

Es wird darauf zu achten sein, daß in den volkswirtschaftlichen Untersuchungen über die Hoahrheinschiffahrt die maßgebenden Vorfragen richtig abgeklärt werden:

1. Der Nordostschweiz kann es nicht erlassen werden, substantiell nachzuweisen, daß ihre Transportkostenbelastung im Vergleich zu anderen Landesgegenden besonders drückend ist. Ob nun dieser Beweis geleistet werden kann oder nicht, so zwingt er dazu, sich mit den maßgebenden Vorfragen gründlich zu befassen — und das hat allein schon sein Gutes.

2. Angenommen, es würde der Nordostschweiz gelingen, fundiert nachzuweisen, daß ihre Transportkostenbelastung erheblich größer ist als jene anderer Landesgegenden. Grundsätzlich wäre damit noch nicht erwiesen, daß der Hoahrhein-ausbau das geeignete Mittel zur Verbesserung dieses Zustandes ist. Zunächst wäre abzuklären, ob eine Hilfe durch Sondertarife der Bundesbahnen an bestimmte Unternehmungen oder Wirtschaftszweige nicht ausreicht. Genügt das nicht, so stellt sich vielleicht heraus, daß eine subventionsweise erzielte Verbilligung der Eisenbahnfrachten für alle schiffsfähigen Güter mit geringerem Aufwand eine größere Verbilligung herbeiführt als im Falle des Baues des Schiffahrtsweges. Ist auch dem nicht so, dann erst ist im Bau des Schiffahrtsweges das geeignetste Mittel zur Erreichung des erstrebten Zieles zu erblicken.

So dürfte das Problem von der beteiligten Landesgegend aus zu betrachten sein. Wie sieht es aus, wenn man es von der Volkswirtschaft her beurteilt? Volkswirtschaftlich kommt es im entscheidenden Punkt darauf an, ob die volkswirtschaftliche Bilanz des neuen Wasserstraßenprojekts positiv ausfällt oder nicht. Eine neue Wasserstraße ist demnach gerechtfertigt, wenn sie ihre vollen Kosten (insbesondere also einschließlich Verzinsung und Abschreibung der festen Anlagen) sowie den durch sie verursachten volkswirtschaftlichen Mehraufwand (verursacht z. B. durch die Entwertung bestehender Verkehrsmittel oder Verkehrsanlagen⁶⁾) deckt, dennoch aber niedrigere Transportpreise als die bestehenden Verkehrsmittel anzubieten vermag.

Es ist freilich zu Recht gesagt worden, nach diesem Grundsatz erhalte man wohl fast in aller Regel einen vergrößerten volkswirtschaftlichen Aufwand für Verkehrszwecke und schließe somit praktisch jedes neue Wasserstraßenprojekt aus. Letzteres trifft jedoch nicht zu; denn ein vergrößerter volkswirtschaftlicher Aufwand für Verkehrszwecke kann jederzeit dann hingenommen werden, wenn seinetwegen der volkswirtschaftliche Ertrag nachweisbar mehr als entsprechend steigt. Nachweisbar sei hier betont, denn in diesen entscheidenden Punkten darf man nicht behaupten, sondern muß beweisen.

In der Frage der Hoahrheinschiffahrt bestreben sich die Bundesbehörden, das Menschenmögliche zu tun, um eine objektive Abklärung zu schaffen. Ist die volkswirtschaftliche Zweckmäßigkeit noch nicht gegeben, so sollte der Ausbau unterbleiben. Ist die volkswirtschaftliche Zweckmäßigkeit aber gegeben, so können unseres Erachtens auch die Schweizerischen Bundesbahnen ihre Opposition einstellen; denn bei einer auf unbeschränkte Dauer berechneten Unternehmung wie die Bundesbahnen fällt das volkswirtschaftlich Richtige letzten Endes mit dem unternehmungswirtschaftlich Gebotenen zusammen.

⁶⁾ Die Entwertung bestehender Verkehrsmittel oder Verkehrsanlagen kann freilich nicht einfach auf der Grundlage des Verkehrsanzuges beurteilt werden. Die bei ihnen nach Hinzutreten des neuen Verkehrsweges möglichen Einsparungen sind ebenfalls zu berücksichtigen. Praktisch fallen diese Einsparungen allerdings bei den hier gegebenen Kostenstrukturen nicht sehr ins Gewicht.

Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik

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

I

Die verkehrspolitische Lage in Frankreich

Der französische Straßenverkehr kann seine Beförderungspreise praktisch nach eigenem Ermessen festsetzen. Das Dekret vom 12. November 1938 brachte die Kontingentierung sowohl des Güternah- wie des Güterfernverkehrs. Während aber der Kurzstreckenbetrieb mit besonderer ministerieller Erlaubnis von neuen Transportunternehmungen aufgenommen werden kann, wurde der Güterfernverkehr auf der Grundlage des Standes vom 21. April 1934 stark kontingentiert. Bis auf den heutigen Tag dürfen diese öffentlichen Unternehmer nur mit derselben Anzahl Lastwagen auf denselben Wegen zwischen denselben Orten den Verkehr mit denselben Gütern bedienen, wie er 1934 tatsächlich von ihnen durchgeführt worden ist. Auch im Werkfernverkehr ist die Zahl der Lastkraftwagen über 12 t kontingentiert. Das Kontingentierungsdekret vom 14. November 1949 brachte insofern eine weitere Verschärfung, als die Aufsichtsbehörden es seitdem in der Hand haben, notfalls die Zahl der im Fernverkehr zugelassenen Straßenunternehmungen ohne Angabe von Gründen zu vermindern.

Auch die französische Gesetzgebung hat indessen die Abwanderung hochwertiger Güter von der Schiene auf die Landstraße nicht verhindern können. Französische Eisenbahnfachleute bezifferten 1949 den Frachtausfall der Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) durch den Wettbewerb des Lastkraftwagens auf 25 % ihrer Gesamteinnahmen im Güterverkehr. Die ständig zunehmende Konkurrenz des Straßenverkehrs ist die Ursache der seit 1947 erfolgten grundlegenden Wandlungen der französischen Eisenbahngütertarifpolitik.

In Frankreich sind die Kriegsschäden der Eisenbahnen vom Staat übernommen und beseitigt worden. Der Staat befriedigte aus eigenen Mitteln auch den erheblichen Nachholbedarf der SNCF. Schließlich ermöglichte er der SNCF durch Zurverfügungstellung beträchtlicher Geldmittel eine großzügige Rationalisierung. Der Güterverkehr der SNCF überschritt 1952 den Stand von 1938 mengenmäßig um 31,1 %, nach den tkm-Leistungen sogar um 67,2 %. Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß Frankreichs Wirtschaft 1938 die Folgen der Weltwirtschaftskrise von 1931 noch nicht überwunden hatte. Nur so erklärt es sich, daß der Güterverkehr der französischen Eisenbahnen 1952 der Menge nach erst 76,6 % des Umfanges von 1929 erreichte. Die tkm-Leistungen waren allerdings 1952 um 6 % höher als 1929. Auch in Frankreich sind im Güterverkehr der Eisenbahnen die durchschnittlichen Entfernungen seit dem Kriege beträchtlich gestiegen und zwar von 200 km 1938 auf 256 km 1952.

Auch die SNCF wurde seit dem Kriege in eine chronische Verlustwirtschaft verstrickt. 1952 stellte sich ihr Defizit auf 1,1 Milliarden DM. Hierfür ist aber

die SNCF nicht verantwortlich. Ihre hohen Verluste erklären sich aus der wirtschafts- und innenpolitisch begründeten beharrlichen Weigerung jeder französischen Regierung, die Tarife der SNCF dem allgemeinen Preisniveau anzugleichen. 1952 betrug der Einnahmeindex der SNCF im Güterverkehr 1854 und im Personenverkehr 1677. Im gleichen Jahr stellte sich in Frankreich der Großhandelsindex auf 2682 und der Index der Verbraucherpreise auf 2464 (1938 immer = 100). Obwohl das französische Preisniveau wesentlich über dem deutschen liegt, zeigen die vergleichbaren Frachten der SNCF in ihrer absoluten Höhe eine überraschende Übereinstimmung mit denen der Deutschen Bundesbahn.

II

Die Preisgabe des Werttarifsystems durch die Tarifreform vom 17. 3. 1947

Die Tarifreform von 1947 brachte erstmalig die Anpassung des Tarifsystems der SNCF an die Selbstkosten. Die Errechnung ihrer Frachtsätze erfolgt seitdem:¹⁾

- nach den durchschnittlichen Selbstkosten des Kraftwagengewerbes als oberste Grenze (Plafond)
- nach den partiellen Selbstkosten der SNCF als unterste Grenze (Plancher).

Der französische Wagenladungstarif enthält 25 Gütergruppen. Kapitel 1 der Anwendungstarife Nr. 1—25 entspricht dem deutschen Regeltarif. Die übrigen Kapitel eines jeden Anwendungstarifs enthalten Ausnahmetarife. Die Kapitel 2—51 beziehen sich auf allgemeine und besondere Ausnahmetarife des französischen Binnenverkehrs. Die in den Kapiteln 101—151 genannten Ausnahmetarife begünstigen den nationalen Außenhandel, insbesondere über die französischen Seehäfen.

Den Anwendungstarifen sind die Nummern der in Frage kommenden Baremes (Frachtsatzzeiger) zu entnehmen. Die Baremes gliedern sich in drei Familien:

- Nr. 1—99 mit schwacher Entfernungsstaffel
- Nr. 101—194 mit mittlerer Entfernungsstaffel
- Nr. 201—290 mit starker Entfernungsstaffel.

Dazu kommt noch eine vierte Frachtsatzfamilie. Sie beginnt mit Nr. 301 und reicht mit erheblichen Unterbrechungen bis Nr. 397.

Die Frachtsätze fallen mit steigender Bareme-Nummer. Der Frachtunterschied zwischen zwei innerhalb einer Frachtsatzfamilie aufeinander folgenden Baremes beträgt 2,531 %. Von den französischen Tarifeuren wird diese Frachtpanne „cran“ genannt.

Um der ständig zunehmenden „Entrahmung“ ihres Güterverkehrs durch den Lastkraftwagen entgegenzuwirken, ersetzte die SNCF 1947 das Werttarifsystem durch das Wagenraumsystem. Der französische Regeltarif zählt heute 4 Tarifklassen.²⁾ Die Einstufung der Güter in die 4 „Serien“ erfolgt nicht mehr nach dem Wert bzw. Belastbarkeitsprinzip, sondern nach dem Gesichtspunkt der Wagenraumausnutzung.

¹⁾ Nach den Feststellungen der SNCF betragen die auf den gesamten Güterverkehr bezogenen vollen Selbstkosten

für die SNCF 2,7 ffr. = 3,27 Pf je tkm,

für den gewerblichen Straßenverkehr 7,0 ffr. = 8,47 Pf je tkm.

Bei den partiellen Selbstkosten handelt es sich um die beweglichen Kosten.

²⁾ Von 1947 bis 1951 bestanden sogar nur 3 Tarifklassen. Vor dem Kriege zählte der französische Gütertarif 6 Wertklassen.

