

Fahrkartenmustersammlung

(Entwurf des BFV vom 28. 1. 1952)

Vorbemerkungen

- (1) Die Größe beträgt für
 - a) Edmonsonsche Karten 57 × 30,5 mm
 - b) Blankokarten (ohne Heftrand) 100 × 75 mm
 - c) Netz-, Anschlußnetz- und Anschlußbezirkskarten 115 × 80 mm, lichter Raum 105 × 70 mm
 - d) Bezirks- und Bezirkswochenkarten 80 × 57,5 mm, lichter Raum 70 × 47,5 mm
 - e) andere Zeitkarten 70 × 46 mm
 - f) Zuschlagkarten für den Verkauf im Zug (ohne Heftrand) 65 × 60 mm
 - g) Fahrradkarten 128 × 65 mm.
 Geringere Abweichungen von diesen Größen sind zulässig, soweit die Einrichtung der Fahrkartendruckerien sie nötig macht.
- (2) Die Karten und Fahrscheinhefte sind in den Mustern in natürlicher Größe dargestellt; die Farbstreifen sind 10 mm oder 5 mm breit.
- (3) Der Prüfabschnitt ist bei den Blankokarten für Hin- und Rückfahrt 15 mm hoch. Zum Abtrennen ist eine Reißlinie anzubringen.
- (4) Ist nach der Mustersammlung der Kontrollbezirk aufzudrucken, so ist er bei der Bundesbahn wie folgt abzukürzen:

Hannover	=	Han
Kassel	=	Ksl
Köln	=	Köl
Mainz	=	Mz
München	=	Mü
- (5) Die erste Zeile des Aufdrucks auf den Karten soll mindestens 8 mm unter dem oberen Rand liegen. Aufdrucke auf der Rückseite sollen die Deutlichkeit der Zangenprägungen — die bei der Einheitszange einen freien Raum von 14 mm beanspruchen — nicht beeinträchtigen; bei Edmonsonschen Karten sind sie möglichst in der Mitte in kleiner Schrift anzubringen, bei größeren Karten (Zeitkarten, Blankokarten) ist im allgemeinen auf allen Seiten 14 mm Abstand zu halten.
- (6) Auf Bahnhöfen mit mehreren Schaltern werden die Karten der einzelnen Schalter durch arabische Zahlen bezeichnet.
- (7) Neue Nummerreihen werden, soweit die Kennzeichnung einer Sorte bei wiederholter Auflage erforderlich ist, durch kleine Buchstaben neben der Nummer gekennzeichnet.
- (8) Soweit Abweichungen nicht aus den Mustern oder den Bemerkungen hervorgehen, hat auch die Rückseite der Karten die Kennfarbe (Gelb, Grün, Braun).
- (9) Dem Kinderabschnitt wird, wenn für eine Verbindung Fahrkarten über verschiedene Wege aufgelegt sind, die Entfernung, bei gleichen Entfernungen die abgekürzte Wegevorschrift aufgedruckt.
- (10) Bei den Karten, die von einem anderen als dem Ausgabebahnhof ab gelten, ist der Name des Ausgabebahnhofs oberhalb des Striches für den Kinderabschnitt und auf diesen selbst eingeklammert aufzudrucken. Dies gilt sinngemäß für Fahrkarten von bestimmten Orten mit mehreren Bahnhöfen (vgl. Grundentfernungsanzeiger Abschnitt B).
- (11) Den Karten wird die Tarifentfernung für den Personenverkehr aufgedruckt. Weicht die Tarifentfernung für den Gepäckverkehr hiervon ab, so sind beide Entfernungen anzugeben, z. B.

10 km
12 km Gep

 Bei Fahrkarten nach mehreren Zielbahnhöfen oder für mehrere Wege ist nur die für die Berechnung maßgebende Entfernung, bei Fahrkarten nach mehreren Zielbahnhöfen mit verschiedenen Entfernungen (z. B. sind innerhalb einer Preiszone diese (z. B. 46 — 51 km) aufzudrucken. Für Verbindungen, in denen der Fahrpreis dem Tarif unmittelbar entnommen oder durch Zusammenstoß von Schnittpreisen gebildet wird, ist den Fahrkarten nur die Entfernung für Gepäck mit Zusatz „Gep“ aufzudrucken. Wird die Gepäckfracht ebenso ermittelt, so ist keine Entfernung aufzudrucken. Nichtbundeseigene Bahnen können von dem Aufdruck der Entfernung absehen.
- (12) Blankokarten werden auf holzhaltigem, schwachgeleimtem Halbkarton, die Stämme auf dünnem, hellgetöntem glatten Papier gedruckt. Die Blankokarten für den Verkauf am Schalter werden in Heftform mit 4 oder 5 Stück auf einem Blatt, die Blankokarten für den Verkauf im Zug in Blöcken von 20 oder 25 Stück hergestellt.
- (13) Die Zuschlagkarten für den Verkauf im Zug werden ohne Stamm in Blöcken zu 50 Stück hergestellt.
- (14) Blankokarten müssen auf der Karte, Sechserkarten und Reisebüro-Fahrscheinhefte auf allen Fahrscheinen den Stempel (meist einen Trockenstempel mit 16,5 mm Durchmesser) der ausgebenden Direktion tragen. Edmonsonsche Karten, die bei der Ausgabe den Tagesstempel nicht erhalten, und Zeitkarten werden ebenfalls mit dem Trockenstempel versehen, wenn die Direktion nichts anderes bestimmt. Der Stempel ist am rechten Rand an einer möglichst freien Stelle anzubringen.
- (15) Für den Verkehr mit den Seebädern und mit dem Ausland sind die Fahrkartmuster in den einzelnen Tarifen enthalten.

Die Mengenstaffel in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik

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

I.

Nach Werner Klaer ist es weder die horizontale noch die vertikale Staffel, sondern der bewußte und gewollte Verzicht auf die Differenzierung der Tarife nach der Verkehrsdichte, der in Zusammenhang mit dem Beförderungszwang die spezifische Gemeinwirtschaftlichkeit des deutschen Eisenbahngütertarifs ausmacht¹⁾. Mit diesen Ausführungen trifft sich Klaer mit Staatssekretär J. Vogt, der gleichfalls nicht in der Wert- und Entfernungseinrichtungen in verkehrsdichten der unterschiedlichen Ausnutzung der Verkehrseinrichtungen in verkehrsdichten und verkehrsschwachen, in gebirgigen und ebenen Gegenden das spezifisch Gemeinwirtschaftliche des deutschen Eisenbahntarifsystems sah²⁾. Auch der Verfasser erblickt das Hauptmerkmal der gemeinwirtschaftlichen Gütertarifpolitik darin, daß die Eisenbahn im Flächenverkehr die gleichen Frachtsätze wie auf ihren Hauptstrecken berechnet.

