

einem Anfangsaldo von M 12 000,— und einem Schlußsaldo von M 16 000,— enthalten. Beide Posten sind bei der Rektifikation anzuschalten.

6. Die 4% igen Kapitalzinsen der beiden offenen Handelsgesellschafter betragen buchmäßig M 4938,—, rektifiziert M 11 560,—. Die Differenz von M 7232,— bewirkt die Umwandlung des buchmäßigen Zinsgewinnes von M 3000,— in einen Zinsverlust von M 4232,—.

D. Die Rentabilitätsberechnung stellt sich nunmehr wie folgt:

1. Kapital:	
Reinvermögen laut rektifizierter Anfangsbilanz	289 000 M
Zusatzkapital durch die Einlage des stillen Gesellschafters	
30 000 × $\frac{9}{12}$	22 500 "
Arbeitskraft des Gesellschafters A $\frac{630 \times 12 \times 100}{9}$	84 000 "
	<hr/>
	395 500 M
2. Ertrag:	
Reinverlust laut rektifiziertem Erfolgsausweis	5 032 M
Davon ist auszuscheiden:	
Gehalt des Gesellschafters A	
400 × 12	4 800 M
Kapitalzinsen A	5 704 "
" B	5 856 "
" C	16 360 "
Es verbleibt daher ein Nettoertrag von	<hr/>
	11 328 M
3. Rentabilitätsatz:	
$\frac{11\,328 \times 100}{395\,500} = 2,864\%$	

Der Nahverkehr im Aachener Wirtschaftsgebiet.

Von Richard Hamacher, Stolberg (Rhld.)¹⁾.

I. Die geographische Lage, die Bodenschätze und die industrielle Besiedlung des Regierungsbezirks Aachen.

Das Aachener Wirtschaftsgebiet umfaßt im engeren Sinne die Kreise Aachen-Stadt, Aachen-Land, Düren, Jülich, sowie Teile der Kreise Erkelzen und Geilenkirchen. Diese Bezirke haben die dichteste und reichstgegliederte industrielle Besiedlung. Natürlich fallen auch die übrigen Landkreise des Regierungsbezirks Aachen unter den Begriff des Aachener Wirtschaftsgebietes, zumal in ihrer gesamten Wirtschaftstätigkeit wie in ihrer politischen Verwaltung die Stadt Aachen die wichtigste Stellung einnimmt.

¹⁾ Anmerkung der Schriftleitung: Auf Anregung und unter Leitung von Professor Dr. E. von Beckerath veranstaltet das Institut für Verkehrsverwaltung eine Enquête über den Nahverkehr im größeren rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Es werden hierbei die Wirtschaftsbeziehungen von Untergebieten innerhalb ihrer selbst und zu dem übrigen rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgebiet untersucht, darauf folgend die Stellung der einzelnen Verkehrsstudie, die sich im wesentlichen auf den Nahverkehr innerhalb des engeren Aachener Wirtschaftsgebietes beschränkt, ist der erste Baustein zu dem Gesamtwerk, das bei einheitlicher Zielsetzung gleichwohl dem einzelnen Bearbeiter tunlichst viel Arbeitsfreiheit gewähren soll.

Von größter Bedeutung für die gewerbliche Tätigkeit sind die Bodenschätze. Teils gaben sie, wie die Eisenerzlager, Blei- und Zinkvorkommen, den Anstoß zu früher gewerblicher Tätigkeit, teils erleichterten sie, wie die Steinkohlenvorkommen im Wurm- und Indegebiet, die technische Umstellung der Wirtschaft in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Stein- und Kalksteinbrüche liefern Baumaterialien und wichtige Hilfsmittel der Schwerindustrie. Die Beschaffenheit des Wassers ist mancherorts entscheidend für industrielle Tätigkeit, z. B. in der Dürener Papier- und Textilindustrie. Reiche Waldungen geben Nutz- und Brennholz. Andererseits ist die Fruchtbarkeit einiger Kreise, wie etwa Jülichs, von Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln.

Die oben erwähnten Vorkommen an Erzen werden allerdings fast nicht mehr ausgebeutet, da sie sich als zu wenig ergiebig erwiesen. In seiner Erzversorgung ist das Aachener Wirtschaftsgebiet heute auf den Bezug ausländischer Erze weitgehend angewiesen. Dagegen werden die Kohlenvorkommen im großen Maßstabe genützt. An erster Stelle steht hier der Steinkohlenbergbau im Wurm- und Indegebiet, der sich zum größeren Teile in den Händen des Eschweiler Bergwerksvereins, Kohlscheid, befindet. Die Braunkohlenindustrie des Bezirks weist ausgedehnte Grubenfelder mit Brikettfabriken auf; daneben spielt sie bei der Gewinnung von Strom im Kraftwerk Zukunft bei Weisweiler eine hervorragende Rolle. Die Nähe der Kohlenfelder begünstigt auch heute noch eine große Metallhüttenindustrie. Stolberg besitzt die größten Metallhütten des Bezirks. Namen, wie „A. G. für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg und in Westfalen“ und „Rheinisch-Nassaueische Bergwerks- und Hütten A. G.“, die durch Interessengemeinschaft verbunden sind, geben hiervon Zeugnis. Infolge Umstellung des Herstellungsprozesses des Messings von der Galmel- zur Zinkbenutzung hatte die Stolberger Messingindustrie einen schweren Schlag erlitten. Immerhin besteht noch eine Reihe großer Werke, die neben mannigfaltigen Messingerzeugnissen zum Teil auch Nadeln, Ketten und Kurzwaren herstellen. Die Eisenhüttenindustrie ist in einigen großen Werken im Bezirk vertreten, namentlich durch die Concordiahütte mit Hochofenanlagen und Stahlwerk in Eschweiler und durch die Hüttengesellschaft der Rothen Erden A. G. in Aachen-Rothe-Erde. Die Zinkindustrie Stolbergs rief eine bedeutsame schwerchemische Industrie zur Herstellung von Schwefelsäure ins Leben; daneben wird auch Soda, Chlorkalk, Salzsäure und anderes mehr gewonnen. Die größte Sodafabrik des Bezirks ist die Abteilung Wirselen der Deutschen Salzwärke A. G. Seifenwerke (Stolberg), Sprengstoffwerke (Düren) und Fabriken zur Herstellung von chemisch-pharmazeutischen Produkten (Düren) vervollständigen das Bild lebhafter chemischer Fabrikationstätigkeit. Die Glasindustrie in Stolberg und Herzogenrath, in Düren und Linnich liefert weltberühmte Erzeugnisse. Nadelindustrie findet man vorwiegend in Aachen. Die Textilindustrie in Aachen und Düren hat eine jahrhundertelange Geschichte. Die Kreise Düren und Jülich weisen neben einer großen Zahl herstellender Fabriken einen stattlichen Kreis papierverarbeitender Unternehmungen auf. Im Zusammenhang mit der geschichtlichen industriellen Besiedlung ist die Maschinenindustrie zu erwähnen, die an mehreren Orten des Bezirks ihren Sitz hat. Die nähere Umgebung Stolbergs steht mit ihrer Produktion an Kalk an der Spitze der gesamten deutschen Kalkindustrie. Sägewerke nutzen das Waldvorkommen der Eifel. Die Zuckerindustrie fußt auf dem Anbau der Zuckerrübe im Kreise Jülich. Ein großes Baugewerbe ist ein unbedingtes Erfordernis der bedeutenden Industrie. Brennerien, Brauereien und Nahrungsmittelindustrie sorgen an den verschiedensten Stellen für die Versorgung der Bevölkerung.

II. Nahverkehr im Aachener Wirtschaftsgebiet.

1. Begriff und Umfang des Nahverkehrs.

Aufgabe dieser Untersuchung soll sein, einen Überblick über den Nahverkehr des Aachener Wirtschaftsgebietes zu geben. Dabei ist aus Zweckmäßigkeitsgründen der Personen- und Nachrichtenverkehr vollkommen ausgeschaltet worden. Lediglich die Güterbewegung soll behandelt werden. Wie weit der Begriff Nahverkehr zu fassen ist, ist bei der Behandlung eines größeren Gebietes kaum zu entscheiden. Köln wird z. B. für Düren sicherlich als in der Nahzone gelegen zu betrachten sein, während bei Köln für Aachen dies nicht ohne weiteres zutrifft. In den Nahverkehr hätte man, streng genommen, auch den außerörtlichen Verkehr, etwa Aachen bis Lüttich oder Maastricht, einbezogen. Die Schwierigkeit, die Grenze der Nahzone bei Betrachtung eines Wirtschaftsgebietes genau zu bestimmen, liegt darin, daß von jedem Punkte aus gesehen, je nach Lage und Entfernung zu einem anderen Punkte, die Länge der Verkehrswege, die Dauer der Transporte sowie die Kosten derselben durchaus verschieden sind. Andererseits würde es unsinnig sein, die Nahzone lediglich nach Entfernungen zu messen, etwa zu behaupten, im Umkreise von 50 km von einem Orte habe man es mit Nahverkehr zu tun. Die Entscheidung hängt außer von der Art der zu bewegenden Güter sowie von ihrem Werte für den Produzenten bzw. Verbraucher, von der Dichte der gegebenen Verkehrswege ab. Wichtig ist auch die Lage eines Ortes hinsichtlich seiner Verbindungen durch die Eisenbahn und gute Fahrstraßen, sowie seine gewerbliche Bedeutung. In vorliegender Arbeit sollen deshalb, schon aus Gründen der Übersicht, lediglich die Verkehrsbeziehungen innerhalb des Regierungsbezirkes Aachen untersucht werden. Nichtsdestoweniger wird sich ein kurzes Eingehen auf Verkehrsbeziehungen zu außerhalb des Regierungsbezirkes gelegenen Umschlagplätzen, wie etwa Köln, stellenweise in Anbetracht der wirtschaftlichen Gestaltung des Aachener Wirtschaftsgebietes nicht vermeiden lassen.

2. Geschichtlicher Überblick über die Entwicklung des Verkehrswesens des Regierungsbezirkes Aachen.

Der Regierungsbezirk Aachen weist bereits in römischer Zeit ein gut ausgebautes Straßennetz auf. Aachen war Kreuzungspunkt mehrerer Römerstraßen. Im Mittelalter und bis zum Aufkommen der Eisenbahn führte die wichtigste Straße von Aachen über Jülich nach Köln. Eine zweite Straße führte ebenfalls über Jülich von Aachen nach Düsseldorf. Der Verkehr wurde durch Fuhrwerke bewältigt.