Maßgebend für die Eingliederung aller Güter der Anwendungstarife Nr. 1—25 ist die normalerweise in einem 20-t-Wagen unterzubringende Gütermenge. Für jede Serie gilt eine Hauptklasse. Sie beträgt für Güter der

Serie 1	5 t
Serie 2	7 bzw. 8 t
Serie 3	10 bzw. 12 t
Serie 4	15 bzw. 20 t

Jede Serie enthält Nebenklassen und zwar

Serie 1	2 t und 3 t
Serie 2	3 t und 5 t
Serie 3	5 t, 7 t und 8 t
Serie 4	5 t, 7 t, 8 t, 10 t und 12 t.

Folgende Uebersicht nennt:

Die den Selbstkosten des gewerblichen Straßenverkehrs angepaßten Höchstfrachtsätze (Baremes-Plafond) für die Haupt- und Nebenklassen.

	2 t	3 t	5 t	7 t	8 t	10 t	12 t	15 t	20 t
Serie 1	19	24	36						
Serie 2		26	38	44	47				
Serie 3			40	46	48	52	55		
Serie 4			40	46	48	52	55	57	59

Die Frachtsätze des Baremes 220 entsprechen den vollen Selbstkosten (prix de revient total = feste und bewegliche Durchschnittskosten). Die unterste Selbstkostengrenze der SNCF (prix de revient partiel) gibt Bareme 270 wieder (Plancher).

Die Höchstfrachtsätze für gleich große Mengen sind nur bei den Serien 3 und 4 die gleichen. Güter der Serie 1 zahlen bei Aufgabe von 3 t und 5 t rd. 5 % mehr Höchstfracht als solche der Serie 2. Die Höchstfrachten der Serien 3 und 4 unterschreiten diejenigen der Serie 1 bei 5 t um 10 % und diejenigen der Serie 2 bei 5 t und 7 t um 5 %. Im Fall der Aufgabe von 8 t erfreuen sich die Serien 3 und 4 Höchstfrachten, die 2,5 % niedriger als diejenigen der Serie 2 sind. Der Eisenbahn entstehen indessen bei der Beförderung der gleichen Mengen und Gewichtseinheit auf gleiche Entfernung stets die gleichen Selbstkosten. Es liegt hier somit eine Verletzung des Wagenraumprinzips vor, die nur aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SNCF zu erklären ist.

In gleicher Richtung wirkt der Umstand, daß die SNCF bei sämtlichen Regeltarifklassen von den Möglichkeiten der Frachtdifferenzierung Gebrauch macht. Größere Bedeutung hat die Unterschreitung der Höchstfrachten bei Gütern der Serie 3. Am ausgeprägtesten ist aber der Verzicht auf die Berechnung der Höchstfrachten bei frachtempfindlichen Massengütern der Serie 4. Hier werden besonders für weitere Entfernungen sehr niedrige Regelfrachtsätze berechnet.

Es muß noch auf einen weiteren Verstoß der SNCF gegen das Wagenraumsystem hingewiesen werden. Bei einer Sendung, deren Gewicht höher ist als das im Tarif für eine Wagenladung vorgeschriebene Mindestgewicht wird nach Kapitel VI, Artikel 51 der Allgemeinen Tarifbestimmungen der SNCF die Fracht für das Gesamtgewicht nach den Sätzen dieses Tarifs berechnet, wenn die Sendung in einem Wagen verladen ist. Das bedeutet, daß die Hauptklassen der einzelnen Serien auch dann gelten, wenn die für sie angesetzten Mindestmengen überschritten werden. Angesichts der geringen Ladungseinheiten der Haupt-

klassen der Serien 1 bis 3 setzt sich die SNCF mit dieser Vorschrift in Widerspruch zu ihren Bemühungen um größtmögliche Ausnutzung ihres Wagenraums. Artikel 51 der Allgemeinen Tarifbestimmungen begünstigt zweifellos die Fertigwarenindustrie der rohstoffarmen Gebiete auf Kosten derjenigen der Ballungsräume und trägt zur Aufrechterhaltung des gemeinwirtschaftlichen Charakters des französischen Eisenbahngütertarifs bei. Hierfür nur ein Beispiel: Die Hauptklasse für unverpackte Maschinen und Triebwerke beträgt 7 t. Im Gegensatz zu der dezentralisierten Industrie sind die Fabrikanten in den Ballungsräumen häufig in der Lage, bei dieser Güterart 15 t in einem Wagen zum Versand zu bringen. Sie müssen aber nichtsdestoweniger in diesen Fällen die sehr hohen Frachtsätze für 7 t bezahlen.

Die SNCF hat das Werttarifsystem aufgegeben. So werden Benzin, Dieselöl, Heizöl und rohes Erdöl trotz ihres unterschiedlichen Werts zu den gleichen Regelfrachtsätzen befördert. Bei Aufgabe von 20 t sind die Frachten für Zucker und Linoleum, die in Deutschland der obersten Wagenladungsklasse angehören, nicht höher als diejenigen für Steinsalz auf Entfernungen bis zu 499 km. Kupfer und Zinn gehören der Serie 4 an. Da für sie die Hauptklasse 15 t gilt, überschreiten ihre Frachtsätze diejenigen für Walzeisen bei 20 t um 5 %. Die Bundesbahn hat demgegenüber die NE-Metalle in die höchste Regeltarifklasse verwiesen. Im Fall der Aufgabe von 15 t werden Kaffee, Kakao und Schokolade zu denselben Frachtsätzen wie Sauerkraut gefahren. Auf Entfernungen von bis zu 299 km gelten für Schreibhefte und Geschäftsbücher die gleichen Frachtsätze wie für Papierabfälle. Weizen, der in der Bundesrepublik nach D — 4 % tarifiert, erfreut sich in Frankreich der niedrigsten Regeltariffrachten.

Von einer reinen Anwendung des Wagenraumsystems ist indessen in Frankreich keine Rede. Die Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem erfolgte in einer Form, die es der SNCF ermöglichte, den gemeinwirtschaftlichen Charakter ihres Eisenbahngütertarifs weitgehend aufrecht zu erhalten. Das französische Wagenraumsystem hat auch die Raumordnung viel weniger beeinträchtigt, als in Deutschland allgemein angenommen wird.

Zur gleichen Zeit, als sich die Bundesbahn um die weitere Abtarifizierung der oberen Wagenladungsklassen bemühte, entschloß sich die SNCF zu einer Tarifserhöhung, von der die Wagenladungen von 15 t und darüber ausgeschlossen blieben. Im Wagenladungsverkehr wurden mit Wirkung vom 13. Mai 1953 angehoben:

die 12- und 10-t-Sätze	um 1 Bareme
die 8- und 7-t-Sätze	um 3 Baremes
die 5-, 4- u. 3-t-Sätze	um 5 Baremes

Diese Tarifänderung bedeutete eine weitere Stärkung der dezentralisierten Industrie Frankreichs.

Dank der weitgehenden Frachtdifferenzierung innerhalb aller Serien, die von Serie zu Serie zunimmt, kommt der französische Regeltarif mit 4 Tarifklassen aus. Die von der Bundesbahn am 1. August 1953 vorgenommene Abkappung der oberen Wagenladungsklassen führte zu einem wesentlich schärferen Abbau der Wertstaffel, als dies in Frankreich durch die Aufgabe des Werttarifsystems geschehen ist.

Recht instruktiv ist die nachstehende Uebersicht:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen der Hauptklassen für Güter der obersten Wagenladungsklasse und für Kohlen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

SNCF	a) April 1953	100 : 47,0
	b) Juni 1953	100 : 41,5
Bundesbahn	a) Juni 1953	100 : 46,2
	b) August 1953	100 : 57,7

Die der vorstehenden Uebersicht zu Grunde gelegten Frachtsätze beziehen sich sämtlich auf die Gewichtseinheit 100 kg. Trotzdem könnte der Einwand erhoben werden, daß man das französische und das deutsche Spannungsverhältnis wegen der verschiedenen Maßgrößen gar nicht miteinander vergleichen kann. Hierzu ist folgendes zu bemerken.

Die Bundesbahn wendet für alle 7 Regeltarifklassen die 15-t-Hauptklasse an. Dagegen hat jede der 4 Güterserien der SNCF ihre eigene Hauptklasse. Sie beträgt bei der obersten Tarifklasse 5 t. Dagegen gilt für Güter der Serie 4 die 20-t-Hauptklasse.

Obwohl auch in Deutschland Kohlen praktisch nur in Sendungen von 20 t und darüber zur Beförderung gelangen, berechnet die Bundesbahn bei der Beförderung von Kohlen nach der Hauptklasse die 15-t-Sätze. Es ist also nicht unlogisch, wenn in unserer Uebersicht die französischen 20-t-Frachten den deutschen 15-t-Frachten gegenübergestellt worden sind.

Schwieriger liegen die Verhältnisse bei den Gütern der obersten Wagenladungsklasse. Wie bereits dargelegt, muß der französische Verloader von Gütern der Serie 1 auch dann die Sätze der 5-t-Hauptklasse bezahlen, wenn er der SNCF 10 t oder 15 t in einem Wagen zur Beförderung übergibt. Soweit von sämtlichen Verladern für Güter der Serie 1 die Sätze der Hauptklasse in Anspruch genommen werden, ist somit in Frankreich die verkehrsunünstig gelegene Industrie mit der Industrie der Großstädte und der Ballungsräume tariflich gleichgestellt.

Das gleiche gilt aber nicht für die Bundesrepublik Deutschland. Die Fertigwarenindustrie Nordrhein-Westfalens ist nicht selten in der Lage, auch Güter der Tarifklasse A in Einzelsendungen von 10 oder gar 15 t zum Versand zu bringen. Dagegen fällt es der dezentralisierten Industrie schon schwer, beim Fertigwarenversand in den Genuß der 5-t-Nebenklasse zu kommen.

Hieraus folgt, daß das französische Spannungsverhältnis die tatsächliche Bedeutung des Regeltarifs für den industriellen Standort klarer widerspiegelt als das für die Bundesbahn errechnete Spannungsverhältnis. Der Vollständigkeit halber bringen wir noch die folgende Uebersicht.

Das Spannungsverhältnis zwischen den 5-t-Sätzen der obersten Tarifklasse und den Frachtsätzen der Hauptklasse für Kohlen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

SNCF	a) April 1953	100 : 47,0
	b) Juni 1953	100 : 41,5
Bundesbahn	a) Juni 1953	100 : 42,5
	b) August 1953	100 : 53,2

Ebenso wichtig wie das Spannungsverhältnis zwischen der obersten und der untersten Regeltarifklasse ist die Spanne zwischen den Frachten für Fertigwaren

und denjenigen der zu ihrer Herstellung notwendigen Vorprodukte. Auch in dieser Hinsicht hat das Wagenraumsystem zu keiner ernststen Schädigung der Industrie der wirtschaftsschwachen Gebiete geführt.

Die Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem bedeutet zweifellos für bestimmte Zweige der französischen materialbetonten Industrie eisen- und kohlenarmer Räume die Beschränkung ihres Absatzes auf die nächste Umgebung. Bei der Beförderung von Bolzen, Muttern und Schrauben, von Ketten, Nägeln und Stiften sowie von eisernen Pfosten, Stützen und Trägern für Leitungen berechnet die SNCF die gleichen Frachtsätze wie für das Vorprodukt Walzeisen. Demgegenüber tarifieren in Deutschland seit altersher Schrauben, Muttern und Bolzen nach der Regeltarifklasse B und die übrigen genannten Erzeugnisse nach Klasse C.