1934 entfielen auf die Nebenbahnen in Deutschland 42,5 % der Gesamtlänge des Netzes der Reichsbahn. Während ihr Güterverkehr auf den Hauptbahnen einen Ueberschuß von 1 Pf. je tkm erbrachte, erlitt sie auf ihren Nebenbahnen einen Verlust von 2,7 Pf. je tkm. Die Hauptbahnen sicherten der Reichsbahn im Güterverkehr (Stückgut und Wagenladungen) 1934 einen Reingewinn von 22,2 %. Wegen der Nebenbahnen mußte sie sich im Güterverkehr mit einer Rendite von 16,5 % begnügen. Durch dieses Opfer sicherte die Reichsbahn den Menschen und der Wirtschaft der verkehrsarmen und dünn besiedelten Gegenden die Existenz.

Die Wert- und Entfernungsstaffel hat die Raumordnung in der Vergangenheit ungemein günstig beeinflusst. Es darf aber nicht übersehen werden, daß in dieser Hinsicht auch der Verzicht auf den Einsatz der Mengenstaffel von großem Einfluß ist.

Der Wettbewerb des Lastkraftwagens hat indessen die Einsatzmöglichkeiten der Wertstaffel eingeschränkt. Von der erheblichen Abwanderung der hochwertigen Güter auf den Kraftwagen zeugt nachfolgende Uebersicht:

Der Anteil der Tarifklassen A, B und C im Frachtgutwagenladungsversand der Regelklassen.

Jahr	Menge	Einnahmen
1924	26,0 %	50,1 %
1929	18,4 %	39,7 %
1937	14,7 %	30,5 %
1938	14,5 %	29,6 %

¹⁾ Werner Klaer, „Die Notlage der Binnenschifffahrt und die „Unterkostentarife“ der Bundesbahn“, DVZ, Deutsche Verkehrszeitung, Nr. 35 vom 2. 5. 1950.
²⁾ J. Vogt, „Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik in Deutschland“, Berlin 1937, S. 64.

Die Ausfälle der Reichsbahn sind aber sehr viel größer, als unsere Zahlen ausagen. Der Lastkraftwagen entzieht der Eisenbahn ganz überwiegend hoch- und mittelwertige Güter, die zwischen den großen Verkehrsknotenpunkten zum Versand aufgegeben werden. In diesen Relationen sichert die Wertstaffel der Eisenbahn beträchtliche Gewinne. Die der Eisenbahn verbliebenen Güter der oberen Tarifklassen kamen bereits in den letzten Vorkriegsjahren vorzugsweise in den verkehrsschwachen Gebieten auf oder waren für diese bestimmt. Da in diesen Verkehrsbeziehungen die Selbstkosten der Bahn unverhältnismäßig hoch sind, mußte sie sich bei der Beförderung dieser hochtarifierten Güter mit relativ bescheidenen Ueberschüssen begnügen.

Trotz des Siegeslaufs des Kraftwagens war 1929 in der Periode 1924 bis 1938 für die Reichsbahn das ertragsreichste Jahr. Seitdem nahm der Verlust der Reichsbahn am Transportvolumen der hochrentablen Güter der drei obersten Tarifklassen erneut rapide zu. Um so mehr überrascht es, daß 1929 und 1937 im Wagenladungsverkehr (Regel- und Ausnahmetarife) der Ueberschuß jedesmal 25 % der gesamten Frachterlöse ausmachte.

Wenn die Lastkraftwagenkonkurrenz die Fortführung der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik nicht gefährdete, so nur deshalb, weil seit Mitte der zwanzig Jahre die Selbstkosten der Massengutbeförderung eine stark sinkende Tendenz aufwiesen. 1938 entfielen vom Bestand der Reichsbahn an offenen Güterwagen 60,5 % auf 20-t-Wagen (Omm-Wagen). Wenn es auch noch keine 25 t fassende Omm-Wagen gab, so verfügte die Reichsbahn doch über einen stattlichen Park von Großgüterwagen mit einer Tragfähigkeit von 57 bis 60 t. Die Reichsbahn verzichtete ganz bewußt darauf, dem Uebergang zu größeren Wageneinheiten (über 15 t, besonders bei offenen Wagen) und dem ständig wachsenden Einsatz geschlossener Züge und ganzer Zugteile durch Ausgestaltung der Mengenstaffel Rechnung zu tragen. Der Ausbau eines den Wert- und Entfernungsstufen sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge ist allein im Interesse der Sicherstellung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben des deutschen Eisenbahngütertarifs unterblieben.

Nach Kurt Tecklenburg hat für den Normaltarif als Grundsatz zu gelten, ihn so aufzubauen, daß die unterste Normalklasse mindestens die vollen Selbstkosten deckt, und die anderen Klassen darüber hinaus einen dem Wert und der Tragfähigkeit der in sie fallenden Güter entsprechend wachsenden Nutzen abwerfen³⁾. Auch W. Spieß ist der Auffassung, daß das System des Regeltarifs keine Wertklasse so niedrig bemessen darf, daß die aus ihr erwachsenden Einnahmen nicht die für sie anteiligen Selbstkosten des Eisenbahnhaushaltes in voller Höhe deckten.⁴⁾ Hieraus wird allgemein der Schluß gezogen, daß die Ausnahmetarife ihre vollen Selbstkosten nicht decken, und daß die Massengüter und Schwergüter ihre billigen Beförderungspreise allein den weit über den Selbstkosten liegenden Frachtsätzen der drei obersten Tarifklassen verdanken. Diese Meinung ist irrig. Sie konnte nur dadurch entstehen, weil man sich selbst in Fachkreisen der geschilderten Zusammenhänge (sinkende Kosten der Massengutbeförderung und Nichtanwendung der Mengenstaffel) in keiner Weise bewußt war.