Eisenbahn. Außerordentlich befruchtend auf das Wirtschaftsleben des Regierungsbezirkes wirkte der Bau der ersten Eisenbahn in den Jahren 1839 bis 1843, welche von Köln über Düren-Eschweiler-Stolberg nach Aachen-Herbstal führte und dort Anschluß an die belgischen Bahnen fand. Dieser Linie folgte 1852 bis 1853 der Bau der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter-Bahn. Ein Projekt 1860 zur Erschließung der Eifel von Stolberg aus über Zweifall-Gemünd-Schleiden kam nicht zur Ausführung. Dagegen wurde 1864 die Bahn Düren-Euskirchen gebaut, wodurch der Bezirk 1866 Anschluß an die Linie Köln-Call-Trier erlangte. Einen jahrzehntelangen Kampf führte die Wirtschaft um den Bau einer Bahn von Stolberg über Walheim-St. Vith nach Luxemburg und Lothringen, um dadurch eine gute Verbindung zu den luxemburgisch-lothringischen Erzlagern zu erhalten, und zwecks Erweiterung des Kohlenabsatzes. Am 21. Dezember 1889 wurde die Strecke Walheim-Stolberg dem Verkehr übergeben, wodurch der Umweg über Aachen zu

Linie Aachen-St. Vith vermieden wurde. In den siebziger und achtziger Jahren setzte eine planmäßige Erschließung des Warmreviers durch Industriebahnen ein, die zumeist in Aachen oder Stolberg in die Hauptlinien mündeten. 1873 wurde die Linie Jülich-Eschweiler-Stolberg geschaffen. Im gleichen Jahre wurde Jülich mit Düren verbunden. Der Erschließung des Roerlaes diente der Bau der Linie Düren-Kreuzau-Heimbach im Jahre 1902. Eine Weiterführung dieser Strecke über Gemünd nach Schleiden ist bis heute nicht erfolgt, so daß diese Orte nur über Gemünd nach Schleiden sind und dadurch von der Wirtschaft des Bezirks Euskirchen-Call erreichbar sind und dadurch von der Wirtschaft des Bezirks sehr abgeschlossen sind. Die befeuchtete Übersichtskarte der Bahnen im Regierungsbezirk Aachen läßt diesen Mangel angentällig in Erscheinung treten. 1907 wurde Jülich über Linnich-Baal mit der wichtigen Strecke Aachen-M.-Gladbach-Düsseldorf verbunden.

Kleinbahnen. Wirtschaftliche Notwendigkeiten machten den Bau zahlreicher Querverbindungen der bestehenden Bahnen insofern erforderlich. Diesen Zwecke dient die Jülicher Kreisbahn, die zunächst 1911 von Jülich über Kirchberg nach Puffendorf führte, später über Geilenkirchen nach Tüdderen als Geilenkirchener Kreisbahn weiter geführt wurde und durch Anlage der Nebenbahn Aisdorf-Puffendorf wirksam ergänzt wurde. Seit 1908 wurde der Kreis Düren durch Anlage elektrischer Kleinbahnen weiter erschlossen. Die Dürener Kreisbahn G. m. b. H. unterhält vier Linien: Düren-Lendersdorf-Niederau-Kreuzau, Düren-Roetsdorf-Lendersdorf, Düren-Roetsdorf-Gürzenich, Düren-Merzenich-Nörvenich-Eggerstein-Zülpich.

Diese Linien hatten durch die Anlegung von Anschlußgleisen an die Staatsbahn und eine Reihe größerer Werke für die Erleichterung des Verkehrs eine besondere Bedeutung. 1894 wurde Düren durch die Dürener Dampfstraßenbahn A.G. mit Birkesdorf verbunden. Diese Linie wurde 1907 von dort nach Mecken-Pier weitergeführt. Die Erschließung des Landkreises Aachen durch elektrische Bahnen beginnt in den neunziger Jahren durch die Aachener Kleinbahngesellschaft A. G. Die Linien dienen hauptsächlich der Personenbeförderung. Über die Bedeutung des Unternehmens für den Güterverkehr schreibt Direktor Simeon im Band Aachen der Buchreihe „Deutschlands Städtebau“ (Dari-Verlag 1925): „Da auch dem Güterverkehr, insbesondere im Landbezirke, Rechnung getragen wird, ist das Kleinbahnunternehmen für den gesamten Stadt- und Landkreis infolge der Möglichkeit industrieller Siedlung von größter Bedeutung. Jetzt schon sind 48 meterspurige Anschlüsse an Bahnhöfe, Postämter, industrielle Werke und Gruben im Braunkohlen- und Steinkohlenbergbau vorhanden mit insgesamt 10 km Betriebslänge, die zu den obigen 175 km (Länge des Netzes) noch hinzukommen. Das Aachener Straßenbahnnetz ist seiner Länge nach das größte in der Rheinprovinz, und steht von den 327 Straßenbahn- und Kleinbahnunternehmen Deutschlands nach Berlin mit Hamburg und Hannover an vierter Stelle.“ In der Tat wurde im Laufe der Jahrzehnte der gesamte Landkreis Aachen von Aachen ausgehend mit einem dichten Liniennetz überzogen.

Straßenverkehr. Nach 1870 wurde dem Ausbau der Straßen im Regierungsbezirk Aachen eine erhöhte Aufmerksamkeit vor allem hinsichtlich der Schaffung und Unterhaltung von Querverbindungen geschenkt. Bis zum Jahre 1874 war der Verkehr auf den Landstraßen durch die Erhebung von Barriere- und Chausseegebühren erschwert, da der größte Teil der Landstraßen Bezirks- und

Aktienstraßen waren. Die wichtigsten Aktienstraßen waren Jülich-Stolberg und Eschweiler-Düren. Erst nach Übernahme der Straßen durch die Rheinische Provinzialverwaltung trat eine Abstellung der Mißstände auch in der Unterhaltung dieser Straßen ein. Der Verkehr auf den Straßen wurde durch Fuhrwerke bewerkstelligt. Doch liegen über den Umfang der Transporte keine Angaben vor. Erst mit der Wende des letzten Jahrhunderts begann der Lastkraftwagenverkehr, welcher jedoch bis zum Kriege gegenüber dem Verkehr mit bespannten Fuhrzeugen an Bedeutung zurücktrat. So waren z. B. in der Stadt Stolberg 1913 erst 8 Lastautomobile vorhanden gegen 99 am 1. Juli 1925. Dagegen belief sich in Stolberg die Zahl der Pferde am 1. Dezember 1913 auf 201 gegen 102 am 1. Dezember 1924. Im ganzen Regierungsbezirk Aachen waren am 1. Dezember 1913 25098 Pferde vorhanden. Durch stärkere Benützung in der Landwirtschaft hat sich die Zahl bis zum 1. Dezember 1924 auf 37682 erhöht. Die Zahl der Lastkraftwagen in der Rheinprovinz betrug am 1. Januar 1914 1256 gegen 16863 am 1. Juli 1925.

Kriegs- und Nachkriegszeit bis zur Beendigung des passiven Widerstandes. Zu Beginn des Krieges wurde der Eisenbahnverkehr im Regierungsbezirk Aachen infolge des Aufmarsches der Heere zunächst ganz lahmgelegt. Im weiteren Verlaufe des Krieges trat ein empfindlicher Wagenmangel ein. Dazu wurde durch Bevorzugung der Militärtransporte die Schnelligkeit der Beförderung wesentlich herabgemindert. In der Nachkriegszeit litt der Verkehr zunächst unter den Einwirkungen der feindlichen Besatzung. Dazu kam der fortwährende Mangel an rollendem Material infolge der Abgabe an die Alliierten und des schlechten Zustandes des verbliebenen Materials. Das Fehlen der Gütertarife für den internationalen Verkehr machte die Abfertigung der für Belgien und Holland bestimmten Sendungen in Aachen-West notwendig. Der Versand der Reparationskohlen sowie die Truppenbewegung des Feindbundes belasteten ebenfalls die Strecken. Infolgedessen waren die Bahnhöfe des Bezirks meist überfüllt und mußten Sperren eingelegt werden. „Bei einzelnen Bahnhöfen waren 1921 zirka 100 Sperrtage auf 300 Arbeitstage zu verzeichnen.“ (Denkschrift der Industrie- und Handelskammer, Stolberg, Rhl., 1925.) Diese Schwierigkeiten veranlaßten die Wirtschaft des Bezirks zur Einstellung von Kraftwagen in immer größerem Maße. Der Ruhereinbruch im Jahre 1923 brachte dem gesamten Verkehrsleben des Aachener Wirtschaftsgebietes die schwerste Schädigung. Infolge des passiven Widerstandes wurde der Eisenbahnverkehr vollständig lahmgelegt. Die Beförderungsmöglichkeiten mit der Post waren nur sehr beschränkt. Dazu wurden dem Verkehr mit Lastautomobilen und Fuhrwerken seitens der Besatzung große Schwierigkeiten gemacht. Immerhin stellte die Wirtschaft im weitesten Maße Kraftwagen ein, um den Verkehr wenigstens einigermaßen aufrechtzuerhalten. Nach Beendigung des passiven Widerstandes wurde der Eisenbahnverkehr durch die Regie weitergeführt. Doch können für die Zeit bis zum 16. November 1924 Angaben über den Umfang des Eisenbahnverkehrs im Regierungsbezirk Aachen nicht gemacht werden, da die gesamten Unterlagen bei Übergabe an die Deutsche Reichsbahngesellschaft entnommen wurden.

III. Die Bewältigung des Nahverkehrs durch die Eisenbahn im Aachener Wirtschaftsgebiet.

Der Regierungsbezirk Aachen gehört zum Verkehrsbezirk 26, Rheinprovinz links des Rheines, und untersteht der Reichbahndirektion Köln. Dieser sind untergeordnet die Verkehrsämter Aachen und Düren. Für die Durchführung des

Verkehrs ist das Maschinenamt Aachen wichtig, während sich die Ausbesserungswerkstätte in Jülich befindet.

In vorliegender Untersuchung sind die Beförderungsverhältnisse durch die Reichsbahn im ersten Halbjahr 1925 dargestellt. Ein Vergleich mit 1913 als Normaljahr und mit den Nachkriegsjahren ist infolge der Vernichtung der Unterlagen während des passiven Widerstandes, wie schon erwähnt, unmöglich gemacht worden. Die Zahlen haben also nur einen augenblicklichen Wert, lassen aber im Vergleich zu der industriellen Besiedlung und den für den Automobilverkehr ermittelten Zahlen doch Schlüsse auf die gegenwärtige Stellung der Eisenbahn in der Bewältigung des Nahverkehrs zu.

Aus Gründen der Übersicht wird für die Orte Aachen, Stolberg, Eschweiler, Düren und Jülich der Umfang des Güterumschlages, sowie die An- und Abfuhr für jeden Ort besonders behandelt.