Eine ganze Reihe schwerer Erzeugnisse der französischen materialorientierten Eisenindustrie gehört indessen der Serie 3 an, deren Hauptklasse im allgemeinen 12 t, manchmal sogar nur 10 t beträgt. Wegen Artikel 51 der Allgemeinen Tarifbestimmungen müssen die für sie geltenden recht hohen Frachtsätze auch bei Aufgabe von 15 oder 20 t bezahlt werden.

Eisenkonstruktionsteile tarifieren in Deutschland nach Klasse C. Die SNCF berechnet für sie die Sätze der Hauptklasse 10 t. Hierauf ist es zurückzuführen, daß die in den wirtschaftsschwachen Gebieten ansässigen Hersteller von Eisenbauwerkteilen durch das französische Wagenraumsystem stärker als durch das deutsche Werttarifsystem begünstigt werden. Hiervon zeugt nachstehende Uebersicht:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Eisenkonstruktionsteile und Walzeisen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 81,8
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 91,8
	b) August 1953	100 : 95,5

Für andere schwere Erzeugnisse der materialbetonten Eisenindustrie gilt die Hauptklasse 12 t. Hier ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Hufeisen, Schiffsanker, Räder, Radsätze und Drehgestelle einerseits und Walzeisen andererseits bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 88,2
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 91,8
	b) August 1953	100 : 95,5

Auch bei diesen Gütern zieht die französische materialbetonte Industrie rohstoffarmer Räume aus der Eisenbahngütertarifpolitik größeren Nutzen als die deutsche.

Es gibt aber auch zahlreiche Erzeugnisse der materialbetonten Eisenindustrie, bei denen der Anteil des Eisenpreises am Verkaufserlös zwar sehr hoch ist, die aber ein leichtes Gewicht aufweisen. Bei diesen Gütern wirkt sich das Wagenraumsystem für die dezentralisierte Industrie Frankreichs sehr viel günstiger aus als das Werttarifsystem für die deutsche dezentralisierte Industrie.

Dosen aus Weißblech, zerlegt, zahlen in Frankreich die Sätze für 3 t. Für das Vorprodukt gilt die Hauptklasse 15 t. Die Bundesbahn stellt für Dosen die Klasse B und für Weißblech die Klasse C in Berechnung. Der nachstehenden

Uebersicht liegen, was die Bundesrepublik anbelangt für Dosen die 5 t-Nebenklasse zugrunde.

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Dosen und Weißblech in Frankreich und Deutschland (bei 200 km)

Frankreich	Juni 1953	100 : 56,6
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 86,0
	b) August 1953	100 : 89,0

Auch für Milchkannen aus Metall gelten die 3 t-Sätze. Das Vorprodukt zahlt die Frachten der Hauptklasse 20 t. In Deutschland tarifieren Milchkannen nach Klasse B und Bleche nach D. Es wird angenommen, daß die Kannen in Deutschland als 5 t-Sendungen zur Aufgabe gelangen.

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Milchkannen und Eisenblech in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 49,9
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 78,9
	b) August 1953	100 : 84,6

Fässer aus Stahl oder Eisen befördert die SNCF nach der Hauptklasse 5 t; die Bundesbahn berechnet Klasse C. Der Verfasser unterstellt den Versand der deutschen Fässer in 10 t-Einzelladungen.

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für eiserne Fässer und Walzeisen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 74,4
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 86,7
	b) August 1953	100 : 89,7

Allergrößten Nutzen zieht Frankreichs arbeitsbetonte Fertigwarenindustrie aus dem Wagenraumsystem. Ihre Erzeugnisse gehören den Serien 1 und 2 an. Der Verfasser begnügt sich bei den hochwertigen Eisenwaren mit zwei Beispielen. Schlosserwaren tarifieren in Frankreich nach Serie 2 (Hauptklasse 7 t). Die Bundesbahn fordert für die gleichen Transporte die Regelklasse B. Es wird unterstellt, daß in Deutschland diese Güter als 10 t-Ladungen zum Versand aufgegeben werden.

Das Spannungsverhältnis zwischen Schlosserwaren einerseits und Walzeisen andererseits in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 63,7
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 82,2
	b) August 1953	100 : 88,2

Es folgt die letzte Uebersicht:

Das Spannungsverhältnis zwischen Eisenwaren der obersten Regelklasse und Walzeisen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 49,6
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 72,4
	b) August 1953	100 : 82,1

III.

Die französische Entfernungsstaffel

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß die drei Frachtsatzfamilien der SNCF verschiedene Entfernungsstaffeln aufweisen. Im einzelnen unterrichtet hierüber nachstehende Uebersicht:

Die französische Entfernungsstaffel
(Verhältniszahlen: Fracht je t für 100 km = 100)

Familie	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
1—99	100	165	227	287	350	408	465	520	576	631
100—199	100	152	199	246	292	332	369	403	437	471
201—299	100	145	181	213	246	273	296	315	335	354

Die SNCF berechnet so gut wie ausschließlich auf sämtlichen Entfernungen für hoch- und mittelwertige Güter einschließlich Halbfabrikate Baremes der ersten Frachtsatzfamilie. Die übrigen Frachtsätze kommen nur ab einer bestimmten Entfernung zur Anwendung. Dabei spielt die zweite Familie nur bei mittleren Entfernungen eine Rolle. Die Kombination zwischen der ersten und dritten Frachtsatzfamilie beherrschaft die Frachtsatzbildung der Massengüter.

Während die Bundesbahn die Fracht für eine Mindestentfernung von nur 5 km anwendet, muß der französische Verleger seit der Tarifreform von 1947 die Mindestfracht für 25 km bezahlen. Die Erhöhung der Mindestentfernung von 6 auf 25 km bedeutete für den Versand auf nächste Entfernungen in einzelnen Fällen eine Frachtverteuerung von über 100 %. Es nimmt daher nicht Wunder, daß auf den Entfernungsstufen 1—25 km eine erhebliche Abwanderung auf die Straße erfolgte. Die Sachverständigen der SNCF dachten nicht daran, sich dieser Entwicklung zu widersetzen. Sie erkannten den Kostenvorsprung des Lastkraftwagens bei den nahen Entfernungen unumwunden an. Ihrer Anregung folgend hat die französische Aufsichtsbehörde 1947 die Eisenbahnen auf den Entfernungen bis zu 25 km von der Beförderungspflicht entbunden. Bemerkenswerterweise entfielen 1951 der Menge nach vom gesamten Güterverkehr der Bundesbahn 11,8 % bereits auf die Entfernungen von bis zu 19 km.

Es zeugt von Verantwortungsbewußtsein, daß die SNCF in Verletzung ihres Eigeninteresses bei bestimmten Massengütern auf die Berechnung der Mindestfracht für 25 km verzichtet. Für Kohle, Koks, Erze, Zuckerrüben und Rübenpulpe gelten auf Entfernungen von bis zu 25 km besondere Frachtsätze mit der Mindestfracht von 7 km. Während aber die Inanspruchnahme der Baremes für Entfernungen von bis zu 25 km beim Versand von Zuckerrüben und Rübenpulpe an keinerlei Bedingung geknüpft ist, kommen die besonderen Frachtsätze für Entfernungen bis 25 km bei Kohle, Koks und Erz nur im Fall der Benutzung geschlossener Züge zur Anwendung.

Kapitel 3 des Tarifs Nr. 103 für die Beförderung von Sendungen in geschlossenen Zügen und in Knotenpunktzügen begünstigt die regelmäßige Beförderung von Industriegütern auf kurze Entfernung. Unter regelmäßiger Beförderung von Industriegütern auf kurze Entfernung ist der Versand von Gütern in Wagenladungen von französischen Steinbrüchen und Industrieunternehmungen nach Industrieunternehmungen in Frankreich auf Entfernungen von weniger als 25 km zu

verstehen. Die Güter müssen von dem Industrieunternehmen verwendet werden. Binnenumschlagplätze sind somit von diesen Vergünstigungen ausgeschlossen. Die Sendungen sind nach einem Monatsprogramm der Eisenbahn, das ihren betrieblichen Möglichkeiten Rechnung trägt, richtig zusammen gestellt und zu den festgesetzten Stunden in Gruppen mit den für jede Verkehrsverbindung festgesetzten Gewichten, aufzuliefern. Die Industriegüter auf kurze Entfernung müssen in Privatanschlüssen aufgeliefert und für Privatanschlüsse bestimmt sein. Im Anhang zu Tarif Nr. 103 sind die Güter verzeichnet, für welche diese Bestimmungen gelten. Es handelt sich um feste Brennstoffe, Gruben-, Papier- und Schnittholz, Eisenbahnschwellen, Mauersteine, Zement, Wegebaustoffe, Schlacken, Gichtstaub, flüssige Treibstoffe und bemerkenswerterweise um Rohstahl, Roheisen, Walzeisen, Bauwerkteile, Nägel, Niete und Maschinen. Als Höchstfracht gelten die Frachtsätze auf eine Entfernung von 25 km nach Kapitel 1 des für das betreffende Gut gültigen Tarifs. Die Vergünstigung erfolgt in Form eines Abzuges von der betreffenden Höchst- und Mindestfracht. Er beträgt bei

bis 7 km: ffr 108 je t; 8—10 km: ffr 90 je t; 11—13 km: ffr 70 je t
14—16 km: ffr 51 je t; 17—19 km: ffr 32 je t; 20—22 km: ffr 14 je t

Da es sich um feste Abzüge von der Fracht für 25 km handelt, ziehen die frachtempfindlichen Massengüter wesentlich größeren Nutzen aus Kapitel 3 des Tarifs Nr. 103 als die industriellen Halb- und Fertigwaren.

Wie bei der Darstellung der Wertstaffel geht der Verfasser auch bei der Betrachtung der Entfernungsstaffel von den ausgerechneten Frachten aus. Letztere setzen sich in Deutschland aus Streckenfracht und Abfertigungsgebühr zusammen. In Frankreich kennt man diesen Unterschied nicht.

Die SNCF berechnet auf Entfernungen von bis zu 100 km relativ hohe Frachtsätze. Demgegenüber begünstigen die deutschen Eisenbahnen bewußt die Nahentfernungen. Während die deutsche Nahstaffel den oberen Tarifklassen sehr viel stärker als den unteren Wagenladungsklassen zu Gute kommt, weisen die Frachtsätze der SNCF bei Entfernungen von bis zu 250 km praktisch die gleiche Entfernungsstaffel auf.

Wieviel kostenwahrer die französischen Nahfrachten als die deutschen sind, zeigt nachstehende Uebersicht:

Die Nahstaffel der SNCF und der Bundesbahn

(Verhältniszahlen: t-km-Frachten für 100 km = 100)

Entfernungsstufen	SNCF Bareme 59	Deutsche Bundesbahn				
		Kl.	B	D	F	G
25 km	200	128	143	161	180	
30 km	177	112	123	143	156	
40 km	148	108	118	128	133	
50 km	135	103	107	114	122	
60 km	123	100	101	108	114	
70 km	115	103	104	104	109	
80 km	109	99	98	99	105	
90 km	103	98	96	96	102	
100 km	100	100	100	100	100	

Besonders schwer empfinden die Eisenbahnen den Wettbewerb des Lastkraftwagens auf den mittleren Entfernungen. Hierauf führt es der Verfasser zurück, daß die SNCF auf den Entfernungsstufen 100—240 km sich mit verhältnismäßig niedrigen Frachterlösen begnügt.