Seit 1929 waren für die Reichsbahn die Massengüter, und zwar gilt dies sowohl vom Regeltarif wie von den Ausnahmetarifen, die Hauptträger ihrer Rentabilität. 1929 unterschritten die Ueberschüsse des allgemeinen Ausnahmetarifs für Kohle

³⁾ Dr. Kurt Tecklenburg, „Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn“, Berlin 1930, S. 53.

⁴⁾ Dr. W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“, Berlin 1941, S. 67.

6 B 1, auf den in diesem Jahr 34,7 % der Mengen und 26,2 % der Erlöse des gesamten Wagenladungsverkehrs entfielen, diejenigen der drei obersten Wagenladungsklassen höchstens um die Hälfte, vielleicht sogar nur um ein Drittel. Nur bei einem geringen Teil der zu Gunsten des Vierjahresplanes erstellten besonderen Ausnahmetarife begnügte sich die Reichsbahn 1938 mit der Hereinholung der variablen Kosten. Vor dem Kriege waren, was den Wagenladungsverkehr anbelangt, nicht nur die Frachtsätze für hoch- und mittelwertige Güter, sondern auch diejenigen für Kohle und geringwertige Rohstoffe durchweg überhöht. Nur auf diese Weise konnten die hohen Verluste im Stückgut- und Personenverkehr abgedeckt, sowie nicht unerhebliche Geldbeträge an die Reichsregierung abgeliefert werden.

Wegen des hohen Anteils der Nebenklassen am Verkehrsaufkommen der oberen Tarifklassen hat vor dem Kriege der Reingewinn der Reichsbahn bei den Regelklassen A bis C insgesamt nur etwa 50 % der erzielten Erlöse betragen. Nach Meinung des Verfassers trugen die drei obersten Regelklassen 1929 nur zu einem Drittel und 1938 nur zu einem Viertel zu den Ueberschüssen des gesamten Wagenladungsverkehrs bei. Es ist nicht unmöglich, daß 1929 die drei obersten Tarifklassen, die Regelklassen D, G und die Ausnahmetarife zu gleichen Teilen für den in Höhe von 765,5 Mill. RM im Wagenladungsverkehr erzielten Reingewinn verantwortlich waren.

II.

Ein wichtiger Grundzug in der Kostenstruktur der Eisenbahn ist die starke Abnahme der Kosten je Transporteinheit mit wachsender Transportmenge. Hierdurch wird die Eisenbahn zum gegebenen Massentransportmittel⁵⁾. Die immer wieder im Schrifttum vertretene Auffassung, die Selbstkosten im Wasserstraßenverkehr erreichten im Durchschnitt kaum ein Drittel der Selbstkosten des Eisenbahnverkehrs, ist irrig. Würde man die Bundesbahn ihrer gemeinwirtschaftlichen Pflichten entbinden und ihr gestatten, vollen Gebrauch von der Mengenstaffel zu machen, so würde, sieht man vom Rhein-Herne-Kanal ab, die gesamte deutsche Kanalschifffahrt vielleicht sogar die Oberrhein-Schifffahrt zum Erliegen kommen. 1931 stellten sich bei der Reichsbahn die Durchschnittskosten je Tarifkilometer bei 20-t-Ladungen um 21,4 % niedriger als bei 15-t-Ladungen⁶⁾. Neuere Untersuchungen haben eine geringere Kostenersparnis ergeben. Es ist aber kein Zweifel darüber, daß die Spanne zwischen den Selbstkosten bei Einzelsendungen in 15-t- und 20-t-Wagen mindestens 16 % beträgt. Noch günstiger gestalten sich die Selbstkosten bei sehr großen Wageneinheiten⁷⁾.

Großgüterwagen sind seit 1939 nicht gebaut worden. Während des Krieges trat aber als neuer Typ der Omm-Wagen mit einem Ladegewicht von durchschnittlich 25 t sehr stark in Erscheinung. Folgende Uebersicht unterrichtet über:

⁵⁾ Institut für Konjunkturforschung, „Stand und Aussichten des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen“, Jena 1937, S. 52.

⁶⁾ *Id.* S. 53.

⁷⁾ Eine ausführliche Darstellung der Vorteile des Großgüterwagens enthält die 1927 in Berlin herausgegebene Schrift „Die neuere Entwicklung und Verwendung der Großgüterwagen bei der Deutschen Reichsbahn“ von Reichsbahnrat Culemeyer.

Die Zusammensetzung des Parks der Wagen der O-Gruppe im Jahr 1950

Gattung	durchschnittliches Ladegewicht	Anteil
O-Wagen	15 t	12,1 %
Om-Wagen	20 t	39,7 %
Omm-Wagen	25 t	43,2 %
Großgüterwagen	55 t	2,4 %
sonstige Wagen	—	2,6 %

Auch bei den gedeckten Wagen hat man den Bau des 15-t-Wagens aufgegeben. Zur Zeit haben aber immer noch 85 % aller gedeckten Wagen ein Ladegewicht von 15 bis weniger als 20 t und nur 14,2 % ein höheres Ladegewicht.

In der Periode 1913—1949 stieg die Auslastung beladener Achsen im gesamten deutschen Güterverkehr von 4,54 t auf 6,90 t, d. h. um 52 %. 1928 betrug die durchschnittliche Ladefähigkeit der deutschen Güterwagen 15,9 t. Sie stieg bis 1950 auf 19,2 t, d. h. um 20,8 %. Beim gesamten Güterverkehr ergibt sich für die Periode 1928—1950 eine Steigerung des verladenen Gewichts je Wagen von 12,1 auf 14,3 t = 11,8 %. Bei den Frachtgutwagenladungen des öffentlichen Verkehrs stieg die Auslastung je Wagen von 15,2 t 1928 auf 18,1 t 1950. Im Wagenladungsverkehr war somit die Nutzlast je Wagen 1950 um fast ein Fünftel größer als 1928.

Von günstigem Einfluß auf die Selbstkosten des Massengutgeschäfts der Eisenbahnen war auch die große Zunahme des Gleisanschlußverkehrs. 1950 sind von allen Wagenladungen, die im Bundesbahnbereich be- und entladen wurden, 45 % von Anschlußgleis zu Anschlußgleisen befördert worden. Nach Walter Linden betrug der Betriebsüberschuß der Reichsbahn beim Gleisanschlußverkehr in Vorkriegsjahren 120 bis 130 Mill. RM jährlich. Ohne hierzu Stellung nehmen zu können, ist Verfasser überzeugt, daß in der Mehrzahl der Fälle die Betriebskosten im Gleisanschlußverkehr viel niedriger als beim übrigen Verkehrsaufkommen sind. Der Gleisanschlußverkehr ist im Ruhrgebiet besonders groß. Seine Hauptträger sind die Verloader industrieller Massengüter.