Aachen. Aachen umfaßt die Reichsbahnstationen Aachen-Hbf., Aachen-Eilgut, Aachen-West, Aachen-Rothe-Erde, Aachen-Nord. Die letztere Station steht jedoch in keiner direkten Verbindung mit den übrigen, so daß Transporte etwa von Aachen-West über Aachen-Rothe-Erde nach Haaren und von da nach Aachen-Nord geleitet werden müssen. Dadurch ergeben sich Schwierigkeiten in der Bewältigung der Transporte, die die Reichsbahn durch Einlegung eines Lastkraftwagens zwecks Erleichterung des Umladeverkehrs zu beheben hofft. Dieser Kraftwagen soll gleichzeitig dazu dienen, die bei jeder Station aufgelieferten Güter zwecks Zeitersparnis an eine Station zu bringen, von wo die Weiterleitung in direkten Wagen erfolgen soll. Am bedeutendsten ist die Güterabfertigung Aachen-Hbf. Dorthin wurden verfrachtet an Stückgut:

Im ersten Halbjahr 1925 in Tonnen:

Von:		Von:	
Stolberg-Hammer: 14 km	44,5	Aachen-R.-Ede: 2 km	1,7
Stolberg-Mühle: 12 km	6,5	Herzogenrath: 14 km	3,5
Stolberg-Hbf.: 10 km	4,5	Düren-Hbf.: 31 km	214,0
Eschweiler-Hbf.: 13 km	16,7	Jülich: 32 km	16,5

Der Empfang von Wagenladungen beläuft sich wie folgt (in Tonnen):

Von:		Von:	
Stolberg-Hammer: 14 km	598,1	Aachen-R.-Ede: 2 km	302,9
Stolberg-Mühle: 12 km	40,5	Herzogenrath: 14 km	1709,1
Stolberg-Hbf.: 10 km	308,9	Düren: 31 km	88,6
Eschweiler-Hbf.: 13 km	661,0	Jülich: 32 km	10,8

Seit Beginn dieses Jahres sind von den einzelnen Stationen monatlich Nachweisungen über den Versand in jeder Tarifklasse und den einzelnen Entfernungsstufen anzufertigen. Gewichte unter 50 kg werden bei der Anfertigung nicht berücksichtigt. Der Stückgutversand der Güterabfertigung Aachen-Hbf. im Juli 1925 beläuft sich bis 100 km mit 377 Tonnen auf zirka 90 % des 1938 Tonnen betragenden Gesamtversandes an Stückgut. Davon entfallen auf die Entfernungen von

1-50 km	ca. 12 $\frac{1}{2}$ %
51-100 km	ca. 17 $\frac{1}{2}$ %

Im Wagenladungsverkehr entfallen auf die Entfernungen bis 100 km 661 Tonnen = 30 % des Gesamtaufkommens. Diese verteilen sich wie folgt:

1-50 km	ca. 18 $\frac{1}{2}$ %
51-100 km	ca. 12 $\frac{1}{2}$ %

Die An- und Abfuhr der Güterabfertigung erfolgt durch einen bahnamtlichen

Rollfuhrenternehmer. Anschlußgleise sind hier nicht vorhanden, dagegen haben 16 Firmen Lagerplätze, daneben noch 21 Spediteure besondere Schuppen, infolge des hohen Rollgeldes von 460,80 per 100 kg in Aachen holen zirka 1500 Firmen die einlaufenden Güter selbst ab. Diese Entwicklung des Stadtverkehrs ist durch Einstellung der Kraftwagen in den größeren Betrieben gefördert worden. Besonders hat die Zahl der Selbstabholer gegenüber 1913 eine vielfache Steigerung erfahren. Die Hauptversandgüter der Güterabfertigung Aachen-Hbf. sind Stückgüter. Der Wagenladungsverkehr tritt hier wesentlich zurück, wie sich auch aus nachfolgender Übersicht der Gesamtgüterbewegung im ersten Halbjahr des Jahres 1925 (in Tonnen) ergibt:

Stückgut		Wagenladungen	
Empfang	Versand	Empfang	Versand
19 953	6 319	94 165	19 721

Durchschnittlich macht der Stückgutversand allein gewichtsmäßig $\frac{1}{5}$ des Wagenladungsverandes aus.

Aachen-West. Nach dem Fortfall des Bahnhofes Herbesthal als Grenzbahnhof durch die Abtretung des Kreises Eupen hat der Bahnhof Aachen-West eine erhöhte Bedeutung für das Aachener Wirtschaftsgebiet erlangt. Bei der Beurteilung des Güteraufkommens muß berücksichtigt werden, daß viele der ein- und ausgehenden Sendungen in Sammelladungen an Speditionsfirmen kommen, welche die Weiterleitung der Sendungen in das In- und Ausland übernehmen. Der Empfang an Stückgut von den Hauptstationen des Bezirks in Aachen-West ist aus nachfolgender Übersicht in Tonnen für Januar—Mai 1925 zu entnehmen.

Von:		Von:	
Aachen-Hbf.: 3,5 km	8,4	Stolberg-Hammer: 17 km	23,6
Eschweiler: 16 km	10,2	Düren: 34 km	77,5
Stolberg-Hbf.: 13 km	2,5	Jülich: 35 km	6,6
Stolberg-Mühle: 15 km	9,4		

Hinsichtlich des Versandes der Güterabfertigung Aachen-West erhält man den besten Überblick aus der Statistik über den Versand in den einzelnen Entfernungsstufen und Tarifklassen im Monat Juli 1925. Auf die Entfernungen entfallen:

1—50 km bei Stückgut	119,7 t = 9% des	1317 t	betragenden Versandes
51—100 " " "	199,0 t = 15% " "	1317 t	" " "
1—50 " " Wagenladungen	1490,9 t = 7% "	20 791 t	" " "
51—100 " " "	3 576,5 t = 17% "	20 791 t	" " "

Die Hauptempfangsgüter der Station Aachen-West sind Obst, Gemüse, Kartoffeln aus Belgien und Holland, Eisen und Kohlen; im Versand überwiegt auch hier verhältnismäßig der Stückgutverkehr, und zwar Tuche, Nadeln und Halbzeuge. Neben dem einen bahnmännlichen Rollfuhrenternehmer gibt es in Aachen-West zirka 1100 Selbstabholer. Die Gründe für die gewaltige Zunahme gegenüber der Vorkriegszeit sind hier die gleichen wie in Aachen-Hbf., zumeist der größte Teil der in Frage kommenden Firmen auch zu den Selbstabholern in Aachen-Hbf. gehört. Natürlich ist durch diese Zunahme der Selbstabholer auch der Kreis der Zubringer erweitert worden. Die Station Aachen-West unterhält vier Anschlußgleise und sechs Lagerplätze.

Aachen-Rothe-Erde. Der Bahnhof Aachen-Rothe-Erde ist nach dem Kriege in seiner Bedeutung zurückgetreten, da das Hüttenwerk der Rothen Erde nur noch mit zirka $\frac{1}{5}$ der Vorkriegsbelegschaft arbeitet, und die Produktion ganz bedeutend eingeschränkt wurde. Gerade hier läßt sich beobachten, daß der Verkehr mit

Massengütern meist von Anschlußgleis zu Anschlußgleis bewerkstelligt wird. Auch bei einzelnen Stückgütern ist dies in Aachen-Rothe-Erde festzustellen. Die Anzahl der Selbstabholer ist gegenüber 1913 auch hier um mindestens 25 auf 146 gestiegen. Drei Anschlußgleise und zwei Lagerplätze erleichtern den Zubringer- und Abfuhrverkehr. Die Hauptgüter im Versand bilden die Eisenabzüge der Hütten-gesellschaft, ferner die typischen Aachener Industrieerzeugnisse, Nadeln und Tuche. In den Entfernungsstufen 1—50 km kamen Juli 1925 an Wagenladungen 1994,1 t = 35,8% des 5599 t betragenden Gesamtwagenladungsverandes zum Versand. Den größten Anteil daran hat die Entfernungsstufe 11—20 km mit 1493,1 t durch den Versand der Hütten-gesellschaft zur Drahtfabrik Eschweiler. Der Stückgutversand im gleichen Monat in der Entfernungsstufe 1—50 km macht mit 18,9 t nur 7% des 260 t betragenden Gesamtumfangs an Stückgut aus. Im Empfang sind Kohlen, Rohbraunkohlen und Roheisen von überragender Bedeutung.

Aachen-Eilgut. Die Eilgutabfertigung Aachen dient zu einem großen Teil der Übernahme von Lebensmittelsendungen aus dem nahen Ausland sowie der Verfrachtung hochwertiger Erzeugnisse in das Inland, so z. B. Tuche, Automobileile der nahegelegenen Fabrik Mannesmann-Mulag, Eisen- und Stahlwaren. Der Nahverkehr tritt bei dieser Station wesentlich zurück, da auf nahe Entfernung die Kosten gegenüber dem Transport durch Lastkraftwagen hoch sind und die Schnelligkeit der Beförderung bei Lastwagenbenutzung noch größer ist.

Beispielsweise wurden in den Monaten Januar bis Mai 1925 im Durchschnitt versandt:

Eilgut von Aachen-Eilgut dagegen		Stückgut von Aachen-Hbf.	
Nach:			
Stolberg-Hammer: 14 km	260 kg monatlich		
Eschweiler-Hbf.: 13 km	730 " "	10 300 " "	
Jülich: 32 km	650 " "	4 800 " "	
Düren: 31 km	5 600 " "	32 600 " "	
Gelenkirchen: 25 km	2 700 " "	9 400 " "	
Heimbarg: 45 km	1 500 " "	4 400 " "	
Köln-Gereon: 71 km	18 200 " "	30 800 " "	

Der Stückgutversand der Eilgutabfertigung Aachen beläuft sich bis 50 km im Juli 1925 mit 23,9 t auf 10,5% des 227 t betragenden Gesamtversandes. Dagegen macht der Versand nach den in den Entfernungsstufen 51—100 km, also zumeist außerhalb des Aachener Wirtschaftsgebiets gelegenen Stationen, mit 50,5 t 22% des Gesamtversandes aus. Wie überall in Aachen hat auch hier die Zahl der Selbstabholer mit 950 gegenüber 1913 eine wesentliche Erhöhung zu verzeichnen.

Stolberg (Rhld). Die Stolberger Industrie stellt, besonders soweit sie in den Bereich des Bahnhofes Stolberg-Hbf. fällt, Massengüter her und ist auch zum größten Teil auf die Versorgung mit Massengütern angewiesen. Die wichtigsten Werke sind hier die Zinkhütte Birkensang, die Chemische Fabrik Rhenania, die Glaswerke Stolberg, Glashütte Siegwart und zwei Fabriken zur Herstellung feuerfester Produkte. Auch der Stückgutverkehr dient in der Hauptsache den Belangen der Industrie, da der Bahnhof außerhalb des eigentlichen Stolberger Stadtgebietes liegt. Die Zahl von 16 Anschlußgleisen, von denen 4 ihre Fortsetzung in Werkbahnen finden, weist auch auf den großen Verkehr mit Massengütern hin. Die nachfolgenden Empfangszusammenstellungen weisen zwar einen relativ hohen Stückgutempfang auf, doch ist zu bedenken, daß der größere Teil der Rohstoffe nicht aus dem Regierungsbezirk Aachen bezogen wird.

Stückgutsempfang in Tonnen im ersten Halbjahr 1925.		Empfang in Wagenladungen in Tonnen im ersten Halbjahr 1925.	
Von:		Von:	
Aachen-Hbf.: 10 km	24,7	Aachen-Hbf.: 10 km	57,0
Aachen-Rothe Erde: 8 km	2,05	Aachen-Rothe Erde: 8 km	365,5
Eschweiler-Hbf.: 5 km	8,3	Eschweiler-Hbf.: 5 km	371,8
Stolberg-Hammer: 6 km	1,7	Stolberg-Hammer: 6 km	1471,4
Jülich: 22 km	1,6	(Kalk für die Glaswerke u. chem. Fabrik)	
Düren: 22 km	18,4	Jülich: 22 km	5,3
Herzogenrath: 30 km	1,0	Düren: 22 km	246,9
		Herzogenrath: 30 km	8733,0
			(Sand für die Glaswerke)

Deutlicher noch wird das Übergewicht der Massengüter durch die Gegenüberstellung der Gesamtempfängiszahlen für Stückgüter und Wagenladungen, wobei vergleichsweise die durch Zufall erhalten gebliebenen Zahlen des Jahres 1922 angeführt werden sollen.