Die französische und deutsche Entfernungsstaffel bei 100—240 km
(Verhältniszahlen: 1 km Frachten für 100 km = 100)

Entfernungsstufen	SNCF		Deutsche Bundesbahn			
	Bareme 59	Kl.	B	D	F	G
120 km	94		96	94	95	95
140 km	90		92	91	91	90
160 km	87		90	89	88	87
180 km	84		88	87	85	85
200 km	83		87	85	84	83
220 km	81		85	83	81	80
240 km	79		83	81	79	77

In Frankreich sind die ersten Staffeltarife bereits 1863 eingeführt worden. Anfangs kamen die Vorteile der Entfernungsstaffel nur den Massengütern zu Gute. 1880 dehnten die französischen Eisenbahnen die vertikale Staffelung auf sämtliche Tarifklassen aus, doch blieb es bei der Bevorzugung der Massengüter durch die Entfernungsstaffel. An diesem Grundsatz der stärkeren Staffelung der Frachten für Roh- und Brennstoffe haben die französischen Eisenbahnen bis auf den heutigen Tag festgehalten.

Die Anwendung der differenzierten Entfernungsstaffel kam den wirtschaftsschwachen Gebieten zu Gute und förderte eine gesunde Dezentralisation der Siedlung und der Industrie. Man hat sich aber in Frankreich noch nicht dazu durchringen können, im Interesse der Industrie der peripheren Räume auch die Vorprodukte in das System der nach Klassen verschiedenen Entfernungsstaffel einzubeziehen.

In Deutschland ermöglichte erst die Verreichlichung der Länderbahnen den allgemeinen Uebergang vom Kilometerarif zum Staffeltarif. Die vertikale Staffelung des Normaltarifs vom 1. Dezember 1920 war bei den einzelnen Klassen verschieden stark und verlief unregelmäßig. Die zunächst verhältnismäßig schwache Staffelung wurde bereits am 1. Februar 1922 wesentlich verschärft. Am 1. Oktober 1922 kam es zur gleichmäßigen Staffelung aller Tarifklassen.

Dem Bundesrat ist es zu verdanken, daß es in Deutschland am 1. Januar 1950 auf dem Wege über die Halbierung der Krisenzuschläge auf die Tarifklassen D bis G ab 501 km wieder zur allerdings unsystematischen Anwendung des Systems der differenzierten Entfernungsstaffel kam. In der Bundesrepublik ziehen auch die industriellen Vorprodukte aus der nach Klassen unterschiedlichen Abstufung der Entfernungsstaffel Nutzen.

Die Bevorzugung der Rohstoffe gegenüber den übrigen Gütern durch die Entfernungsstaffel erfolgt in Frankreich stärker als in Deutschland. Die SNCF bleibt aber hinsichtlich der Begünstigung der weiten Entfernungen hinter der Bundesbahn beträchtlich zurück. Besonders gilt dies von den hoch- und mittelwertigen Gütern. Nähere Einzelheiten gehen aus der nachstehenden Uebersicht hervor:

Die französische und die deutsche Entfernungsstaffel Stufen 100—10000 km
(Verhältniszahlen: t-km-Frachtsätze für 100 km = 100)

Entfernungsstufen	SNCF		Deutsche Bundesbahn		
	Fertig- und Halbfabrikate Beispiel: Walzweisen	Massengüter Beispiel: Weizen	Tarifklassen		
			B	D	G
200 km	82	83	87	85	83
300 km	75	75	77	75	72
400 km	72	67	70	68	64
500 km	70	62	65	62	55
600 km	68	57	60	57	51
700 km	66	53	55	52	47
800 km	65	49	51	48	43
900 km	64	46	47	44	39
1000 km	63	44	44	41	36

IV

Die Berücksichtigung der Verkehrsdichte bei der Frachtsatzbildung der französischen Regeltarife

Sowohl das von der SNCF angewandte Wagenraumsystem wie ihre Entfernungsstaffel sind wichtige Bestandteile des französischen gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifs. Der Hauptinhalt der gemeinwirtschaftlichen Gütertarifpolitik ist aber darin zu erblicken, daß die Eisenbahn im Flächenverkehr und auf den Nebenstrecken die gleichen Frachtsätze wie auf ihren Hauptstrecken berechnet. Die Tarifreform vom 17. März 1947 hielt noch an dem Grundsatz der Tarifgleichheit im Raum fest. Seit Jahrzehnten begünstigen die französischen Eisenbahnen die Beförderung von Sendungen in geschlossenen Zügen. Sicht man von der praktisch auf den Massengüterverkehr beschränkten großen Mengenstaffel ab, so war die SNCF immer noch zum tariflichen Ausgleich der unterschiedlichen Ausnutzung ihrer Verkehrseinrichtungen in verkehrsdichten und verkehrsschwachen Gegenden verpflichtet.

Die französischen Experten haben bereits 1948 erkannt, daß, solange der Eisenbahn auferlegt ist, auf die Differenzierung ihrer Tarife nach der Verkehrsdichte zu verzichten, und stattdessen die Durchschnittskosten im gesamten Güterverkehr die unterste Grenze ihrer Tarife sind, der Lastkraftwagen den Knotenpunktverkehr in hoch- und mittelwertigen Gütern an sich reißt. Die Eisenbahn arbeitet aber gerade im Verkehr zwischen den großen Knotenpunkten mit den niedrigsten Selbstkosten, die im allgemeinen selbst die der Binnenschiffahrt noch unterschreiten. Allein wegen der in diesen Relationen weit überhöhten Eisenbahntarife ist der mit sehr viel höheren Selbstkosten belastete Güterfernverkehr auf der Landstraße der Eisenbahn überlegen.

Die französischen Eisenbahnen verschlossen sich auch nicht der Erkenntnis, daß eine allgemeine Senkung ihrer Frachtsätze für hoch- und mittelwertige Güter auch den zahlreichen Verladern zugute kommt, die, weil sie ihren Sitz in wirtschafts-

schwachen Gebieten haben, vom gewerblichen Straßenverkehr nicht umworben, sondern meist bewußt gemieden werden. Sie dachten nicht daran, unnütze Frachtopfer zu bringen, sondern erstrebten den Einsatz tarifarischer Kampfmittel ausschließlich in den wirklich dem Lastkraftwagenwettbewerb ausgesetzten Relationen. Die Gewährung irgendwelcher Frachtvergünstigungen sollte somit auf das Gebiet der großen Verkehrsströme beschränkt bleiben.

Die Eingaben der SNCF fanden nach langen Erörterungen im „Conseil Supérieur des Transports“ die Zustimmung der französischen Regierung. Die Verordnung vom 14. November 1949, welche die Koordinierung der Bahn- und Straßentransporte zum Gegenstand hat, ermächtigte die SNCF zu einer neuen Gestaltung ihrer Tarife. Nach Artikel 35 dieser Verordnung sollen an Stelle der bisherigen Einheitsbaremes für jedes Gut je ein Maximalbareme und ein Minimalbareme treten. Gleichzeitig ist vorgesehen, daß die künftigen Tarife den unterschiedlichen Selbstkosten in den verschiedenen Relationen Rechnung tragen. Darüber hinaus ermächtigt Artikel 36 die SNCF zur freien Handhabung ihrer Tarife, doch dürfen diese die neuen Minimalsätze nicht unterschreiten. Auf Grund dieser Richtlinien unterbreitete die SNCF dem Ministerrat einen detaillierten Vorschlag zur Reform ihrer Gütertarife. Dieser fand die Billigung des Ministers für öffentliche Arbeiten, Transportwesen und Touristik und trat am 1. August 1951 in Kraft.

Seitdem genügt nicht mehr zur Feststellung der Frachtsätze die Kenntnis der Anwendungstarife, der Güterserien und der Baremes. Da es, von bestimmten Ausnahmetarifen abgesehen, überhaupt keine festen Frachtsätze mehr gibt, ist ein direktes Ablesen der Frachten aus den Tarifen unmöglich.

Das System der Höchst- und Mindestfrachtsätze für jedes Gut und jede Gewichtsklasse ist keine Neuerfindung, sondern bestand bereits in der Zeit von 1933 bis 1938, doch wurde damals von ihm nur sehr wenig Gebrauch gemacht.

Die französischen Tarifeure bezeichnen die Differenz zwischen Maximal- und Minimalsatz mit Gabel (Fourchette). Der Frachtsatzfächer umfaßt mindestens 4 und höchstens 12 Baremes. Da die Spanne zwischen zwei innerhalb einer Frachtsatzfamilie aufeinander folgenden Baremes 2,531 % beträgt, ergibt sich innerhalb der Gabel eine Frachtdifferenz von 10 bis 30 %.

Der Verfasser konnte noch nicht feststellen, nach welchen Grundsätzen die Eingliederung der Güter in die verschiedenen Frachtsatzfächer durch die SNCF erfolgt. Bei der Mehrzahl der Güter des Regeltarifs besteht zwischen Maximal- und Minimalfracht ein Spielraum von 12 Baremes. Diese Güter gehören meist den drei obersten Serien, nicht selten allerdings selbst der Serie 4 an. Durchweg handelt es sich um Güter mit hohen Frachtsätzen. Umgekehrt weisen auch ausgesprochene Massengüter, wie Mineralöle, tierische und pflanzliche Fette und Öle, Kartoffeln und Salz einen Abstand zwischen Maximal- und Minimalsatz von 12 Baremes auf. Im allgemeinen beziehen sich aber die Gabeln mit 4, 5 und 6 Baremes auf Massengüter. So gilt eine Differenz zwischen Höchst- und Mindestfracht von 4 Baremes u. a. für Weizen, Papierholz, Brennholz und Holzwohle. Typische Güter mit einer 6 Baremes einschließenden Gabel sind Weizenmehl, Zuckerrüben, Rübenpulpe, Steinkohle, Koks, Torf, Eisenerz, Wegebaustoffe und die meisten Düngemittel. Gabeln mit 5, 7, 8 und 11 Baremes werden verhältnismäßig wenig angewandt. Größere Bedeutung hat dagegen der Frachtsatzfächer mit 9 Baremes. Ihm gehören z. B. an: Futtermittel, Roheisen, Schrott, Bauxit, ferner Stamm-, Schnitt- und Grubenholz, Sperrholz und Schwellen aus Holz.

Das System der Höchst- und Mindestsätze für jedes Gut und jede Gewichtsstufe ermöglichte der SNCF die Differenzierung ihrer Tarife nach der Verkehrsdichte. Nach den äußerst langwierigen Selbstkostenuntersuchungen der SNCF übt die Verkehrsbedeutung der an zwei Enden einer durchfahrenden Strecke gelegenen Bahnhöfe einen starken Einfluß auf die effektiven Kosten der Eisenbahn aus. Am niedrigsten sind die Selbstkosten für diejenigen Transporte, die zwischen zwei großen, täglich durch gut ausgelastete Durchgangsgüterzüge verbundene Verschiebebahnhöfe abgewickelt werden. Sehr niedriger Selbstkosten erfreut sich die Eisenbahn im Güterverkehr zwischen großen Bahnhöfen, die sich in der Nähe großer Verschiebebahnhöfe befinden und mit diesen durch häufige Bedienungsfahrten verbunden sind. Dagegen ergeben sich für die Verbindungen zwischen kleinen Bahnhöfen sehr hohe Selbstkosten. Dies deshalb, weil die Beförderung der Güter bis an die großen Verkehrsadern heran und ihre Weiterleitung nach dem Verlassen dieser Adern bis zu den Bestimmungsbahnhöfen den Einsatz kostspieliger Nahgüterzüge mit häufigen Unterwegsaufhalten und erheblichen Rangierleistungen erfordert.