Kurt Tecklenburg bezeichnete 1935 in seiner bereits zitierten Schrift die Nahgüterzüge als die weitaus ungünstigste Zuggattung des Güterverkehrs. Hier fallen alle ungünstig wirkenden Momente zusammen. „Das Zugbegleitpersonal ist teuer, weil es wegen der geringen durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit dieser Züge — etwa 8 bis 10 km in der Stunde — nur geringe kilometrische Leistungen aufzuweisen hat; dazu kommt, daß die Zugbildung bei den Nahgüterzügen außerordentlich hohe Kosten verursacht.“⁸⁾

Wieviel schneller die Durchgangsgüterzüge als die Nahgüterzüge sind, zeigt nachstehende Uebersicht:

Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Durchgangs- und Nahgüterzüge⁹⁾ (einschließlich Aufenthalt unter 2 Stunden)

	1928	1950
Nahgüterzüge	11,8 km	13,3 km
Durchgangsgüterzüge	26,4 km	27,0 km

Die nächste Uebersicht stützt sich auf die von beiden Zuggattungen zurückgelegten Wagenkilometer.

Das Kräfteverhältnis zwischen den Durchgangs- und Nahgüterzügen.⁹⁾

Nahgüterzüge	23,2 %	17,1 %
Durchgangsgüterzüge	76,8 %	82,9 %

Recht aufschlußreich ist auch die folgende Uebersicht über:

Die Auslastung und die Achsstärke der Güterzüge 1950 (Wagenladungsverkehr).

	durchschnittliche Auslastung	durchschnittliche Zahl der Achsen
Nahgüterzüge	360,7 t = 100	39,8 = 100
Durchgangsgüterzüge	849,4 t = 235	88,5 = 222

Von der Kostspieligkeit der Zuggattung „Nahgüterzüge“ zeugt folgende Uebersicht:

Die Betriebskosten der Reichsbahn bei den Durchgangs- und Nahgüterzügen im Jahr 1927.

(Abfertigungs-, Zugbildungs- und Zugförderkosten)¹⁰⁾

Nahgüterzüge	22,678 Pf je Achskilometer = 100
Durchgangsgüterzüge	10,175 Pf je Achskilometer = 45

Der Kostenvorsprung der Durchgangsgüterzüge gegenüber den Nahgüterzügen betrug somit 1927 nicht weniger als 55 %.

1949 betrug die durchschnittliche Nutzlast der Güterzüge 310 t. Zahlreiche geschlossene Güterzüge befördern auf einer Reise indessen 1000 bis 1100 t Güter. Die Durchgangsgüterzüge setzen sich aus geschlossenen Zügen und aus Zügen mit mehreren Wagengruppen zusammen. Der Verfasser glaubt, sich nicht von der Wirklichkeit zu entfernen, wenn er die Auffassung vertritt, daß die Selbstkosten eines Eingruppendurchgangsgüterzuges aus 50 Om-Wagen mit 1000 t Ladung diejenigen eines Nahgüterzuges um rund 70 % unterschreiten. Noch niedrigere Selbstkosten ergeben sich im Fall der Ausstattung der Eingruppendurchgangszüge mit Großgüterwagen. Am günstigsten liegen die Verhältnisse, wenn die Züge in beiden Richtungen voll ausgelastet sind.

Die rentablen Durchgangsgüterzüge bevorzugen die Hauptstrecken. Dagegen dominieren in den verkehrsschwachen Gebieten die Nahgüterzüge. Hiervon zeugt die nachstehende Uebersicht:

Die Verteilung der von den beladenen Durchgangs- und Nahgüterzügen in der Woche vom 12. bis 18. Januar 1930 erzielten Achskilometer auf Haupt- und Nebenbahnen.¹¹⁾

	Hauptbahnen Achskilometer	Nebenbahnen Achskilometer
Nahgüterzüge	25.236.757 = 17,8	5.767.633 = 75,9
Durchgangsgüterzüge	116.679.336 = 82,2	1.836.210 = 24,1

Der Anteil der Nebenbahnen am Durchgangsgüterverkehr betrug, gemessen an den Achskilometern der beladenen Wagen nur 1,6 %. Dagegen beanspruchten die Nebenbahnen 18,6 % der von den Nahgüterzügen zurückgelegten Achskilometer.

¹⁰⁾ Kurt Tecklenburg, „Die Betriebskostenrechnung als Hilfsmittel wirtschaftlicher Betriebsführung“ Verkehrstechnische Woche, Jahrgang 1928, Heft 13, S. 519 ff.

¹¹⁾ Kurt Tecklenburg, „Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn“, Berlin 1930, Tafel 11.

⁸⁾ Kurt Tecklenburg, a. a. O. S. 44/45.

⁹⁾ Zu Grunde liegen die beladenen Wagen.

III.

Vierorts, besonders in Kreisen der Binnenschifffahrt, herrscht die Meinung vor, daß die Reichsbahn vor dem Kriege bei keinem Ausnahmetarif für Kohle, Massen- und Schwergüter jemals echte Ueberschüsse erzielt hat. Viel Schuld an dieser Auffassung hat Tecklenburgs in die Literatur eingegangene These, die unterste Regelklasse müsse mindestens die vollen Selbstkosten decken.