1925 erstes Halbjahr		1922 erstes Halbjahr	
Stückgut	Wagenladungen	Stückgut	Wagenladungen
		(in Tonnen)	
864	166 985	1107	227 948

Die Bedeutung des Wagenladungsverkehrs im Güterbahnhof Stolberg-Hbf. ergibt sich auch aus der Denkschrift der Industrie- und Handelskammer Stolberg (1925) entnommenen Zusammenstellung über den Umfang des Wagenverkehrs in den einzelnen Verkehrsrichtungen in der Vorkriegszeit. Diese ergibt folgendes Bild:

Düren	400	Wagen täglich	Münsterbusch	100	Wagen täglich
Rothe Erde	300	"	St. Vith	400	"
Aldorf	400	"	Jülich	300	"
Würseln	100	"	Stolberg (Ortsverkehr)	300	"

Das heutige Aufkommen beträgt 1300—1400 Wagen täglich; Stolberg-Hbf. liefert zirka 90 Wagen auf und empfängt zirka 150.

Auch im Versand überwiegt der Wagenladungsverkehr. Deutlich erhellt dies aus der Statistik über den Versand in den Entfernungsstufen und Tarifklassen für Juli 1925. Beachtlich ist, daß der Versand im eigenen Kontrollbezirk (Reichsbahndirektion Köln und Essen) fast genau 50% des Gesamtversandes ausmacht. Der Versand bis zu einer Entfernung von 50 km beläuft sich bei Stückgut mit 64,6 t auf 26,8 %, bei Wagenladungen bis 100 km mit 2908 t auf zirka 35 % des Gesamtversandes.

Stolberg-Mühle. Ganz anders liegen die Verhältnisse bei dem Bahnhof Stolberg-Mühle. Infolge des Fehlens größerer Massengüter empfangender und versender Werke in seinem näheren Umkreise fehlen Anschlußgleise vollkommen, und der Versand an Wagenladungen erreicht hier mit 728 t Monatsdurchschnitt in den Monaten Januar bis Juni 1925 gegen 9344 t Monatsdurchschnitt im gleichen Zeitraum in Stolberg-Hbf. nur etwas mehr als den zwölften Teil des dortigen Aufkommens. Die Hauptgüter, wie Bleche aus Messing, Kammgarn, Glaswaren, Klein-Eisenwaren werden zumeist als Stückgut befördert. Der durchschnittliche Stückgutversand in den oben erwähnten Monaten steht mit 160 t dem durchschnittlichen Stückgutaufkommen in Stolberg-Hbf. mit 193 t nur um 33 t nach. Doch ist das Aufkommen im Aachener Wirtschaftsgebiet gering, schätzungsweise 10% des Gesamtversandes. So wurden versandt an Stückgut in Tonnen:

1. Halbjahr 1925.			
Nach:	Dagegen:		
Aachen-Hbf.: 12 km	6,4	Köln-Gereon: 63 km	26,2
Eschweiler-Hbf.: 9 km	1,7	Köln-Deutz (Hafen): 68 km	21,0
Erkelenz: 48 km	—		
Düren: 24 km	17,4		
Herzogenrath: 22 km	4,0		
Jülich: 24 km	0,5		

Stolberg-Hammer. Der Bahnhof Stolberg-Hammer dient der Erschließung der im oberen Stadteil Stolbergs gelegenen industriellen Werke und der Kalksteinbrüche. Der Wagenladungsverkehr ist hier vorherrschend, worauf auch 11 Anschlußgleise hindeuten. Der Monatsdurchschnitt vom Januar bis Juli 1925 betragt 15 436 t (Stolberg-Hbf. 9344 t) im Wagenladungsverband und 188 t (Stolberg-Hbf. 193, Stolberg-Mühle 160) beim Stückgutversand. Das Schwergewicht der Versendungen liegt, wie aus der Statistik für Juli 1925 ersichtlich, für Wagenladungen in den Tarifklassen C und E (Kalk), für Stückgut in Klasse I (Metallwaren verschiedenster Art). Auf die Entfernungsstufen 1—50 km entfallen im Wagenladungsverkehr 4121,9 t = 28,9 % des 14 306 t betragenden Gesamtversandes.

In der Entfernung von 51—100 km macht der Wagenladungsverkehr 5702,8 t = 40 % des Gesamtversandes aus, woran die Entfernung von 51—75 km mit 2356,2 t und die Entfernung von 76—100 km mit 2846,6 t, also fast gleichmäßig, beteiligt sind. Auch hier ist der Kalkversand überwiegend.

Im Stückgutverkehr entfallen auf die Entfernungsstufen 1—50 km 48 t = 10 %, auf die Entfernungsstufe 51—100 km 67,9 t = 14,7 % des Gesamtstückgutversandes.

Der Gesamtumfang des Bahnhof Stolberg-Hammer beläuft sich im Monatsdurchschnitt in den Monaten Januar bis Juli 1925 auf 19 436 t an Wagenladungen und 211 t an Stückgut. Im Empfang geben vor allem die Kohlen aus dem Wurm- und Ingebeten dem Nahverkehr eine beachtliche Stellung. Im Stückgutverkehr tritt wie beim Versand auch im Empfang das Aufkommen aus dem Regierungsbezirk Aachen zurück.

Bezüglich der An- und Abfuhr der ankommenden Güter ist bei sämtlichen Bahnhöfen Stolbergs festzustellen, daß die Zahl der Selbstabholer keine größere Zunahme zu verzeichnen hat. Das erklärt sich z. T. aus den gegenüber Aachen mit 46,80 pro 100 kg in Stolberg niedrigen Rollfuhrkosten von 46,40 pro 100 kg. Zum zweiten beruht dies auf dem Vorwiegen des Massengutes.

Eschweiler-Hbf. Die Stadt Eschweiler verdankt ihre bedeutsame Stellung im Aachener Wirtschaftsgebiet dem Eschweiler Bergwerksverein, welcher zu der Concordiahütte mit Stahlwerk und der Zeche Eschweiler-Reserve in jüngster Zeit noch das Werk Eschweiler der Eschweiler-Ratinger Metallwerke (Ermag) erworben hat. Die drei Bahnhöfe Eschweiers, Eschweiler-Hbf. an der Strecke Aachen-Köln, Eschweiler-Aue und Eschweiler-Tal an der Strecke Stolberg-Jülich-M. Gladbach sind vom Güteraufkommen des Eschweiler Bergwerksvereins im stärksten Maße abhängig. Die überragende Stellung nimmt der Hauptbahnhof Eschweiler mit sechs Anschlußgleisen ein. Der Wagenladungsverkehr überwiegt auch hier mit einem Durchschnitt für Januar—Juli 1925 von 18 111 t Versand und 17 091 t Empfang monatlich gegenüber dem Stückgutverkehr mit 245 t Versand und 308 t Empfang im Monatsdurchschnitt. Die Hauptgüter sind Kohlen, Koks, Roheisen, Ringofensteine, Schlackensteine und Eisenbauteile. Auch hier nimmt der Nahverkehr einen bedeutenden Raum ein, besonders im Kohlenversand nach Stolberg, Aachen-Rothe-Erde und Weisweiler. An letzter Stelle dienen die Kohlen

als Betriebsstoff für das Kraftwerk Zukunft. Im Monat August 1925 betrug der Versand an Steinkohlen 2365 t, die sämtlich in den Entfernungsstufen 1—20 km befördert wurden. Der Steinkohlensendungsversand belief sich auf 839,9 t, wovon in der vorgenannten Entfernung 670 t = 80,3 % zum Versand gelangten. Bedeutend ist auch der Rangierverkehr zwischen der Zeche Reserve und der Hütte Concordia. Der Nahverkehr wird noch gesteigert durch die Versendung der sich bei der Verkokung der Kohlen ergebenden Rückstände in die Nahzone. Beispielsweise gingen nach Aisdorf (17 km), wo sich die Teerverwertungsgesellschaft befindet, im ersten Halbjahr 3196,6 t.

Im Stückgutverkehr tritt die Nahzone wie bei den Stationen Aachen und Stolberg wesentlich zurück. Das Aufkommen dürfte schätzungsweise nicht mehr als 10 % des Stückgutverkehrs ausmachen. In Anbetracht des großen Lebensmittelhandels in Eschweiler könnte der Stückgutversand in den Nahentfernungen größer sein. Doch ist zu berücksichtigen, daß dieser Verkehr fast ganz durch Fuhrwerke und Automobile bewerkstelligt wird.

Düren. Die Industrie Dürens stellt zumeist Güter her, die als Stückgut zum Versand gelangen. Der Stückgutverkehr betragt schon gewichtsmäßig ungefähr $\frac{1}{2}$ des Wagenladungsverkehrs; im Juli 1925 wurden versandt Stückgut 2275 t, Wagenladungen 6737 t. Dabei ist zu beachten, daß die Dürener Industrie z. Z. nicht voll beschäftigt ist. Die Hauptgüter sind: Papier, Teppiche, Filze, Metall-Messing, Eisenwaren, Zucker, Hohlglaswaren, Stammholz. Doch ist das Aufkommen für den Regierungsbezirk Aachen verschwindend gering. Im Juli 1925 betrug der Versand in den Entfernungsstufen 1—50 km 50,9 t = 2,2 % des 2275 t betragenden Gesamtversandes in Stückgut. Dabei ist zu berücksichtigen, daß Düren in nächster Nähe des Regierungsbezirkes Köln liegt, ja daß Köln selbst noch in die erwähnte Zone fällt. Schätzungsweise dürfte je 1 % auf das Aachener und Kölner Wirtschaftsgebiet entfallen. Die nachfolgende aus den Versandbüchern zusammengestellte Aufstellung über den Versand an einzelne Stationen wird dieses Schätzungsergebnis verstärken.

Versand an Stückgut in Tonnen von Januar bis Mai 1925.

Nach:	Reg.-Bezirk	Nach:	Reg.-Bezirk
Aachen-Hbf.: 31 km . . .	177,6	Aachen	Köln-Gereon: 40 km . . . 322,8
Aachen-West: 34 km . . .	75,0	"	Köln-Deutz: 45 km . . . 59,9
Eschweiler-Hbf.: 18 km . . .	34,3	"	Elsdorf-West: 16 km . . . 27,1
Geilenkirchen: 50 km . . .	12,3	"	Horrem: 21 km . . . 21,0
Jülich: 16 km	55,2	"	Zülpich: 20 km 21,0

Der Stückgutempfang Dürens aus dem Aachener Wirtschaftsgebiet weist, wie aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich, einen dem Versand im allgemeinen entsprechenden Umfang auf.

Empfang an Stückgut in Tonnen im ersten Halbjahr 1925.

Von:	Reg.-Bezirk	Von:	Reg.-Bezirk
Aachen-Hbf.: 31 km	211,4	Stolberg-Hbf.: 22 km	51,5
Aachen-Rothe Erde: 30 km	34,4	Stolberg-Hammer: 22 km	35,3
Aachen-West: 34 km	120,9	Eschweiler-Hbf.: 18 km	26,1
Stolberg-Mühle: 24 km	16,0	Jülich: 16 km	25,3

Dem Zubringerverkehr ist in Düren besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die Dürener Industrie ist auf einen größeren Teil der umliegenden Ortschaften verteilt, so liegen vor allem zahlreiche Betriebe zur Papierherstellung außerhalb der Stadt Düren.