Aus dieser Erkenntnis heraus nahm die SNCF eine Aufteilung ihrer rd. 7000 Bahnhöfe mit 25 Millionen Verkehrsverbindungen auf beiden Seiten nach ihrer Verkehrsbedeutung in 4 Gruppen vor und versah jede mit einer Indexzahl. Es erhielten:

115 Bahnhöfe	mit sehr starkem Güterverkehr, und zwar die Bahnhöfe der Großstädte Paris, Lille, Lyon und Marseille	die Kennziffer 3
176 Bahnhöfe	große kommerzielle Zentren (wichtige Knotenpunkte, große Häfen)	die Kennziffer 4
906 Bahnhöfe	weniger wichtige Zentren, aber an Strecken mit größerem Verkehr, sowie mittlere Seehäfen und Grenzübergänge	die Kennziffer 5
5762 Bahnhöfe	d. h. die restlichen Bahnhöfe	die Kennziffer 6

Die Summe der Kennziffern des Abgangs- und Empfangsbahnhofs ergibt den Bewertungsindex der Verkehrsrelationen. Das im Einzelfall von der SNCF berechnete Bareme erhält man durch Abzug der Summe der Bahnhofskennziffern, also des Bewertungsindex, vom Minimalbareme. Kommt man auf diese Weise zu einem höheren Frachtsatz als nach dem Maximalbareme, so gelten die Sätze des Maximalbaremes. Wenn sowohl das Minimal- als auch das Maximalbareme die Nummer 299 übersteigt, so wird stets das Maximalbareme angewandt.

Folgendes Beispiel dient zur Veranschaulichung:

Es gelangen je 15 t Schokolade zum Versand und zwar:

1. Von Paris/Bercy nach Marseille/St. Charles 828 km
2. Von Ribérac nach Neuenburg fr. 821 km

Beide Entfernungen gehören der gleichen Zone (820—839 km) an.

Für Schokolade gilt bei Aufgabe von 15 t: Maximalbareme 57
Minimalbareme 69

Der Bewertungsindex beträgt beim Versand:

- Von Paris/Bercy nach Marseille/St. Charles 3 u. 3 = 6
Von Ribérac nach Neuenburg fr. 6 u. 6 = 12

Die SNCF berechnet somit auf den Strecken:

Paris/Bercy — Marseille/St. Charles	Bareme 63
Ribérac — Neuenburg fr.	Bareme 57.

Wenngleich es sich praktisch um gleich große Entfernungen handelt, betragen die Beförderungskosten auf den Strecken:

Paris/Bercy — Marseille/St. Charles	ffr. 5150 je t
Ribérac — Neuenburg fr.	ffr. 5983 je t

Obwohl beide Schokoladenfabrikanten ihre Erzeugnisse auf gleich weite Entfernungen versenden, erzielt der in Paris ansässige Erzeuger gegenüber seinem Konkurrenten in Ribérac eine Frachtersparnis von ffr. 833 je t = rd. 14 %.

Das vorstehende Beispiel ist deshalb nicht ganz glücklich, weil es sich bei der Schokolade um einen preisgebundenen Markenartikel handelt. Da die Fabriken bei der Belieferung der großen Konsumzentren zusätzliche Gewinne erzielen, sind sie an der Versorgung des platten Landes mit ihren Erzeugnissen wenig interessiert, es sei denn, sie litten unter Ueberproduktion. Bei den den Gesetzen der Marktwirtschaft unterworfenen Gütern, für welche unterschiedliche Frachten je nach der Verkehrsdichte gelten, wirkt sich die Tarifumgestaltung zweifellos in einer gewissen Verschlechterung der Lebenshaltungskosten des platten Landes aus. Das Ausmaß darf aber nicht überschätzt werden.

Man muß sich davor hüten, aus dem vorstehenden Frachtvergleich voreilige Schlüsse über die Auswirkungen der die Verkehrsdichte berücksichtigenden Tarife auf den industriellen Standort zu ziehen. Sicherlich wurde die dezentralisierte Industrie der wirtschaftsschwachen Gebiete gegenüber der Großstadtindustrie dadurch beeinträchtigt, daß sie im Wettbewerbskampf mit dieser beim Fertigwarenversand ebenso sehr wie beim Bezug wichtiger Vorprodukte eine Erhöhung ihrer Transportkosten in Kauf nehmen mußte. Diese macht aber nicht bis zu 15 % aus, sondern beträgt, wie noch zu zeigen, im ungünstigsten Fall 7,5 %.

Je größer der Abstand zwischen Maximalsatz und Minimalsatz ist, desto größere Möglichkeiten bieten sich der SNCF bei der Anwendung des Systems der Abstufung (nuancement). Da die Tarifgabel höchstens 12 Baresmes umfaßt und der günstigste Bewertungsindex die Zahl 6 aufweist, ergeben sich bei der Differenzierung nach der Verkehrsdichte im günstigsten Fall Frachten, welche die in Kapitel 1 der 25 Anwendungstarife für die einzelnen Güter und Gewichtsstufen genannten Maximalsätze um 6 Baresmes, d. h. um 15 % unterschreiten.

Je weniger Baresmes die Tarifgabel umfaßt und je höher der Bewertungsindex ist, um so schneller nähert sich die zur Berechnung kommende Fracht dem Höchstsatz. So liegen im Verkehr zwischen Bahnhöfen mit der Kennzahl 3 die effektiven Frachten bei Frachtsatzfächern mit

11 Baresmes	12,0 %
10 „	10,0 %
9 „	7,5 %
8 „	5,0 %
7 „	2,5 %

unter dem Maximalsatz. Es ist somit bei der Frachtsatzbildung sämtlicher Güter, deren Tarifgabel 4, 5 und 6 Baresmes aufweisen, eine Berücksichtigung der Ver-

kehrsdichte nicht möglich. Werden Güter auf verkehrsschwachen Strecken zur Beförderung aufgegeben und gilt für den Versand und den Empfangsbahnhof die Kennziffer 6, so muß stets die Höchstfracht bezahlt werden.

Die Differenzierung der Frachten nach der Verkehrsdichte bezieht sich auf rd. 20 % aller Gütertransporte und 35 % der gesamten Frachterlöse der SNCF. Diese angesichts der Einbeziehung zahlreicher Massengüter in das System der Abstufung verhältnismäßig niedrigen Prozentsätze erklären sich daraus, daß die zahlreichen Ausnahmetarife überwiegend Einheits-Baresmes aufweisen.

Im August 1951 wurde in Frankreich das bis dahin streng angewandte Prinzip der Berechnung gleicher Tarife für sämtliche Relationen bei Aufgabe gleich großer Ladungsmengen teilweise aufgegeben. Ebenso basieren seitdem sehr viele Frachtsätze nicht mehr auf den im gesamten Güterverkehr erzielten Durchschnittskosten. Die Abkehr der SNCF von dem Grundsatz der Tarifgleichheit im Raum ist von deutschen Tariffachleuten scharf verurteilt worden. Nach Walter Linden bedeutet der Uebergang zur Differenzierung der Fracht nach der Verkehrsdichte den Verzicht auf jede gemeinwirtschaftliche Haltung in der Tarifbemessung³⁾. Hobohm bezeichnete 1951 die Umgestaltung des deutschen Gütertarifs nach französischem Muster als eine vom volkswirtschaftlichen Standpunkt gesehen im höchsten Maße bedauerliche Verschlechterung. Dies deshalb, weil hierdurch höchstwahrscheinlich die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in den verkehrsgünstig gelegenen Gebieten gestärkt und in den verkehrsunünstig gelegenen Gebieten entscheidend geschwächt würde⁴⁾. Diese Ansicht wird vom Deutschen Industrie- und Handelstag geteilt⁵⁾.

Die Berücksichtigung der Verkehrsdichte bei der Frachtsatzbildung der Eisenbahngütertarife begünstigt in der Tat die Großstädte und die Ballungsräume. Die Experten der SNCF haben freimütig zugegeben, daß die ihnen durch den Lastkraftwagenwettbewerb aufgezwungenen neuen Tarife einer gesunden Dezentralisation der Siedlung und der Industrie entgegenwirken. Das Gedeihen der dezentralisierten arbeitsbetonten Fertigwarenindustrie in den roh- und brennstoffarmen Gebieten und der konsumentorientierten Kleinstadtindustrie der agraren Räume hängt weitgehend von der Aufrechterhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen durch die Eisenbahn ab.

Diese Ueberlegungen veranlaßten die SNCF zu einer sehr vorsichtigen Handhabung der neuen Tariform. So gelten für Steinkohlen und andere schwere Massengüter nach wie vor Einheitsfrachtsätze. Von noch größerer Bedeutung ist aber das geringe Ausmaß der Abstufung. Die Selbstkosten je tkm betragen auf den Strecken mit stärkster Zugbelastung nur einen Bruchteil der Aufwendungen für die gleiche Leistungseinheit auf einer Nebenstrecke mit wenigen noch dazu schlecht ausgelasteten Zügen. Für den Fachmann steht außer jedem Zweifel, daß der Selbstkostenunterschied bei der Güterbeförderung zwischen ganz großen Knotenpunkten und derjenigen zwischen kleinen an unwirtschaftlichen Nebenstrecken gelegenen Bahnhöfen nicht 15 % beträgt, sondern bedeutend größer ist. Sicherlich ergibt sich durch die Addition der Indexzahlen des Versand- und

⁴⁾ Ständige Tariffkommission, 214. Sitzung am 6. und 7. Dezember 1951 in Hannover, Referat von Reichsbahndirektor Dr. Kurt Hobohm über die französische Tarifreform, Seite 65 ff.

⁵⁾ „Gedanken zur Neuordnung des deutschen Gütertarifs“, Schriftenreihe des Deutschen Industrie- und Handelstages, Heft 23, Beuel am Rhein 1953, Seite 10.

³⁾ Dr. Walter Linden, „Zur Vorbereitung einer Gütertarifreform“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jg. 1951, Heft 4, Sonderdruck, Seite 25.

Empfangsbahnhofs einer Sendung und durch die Verminderung des in Frage kommenden Minimal-Baremes um diese Summe eine gleitende Frachtsatzskala, die in unmittelbarer Abhängigkeit zu den in den jeweiligen Verbindungen zu berücksichtigenden Selbstkosten steht. Die Differenzierung nach der Verkehrsdichte und den betrieblichen Verhältnissen des Versand- und Bestimmungsbahnhofs entspricht aber so wenig den tatsächlichen Kostenunterschieden, daß in Frankreich vom Ende der Globalrechnung der Eisenbahn noch nicht gesprochen werden kann. Die SNCF hat vielmehr lediglich bei einem Teil ihrer Gütertarife eine gewisse, in ihrem Ausmaß sehr begrenzte Annäherung der Frachtsätze an die Selbstkosten der einzelnen Beförderung vorgenommen.

Die schädlichen Auswirkungen der Differenzierung der französischen Tarife nach der Verkehrsdichte auf die Raumordnung und den industriellen Standort dürfen nicht überschätzt werden. So beträgt der Frachtnachteil eines Eisenverarbeiters, dessen Sitz die Kennzahl 6 aufweist, beim Eisenbezug wie beim Fertigwarenversand gegenüber konkurrierenden

Standorten mit der Kennziffer 3	je 7,5 % (je 3 Baremes)
„ „ „ „ 4	je 5,0 % (je 2 Baremes)
„ „ „ „ 5	je 2,5 % (je 1 Bareme).