Von 1936 bis 1949 verhielten sich bei einer Entfernung von 200 km die Frachtsätze der obersten und der untersten Tarifklasse des Regeltarifs zueinander wie 100 : 34,2. Als nach der Geldumstellung ein erneuter Einbruch des Lastkraftwagens in den Besitzstand der Bundesbahn an hochwertigen Gütern erfolgte, entschloß man sich mit Wirkung vom 1. Januar 1950 zu der sog. organischen Tarifreform mit ihren Krisenab- und -zuschlägen. Die Abschwächung der Klassenstaffel kam in dem neuen Spannungsverhältnis zwischen der teuersten und der billigsten Klasse von 100 : 49,1 zum Ausdruck. Anlässlich der Tarifierhöhung vom 15. Oktober 1951 erfolgte wieder eine Auseinanderziehung der Wertstaffel. Seitdem beträgt die Spannung zwischen der obersten und der untersten Regelklasse 100 : 45,2. Die Tariffdifferenzierung greift aber durch die vielen Ausnahmetarife mit ihren z. T. außerordentlich starken Ermäßigungen über das Spannungsverhältnis des Regeltarifs noch weit hinaus. Auf diese Weise stellt sich das Frachtspannungsverhältnis zwischen der Regeltarifklasse A und dem niedrigsten Ausnahmetarif für Güter der Tarifklasse G wie 100 : 11. Hieraus ist die Auffassung entstanden, daß die Ausnahmetarife für Kohle und geringwertige Massengüter nur die auf diesen Verkehr entfallenden Betriebskosten, teilweise sogar nicht einmal die Selbstkosten des Mitläuferverkehrs decken. Nach Auffassung der Binnenschifffahrt hat sich die Eisenbahn bei der Anwendung der Wertstaffel nicht darauf beschränkt, die Massengüter beförderungsfähig zu machen. Durch immer weitere Wertdifferenzierung auf dem Wege der Ausnahmetarife sei viel Massengüterverkehr auf die Schiene herübergezogen worden.¹²⁾

Die herrschende Meinung übersieht, daß beim Wagenladungsverkehr der Werttarifizierung die Einzelsendung von 15 t zu Grunde liegt. An diesem Grundsatz wurde auch festgehalten, als vom Park der Reichsbahn an offenen Güterwagen nur noch ein ganz kleiner Teil auf die Om-Gattung mit ihrem Ladegewicht von 15 t entfiel. Schon bei den Einzelsendungen wird somit die Wertstaffelung den Massengütern längst nicht mehr gerecht.

Die volkswirtschaftlichen Vorzüge des Werttarifsystems sind ebenso unumstritten wie die Nachteile des Wagenraumsystems. Man darf aber nicht übersehen, daß die Massengüter den ihnen aus der Wertstaffel zugedachten Nutzen uneingeschränkt nur in dem längst zur Ausnahme gewordenen Fall ihres Versands als Einzelsendungen, noch dazu in Om-Wagen mit 15 t, zu ziehen vermögen. Da die deutschen Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre gemeinwirtschaftlichen Pflichten gar nicht daran dachten, die Mengenstaffel entsprechend der sich aus der unterschiedlichen Auslastung ihrer Wagen, Züge und Zugteile ergebenden Selbstkostendegression allgemein und grundsätzlich anzuwenden, büßten die Versender von Kohlen und anderen Massengütern in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen den größten Teil des Vorteils dieser Güter aus ihrer niedrigen Einstufung wieder ein. So kommt es, daß trotz der großen Spannung zwischen den Eckklassen A und G die Frachtsätze fast sämtlicher Massen- und Schwergüter überhöht sind. Da die Mengenstaffel auch bei der Frachtsatzbildung der Ausnahme-

¹²⁾ Otto Most, „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“, Mannheim 1948, S. 49.

tarife entweder überhaupt nicht oder nur ungenügend Berücksichtigung findet, trifft dies trotz ihrer Vergünstigungen durch die Wertdifferenzierung auch für fast alle Ausnahmetarife zu. Lediglich bei der Frachtsatzbildung für Dogger- und Salzgittererze und für den Kohlen- und Erzverkehr der Unterweserhäfen und Emdens wurde der Tatsache Rechnung getragen, daß ihre Beförderung in Einzelgruppeneinzelgüterzügen erfolgt.

Ein Teil dessen, was die Literatur der Wertstaffel nachrühmt, hat nur noch historische Bedeutung. Solange die Einzelsendung auch dem Wagenladungsverkehr das Gepräge gab, hing die Beförderung geringwertiger Güter von der Anwendung des Werttarifsystems ab. Seitdem aber der überwiegende Teil der Massengüter in geschlossenen Zügen und Wagengruppen befördert wird, sind die Eisenbahnen bei der Durchführung dieser Transporte nicht mehr auf die hohen Ueberschüsse des hochwertigen Güterverkehrs angewiesen. Ihre Frachtsätze liegen nicht mehr unter ihren Selbstkosten, sondern erbringen ihr mehr Ueberschüsse als die Einnahmen aus den oberen Tarifklassen.

Und dennoch irrte sich Emil Sax, als er 1874 dem Werttarifsystem keine lange Lebensdauer voraussagte. In seinem Aufsatz „Die Berücksichtigung des Güterwertes bei der Frachten-Tarifierung der Eisenbahnen“ findet sich folgende Begründung seiner Ansicht: „Bei zunehmender Dichte des Verkehrs gewinnen die Massengüter, also die für diese angesetzten unteren Frachtklassen, fortwährend an finanzieller Bedeutung, und bei sehr intensivem Verkehr wird demnach die Einnahme aus den hochwertigen Einzelgütern zuletzt derart untergeordneter und nebensächlicher Natur, daß auf das Surplus des betreffenden Erzeugnisses verzichtet werden kann . . .“¹³⁾

Im Interesse der Raumordnung kann auf die horizontale Staffel ebensowenig wie auf die vertikale Staffel jemals verzichtet werden. Für die wirtschaftsschwachen Gebiete, die Landwirtschaft und die dezentralisierte Fertigwarenindustrie der rohstoffarmen Räume werden auch beim Bezug von Kohlen und Rohstoffen die einzelnen Wagenladungen stets von großer Bedeutung sein. Nur in diesen Relationen liegen die Frachtsätze der unteren Tarifklassen unter den anteiligen durchschnittlichen Selbstkosten der Eisenbahn.

IV.

Es ist noch gar nicht lange her, daß selbst Experten der Bundesbahn die Auffassung vertraten, daß vor dem Kriege zahlreiche besondere Ausnahmetarife, insbesondere diejenigen für Eisenerz, auf einem viel zu niedrigen Niveau gestanden haben. Ähnliche Ansichten finden sich im Ausland. So reichen nach Meinung des Tarifeurs der Schweizerischen Bundesbahnen Dr. Hans Dirlewanger in der Schweiz die Frachtsätze bestimmter Ausnahmetarife nicht einmal an die zusätzlichen Betriebskosten heran.¹⁴⁾

Um echte Ueberschüsse zu erzielen, mußten die Frachtsätze der schwedischen Eisenbahnen vor dem Kriege die sog. Minimaltarife um 70 bis 80 % übersteigen. Zur Ermittlung der Minimaltarife zogen die schwedischen Eisenbahxperten Dr. Ahlberg und Dr. Norman nur diejenigen Betriebsausgaben heran, welche mit den einzelnen Betriebsleistungen in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Dabei handelt es sich bei ihnen um die durchschnittlichen Minimalkosten

¹³⁾ Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte, Jahrgang 1874, S. 30/31.