Doch sollen in einem späteren Abschnitt die Kleinbahnen bzw. der Kraftverkehr im Aachener Wirtschaftsgebiet gesondert behandelt werden. Die Zahl der Selbst-

abholer beträgt in Düren 77; eine wesentliche Zunahme gegenüber 1913 ist trotz der hohen Rollfuhrgebühren von 4 060 pro 100 kg nicht zu verzeichnen. Es sind vier Anschlußgleise und zwei Lagerplätze vorhanden.

Jülich. Jülich liegt an der Strecke Stolberg-M-Gladbach und ist mit der Hauptstrecke Aachen-Köln und Aachen-M-Gladbach durch Querverbindungen verbunden. Neben den Erzeugnissen der Industrie und umliegenden Landwirtschaft spielt das Diensgut der Eisenhahnaussbesserungswerkstätte eine beachtliche Rolle. Doch ist der Umfang dieses Aufkommers hier wie auch bei den bereits behandelten Stellen nicht berücksichtigt. Die Güterabfertigung Jülich zählt vier Anschlußgleise und sechs Lagerplätze. Die Zahl der Selbstabholer hat keine Zunahme zu verzeichnen. Die Hauptgüter bilden Papier, Eisendraht, Springfedern und Rüten zur Zuckerherstellung. Zur Erntezeit der letzteren erfährt der Umschlag eine bedeutende Steigerung. Der Versand betrug im Monatsdurchschnitt Januar-Juli 1925 183,3 t Stückgut und 1654 t Wagenladungen. Das Aufkommen an Stückgut ist der Zahl der Sendungen nach groß; macht doch das Stückgutaufkommen schon gewichtsmäßig fast 11 % des Wagenladungsverkehrs aus. Aus der Statistik über den Versand in den einzelnen Entfernungsstufen und Tarifklassen für Juli 1925 ergibt sich, daß der Versand an Stückgut bis zur Entfernung von 50 km mit 65,5 t 30,2 % des 217 t betragenden Gesamtstückgutversandes ausmacht. Allerdings ist auch hier zu berücksichtigen, daß ein Teil dieser Entfernungen in das Gebiet des Regierungsbezirkes Köln fällt. Der Wagenladungsversand bis zu 50 km beläuft sich im Monat Juli 1925 mit 240 t auf 20,7 % des 1161 t betragenden Gesamtwagenladungsverkehrs.

2. Der Kohlenversand aus dem Aachener Bezirk.

Über den Nahverkehr mit Kohlen liegen für das Jahr 1925 noch keine Übersichten vor. Doch ist hier auf Grund der von der Eisenbahn herausgegebenen „Übersicht über den Versand an Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks aus dem Aachener Bezirk im Jahr 1913“ (Köln 1914) eine Ermittlung des Vorkriegsverkehrs möglich. Für die Hauptstationen ist dieser Empfang nachstehend in Tonnen zusammengestellt:

	Steinkohlen	Steinkohlenbriketts	Steinkohlensoks
Aachen	64 467	1 791	5 942
Aisdorf	13 733	875	—
Brand	2 446	35	25
Düren	44 777	2 945	1 877
Eschweiler-Hbf.	58 333	2 657	3 266
Eschweiler-Aue	15 629	3 431	1 431
Eschweiler-Tal	5 778	—	760
Geilenkirchen	5 718	90	45
Heinsberg	5 883	130	41
Erkelez	3 196	1 480	70
Herzogenrath	14 189	900	75
Jülich	21 617	1 995	1 110
Münsterbusch	21 612	10	50
Aachen-Rothe Erde	46 926	6 848	615
Stolberg-Hbf.	75 930	1 075	580
Stolberg-Hammer	50 308	455	951
Stolberg-Mühle	6 232	140	190
Walheim	2 133	—	—
Würselen	20 211	60	25
Gesamt: 484 878		24 217	16 053

Der Gesamtversand der Abgangsstationen belief sich 1913 in Tonnen bei

Steinkohlen	Steinkohlenbriketts	Steinkohlenkoks
auf 1 561 467	62 016	1 088 531

Auf die vorstehend aufgeführten Stationen entfallen bei Steinkohlen 30%, bei Steinkohlenbriketts zirka 40%, bei Steinkohlenkoks zirka 1,5% des Gesamtaufkommens.

5. Allgemeine Bemerkungen über die Bewältigung des Nahverkehrs durch die Reichsbahn.

Aus den bisherigen Untersuchungen über die Bewältigung des Nahverkehrs durch die Reichsbahn ergibt sich, daß der Versand an Stückgut in der Nahzone zumeist bedeutend hinter dem Gesamtversand zurücktritt. Im Wagenladungsverkehr dagegen spielen die Nebentfernungen eine beachtliche Rolle. Ein Abwandern der Massengüter zu den Lastkraftwagen ist nicht festzustellen. Die Transportkosten würden bei Massengut bei Beförderung durch Lastkraftwagen gegenüber dem Wert der Güter zu hoch sein, zumal auch nicht genügend große Mengen geladen werden können. Durch die Anlage von Anschlußgleisen ist der An- und Abtransport des Massengutes besonders erleichtert. Infolge der Verteuerung der Frachtkosten und der bereits erwähnten Schwierigkeiten der Nachkriegszeit ist, wie aus späteren Aufstellungen noch genauer ersichtlich, ein großer Teil der Stückguttransporte zu den Lastwagen abgewandert. Immerhin ist aber zur gerechten Würdigung der nachfolgenden Statistik zu bedenken, daß zur Zeit mit nur 60—70% des Güteraufkommens von 1913 im Regierungsbezirk Aachen zu rechnen ist, und daß der zum Vergleich herangezogene Monat Februar 1925 eine geringere Zahl von Arbeitstagen als die übrigen Monate hat und außerdem in die erste Zeit des Wiederbeginns der Tätigkeit der Reichsbahn im besetzten Gebiet fällt. Der Vergleich zwischen 1913 und Februar 1925 über den Gesamtverkehr ergibt nach den in einer Denkschrift der Industrie- und Handelskammer Stolberg von Mai 1925 ermittelten Zahlen folgendes Bild:

		Stückgüter in Tonnen:			
		Im Monatsdurchschnitt 1913		Februar 1925	
		Empfang	Versand	Empfang	Versand
Aachen . . .	6 840	6 059	4 520	2 000	
Düren . . .	3 000	3 450	1 630	1 470	
Stolberg . . .	350	1 500	439	653	
Eschweiler . . .	1 080	842	484	305	
Jülich . . .	574	439	185	145	

		Wagenladungen in Tonnen:			
		Im Monatsdurchschnitt 1913		Februar 1925	
		Empfang	Versand	Empfang	Versand
Aachen . . .	154 000	83 000	86 000	45 500	
Düren . . .	52 000	16 000	44 194	9 000	
Stolberg . . .	72 000	40 000	53 319	27 925	
Eschweiler . . .	50 288	38 152	25 000	28 000	

IV. Die Bewältigung des Nahverkehrs im Aachener Wirtschaftsgebiet durch Privat- und Kleinbahnen.

Wie schon aus dem Abschnitt über die geschichtliche Entwicklung des Verkehrswesens im Regierungsbezirk Aachen ersichtlich ist, sind im Aachener Wirt-

schaftsgebiet fünf Privat- und Kleinbahnen im Betrieb. Sie vermitteln teils den Verkehr zwischen den von ihnen berührten Orten, teils haben sie als Zubringer für die Reichsbahnen Bedeutung.

Aachener Kleinbahngesellschaft A. G. Die Aachener Kleinbahngesellschaft befördert auf ihren Linien in der Hauptsache Sand, Kies, Kalk, Kalksteine, Quarzitsteine, Kohlen und Koks. Stückgut wird von der Aachener Kleinbahngesellschaft nicht befördert. Auch der Reichsbahnübergang ist ohne größere Bedeutung. Vielmehr bleibt fast das gesamte Güteraufkommen im Stadt- und Landkreis Aachen. Im Jahre 1913 wurden befördert 83 123 t, im Jahre 1920 121 242 t. Über den Versand im ersten Halbjahre 1925 gibt folgende Zusammenstellung Auskunft.

Stadtkreis	Angabe in Tonnen:	
	Landkreis	Zusammen
14 647	43 948	58 595

Dürener Kreisbahn G. m. b. H. Wie schon bei der Behandlung des Bahnhofes Düren angedeutet, hat die Dürener Kreisbahn für den Zubringerverkehr zur Reichsbahn große Bedeutung. Es wurden befördert insgesamt:

1913:	194 699 t	Wagenladungen,	2 901 t	Stückgut
1920:	164 316 t	"	4 701 t	"
1. Halbjahr 1925:	68 024 t	"	1 978 t	"

In diesen Zahlen für 1925 ist der Reichsbahnübergang der Orte Düren, Oberboheim und Zülpich (Regierungsbezirk Köln) enthalten; derselbe betrug in Düren 69,9% des Gesamtwagenladungsumschlages und 85% des Gesamtstückgutumschlages.

Der Reichsbahnübergang Oberboheim weist aus: 24,5% des Gesamtwagenladungsverkehrs und 0,4% des Gesamtstückgutverkehrs. Über den Reichsbahnübergang Zülpich gingen: 5% des Gesamtwagenladungsumschlages und 13,8% des Gesamtstückgutumschlages. Der Reichsbahnübergang beläuft sich insgesamt bei Wagenladungen mit 57 824 t auf 99,8% und bei Stückgut mit 19 661 t auf 99,3% des Gesamtverkehrs. Die Güterbewegung zwischen den Stationen der Dürener Kreisbahn selbst ist also verschwindend gering.

Dürener Dampfstraßenbahn A. G. Angaben über den Verkehr dieses Unternehmens können nicht gemacht werden, da dieses sich trotz mehrfacher Schreiben und Besuche nicht zur Ueberlassung von Material bereitfinden konnte.

Jülicher Kreisbahn. Die Jülicher Kreisbahn erschließt von Jülich ausgehend bis Puffendorf in der Hauptsache landwirtschaftlich benutztes Gebiet, ist aber auch für die Papierfabrikation und Zuckerindustrie im Kreise Jülich von ausschlaggebender Bedeutung. Es wurden befördert:

1913:	1 762 t	Stückgut,	56 461 t	Wagenladungen
1920:	702 t	"	53 348 t	"
1. Halbjahr 1925:	619 t	"	30 785 t	"

Die Bedeutung der Jülicher Kreisbahn als Zubringerbahn der Reichsbahn ergibt daraus, daß von den im ersten Halbjahr 1925 insgesamt beförderten 619 t Stückgut 564 t = 90% Reichsbahnübergang darstellen. Der Reichsbahnübergang bei Wagenladungen beträgt im gleichen Zeitraum mit 20 198 t 65,6% des 30 786 t betragenden Gesamtufkommens.

