr. 42.

nießer einer solchen Entwicklung Antwerpen sein, während die auf die Rhein- und Schifffahrt sich stützenden Häfen Rotterdam und Amsterdam Verkehrsverhältnisse erleiden würden.

IV.

Schlußbemerkungen

Antwerpens Stellung zum deutschen Hinterland ist gegenüber der Vorkriegszeit abgeschwächt. Jedoch bedeuten diese Änderungen keine Bedrohung seiner Existenz. Der Anteil Antwerpens am Rheinverkehr läßt im Vergleich mit seinem übrigen Verkehrsumsatz deutlich werden, daß der Rhein die erste Rolle im Verkehr mit Deutschland spielt. Allerdings sind die Eisenbahnen für die Zuzug und Abfuhr und insbesondere für die Durchfuhr nach Deutschland auch wichtig. Man kann damit rechnen, daß nach dem Ausbau der Kraftwagenstraßen ein zusätzlicher Anreiz für den Umschlag hochwertiger Güter in Antwerpen gegeben wird. Das Wasserstraßennetz hat ungeachtet seiner Binnenverkehrsbedeutung und seiner Ausrichtung auf Antwerpen für den Transitverkehr keine überragende Bedeutung.

Für den Umschlag deutscher Güter in Antwerpen sind maßgebliche Stützen der Eigenhandel, die Binnenschiffsverbindungen, das vielfältige Seeschiffahrtsnetz mit der großen Zahl der täglich gebotenen Abfahrten und die Eisenbahnen. Ein harmonischer Zusammenklang dieser Merkmale sichert Antwerpen auf jeden Fall den Anteil am deutschen Transitgut und hierbei besonders an dem hochwertigen und an dem Stückgut. Die Vielseitigkeit dieses über Antwerpen verfrachteten Güterstroms sorgt dafür, daß wirtschaftliche Veränderungen und Konjunkturschwankungen sich versöhnlicher auswirken als in anderen, mehr dem Spezialgüterumschlag dienenden, Seehäfen. Eine Pflege dieser den Umschlag begünstigenden Faktoren und eine ständige Verbesserung und Vervollständigung der Verkehrseinrichtungen, besonders solcher für den Umschlag der hochwertigen Güter, kommt dem Hafen ungemein zugute. Dabei soll durchaus die Meinung gelten, daß ein vernünftiges Maßhalten in allen Aufwendungen für Ergänzung und Ausbau der Verkehrseinrichtungen am Platze ist. Es darf nicht dazu kommen, daß aus reinen Prestige Gründen ein zu großer Verkehrsapparat aufgezogen wird, der eine Subventionierung notwendig macht, weil die Menge des ankommenden Verkehrs für eine ausreichende Beschäftigung nicht ausreicht.

In Belgien wird man das System der Eisenbahntarife und in Antwerpen die Platzspesen daraufhin prüfen müssen, ob ihre derzeitige Höhe hemmend für den Umschlag gewirkt hat. Es muß zugegeben werden, daß es für das Land Belgien schwierig ist, eine selbständige Tarifpolitik zu betreiben. Es muß auf die Tarifmaßnahmen der holländischen, französischen und deutschen Bahnen Rücksicht nehmen.

Gewiß müssen auch unsere heimischen Seehäfen Hamburg und Bremen nachhaltig von der Tarifpolitik der Eisenbahn gestützt werden, die dafür sorgen muß, daß die Entfernungsdifferenzen dieser Hafenplätze von den innerdeutschen Schwerpunkten der Wirtschaft gegenüber den fremden Seehäfen überbrückt wird.

Das Einzugsgebiet der Seehäfen geht über die Landesgrenzen hinaus, und erleichtert so, vor allem den Ländern ohne eigene Hafenplätze, den Zugang zur See. So ist für die deutschen Seehäfen der Verkehr mit Oesterreich, Ungarn, Jugoslawien und der Schweiz beachtenswert. Der deutsch-italienische Verkehrs-

tarif vermag aber auch süddeutsche Güter nach Süden zu ziehen. In diesen Fällen ist die Seereise für Levantegüter über Triest billiger als über belgische oder holländische Häfen.

So gibt es mancherlei Ueberschneidungen in den Einzugsgebieten der Wettbewerbshäfen, wobei im Einzelfall sehr wohl die technische Vollkommenheit der Eisenbahnwege, insbesondere im Hinblick auf die Transportdauer, für die Wahl des Seehafens mitentscheidend sein kann. Das zeigt sich bereits jetzt bei der geplanten Elektrifizierung der beiden Rheinstrecken, die in Hamburg den Wunsch nach Erweiterung des elektrisch betriebenen Bahnnetzes nach Norddeutschland ausgelöst hat.

Die Erstellung direkter internationaler Eisenbahntarife, wie sie der Schuman-Plan vorsieht, beziehen sich auf die Gesamtentfernung. Diese Tarife haben degressiven Charakter und beeinflussen insbesondere die Schifffahrt auf dem Rhein, zumal den Teilnehmerländern ein gemeinschaftlicher Verkauf und Einkauf von Kohle und Eisen verboten ist. An die Stelle des zentralen deutschen Kohlenverkaufs werden zahlreiche Verkaufskontore treten. Dadurch entsteht ein verstärkter Wettbewerb, in den die Schifffahrt eingeschaltet sein wird. Auch das wird Antwerpen zu beachten haben.