¹⁴⁾ Dr. Hans Dirlewanger, „Die Gütertarifreform der schweizerischen Eisenbahnen“, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Jahrgang 1951, Nr. 4, S. 275.

III.

Vielorts, besonders in Kreisen der Binnenschifffahrt, herrscht die Meinung vor, daß die Reichsbahn vor dem Kriege bei keinem Ausnahmetarif für Kohle, Massen- und Schwergüter jemals echte Ueberschüsse erzielt hat. Viel Schuld an dieser Auffassung hat Tecklenburgs in die Literatur eingegangene These, die unterste Regelklasse müsse mindestens die vollen Selbstkosten decken.

Von 1936 bis 1949 verhielten sich bei einer Entfernung von 200 km die Frachtsätze der obersten und der untersten Tarifklasse des Regeltarifs zueinander wie 100 : 34,2. Als nach der Geldumstellung ein erneuter Einbruch des Lastkraftwagens in den Besitzstand der Bundesbahn an hochwertigen Gütern erfolgte, entschloß man sich mit Wirkung vom 1. Januar 1950 zu der sog. organischen Tarifreform mit ihren Krisenab- und -zuschlägen. Die Abschwächung der Klassenstaffel kam in dem neuen Spannungsverhältnis zwischen der teuersten und der billigsten Klasse von 100 : 49,1 zum Ausdruck. Anlässlich der Tarifierhöhung vom 15. Oktober 1951 erfolgte wieder eine Auseinanderziehung der Wertstaffel. Seitdem beträgt die Spannung zwischen der obersten und der untersten Regelklasse 100 : 45,2. Die Tariffdifferenzierung greift aber durch die vielen Ausnahmetarife mit ihren z. T. außerordentlich starken Ermäßigungen über das Spannungsverhältnis des Regeltarifs noch weit hinaus. Auf diese Weise stellt sich das Frachtspannungsverhältnis zwischen der Regelklasse A und dem niedrigsten Ausnahmetarif für Güter der Tarifklasse G wie 100 : 11. Hieraus ist die Auffassung entstanden, daß die Ausnahmetarife für Kohle und geringwertige Massengüter nur die auf diesen Verkehr entfallenden Betriebskosten, teilweise sogar nicht einmal die Selbstkosten des Mitläuferverkehrs decken. Nach Auffassung der Binnenschifffahrt hat sich die Eisenbahn bei der Anwendung der Wertstaffel nicht darauf beschränkt, die Massengüter beförderungsfähig zu machen. Durch immer weitere Wertdifferenzierung auf dem Wege der Ausnahmetarife sei viel Massengüterverkehr auf die Schiene herübergezogen worden.¹²⁾

Die herrschende Meinung übersieht, daß beim Wagenladungsverkehr der Werttarifierung die Einzelsendung von 15 t zu Grunde liegt. An diesem Grundsatz wurde auch festgehalten, als vom Park der Reichsbahn an offenen Güterwagen nur noch ein ganz kleiner Teil auf die Om-Gattung mit ihrem Ladegewicht von 15 t entfiel. Schon bei den Einzelsendungen wird somit die Wertstaffelung den Massengütern längst nicht mehr gerecht.

Die volkswirtschaftlichen Vorzüge des Werttarifsystems sind ebenso unumstritten wie die Nachteile des Wagenraumsystems. Man darf aber nicht übersehen, daß die Massengüter den ihnen aus der Wertstaffel zugedachten Nutzen uneingeschränkt nur in dem längst zur Ausnahme gewordenen Fall ihres Versands als Einzelsendungen, noch dazu in Om-Wagen mit 15 t, zu ziehen vermögen. Da die deutschen Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre gemeinwirtschaftlichen Pflichten gar nicht daran dachten, die Mengenstaffel entsprechend der sich aus der unterschiedlichen Auslastung ihrer Wagen, Züge und Zugteile ergebenden Selbstkostendegression allgemein und grundsätzlich anzuwenden, büßten die Versender von Kohlen und anderen Massengütern in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen den größten Teil des Vorteils dieser Güter aus ihrer niedrigen Einstufung wieder ein. So kommt es, daß trotz der großen Spannung zwischen den Eckklassen A und G die Frachtsätze fast sämtlicher Massen- und Schwergüter überhöht sind. Da die Mengenstaffel auch bei der Frachtsatzbildung der Ausnahme-

¹²⁾ Otto Most, „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“, Mannheim 1948, S. 49.

tarife entweder überhaupt nicht oder nur ungenügend Berücksichtigung findet, trifft dies trotz ihrer Vergünstigungen durch die Wertdifferenzierung auch für fast alle Ausnahmetarife zu. Lediglich bei der Frachtsatzbildung für Dogger- und Salzgittererze und für den Kohlen- und Erzverkehr der Unterweserhäfen und Emdens wurde der Tatsache Rechnung getragen, daß ihre Beförderung in Einzelgruppeneinzelsendungen erfolgt.

Ein Teil dessen, was die Literatur der Wertstaffel nachrühmt, hat nur noch historische Bedeutung. Solange die Einzelsendung auch dem Wagenladungsverkehr das Gepräge gab, hing die Beförderung geringwertiger Güter von der Anwendung des Werttarifsystems ab. Seitdem aber der überwiegende Teil der Massengüter in geschlossenen Zügen und Wagengruppen befördert wird, sind die Eisenbahnen bei der Durchführung dieser Transporte nicht mehr auf die hohen Ueberschüsse des hochwertigen Güterverkehrs angewiesen. Ihre Frachtsätze liegen nicht mehr unter ihren Selbstkosten, sondern erbringen ihr mehr Ueberschüsse als die Einnahmen aus den oberen Tarifklassen.