Geilenkirchener Kreisbahnen. Die Geilenkirchener Kreisbahnen führen von Aisdorf über Puffendorf nach Geilenkirchen und von dort weiter nach

Gangelt-Tüdderen. Auch sie erschließen bei 38,1 km Länge in der Hauptsache landwirtschaftlich genutztes Gebiet. Die beförderten Mengen belaufen sich auf:

	1918: 2 803 t Stückgut, 121 865 t Wagenladungen
	1920: 1 808 t " " 49 767 t "
1. Halbjahr 1925:	519 t " " 48 318 t "

Der Reichsbahnübergang in den vorgenannten Monaten beträgt bei Stückgut 53,6% = 2781 t des 519 t betragenden Gesamtstückgutverkehrs und 63,2% = 30562 t des 48318 t betragenden Gesamtwagenladungsumschlages. Der Unterschied gegenüber der Jülicher Kreisbahn beruht zunächst auf der längeren Strecke der Geilenkirchener Kreisbahnen, dann aber auch auf der schwächeren industriellen Siedlung im Bezirk der Geilenkirchener Bahnen.

V. Die Bewältigung des Nahverkehrs durch Kraftwagen im Aachener Wirtschaftsgebiet.

Die Bewältigung des Nahverkehrs im Regierungsbezirk Aachen durch Kraftwagen ist zahlenmäßig nicht in dem Umfange zu erfassen, wie der Verkehr der Bahnen. Die Besitzer der Lastwagen führen oft keine oder nur sehr unzuverlässige Statistiken über die Gewichtsleistung der Wagen. Jedenfalls läßt sich feststellen, daß ein ganz bedeutender Kraftwagenverkehr im Regierungsbezirk Aachen nach dem Kriege sich entwickelt hat. Die Gesamtzahl der steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge betrug im Regierungsbezirk Aachen:

am 1. Juli 1925	6 571
Davon entfallen auf Personewagen	2 442
auf Lastwagen	1 702
auf Kraftfahräder	2 367

Die Zahl der Lastwagen setzt sich zusammen aus:

Lastwagen bis 1 t Eigengewicht	192
" 1—2 t "	883
" 2—3 t "	113
" 3—4 t "	371
" über 4 t "	533
Gesamt:	1 702

Lastwagen über 2 t Eigengewicht, mithin auch 2 t Ladegewicht, finden also vorwiegend Verwendung. Gegenüber dem 1. Juli 1924 ist eine Steigerung der Lastwagenziffer um 298 zu verzeichnen.

Über den Umfang des Automobilverkehrs können zur Zeit genaue Angaben noch nicht gemacht werden. Seitens der Provinzialverwaltung der Rheinprovinz werden vom 1. Oktober 1924 bis 1. Oktober 1925 Erhebungen über den Kraftverkehr auf den Straßen der Rheinprovinz angestellt. Diese Erhebungen sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen. Teilergebnisse können auch nicht angeführt werden, da ein entsprechendes Gesuch des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln infolge der noch nicht fertiggestellten Arbeiten durch den Herrn Landeshauptmann der Rheinprovinz vorläufig abschlägig beschieden wurde. Nach Mitteilung in der Denkschrift des Industrie- und Handelskammer Stolberg äußerte sich der Landeshauptmann der Rheinprovinz, Dr. Horion, bei Besprechungen über das Automobilstraßenprojekt über den Umfang des Verkehrs:

„Im Rheinland lauten auf 1000 qkm Fläche durchschnittlich 93 Autos, in

Ostpreußen dagegen nur 9 und in Pommern 6. Auf einigen Straßen der Rheinprovinz verkehren täglich zirka 2000 Kraftwagen.“

Eine in Düren veranstaltete Verkehrszählung an fünf Straßen im Oktober 1924 in acht Tagen ergab, wie Ernst Bücklers, Düren, in der „Dürener Zeitung“ vom 5. November 1924, Nr. 260, mitteilt, folgendes Bild:

Lastwagen: 4477, Personewagen: 8008. — Insgesamt: 12 485 Wagen.

Die Stadtverwaltung Eschweiler berichtet im „Eschweiler Anzeiger“ vom 2. Juni 1925, Nr. 216, über eine am 29. Mai 1925 vorgenommene Verkehrszählung. Danach passierten von 7 Uhr morgens bis 9 Uhr abends eine Straßenecke:

1570 Fahrräder, 140 Personenaufomobile, 130 Lastaufomobile, 90 Kraftfahräder und 180 Pferdefuhrwerke.

In Stolberg an 16 Tagen im Laufe des Jahres 1925 an fünf verschiedenen Straßen abgehaltene Zählungen ergaben im 24 stündigen Durchschnitt berechnet:

bespannte Fahrzeuge	207
Lastkraftwagen	137
Kraftfahräder und Personewagen	221

Wie schon ausgeführt, sind genaue Zahlen über Gewichtsmengen beim Lastwagenverkehr nicht zu erlangen. Seitens des Verfassers wurde eine Rundfrage bei zirka 50 Firmen des Aachener Wirtschaftsgebietes vorgenommen, die immerhin ein Bild von dem Umfang der mit Automobilen beförderten Gütermengen zu geben vermag. Bei dieser Rundfrage wurden die verschiedensten Gewerbezeige berücksichtigt. Die Angaben sind teils in Gewichten, teils in Zahl der Sendungen gemacht worden. Zur Würdigung des Kraftwagenverkehrs müssen die Zahlen im Zusammenhang mit den durch andere Verkehrsmittel beförderten Sendungen angegeben werden. Die Untersuchung erstreckte sich auf den Monat Juli 1925.

Von den aus dem Gebiete des Regierungsbezirks Aachen eingehenden Sendungen wurden befördert: (in kg.)

Gewerbeart:	Metallgewerbe	Glasindustrie	Eisenhandel	Brauereigewerbe
Eisenbahn	120 000	6 891 000	560 000	76 976
Kleinbahn	—	4 774 000	—	—
Automobil	21 124	514 000	—	—
Fuhrwerk	40 570	125 000	—	—
Post	20	—	—	65
Boten	2 800	—	—	—

Gewerbeart:	Baugewerbe	Brennereigewerbe	Kleinstmetallwaren	Lebensmittelgroßhandel
Eisenbahn	30 000	160 000	3 610	—
Kleinbahn	—	—	—	—
Automobil	210 000	500	10 250	27 760
Fuhrwerk	50 000	210	—	7 600
Post	—	30	—	100
Boten	—	90	100	200

Eine bei acht Firmen des Lebensmittel-Einzelhandels im Landkreise Aachen veranstaltete Umfrage ergab bei den verschiedenen Firmen in den angeführten Orten folgendes Beförderungsverhältnis bei den aus dem Regierungsbezirk Aachen eingehenden Sendungen:

Ort:	Stolberg	Brand	Cornellmünster	Breinig	Eschweiler	Eilendorf	Eschweiler	Alsdorf
Eisenbahn	4	3	2	2	1	—	5	1
Kleinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
Automobil	38	34	28	66	36	4	17	22

Ort:	Stolberg	Brand	Cornel- Münster	Reinig	Esch- weiler	Elden- dorf	Esch- weiler	Alsdorf
Fuhrwerk	22	13	3	6	9	6	18	5
Post	11	4	12	15	8	5	4	4
Boten	10	3	—	2	5	—	16	—

Aus dieser Aufstellung ist vor allem ein bedeutendes Übergewicht der mittels Lastwagen angelieferten Sendungen gegenüber den durch die Bahn gegangenen Sendungen festzustellen. Im Durchschnitt ergibt sich eine Beförderung von 7,3% durch die Eisenbahn gegenüber der durch Automobile. Wie die Firmen versichern, ist das Verhältnis in der Benutzung der einzelnen Verkehrsmittel zur Zeit in jedem Monat fast gleich.

Firmen anderer Gewerbezüge geben ihren Eingang aus dem Regierungsbezirk Aachen in Zahl der Sendungen wie folgt an:

Gewerbezug:	Möhlen- Industrie	Eisenhandel	Installation	Papier- verarbeitung	Metalwaren
Eisenbahn	—	8	3	2	2
Automobil	17	16	12	4	23
Fuhrwerk	—	5	2	—	31
Post	8	—	2	2	—

Der Umfang der in das Gebiet des Regierungsbezirks Aachen versandten Sendungen durch Kraftwagen ist nach Art des Gewerbebetriebes durchaus verschieden. Die nachfolgenden Aufstellungen über den Versand einzelner Unternehmen verschiedener Gewerbezüge geben darüber Auskunft. (Angaben in kg.)

Gewerbezug:	Kleinmetall- waren	Chemische Industrie	Baugewerbe	Brauerei- gewerbe	Eisen- handel
Eisenbahn	73 628	11 692	—	827	32 620
Automobil	12 600	198 774	67 000	172 950	—
Fuhrwerk	866	15 583	20 000	27	21 000
Post	315	226	—	56	—

Gewerbezug:	Glas- industrie	Metalwaren	Lebensmittel- großhandel	Margarine	Brennerei- gewerbe
Eisenbahn	50 000	3 600	315 3 100	—	623
Automobil	21 000	4 600	38 950 75 000	51 980	18 320
Fuhrwerk	2 000	—	8 900	—	257
Post	—	900	— 320	—	—
Boten	500	75	1 000	—	820

Auch hier ist zumeist das Überwiegen des Lastkraftwagens gegenüber der Eisenbahn festzustellen. Andere Firmen geben ihren Versand in das Aachener Wirtschaftsgebiet in Zahl der Sendungen wie folgt an:

Gewerbezug:	Metall- waren	Papier- verarbeitung	Eisen- handel	Lebensmittel- großhandel	Margarine- handel
Eisenbahn	14	10	26	—	53
Automobil	52	—	68	270	504
Fuhrwerk	14	—	17	—	1 408
Post	25	100	—	—	—
Boten	—	—	10	—	—

2. Verhältnis der durch Lastwagen beförderten Gütermengen zum Aufkommen bei der Reichsbahn.

Das Verhältnis der durch Lastkraftwagen beförderten Gütermengen zum Aufkommen bei der Reichsbahn kann infolge des Fehlens allgemeiner Angaben für den

Lastwagenverkehr im allgemeinen nicht festgestellt werden. Doch soll es an einigen Beispielen erläutert werden, da sich daraus doch ein Schluß auf das allgemeine Verhältnis weitestgehend hinsichtlich des Stückgutverkehrs ziehen läßt. Ein Unternehmen im Bereiche der Bahnstation Stolberg-Hammer, dessen Erzeugnisse meist als Stückgut zum Versand gelangen könnten, versandte im Monat Juli 1925 nach Düren:

Mit der Post	16 kg
Als Stückgut	230 "
• Elgüt	45 "
• Espegüt	77 "
Mit Auto	52 133 "

Die Güterabfertigung Stolberg-Hammer versandte im gleichen Monat nach Düren an Stückgut 18 700 kg. Der Automobilversand dieses einen Unternehmens nach Düren war also um 178% höher als der Versand des Bahnhofes nach dem gleichen Orte aus seinem gesamten Umkreis. Ein anderes Unternehmen im Bereiche der vorgenannten Station verfrachtete mittels Lastwagen im Juli 1925 nach Eschweiler 15 000 kg. Der Stückgutversand des Bahnhofes nach den drei Güterabfertigungen Eschweilers betrug im gleichen Monat 360 kg. Ein drittes Unternehmen im Bereiche der Bahnstation Stolberg-Hammer, dessen Erzeugnisse ebenfalls als Stückgut versandt werden könnten, lieferte im Monat Juli 1925 in das Gebiet des Regierungsbezirks Aachen, also in eine durchschnittliche Entfernung von 56 km, 1731. Der Versand der Bahn betrug im gleichen Monat und in der gleichen Entfernung 481, also nur 28% der von dieser einen Unternehmung mittels Lastkraftwagen beförderte Menge. Eine Lebensmittelgroßhandlung im Bereiche der Güterabfertigung Aachen-Hbf. verfrachtete im Monat Juli 1925 nach Eschweiler 8350 kg. Die genannte Station versandte im gleichen Monat nach den drei Bahnhöfen Eschweilers an Stückgut insgesamt 21 150 kg. Aus dem gesamten Wirkungsbereich der Güterabfertigung Aachen-Hbf. wurden also nur 153,3% mehr nach Eschweiler befördert, als diese eine Lebensmittelgroßhandlung mittleren Umfanges mittels Lastkraftwagen versandte. Eine Kolonialwarengroßhandlung Aachens gibt das Verhältnis in der Benutzung der einzelnen Verkehrsmittel für 1913/14 und 1925 für den Versand in das Aachener Wirtschaftsgebiet wie folgt an:

	1913/14	1924/25
Mit der Eisenbahn	60%	10%
= Lastkraftwagen	—	75%
= fremdem Fuhrwerk	33%	13%
der Post	1%	2%

3. Die Benutzung des Lastkraftwagens bei der Reichsbahn.

Seitens der Wirtschaft des Aachener Bezirks wird Klage darüber geführt, daß Stückgutsendungen vier bis acht Tage brauchen, um über Köln auf die süd- und norddeutschen Strecken zu gelangen. Es ist in vielfachen Besprechungen daher bei der Eisenbahnverwaltung angeregt worden, den Lastwagen zur Bewältigung des Nahverkehrs, vor allem auch zur Vermeidung langwieriger Rangier- und Verladegeschäfte, heranzuziehen. Im Aachener Wirtschaftsgebiet sind Versuche in dieser Richtung auf der Strecke Düren-Jülich über Huchem-Slammeln-Krauthausen seit Juli angestellt. Die Beförderung erstreckt sich neben Gütern, welche zwischen diesen Orten befördert werden, auf Güter von diesen Orten nach Düren und Jülich zum Übergang auf die Eisenbahn und umgekehrt (Streckenübergangsgut). Ferner

auf Güter von Düren Übergang nach Jülich Übergang und umgekehrt zum Weitergang mit der Eisenbahn, soweit die Sendungen nicht im geschlossenen Stückgutwagen über die Streckenpunkte hinaus befördert werden (Streckendurchgangsgut). Der Transport erfolgt durch Lastkraftwagen der Aachen-Dürener Verkehrsgesellschaft m. b. H., zu denen die Reichsbahn einen Begleitmann stellt. In Düren, Huchem-Stammeln, Krauthaasen und Jülich werden die Güterschuppen der Reichsbahn zur Verfügung gestellt. In den nicht an der Eisenbahn gelegenen Orten Mariaweiler, Hoven und Birkesdorf ist die Errichtung besonderer Güterannahmestellen Sache der Gemeinde. Die Stückgüter werden in der Regel bei den Annahmestellen an- und ausgeliefert. Für Anlieferung bei den Fabriken ist ein besonderes Rollgild zu entrichten. Das zur Beförderung kommende Gut ist Eisenbahngut und unterliegt auch während der Beförderung mit Kraftwagen den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Frachten zwischen Empfangs- und Versandstelle werden nach den bestehenden Eisenbahntarifen berechnet. Es wurden befördert auf der Linie Düren-Jülich direkten Weges bei Hin- und Rückfahrt:

Juli 1925	385 t
August 1925	359 t

Auf der Linie Düren-Jülich als Rundfahrt über die verschiedenen Orte bei Hin- und Rückfahrt wurden befördert:

Juli 1925	182 t
August 1925	168 t

Wie aus diesen Zahlen ersichtlich ist, ist der Verkehr sehr reger. Allerdings muß berücksichtigt werden, daß der größere Teil der Sendungen auf Streckendurchgangsgut entfällt.

Andererseits hat die Einstellung des Lastkraftwagens in den Dienst der Reichsbahn in einem Bezirke nur beschränkten Wert, solange nicht die Nahtransporte im ganzen Reichsgebiet in gleicher Weise organisiert sind. Zwar können langwierige Güterbewegungen durch Vermeidung von Umladungen im Bezirke selbst erspart werden. Eine wesentliche Entlastung der Strecken aber hinsichtlich der Transporte in die Fernzone tritt nicht ein. Es bestehen nämlich für Orte, welche ziemlich nahe zusammenliegen und durch Lastkraftwagenverkehr verbunden werden könnten, verschiedene Leitungsvorschriften. Würde man also Sendungen für einen Ort, der weniger Verkehr mit der Abgangsstation hat, in einen Wagen für einen zweiten der Empfangsstation benachbarten Ort laden, so würde man an letzterer Stelle wieder vor den gleichen Schwierigkeiten stehen, wie sie heute etwa zwischen Aachen-Hbf. und Aachen-Nord vorhanden sind.

4. Kraftverkehrsgesellschaften im Aachener Wirtschaftsgebiet.

Die Ausdehnung des Automobilverkehrs hat zur Bildung von Kraftverkehrsgesellschaften geführt. Es wurde zunächst die Rheinische Verkehrs A. G. als Dachgesellschaft mit dem Sitze in Köln gegründet. Sie soll für die gesamte Organisation des Verkehrs Sorge tragen und durch Kapitalbeteiligung mit den Betriebsgesellschaften verbunden werden. Die erste Betriebsgesellschaft ist die bereits erwähnte Aachen-Dürener Verkehrsgesellschaft m. b. H., an der die Kreise Aachen-Stadt, Aachen-Land, Düren, Jülich, Euskirchen, Schleiden, Monschau und Bergheim vorwiegend beteiligt sind. In Betrieb ist zunächst die Strecke Düren-Jülich unter Gewinnbeteiligung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Eine Reihe anderer Strecken ist genehmigt, aber noch nicht in Betrieb genommen, weil die Reichsbahn oder die Post Einspruch erhoben haben. Unter Beteiligung der Kreise Aachen-Stadt,

Aachen-Land, Monschau, Golekenkirchen und Heinsberg wurde unter hauptsächlich privatrechtlicher Kapitalführung die Aachener Verkehrsgesellschaft begründet.

Doch sind diese Dinge noch in der Entwicklung und müssen die Ergebnisse dieser Unternehmungen hinsichtlich ihrer Leistungen im Nahverkehr erst abgewartet werden. Bei der Gründung von Kraftverkehrsgesellschaften unter kommunaler und privatrechtlicher Kapitalführung sind politische Gesichtspunkte weitgehend ausschlaggebend gewesen. Abgesehen davon, daß man die Monopolstellung der Reichsbahn nicht vergrößern wollte, zog man in Erwägung, daß die Reichsbahn vor Zugriffen der Besatzung im besetzten Gebiet nicht sicher ist. Die Unterstellung des öffentlichen Lastkraftwagenverkehrs unter die Reichsbahn würde also bei ähnlichen Ereignissen wie im Ruhrkampfe einen Eingriff der Besatzung in diesen Verkehr zur Folge haben. Damit wäre auch diese Beförderungsmöglichkeit der Wirtschaft entzogen. Auch innerpolitische Schwierigkeiten, etwa Streiks bei der Reichsbahn, würden eventuell den Lastkraftwagenverkehr in gleichem Maße wie den Zugverkehr treffen.

VI. Bewältigung des Nahverkehrs durch bespannte Fahrzeuge.

Die Bedeutung der bespannten Fahrzeuge in der Bewältigung des Nahverkehrs ist zugunsten der Lastkraftwagen seit Ende des Krieges zurückgetreten. Zwar hat die Anzahl der Pferde im Regierungsbezirk Aachen gegenüber 1913 um rund 2000 zugenommen, doch ist dies auf größere Benutzung in der Landwirtschaft zurückzuführen.

Der Fuhrwerksverkehr ist im geschlossenen Ortsverkehr heute noch dem Lastwagen überlegen. Das öftere Halten bei der Bedienung der Kundschaft innerhalb des Wohnsitzes eines Unternehmers durch Kraftwagen hat den Nachteil eines erhöhten Benzinverbrauches. Die schnellere Überwindung des Raumes durch das Automobil wird durch diesen Umstand fast vollkommen ausgeglichen. Außerdem sind die Lasten im Verhältnis zum Eigengewicht des Lastwagens oft so gering, daß sich die Benutzung desselben nicht lohnt. Das Fuhrwerk dagegen ist zumeist leichter und vor allem auch billiger. Schon die Anschaffungskosten eines zweispännigen Fuhrwerks machen nur etwa den achten Teil der Anschaffungskosten eines mehrspännigen Lastwagens aus. Die Futterkosten der Zugtiere fallen dadurch nicht so sehr ins Gewicht. Die Verkehrszahlen in Eschweiler und Stolberg haben ebenfalls erwiesen, daß innerhalb des Stadtbildes der Fuhrwerksverkehr den Lastkraftwagenverkehr überwiegt. Zahlenmäßige Unterlagen über die durch bespannte Fahrzeuge beförderten Gütermengen sind in noch geringerem Maße zu erlangen als beim Automobilverkehr. Die Besitzer der Fuhrwerke sind zumeist kleinere Unternehmer, welche hinter jeder Frage eines Fremden entweder die Steuerbehörde vermuten oder aber über die von ihnen bewerkstelligten Leistungen selbst kein zutreffendes Bild haben. Die zumeist beförderten Güter sind Steine und Erde, Schutt und Abfälle, Hausbrandkohlen, Materialien zum Wegebau, ferner Milch und Lebensmittel verschiedenster Art. Sodann werden Transporte der Güter von und zur Eisenbahn oder zur Post vielfach mit bespannten Fahrzeugen bewerkstelligt. Hinsichtlich der Gewichtleistung sei auf die Aufstellung in dem Abschnitt Automobilverkehr verwiesen. Zu berücksichtigen ist dabei, daß es sich gemäß den Angaben der Firmen beim Fuhrwerksverkehr um Güter handelt, welche zu durchschnittlich 30—40 % aus dem Orte der Niederlassung stammen bzw. in demselben abgesetzt werden. Im Verkehr der einzelnen Orte miteinander tritt der Fuhrwerksverkehr wesentlich zurück. Die Dauer des Transportes