Der Verfasser hat eingehend untersucht, wie sich die Uebernahme des französischen Eisenbahngütertarifs und seiner Frachtsätze durch die Deutsche Bundesbahn auf den industriellen Standort auswirken würde. Im Rahmen dieser Arbeit muß er sich mit einem einzigen Beispiel begnügen.

Dem folgenden Beispiel liegen folgende Daten zu Grunde:

1. Fertigwarenindustrie des Ballungsraums

- | | | |
|-----------------------|--------|--------------|
| a) Eisenbezug | 50 km | Kennziffer 3 |
| b) Fertigwarenversand | 540 km | |

2. Fertigwarenindustrie des wirtschaftsschwachen Gebiets

- | | | |
|-----------------------|--------|--------------|
| a) Eisenbezug | 500 km | Kennziffer 6 |
| b) Fertigwarenversand | 90 km | |

3. Die Walzeisen liefernde Hütte

4. Die Bezieher der Fertigwaren (Sitz Großstadt)

5. Die Bezugskosten für Walzeisen wurden wegen des mit der Verarbeitung verbundenen Verschnitts um 15 % erhöht.
6. Bei den Fertigerzeugnissen handelt es sich um Kleiseisenwaren, die in Deutschland der Tarifklasse B und in Frankreich der Serie 2 angehören.
7. Die französische Tarifgabel umfaßt sowohl für das Vorprodukt Walzeisen wie für die Kleiseisenwaren 12 Baremes.

Vor der letzten Tarifabkappung der Bundesbahn stellte sich in unserem Beispiel der Frachtnachteil der eisenverarbeitenden Industrie im revierfernen wirtschaftsschwachen Gebiet gegenüber derjenigen in Nordrhein-Westfalen auf 1,5 %. Seit dem 1. August 1953 beträgt aber ihr Frachtnachteil nicht weniger als 13,4 %.

Würden die Gütertarife nach französischem Muster gebildet und die französischen Frachtsätze von der Bundesbahn übernommen, so ergäbe sich für den Fabrikanten des rohstoffarmen Ruhrgebiets gegenüber seinem Konkurrenten am größten Knotenpunkt des Ruhrgebiets ein Frachtvorsprung von 9,4 %. Dieser

Frachtvorteil der dezentralisierten Fertigwarenindustrie steigt mit wachsender Kennziffer der Bestimmungsbahnhöfe. Er beträgt bei der

Kennzahl 4 des Empfangsortes der Fertigwaren	10,8 %
„ 5 „ „ „ „	12,1 %
„ 6 „ „ „ „	13,4 %

Anders als die Industrie der Ballungsräume setzt die dezentralisierte Fertigwarenindustrie den größten Teil ihrer Erzeugnisse in Klein- und Mittelstädten ab.

Zusammenfassend kann folgendes gesagt werden: Ähnlich wie bei der Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem wendet die SNCF bei der Bildung unterschiedlicher Tarife je nach der Verkehrsdichte Methoden an, welche auf die Bedürfnisse der dezentralisierten Fertigwarenindustrie weitgehend Rücksicht nehmen. Von einer Existenzgefährdung der Industrie der verkehrsgünstig gelegenen Gebiete durch die Umgestaltung des französischen Eisenbahngütertarifsystems ist keine Rede.

Die französischen und die deutschen Eisenbahnen haben wegen des ständig wachsenden Lastkraftwagenwettbewerbs ihre gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung einschränken müssen. Es scheint aber sehr viel für die Vermutung des Verfassers zu sprechen, daß der Gütertarif der SNCF heute gemeinwirtschaftlicher als derjenige der Deutschen Bundesbahn ist.

V

Die teilweise Befreiung der SNCF vom Tarifzwang und von der Tarifveröffentlichungspflicht

Die Deutsche Bundesbahn muß alle Güter in sämtlichen Verkehrsbeziehungen zur Beförderung annehmen, sowie die Beförderungspreise und -bedingungen in Tarifen festlegen, die bei Erfüllung der darin angegebenen Voraussetzungen jedermann gegenüber in derselben Weise angewendet und öffentlich bekanntgegeben werden müssen. Diese in § 3 und 6 der EVO (Eisenbahnverkehrsordnung) niedergelegten Verpflichtungen der deutschen Eisenbahnen sind in einer Zeit eingeführt worden, als diese im Landverkehr praktisch noch ein tatsächliches Monopol ausübten. Hiervon ist seit dem Aufkommen des Lastkraftwagens keine Rede mehr. In Frankreich hat man aus dieser Entwicklung die Konsequenzen gezogen. Am 1. August 1951 wurden Tarifzwang und Tarifveröffentlichungspflicht gelockert. Zu diesem Zweck wurde Artikel 17 des „Cahier des charges“ der SNCF, das ungefähr der deutschen EVO entspricht, geändert.

a) Die „Dämpfung“ der Regeltarife.

Die SNCF kann, wenn sie aus irgendwelchen Gründen, etwa zur Begegnung des Lastkraftwagenwettbewerbs für erforderlich hält, für bestimmte Verkehrsverbindungen die Regeltarife nach freiem Ermessen festsetzen. Sie ist aber gehalten, hierbei die in Kapitel 1 der Anwendungstarife genannten Mindestsätze nicht zu unterschreiten. Sie ist des weiteren verpflichtet, von solchen Vorhaben dem Minister für öffentliche Arbeiten Kenntnis zu geben. In Abweichung von den Bestimmungen des Artikels 14, Ziffer 2 des Lastenheftes, gelten die Anträge als genehmigt, wenn der Minister nicht innerhalb von 10 Tagen Einspruch erhebt. Die Anträge treten 8 Tage nach Bekanntgabe im Bulletin des Tarifs de la SNCF in Kraft.

Die neue Frachtsatzbildungsmethode wird „Dämpfung“ (Assouplissement) genannt. Sie setzt die SNCF in die Lage, je nach der Zahl der Baremes, die die betreffende Tarifgabel umfaßt, die Höchstfrachten des Regeltarifs um bis zu 30 % zu unterschreiten. Die SNCF geht auch beim Einsatz der Dämpfung behutsam vor. Daß die Dämpfung bisher die Ausnahme geblieben ist, geht daraus hervor, daß die SNCF seit dem 1. August 1951 nur in rd. 400 Fällen von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht hat. Im Vergleich zur Abstufung spielt die Dämpfung eine untergeordnete Rolle. Die Dämpfung stellt zweifellos eine Abkehr vom Prinzip der Gleichheit aller vor dem Tarif dar.

b) Die Vertragstarife.

Schon vor Jahren klagte die SNCF über ihre große Benachteiligung durch den Veröffentlichungszwang. Die Pflicht zur Veröffentlichung ihrer Tarife machte es der SNCF unmöglich, Tarifvergünstigungen auf bestimmte von den Unternehmern des Straßenverkehrs umworbene Verkehrsnutzer zu beschränken. Sie mußte immer wieder feststellen, daß sie gezwungen wurde, den Geltungsbereich besonderer Ausnahmetarife ständig zu erweitern, was hohe Frachteinbußen für sie zur Folge hatte. Darüber hinaus ermöglichte die Veröffentlichung von Sondervergünstigungen dem gewerblichen Güterfernverkehr, seine eigenen Beförderungspreise sofort denjenigen der Eisenbahn anzupassen.

Nach langwierigen Verhandlungen mit ihrer Aufsichtsbehörde erwirkte die SNCF am 1. August 1951 das Recht zur Erstellung nicht zu veröffentlichender Vertragstarife. Vertragstarife („Tarifs avec engagement de fidélité“) sind Tarife, die nur dann angewendet werden, wenn der Absender oder der Empfänger die Verpflichtung übernommen oder eingehalten hat, der Eisenbahn, vorbehaltlich beiderseits vereinbarter Ausnahmen, alle unter diese Tarife fallenden Sendungen und gegebenenfalls auch andere besonders bezeichnete Sendungen mit der Eisenbahn zu befördern. Bei den Vertragstarifen handelt es sich um Ausnahmetarife, deren Sätze unter den Mindestfrachten des Regeltarifs liegen dürfen. Die Vertragstarife sind aber an die Zustimmung des Ministers für öffentliche Arbeiten gebunden. Es ist naturgemäß nicht bekannt, welchen Gebrauch die SNCF von den Vertragstarifen bisher gemacht hat. Sie sollen sich aber sehr günstig für die SNCF ausgewirkt haben. Nicht unerwähnt bleiben soll, daß es auch veröffentlichte Vertragstarife gibt. Hiervon zeugt ein Blick auf die in den Anwendungstarifen verzeichneten Ausnahmetarife.

VI.

Die Regelung der Nebenklassenzuschläge (Die kleine Mengengruppe)

Während die Bundesbahn im Wagenladungstarif einer Hauptklasse von 15 t zwei Nebenklassen von 10 und 15 t gegenüberstellt, wendet die SNCF verschiedene Hauptklassen und zahlreiche Nebenklassen an. Es wird aber in Frankreich der Einsatz von 20-t-Wagen tarifarisch nach Kräften gefördert. Ursprünglich galten im Wagenladungsverkehr der SNCF besondere Frachtsätze für folgende Gewichtsklassen:

1,5 t, 2 t, 2,5 t, 3 t, 4 t, 5 t, 7 t, 8 t, 10 t, 15 t und 20 t.

Im Zuge der Tarifreform vom 17. März 1947 wurden die Nebenklassen 1,5 t, 2,5 t und 4 t beseitigt. Dafür wurde aber im Interesse einer besseren Wagenaus-

nutzung die 12-t-Hauptklasse neu geschaffen. Die 2-t-Nebenklasse gilt nur für Güter der Serie 1. Besondere Sätze für Wagenladungen von 3 t werden noch für Güter der Serien 1 und 2 berechnet. Im übrigen Wagenladungsverkehr nach Regeltarifsätzen muß mindestens die Fracht für 5 Tonnen bezahlt werden. Von wesentlich größerer Bedeutung war aber die gleichzeitig durchgeführte bessere Anpassung der Nebenklassenzuschläge an die Selbstkosten der Eisenbahn. Nachstehende Uebersicht unterrichtet über:

Die heutigen Nebenklassenzuschläge der SNCF

Nebenklassen	Serie 1 Hauptkl. 5 t	Serie 2 Hauptkl. 8 t	Serie 3 Hauptkl. 12 t	Serie 4 Hauptkl. 20 t
2 t	53 %	—	—	—
3 t	35 %	69 %	—	—
5 t	—	25 %	45 %	61 %
7 t	—	8 %	25 %	38 %
8 t	—	—	19 %	32 %
10 t	—	—	8 %	19 %
12 t	—	—	—	11 %
15 t	—	—	—	5 %

Ein Vergleich der französischen mit den deutschen Nebenklassenzuschlägen stößt auf Schwierigkeiten. Die Nebenklassenzuschläge der Bundesbahn betragen für 5-t-Sendungen bei den Tarifklassen A und B 5 % und bei der Klasse C 7 %. Für die Serie 3 gilt die 12-t-Hauptklasse. Im Fall der Aufgabe von 5 t muß bei Gütern dieser Serie ein Zuschlag von 45 % entrichtet werden. Recht instruktiv ist nachstehende Gegenüberstellung der Nebenklassenzuschläge der SNCF und der Bundesbahn im Fall der Beförderung von Halbfabrikaten und Rohstoffen

	SNCF		Deutsche Bundesbahn		
	Serie 4 15 t	Klassen	D	F	G
20 t	Abschlag 5 %	—	—	—	—
10 t	Zuschlag 13 %	—	10 %	10 %	10 %
5 t	Zuschlag 53 %	—	20 %	30 %	40 %

Bei geringwertigen, tarifarisch im Regeltarif begünstigten Massengütern sucht die SNCF die Verlagerung davon abzuhalten, 5-t-Sendungen aufzugeben. Zu diesem Zweck berechnet sie bei diesen Gütern erhöhte Nebenklassenzuschläge. Hiervon zeugt nachstehende Uebersicht:

Nebenklassenzuschläge für 5-t-Sendungen bei ausgewählten frachtempfindlichen Massengütern

Güterarten	Zuschlag auf die 20-t-Sätze
Kohle, Roheisen, Schwerspat	65 %
Bauxit	69 %
Steinschlag, Sand und Kies	87 %
Kalkstickstoffdünger	87 %
Weizen	92 %
Phosphorhaltige Düngemittel	96 %

Für Eisenerz gilt nur eine Nebenklasse für 10-t-Sendungen. Beim Versand von

Koks wendet die SNCF die 15-t-Hauptklasse an. Bei Beförderung von Koks in Mengen von 5 t wird ein Nebenklassenzuschlag von 57 % erhoben.