Und dennoch irrte sich Emil Sax, als er 1874 dem Werttarifsystem keine lange Lebensdauer voraussagte. In seinem Aufsatz „Die Berücksichtigung des Güterwertes bei der Frachten-Tarifierung der Eisenbahnen“ findet sich folgende Begründung seiner Ansicht: „Bei zunehmender Dichte des Verkehrs gewinnen die Massengüter, also die für diese angesetzten unteren Frachtklassen, fortwährend an finanzieller Bedeutung, und bei sehr intensivem Verkehr wird demnach die Einnahme aus den hochwertigen Einzelgütern zuletzt derart untergeordneter und nebensächlicher Natur, daß auf das Surplus des betreffenden Erzeugnisses verzichtet werden kann . . .“¹³⁾

Im Interesse der Raumordnung kann auf die horizontale Staffel ebensowenig wie auf die vertikale Staffel jemals verzichtet werden. Für die wirtschaftsschwachen Gebiete, die Landwirtschaft und die dezentralisierte Fertigwarenindustrie der rohstoffarmen Räume werden auch beim Bezug von Kohlen und Rohstoffen die einzelnen Wagenladungen stets von großer Bedeutung sein. Nur in diesen Relationen liegen die Frachtsätze der unteren Tarifklassen unter den anteiligen durchschnittlichen Selbstkosten der Eisenbahn.

IV.

Es ist noch gar nicht lange her, daß selbst Experten der Bundesbahn die Auffassung vertraten, daß vor dem Kriege zahlreiche besondere Ausnahmetarife, insbesondere diejenigen für Eisenerz, auf einem viel zu niedrigen Niveau gestanden haben. Ähnliche Ansichten finden sich im Ausland. So reichen nach Meinung des Tarifeurs der Schweizerischen Bundesbahnen Dr. Hans Dirlwanger in der Schweiz die Frachtsätze bestimmter Ausnahmetarife nicht einmal an die zusätzlichen Betriebskosten heran.¹⁴⁾

Um echte Ueberschüsse zu erzielen, mußten die Frachtsätze der schwedischen Eisenbahnen vor dem Kriege die sog. Minimaltarife um 70 bis 80 % übersteigen. Zur Ermittlung der Minimaltarife zogen die schwedischen Eisenbahxperten Dr. Ahlberg und Dr. Norman nur diejenigen Betriebsausgaben heran, welche mit den einzelnen Betriebsleistungen in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Dabei handelt es sich bei ihnen um die durchschnittlichen Minimalkosten

¹³⁾ Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte, Jahrgang 1874, S. 30/31.

¹⁴⁾ Dr. Hans Dirlwanger, „Die Gütertarifreform der schweizerischen Eisenbahnen“, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Jahrgang 1951, Nr. 4, S. 275.

für das gesamte schwedische Verkehrsnetz.¹⁵⁾ Nach Dr. Fritz Paßkowski, Mitglied des Kgl. Kommerzkollegiums in Stockholm, lagen 1930 die Sätze der niedrigsten Regeltarifklassen nur unerheblich über den Mindestsätzen, d. h. über den beweglichen, von der Verkehrsstärke unmittelbar abhängigen Kosten. Da zahlreiche Frachtsätze der schwedischen Staatsbahnen die Mindestsätze sogar unterschritten, hätten andere den Ausgleich herbeiführen müssen.¹⁶⁾ Demgegenüber bezieht sich der Verfasser auf einen Vortrag, den der schwedische Eisenbahnfachmann Oscar Falkman am 22. April 1937 vor den Mitgliedern der Nationalökonomischen Gesellschaft in Stockholm hielt. Nach Falkman lagen in den Jahren 1933 bis 1935 die Einnahmen des Wagenladungsverkehrs der schwedischen Staatsbahnen 129 % über den Minimalkosten. Hierbei sind die Erlöse aus den Erztransporten der Lapplandbahn nicht mit berücksichtigt worden, da die schwedischen Staatsbahnen für diesen Teilverkehr seit jeher eine gesonderte Abrechnung durchführen. Falkman hob ausdrücklich hervor, daß, was die Ueberschüsse der Frachterlöse über die Minimaltarife anbelangte, der Erzverkehr der Lapplandbahn noch günstigere Ziffern als der übrige Wagenladungsverkehr in seiner Gesamtheit aufwies.¹⁷⁾ Im übrigen ist aus dem zitierten Aufsatz der Herren Dr. Ahlberg und Dr. Norman zu ersehen, daß in den letzten Vorkriegsjahren die vollen Selbstkosten des schwedischen Erzverkehrs nur 0,965 Oere je tkm betragen, während diese im allgemeinen Güterverkehr 4,14 Oere je tkm ausmachten. Der lappländische Erzverkehr erfreute sich vor dem Kriege hoher Frachtvergünstigungen. Es ist somit kein Zweifel darüber, daß auch in Schweden der Massengutverkehr in geschlossenen Zügen durch die Einnahmen aus den oberen Tarifklassen des Regeltarifs nicht subventioniert worden ist. Die Strecke Lulea—Kiruna—Riksgränsen zählt vielmehr als reine Massengutbahn zu den größten Gewinnträgern der schwedischen Staatsbahnen.

Die Verhältnisse bei der Lapplandbahn liegen ähnlich wie einst bei der deutschen Ruhr-Mosel-Linie. Obwohl es sich beim Ruhr-Mosel-Verkehr fast ausschließlich um die Beförderung von Kohle, vor dem Kriege auch von Minette lothringischer und luxemburgischer Herkunft, handelt, war er lange Zeit für die deutschen Eisenbahnen äußerst einträglich. 1907 ergab sich nach amtlichen Feststellungen beim Pendelverkehr Ruhr—Lothringen/Luxemburg ein Betriebskoeffizient von 46. Demgegenüber betrug damals die Betriebszahl im allgemeinen 70. Zwischen den Weltkriegen erzielte die Reichsbahn beim Ruhr-Mosel-Verkehr eine Betriebszahl von schätzungsweise 70. Insgesamt stellte sich bei ihr die Betriebszahl 1929 auf 83,95 und 1936 auf 88,16.

1939 überstiegen die Frachteinnahmen der französischen Eisenbahnen beim Kohlenversand nach Paris die vollen Selbstkosten um über 60 %. Ähnlich lagen die Verhältnisse vor dem Kriege beim AT 6 B 1, soweit die Kohle in geschlossenen Güterwagen zum Versand kam.