ist hier entscheidend. Von Aachen nach Stolberg (10 km) braucht ein beladenes Fuhrwerk hin und zurück 4—5 Stunden, während der Kraftwagen nur 1½ Stunde mit Aufenthalt benötigt. Falls zur Überwindung von Steigungen noch Vorspann herangezogen werden muß, wird der Zeitunterschied noch größer. Bei Entfernungen über 10 km dürfte die Benutzung des Kraftwagens rentabler sein. Immerhin beliebt auch noch das bespannte Fahrzeug der Landstraße. Zumeist handelt es sich um Fuhrunternehmer, die Güter bei den verschiedensten Stellen abholen und auch wieder bei den verschiedensten Stellen absetzen (Botenfuhrwerk). Es kommen ziemlich Mengen zum Umschlag; beispielsweise werden von den zwischen Stolberg und Aachen fahrenden Botenfuhrwerken durchschnittlich 150 t im Monat befördert, während der Stückgutversand der Bahnhöfe Aachen-Hbf., Aachen-Eilgut, Aachen-West, Aachen-Rothe-Erde nach den drei Bahnhöfen Stolbergs nur rund 20 t im Monat ausmacht. Es sind dies nur 13,3% des Aufkommens durch Fuhrwerk. Der Versand der Stolberger Bahnhöfe nach den erwähnten Aachener Güterabfertigungen beläuft sich im Monatsdurchschnitt auf zirka 21 t Stückgut. Selbst unter Hinzurechnung dieser Summe zu dem Versand von Aachen beträgt das Aufkommen der Eisenbahn nur 27,3% des Fuhrwerksumschlages zwischen Aachen und Stolberg. Im Durchschnitt der Monate Januar bis Juli 1925 wurden von den obengenannten vier Bahnhöfen Aachens nach Würselen (11 km) 3,3 t Stückgut befördert. Würselen zählt rund 14 500 Einwohner; die mit der Eisenbahn beförderte Menge ergibt pro Monat und Kopf der Bevölkerung 0,2 kg, eine Menge, welche nicht einmal den Nahrungsbedarf der Bevölkerung an einem Tage zu decken vermag. Würselen ist in der Nahrungsmittelversorgung in weitestem Maße von Aachen abhängig. Schätzungsweise werden zirka 25% der von Aachen dorthin gehenden Lebensmittel mit Fuhrwerk befördert, zumal die Entfernung nur 12 km beträgt. Im gesamten Wirtschaftsgebiet tritt der Verkehr mit bespannten Fahrzeugen immer mehr zurück, und man kann beobachten, daß die Botenfuhrunternehmer immer mehr den Lastwagen in ihren Dienst stellen. Große Unternehmungen des Handels und der Industrie, welche vor dem Kriege 10—20 Pferde hielten, haben heute nur eins, oft gar keines mehr. Beispielsweise hatte eine Brauerei Stolbergs 1913 noch 16 Pferde, 1925 dagegen eins. Sie bedient ihre Kundschaft heute mittels fünf Lastautomobilen. Neben der größeren Schnelligkeit und der dadurch bedingten Spesenverringerung hat auch die Ersparnis an Raum infolge Wegfallens der Ställe und Futterschuber zu dieser Entwicklung wesentlich beigetragen.

VII. Die Stellung der Post im Nahverkehr des Aachener Wirtschaftsgebietes.

Der Umfang der von der Post im Nahverkehr beförderten Gütermenge ist nur schwer festzustellen, da keine Versandbücher bei den Postanstalten geführt werden und die einzige Kontrolle in den den Paketen angeklebten Nummern besteht. Es ist, dadurch unmöglich gemacht, nachträglich festzustellen, wieviel Pakete von einem Paketamt an ein anderes gegangen sind. Die Feststellung des Verkehrs mußte deshalb auf den kurzen Zeitraum vom 20.—30. September 1925 beschränkt bleiben, zumal die Anweisung des Herrn Reichspostministers vom 10. September 1925 an die Oberpostdirektion Aachen die Genehmigung der Untersuchung mit dem Bemerkern erteilte, „soweit dies ohne erheblichen Arbeitsaufwand geschehen kann“. Die Ermittlung erstreckt sich auf die Orte Aachen, Stolberg, Eschweiler, Düren, Jülich, Herzogenrath, Würselen, Heinsberg, Erkelenz,

Geilenkirchen, Monschau, Schleiden (Eifel). Die nachfolgenden Zusammenstellungen zeigen die Zahl der von jedem Orte zu jedem der in der Querspalte angebenen Orte versandten Pakete.

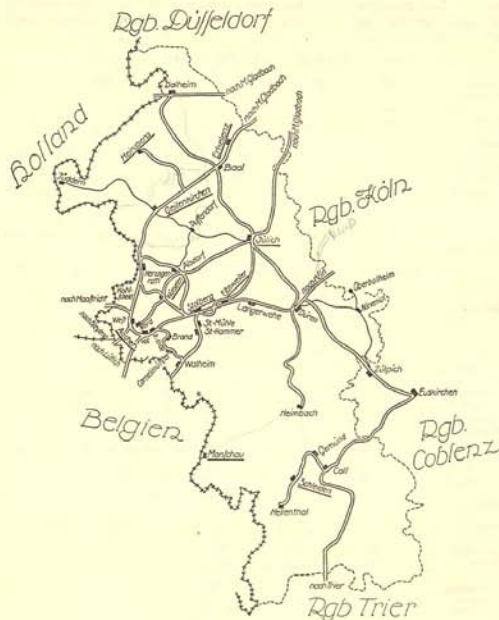
Nach:	Aachen	Stolberg	Eschweiler	Düren	Jülich	Herzogenrath
Von:						
Aachen . . .	44	168	196	308	139	130
Stolberg I . . .	23	—	—	14	2	—
II . . .	2	—	—	3	4	—
Eschweiler . . .	26	30	3	37	25	28
Düren . . .	164	26	37	—	34	7
Jülich . . .	35	1	4	26	—	1
Herzogenrath . . .	23	4	3	5	—	1
Würselen . . .	4	10	20	1	2	5
Heinsberg . . .	39	2	6	5	5	3
Erkelenz . . .	21	2	4	15	2	—
Geilenkirchen . . .	28	2	1	—	1	2
Monschau . . .	21	—	—	—	—	—
Schleiden . . .	15	—	—	4	—	—
Empfang gesamt:	461	243	276	422	215	179

Nach:	Würselen	Heinsberg	Erkelenz	Geilenkirchen	Monschau	Schleiden
Von:						
Aachen . . .	151	150	128	172	158	39
Stolberg I . . .	3	3	—	3	2	—
II . . .	—	1	—	2	—	—
Eschweiler . . .	25	16	20	21	11	10
Düren . . .	2	6	9	8	6	11
Jülich . . .	—	—	2	2	—	2
Herzogenrath . . .	—	1	—	—	—	1
Würselen . . .	—	—	5	3	—	—
Heinsberg . . .	2	6	5	8	1	—
Erkelenz . . .	—	8	1	5	2	1
Geilenkirchen . . .	3	—	7	—	—	—
Monschau . . .	—	—	—	—	—	5
Schleiden . . .	—	—	—	2	—	—
Empfang gesamt:	186	191	175	226	181	69

Nach den aufgeführten Orten wurden insgesamt versandt von:

Aachen (6 Ämter)	1 719 Pakete = 6,3% des 29 882 Pakete betragenden Gesamtversandes im gleichen Zeitraum
Stolberg I . . .	59 " = 2,9%
II . . .	12 " = 0,7%
Eschweiler . . .	262 " = 21,5%
Düren . . .	310 " = 5,4%
Jülich . . .	73 " = 9,4%
Herzogenrath . . .	38 " = 15,5%
Würselen . . .	50 " = 11,5%
Heinsberg . . .	82 " = 14,3%
Erkelenz . . .	51 " = 5,9%
Geilenkirchen . . .	46 " = 15,5%
Monschau . . .	30 " = 24,6%
Schleiden . . .	22 " = 15,9%

Die Zahlen sind sehr unterschiedlich und müssen in Anbetracht der Kürze der Beobachtung vorsichtig bewertet werden. Monschau steht mit 24,6% des Gesamtversandes an erster Stelle, Stolberg I mit 2,9% an letzter Stelle. Der Durchschnitt ergibt 12,1% des Gesamtversandes. Aachen mit 6,3% und Düren mit 5% geben wohl das genaueste Bild, zumal von den dortigen Stellen (Textil- und Papier-



Skizze des Eisenbahnnetzes im Regierungsbezirk Aachen.

industrie) meist sehr viel mit der Post versandt wird. Bei größeren Orten wie Aachen kann man beobachten, daß die Post eine größere Zahl Pakete im Stadtbezirk befördert, somit die Stelle des Boten vertritt.

Die Gegenstände der Beförderung sind durchaus verschieden und der Post selbst nicht bekannt. In der Mehrzahl kommen sog. Kollis von 5 kg Gewicht zur Auffierung. Die Schnelligkeit der Beförderung ist durch die Einstellung der

Postwagen in die Personenzüge gewährleistet. Infolge des Einschusses der Anlieferungskosten vom Postamt bis zur Wohnung des Empfängers in das Porto wird die Beförderung durch die Post oft der durch andere Verkehrsmittel vorgezogen. Hinsichtlich der im Rahmen der einzelnen Unternehmungen durch die Post beförderten Gütermengen sei auf die Zusammenstellungen im Abschnitt über Automobilverkehr verwiesen. Daraus wird ersichtlich, daß die Güterbewegung durch die Post im Nahverkehr zumeist von nur untergeordneter Bedeutung im Verhältnis zu den übrigen Verkehrsmitteln ist.

Das Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung im Frachtbrief.

Von Dr. jur. Karl Derlien, Rechtsanwalt und Notar in Lüneburg.

(Schluß.)

§ 3.

- b) Die Beweislast, falls die Erklärung des Anerkenntnisses streitig ist.

Umstritten ist die Frage, wer die Beweislast trägt, wenn die Parteien darüber streiten, ob ein Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung im Frachtbrief abgegeben worden ist oder nicht. Ein solcher Streit kann z. B. praktisch werden, wenn der Frachtbrief abhandelt gekommen ist. Nach der richtigen Meinung muß die Bahn in solchem Falle die ordnungsmäßige Abgabe des Anerkenntnisses beweisen. Zur Begründung wird angeführt, die beklagte Eisenbahn, welche die Abgabe des Anerkenntnisses im Frachtbrief behauptet, leugnet nicht etwa den Klaggrund. Sie behauptet vielmehr, daß eine Ausnahme von dem regelmäßigen Inhalt des Frachtvertrages, welcher das Anerkenntnis nicht enthält, vorliege. Wenn sie sich auf diese von der Regel abweichende Vertragsbestimmung berufen wolle, so müsse sie deren Vereinbarung beweisen¹⁾.

Die Gegenmeinung²⁾ legt folgendes dar: Die Eisenbahn gebe zwar zu, mit dem Absender ein Rechtsgeschäft geschlossen zu haben, sie behauptet aber gleichzeitig, daß das Geschäft einen anderen als vom Kläger angegebenen Inhalt gehabt habe. Dieser Einwand betreffe aber einen für den Klaganspruch nach seiner Rechtsnatur wesentlichen Teil. Deshalb liege ein Leugnen des Klaggrundes vor; hieraus ergäbe sich, daß der Kläger den Nachweis für seine Behauptung zu erbringen habe, wonach der Frachtbrief die erwähnte Klausel nicht enthielte.

Der Streit der Meinungen läßt sich auf die Frage zuspitzen, ob das Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung als rechtshindernde Tatsache anzusehen ist, oder ob das Nichtvorhandensein des Anerkenntnisses als negatives Tatbestandsmoment zur Begründung der Haftung der Eisenbahn gehört. Diese Frage ist im ersteren Sinne zu beantworten.

¹⁾ Rundnagel, Seite 88; Reindl, Jahrbuch des Deutschen Rechtes 1907, Seite 720; Eger, Anmerkung 273.

²⁾ Maier, Frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn für Verpackungsmängel. EE. Band 38, Seite 264; Rundnagel, I. Aufl., Seite 127; Rundnagel in Ehrenbergs Handbuch 5. Band, II. Abteilung, Seite 441; Maier, Speditions- und Schiffsahrtzeitung 1922. S. 1129.