Die SNCF berechnet sehr viel höhere Nebenklassenzuschläge als die Bundesbahn. Trotzdem entsprechen auch die französischen Nebenklassenzuschläge nicht entfernt den Mehraufwendungen der Eisenbahn. Nach den Feststellungen der SNCF machen die Beförderungskosten für Wagenladungen von 20 t nur $\frac{1}{3}$ derjenigen für 5-t-Sendungen aus. Die Spanne zwischen den Selbstkosten bei Einzelsendungen in 15-t- und 20-t-Wagen beträgt mindestens 16 %. Es sind aber die Nebenklassenzuschläge der SNCF kostenwahrer als diejenigen der Bundesbahn.

VII

Die Beförderung von Sendungen in geschlossenen Zügen und in Knotenpunktzügen (Die große Mengenstaffel)

a) Die für Transporte in geschlossenen Zügen angewandte Mengenstaffel

Frankreichs Eisenbahnen wenden bereits seit 1922 die Mengenstaffel für Transporte in geschlossenen Zügen und Wagengruppen grundsätzlich und allgemein an. Ursprünglich erfolgte die Begünstigung der in geschlossenen Zügen zum Versand aufgegebenen Güter durch Kapitel 13 des Spezialtarifs 29. Am 1. Dezember 1948 übernahm der Tarif Nr. 103 diese Aufgabe. Gleichzeitig wurde die Mengenstaffel verstärkt.

Geschlossene Züge sind Sendungen aus Wagen, die von einem Absender an einen Empfänger gerichtet sind und geschlossen auf der Gesamtbeförderungsstrecke ausschließlich über Normalspurstrecken geleitet werden. Bedingung ist, daß Versender und Empfänger durch private Gleisanschlüsse, Grubenbahnen oder Hafengleise unmittelbar mit dem Streckennetz der SNCF verbunden sind. Die Inanspruchnahme des Tarifs Nr. 103 setzt genaue Vereinbarungen zwischen Versender und Eisenbahn über den Beförderungsweg, das Zuggewicht und die zu verwendenden Wagen voraus. Der Absender, der einen geschlossenen Zug auf liefern will, muß 10 Tage, bevor er die Wagen zu beladen wünscht, die für den geschlossenen Zug notwendigen Wagen bestellen und den Verladetag in der Wagenbestellung angeben. Das Bilden der geschlossenen Züge ist Sache des Absenders. Wenn er hierzu außerstande ist, übernimmt die SNCF unter Berechnung fester Gebühren diese Aufgabe. Der Absender hat die Anwendung des Tarifs für geschlossene Züge sowie den von der Eisenbahn in der betreffenden Verkehrsverbindung festgesetzten Beförderungsweg vorzuschreiben. Die Fracht für den geschlossenen Zug wird nach den in den Anwendungstarifen angegebenen Frachtsätzen für Wagenladungen und nach der Entfernung des vorgeschriebenen Weges berechnet.

Der Tarif Nr. 103 gewährt dem Absender im Fall der Beförderung von Gütern in geschlossenen Zügen nach der Ladungsmenge gestaffelte Frachtrückvergütungen. Diese beginnen bei 300 t und betragen beispielsweise bei Ladungen von: 300 t: 5,5 %; 500 t: 11,5 %; 800 t: 20,5 %; 1000 t: 25,5 %; 1500 t: 31,0 %. Darüberhinaus werden an den Absender Regelmäßigkeitsprämien gezahlt, wenn er 10 Tage vor Beginn der Beförderung die Verpflichtung übernommen hat, in der gleichen Verkehrsverbindung während eines oder mehrerer voller Kalendermonate

geschlossene Züge nach einem zwischen der Eisenbahn und ihm vereinbarten Programm auszuliefern. Die Regelmäßigkeitsprämie beträgt:

Wenn das Programm 1 Zug je Werktag vorsieht	8 %
Wenn das Programm 1 Zug je Gruppe von 2 aufeinanderfolgenden Werktagen vorsieht	4 %

Es muß aber beachtet werden, daß die Rückvergütungen und die Regelmäßigkeitsprämien, auf die ausschließlich die Versender Anspruch haben, auf die um 146 ffr je t gekürzten Frachtsätze gewährt werden. Auf diese Weise ergeben sich nach Entfernung und Frachthöhe unterschiedliche Vergünstigungen. Sie betragen z. B. für Hüttenkoks (Anwendungstarif Nr. 7, Kapitel 3, § 2) im Fall täglich verkehrender geschlossener Züge mit 1000 t Ladung bei

50 km: 26,3 %;	80 km: 27,9 %;	150 km: 29,4 %;	200 km: 30,1 %
250 km: 30,5 %;	300 km: 30,8 %;	350 km: 31,0 %;	400 km: 31,2 %

Bereits 1947 betrug das Güteraufkommen der geschlossenen Züge 21 Mill. t = 15 % des gesamten Güteraufkommen der SNCF. Im gleichen Jahr setzten sich 95 % der geschlossenen Züge aus Privatwagen mit durchweg größter Kapazität zusammen. Leider stehen dem Verfasser nicht die neuesten Zahlen zur Verfügung. Seit dem Inkrafttreten des Tarif Nr. 103 hat die Bedeutung der geschlossenen Züge zweifellos nicht nur absolut, sondern auch relativ weiter zugenommen.

Anders als die noch zu behandelnden Knotenpunktstarife kommen die Vergünstigungen, welche Kapitel 1 des Tarif Nr. 103 gewähren, einseitig den großen Produktions- und Verbrauchszentren zu Gute. Den stärksten Gebrauch machen die Kohlenzechen, die Kokereien, die metallurgische Industrie und die Mineralölindustrie sowie die großen Elektrizitäts- und Gaswerke und andere Großverbraucher von der Möglichkeiten der großen Mengenstaffel der SNCF. So werden in Frankreich nur bis 16,5 % der Bahntransporte der Raffinerien in Einzel-Kesselwagen durchgeführt.

Trotz der hohen Nebenklassenzuschläge und trotz der geschilderten Vergünstigungen des Tarif Nr. 103 sind nach wie vor in Frankreich die in großen Wagen und Zugeinheiten beförderten Massen- und Schwergüter die Hauptträger der Rentabilität des Wagenverladungsverkehrs. Die Mengenrabatte und Regelmäßigkeitsprämien, welche die SNCF gewährt, entsprechen nicht entfernt der Differenz zwischen den Beförderungselbstkosten für Einzelsendungen von 20 t und denjenigen fahrplanmäßig verkehrender Züge mit hohem Ladungsaufkommen. Die SNCF wendet keine kostenwahre Mengenstaffel an.

b) Die für die Beförderung von Gütern in Knotenpunktzügen angewandte Mengenstaffel (Die Verteilertarife der SNCF)

Kapitel 13 des Spezialtarifs 29 begünstigte bis 1939 auch die Beförderung von Gütern in Wagengruppen. Diese „tarifs des rames“ stehen aber in keinem direkten Zusammenhang mit den in Kapitel 2 des Tarifs Nr. 103 enthaltenen Bestimmungen über Knotenpunktzüge (transport groupés). Es handelt sich bei diesem jüngsten Kind der Tarifeure der SNCF um Verteilertarife, die die größte Beachtung verdienen. Man spricht bereits in Frankreich vom Tarif der Zukunft. Von der SNCF selbst wird der Knotenpunkt-Tarif als außerordentlich zukunftssträftig angesehen, da er nicht nur die Massengüter, sondern auch hoch- und mittelwertige Güter, nicht nur Großverlader, sondern auch mittlere und kleinere Verkehrsnutzer an den tariflichen Begünstigungen geschlossener Züge teilnehmen läßt. Die neuen

Verteilertarife sind eine noch schärfere Waffe als die die Verkehrsdichte berücksichtigenden Regeltarife im Kampf gegen den Lastkraftwagenwettbewerb. Die französischen Eisenbahnen haben eine Mengenstaffel mit durchaus gemeinwirtschaftlichen Zügen entwickelt.

Knotenpunktzüge sind Sendungen von Wagenladungen, die von einem Absender an eine beliebige Anzahl Empfänger gerichtet sind und auf dem ersten Teil ihrer Beförderungsstrecke — gemeinsame Anfangsstrecke (tronc commun) genannt — mindestens 100 km weit geschlossen befördert und nach einem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Programm ausgeliefert werden. Die Knotenpunktzüge müssen in einem Privatanschlußgleis, auf Hafengleisen oder auf einem Grubengleis aufgeliefert werden. Anders als bei den geschlossenen Zügen wird die Fracht nach der Entfernung des kürzesten Weges zwischen dem Versandbahnhof und den einzelnen Bestimmungsbahnhöfen berechnet. Der Absender muß auf jedem Frachtbrief der Sendung die Anwendung der Bedingungen für Knotenpunktzüge verlangen und die von der Eisenbahn bestimmte gemeinsame Anfangsstrecke angeben.

Es wird zunächst die Fracht der einzelnen Wagen nach den jeweils in Frage kommenden Anwendungstarifen ermittelt. Die Gesamtfracht je t wird um 146 ffr gekürzt und auf den verbleibenden Betrag eine Rückvergütung gewährt, die sich wie folgt errechnet:

5,5 — 28 %, je nach der Gesamttonnage des geschlossenen Zuges (400—1500 t) auf der Strecke zwischen Sammel- und Verteilerbahnhof (Tronc commun) multipliziert mit dem Quotienten aus der Streckenlänge des „tronc commun“ und der verschiedenen Streckenlängen zwischen dem Verteilerbahnhof und den Empfangsbahnhöfen. Dabei wird für jede Verteilerstrecke mindestens 25 km in Ansatz gebracht.

Die Höhe der Rückvergütungen soll an wenigen Beispielen gezeigt werden. Es wird unterstellt, daß die Güter für 3 Bahnhöfe, die 40, 50 und 60 km vom Verteilerbahnhof entfernt liegen, bestimmt sind. Das Tronc commun soll einmal 100 km und das zweite Mal 400 km lang sein.

Folgende Uebersicht unterrichtet über

Die Mengenrabatte des Knotenpunktтарifs im Fall des Einsatzes geschlossener Züge bis zum Verteilerbahnhof aus drei Gruppen mit 400 bzw. 800 t

gemeinsame Anfangsstrecke	Rückvergütung	
	bei 400 t	bei 800 t
100 km	2,2 %	7,0 %
200 km	3,1 %	10,0 %
300 km	3,7 %	11,7 %
400 km	4,0 %	12,7 %
500 km	4,2 %	13,5 %

Es wächst somit die Rückvergütung mit zunehmender Länge der vom geschlossenen Zug befahrenen Strecke (Tronc commun). Die gleiche Wirkung geht von der Höhe der Ladung des geschlossenen Zuges aus. Von negativem Einfluß auf die Höhe der Rückvergütung ist die Zahl der Bestimmungsbahnhöfe und ihre Entfernung vom Verteilerbahnhof.

Die SNCF erhöht die Rückvergütungssätze, wenn alle Sendungen eines Knotenpunktzuges für Bahnhöfe bestimmt sind, die an einer von ihr bestimmten Ver-

teilungsstrecke liegen. Befinden sich die Empfangsbahnhöfe sämtlich in dem gleichen, von der SNCF festgelegten Verteilungssektor, so ergeben sich die folgenden Rückvergütungen:

Die Mengenrabatte des Knotenpunktтарifs bei geschlossenen Zügen aus 3 Gruppen mit 400 bzw. 800 t im Fall der Festlegung der Verteilungsstrecke durch die SNCF.

Gemeinsame Anfangsstrecke	Rückvergütung	
	bei 400 t	bei 800 t
100 km	3,4 %	8,2 %
200 km	4,9 %	11,7 %
300 km	5,7 %	13,7 %
400 km	6,2 %	14,9 %
500 km	6,5 %	15,7 %

Hat ein Absender 10 Tage vor Beginn der Beförderung die Verpflichtung übernommen, während eines oder mehrerer voller Kalendermonate nach einem zwischen der Eisenbahn und ihm vereinbarten Programm Knotenpunktzüge aufzuliefern, von denen jeder für eine vom gleichen Punkt ausgehende Verteilungsstrecke bestimmt ist, wird ihm eine Regelmäßigkeitsprämie, bei deren Ermittlung gleichfalls vorher ffr 146 je t von der Gesamtfracht abzuziehen sind, gewährt.

Nachstehende Uebersicht nennt

Die Regelmäßigkeitsprämie des Knotenpunktтарifs bei geschlossenen Zügen aus drei Gruppen mit 400 bzw. 800 t im Fall der Festlegung der Verteilungsstrecke durch die SNCF

Gemeinsame Anfangsstrecke	Jeder zweite Tag 1 Zug	Werktäglich 1 Zug
200 km	2,3 %	4,6 %
300 km	2,7 %	5,4 %
400 km	2,9 %	5,8 %
500 km	3,1 %	6,2 %

Ueber die Güteraufkommen der Knotenpunktzüge liegen noch keine Angaben vor. Der Verkehr in Knotenpunktzügen soll aber ständig zunehmen.

VIII

Die Ausnahmetarife der SNCF

Vom gesamten Güteraufkommen der SNCF entfielen 1947 kaum 20 % auf Regeltarife. Die 1951 erfolgte Einführung der Abstufung und der Dämpfung ermöglichte eine so starke Differenzierung der Frachtsätze des Regeltarifs, daß die SNCF aus Gründen des Wettbewerbs weniger Ausnahmetarife als in der Vergangenheit zu erstellen genötigt ist. Um so mehr überrascht die große Zahl der Ausnahmetarife der SNCF. Es gibt keinen Anwendungstarif ohne Ausnahmetarife.

Sieht man von den nicht veröffentlichten Ausnahmetarifen ab, so waren Anfang 1953 in Frankreich 350 Ausnahmetarife in Kraft. Hiervon entfielen 87 auf allgemeine und 263 auf besondere Ausnahmetarife. Die ausschließlich für den fran-

sätze. Frankreichs Braunkohlenbergbau erfreut sich indessen des Vorteils eines günstigen allgemeinen Ausnahmetarifs.

Die französischen Regelfrachtsätze für Kohlen liegen auf den Entfernungen 200–450 km im Schnitt 10 % über denen des deutschen allgemeinen Ausnahmetarifs 6 B 1. Bei den ganz weiten Entfernungen überschreiten sie die Frachten des AT 6 B 1 sogar um bis zu 20 %. Gelangen indessen die französischen Kohlen in geschlossenen Zügen zur Beförderung, so stellt sich in der Bundesrepublik der Versand nach dem AT 6 B 1 teurer als in Frankreich. Im übrigen gilt für die Kohlenversorgung von Groß-Paris und Umgebung ein Ausnahmetarif, dessen Frachtsätze 3 Baresmes, d. h. 7,5 % niedriger als die des Regeltarifs sind.

In Deutschland sind die Ausnahmetarife für Eisenerz niedriger als für Hüttenkohle. In Frankreich liegen die Verhältnisse umgekehrt. Daß auch die Ausnahmetarife der SNCF hohe Ermäßigungen gewähren, soll nur an einem Beispiel gezeigt werden. Eine lothringische Hütte in Homecourt zahlt beim Koksbezug von Lens in täglich verkehrenden 1000 t-Zügen aus Privatwagen ffr 776 je t. Da die Entfernung 340 km beträgt, begnügt sich die SNCF bei diesen Transporten mit einem Erlös von 2,765 Pf je t-km. Nach dem Regeltarif stellt sich die Fracht bei 340 km auf ffr 2069 je t = 7,353 Pf je t-km. Es wird somit der Koksbezug der lothringischen Großeisenindustrie um 62 % verbilligt.

IX

Die Regelung der Privatgleisanschlüsse in Frankreich

75 % der Gütertransporte der SNCF erfolgen über Privatgleisanschlüsse. Bei den Transporten von Anschluß zu Anschluß befindet sich die Eisenbahn gegenüber dem Kraftwagen in einer günstigen Wettbewerbslage. Die SNCF erkennt unumwunden an, daß das Vorhandensein der Privatanschlüsse ihr beträchtliche Ersparnisse hinsichtlich ihrer Bahnhoftanlagen ermöglicht. Aus diesem Grunde fördert die SNCF den Gleisanschlußverkehr in jeder Hinsicht. Die Privatgleisanschluß-Inhaber haben für ihre Anlagen und die Kosten ihrer Unterhaltung selbst aufzukommen. Die SNCF gewährt den Eigentümern der Privatgleisanschlüsse für Sendungen, deren Fracht nach Tarifen berechnet wird und die von und nach dem Privatanschluß befördert werden, eine feste Vergütung. Sie beträgt z. Zt. ffr 39 je t = 47 Pf je 1000 kg. Der Inhaber des Gleisanschlusses hat auch dann auf die Vergütung Anspruch, wenn die Beförderungskosten von einem Dritten getragen werden. Die Vergütungen, die die SNCF jährlich an die Inhaber von Privatgleisanschlüssen zahlt, betragen rund 7 Milliarden ffr = 85 Millionen DM.

Von Interesse sind vielleicht noch die folgenden Angaben. Für Sendungen von und nach Privatgleisanschlüssen innerhalb eines Bahnhofes wird die Fracht wie für Sendungen von oder nach dem Bahnhof selbst berechnet. Privatgleisanschlüsse auf freier Strecke, deren Eingang weniger als 3 km von einem Bahnhof entfernt ist, werden als Privatanschlüsse innerhalb des ihnen nächst gelegenen Bahnhofes betrachtet. Für Sendungen von und nach solchen Privatgleisanschlüssen wird die Fracht wie für Sendungen von und nach diesem Bahnhof berechnet. Die übrigen Anschlüsse werden mit besonderen Entfernungen im Entfernungszeiger aufgeführt. Die Fracht wird dann für diese Entfernung berechnet.

X

Der französische Stückguttarif

1946 entfielen vom gesamten Güterverkehr der SNCF mengenmäßig 4 % und nach den Erlösen 20 % auf Stückgut. Wie die Güter des Wagenladungsverkehrs ist auch das Stückgut nach den Grundsätzen des von der SNCF angewandten Wagenraumsystems in 4 Serien eingeteilt. Der Stückguttarif sieht je nach der Zugehörigkeit der aufgelieferten Güter zu einer der 4 Serien für gleiche Gewichte verschiedene Preise vor. Schließlich enthält der Stückguttarif verschiedene Frachtsätze für Mengen von 60 bis 999 kg und von 1000 kg und darüber. Das Spannungsverhältnis zwischen den Stückgutfrachten der ersten und der vierten Serie beträgt auf der Entfernungsstufe 200 km bei Aufgabe

60–999 kg	100 : 83,1
1000 kg und darüber	100 : 71,1

Die Stückgutfrachten für Mengen ab 1000 kg liegen unter denen für 60–999 kg bei

Serie 1: 21 %; Serie 2: 23 %; Serie 3: 28 %; Serie 4: 31 %.

Auch im Stückgutverkehr gelten Maximal- und Minimal-Baresmes. Die Tarifgabel umfaßt bei Stückgut, gleichgültig ob es nach dem Regeltarif oder nach Ausnahmetarifen gefahren wird, stets 12 Baresmes. Bemerkenswert ist die große Zahl der Ausnahmetarife für Stückgut. Die SNCF wendet auch im Stückgutverkehr die Abstufung und die Dämpfung an. Ebenso gewährt die SNCF für Stückgut nicht veröffentlichte Vertragstarife.

Schließlich sei noch auf den Tarif für Kleinfrachtstücke und Familienfrachtstücke hingewiesen. Er bezieht sich auf Sendungen im Gewicht von bis 50 kg. Auch die SNCF pflegt den Expresgutverkehr. Ihr Expresguttarif sieht verschiedene Frachtsätze für Kleinexpresstücke (Sendungen im Gewicht bis 50 kg) und für Expresgutsendungen über 50 kg vor.

XI

Schlußbetrachtung

Das Schwergewicht der französischen gewerblichen Wirtschaft liegt in wenigen Großstädten und industriellen Ballungsgebieten. Frankreich wurde durch Nebenbahnen (verglichen mit Deutschland) in verhältnismäßig geringem Maße erschlossen.

Auch in Frankreich überwogen vor dem Kriege die dezentralisierenden Wirkungen der Eisenbahngütertarifpolitik. Verlässliche Angaben über das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen der obersten und der untersten Regeltarifklasse liegen für die Vorkriegszeit nicht vor. Der Verfasser kennt aber einige Frachtsätze, welche die SNCF 1938 für ganz hochwertige Güter und für Massengüter nach dem Regeltarif berechnete. Hieraus glaubt er folgern zu dürfen, daß sich in den letzten Vorkriegsjahren die französischen Regelfrachtsätze der obersten und der untersten Wagenladungsklasse zueinander etwa wie 100 : 30 verhalten haben. Zweifellos entsprach die Wertstaffel der SNCF 1938 etwa derjenigen der Deutschen Reichsbahn.

Die Wandlungen der französischen Eisenbahngütertarifpolitik seit 1947 haben im ganzen gesehen die Ballungstendenzen verstärkt. Das Ausmaß der zentralisieren-

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 geebnet. 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.