Es mag sein, daß der eine oder andere Erztarif der Reichsbahn 1938 nur deren Betriebsausgaben gedeckt hat. Faßt man sämtliche Erztransporte zusammen, so hat aber die Reichsbahn unserer Ueberzeugung nach bei der Erzbeförderung keine

¹⁵⁾ Dr. Ahlberg und Dr. Norman, „Die Betriebskosten der Eisenbahnen und ihre Bedeutung für die Tarifbildung“, Archiv für Eisenbahnwesen 1916, 1917 und 1919. Ervin Ticac, „Die Staffeln des Eisenbahngütertarifs mit besonderer Berücksichtigung des Selbstkostenproblems“, Hamburger Dissertation 1939, S. 26/30.

¹⁶⁾ Dr. Fritz Paßkowski, „Die Eisenbahnpolitik Schwedens“, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Jahrgang 1949, Nr. 3, S. 210.

¹⁷⁾ Verhandlungen der Nationalökonomischen Gesellschaft 1937, Stockholm 1938, S. 60 (in schwedischer Sprache).

Verluste erlitten, sondern im Gegenteil Ueberschüsse erzielt. Aus diesem Grunde ist es bedauerlich, daß anlässlich der Tariferhöhung vom 1. Januar 1951 mit Ausnahme der Seehafentarife sämtliche Ausnahmetarife wesentlich stärker als die entsprechenden Regeltarifsätze angehoben wurden. Sieht man vom AT 11 B 1 für Düngemittel ab, so unterschreitet z. Zt. kein einziger Ausnahmetarif für Güter der Tarifklassen F und G trotz der hohen Frachtvergünstigungen die auf sie entfallenden vollen Selbstkosten der Eisenbahn. Das ist um so bemerkenswerter, als im gesamten öffentlichen Güterverkehr der Bundesbahn der Einnahmeindex (1936 = 100) im November 1951 bei 190, der Ausgabenindex aber mindestens bei 210, höchstwahrscheinlich aber bei 220 lag.

Die Eisenbahnen können niemals die Verpflichtung übernehmen, bei keinem Tarif die vollen Selbstkosten zu unterschreiten. Es ist aber Otto Most zuzustimmen, daß die volle Kostendeckung beim Regeltarif und bei den großen, mengen- wie einnahmemäßig ausschlaggebenden Ausnahmetarifen unter allen Umständen gewährleistet sein muß.¹⁸⁾ Nach unseren Ermittlungen hat sich die Reichsbahn nur bei ganz wenigen besonderen Ausnahmetarifen aus gewirtschaftlichen Gründen mit der Hereinholung der anteiligen Betriebsausgaben begnügt. Ausnahmetarife, die nur die zusätzlichen Kosten decken, sind in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen ein ganz seltener Ausnahmefall. Unter diesen Umständen lohnt es sich kaum, im einzelnen zu untersuchen, inwieweit und unter welchen Voraussetzungen auf die Anrechnung der vollen anteiligen fixen Kosten in einem einzelnen Tarif verzichtet werden kann. Es trifft nicht zu, daß die Bahn ihre fixen Kosten höchst unterschiedlich verteilt und die frachtunempfindlichen Güter mit einem sehr hohen Teil dieser fixen Kosten belegt, dagegen die frachtempfindlichen Güter nur mit sehr geringen fixen Kosten belastet. Solche Auffassungen verraten eine völlige Unkenntnis der Abhängigkeit der Kosten der Massengutbeförderung von der Auslastung der Wagen und dem Einsatz von Wagengruppen und geschlossenen Zügen.

V.

Die heute herrschende Tarifbildungsmethode vereinigt die Grundsätze des Wagenraumsystems mit denen des Wertsystems, indem sie von letzterem den Grundsatz der Belastung der Güter nach ihrem Wert, von ersterem alle jene Bestimmungen entlehnt, welche auf tunlichste Ausnutzung des Ladegewichts bzw. Minderung der toten Last abzielen. Die Frachtsätze werden durch das Zusammenwirken der Kosten der Beförderungsleistung und des Wertes des Gutes gebildet. Das gemischte System hat somit vom Wertsystem die Anpassung der Frachtsätze an die Preise der Güter und vom Wagenraumsystem die Rücksichtnahme auf die Beförderungskosten, vornehmlich durch die Unterscheidung von Stückgut und Wagenladungsgut, übernommen. Es ist aber kein Zweifel darüber, daß beim gemischten System der Wertgesichtspunkt den Ausschlag gibt.

Nach Spieß ist von den drei tarifarischen Einteilungsgesichtspunkten: Wert, Entfernung, Menge — die Unterscheidung nach der Menge des jeweilig zur Beförderung aufgegebenen Gutes nicht nur der volkswirtschaftlich, sondern auch der tarifwissenschaftlich wenigst bedeutsame.¹⁹⁾ Dieser Auffassung vermag sich der Verfasser nicht anzuschließen. Da Spieß der einzige Tarifwissenschaftler ist,

¹⁸⁾ Otto Most, a. a. O., S. 32.

¹⁹⁾ W. Spieß, a. a. O., S. 86.

der bisher zur Frage der Mengenstaffel überhaupt Stellung genommen hat, soll er hier zu Wort kommen.

Beim Wagenladungsverkehr hängt die wirtschaftlich bestmögliche Ausnutzung des bereitgehaltenen Eisenbahnapparates von der bei der einzelnen Beförderung in Betracht kommenden Menge ab. Dieser Umstand kann nach Spieß ebenso wenig volkswirtschaftlich wie seinerzeit betriebswirtschaftlich unbeachtet bleiben. Es muß daher durch tarifarische Differenzierung zu bester Ausnutzung des Laderaumes angehalten und gegen schlechtere Verwendung durch mit dem Grade der ungenügenden Auslastung erhöhte Steigerung des Tarifpreises angegangen werden. „Denkmäßig wäre hiernach neben der Wert- und Entfernungsstaffel noch eine dritte Staffel des Eisenbahngütertarifs zu fordern, die von schlechterer zu besserer Laderaum- (oder besser: Wagen-) ausnutzung im Preisansatz verhältnismäßig absteige.“²⁰⁾

Zu dieser dritten Staffelform ist es aber, wie Spieß weiter ausführt, in systematischer Form in dem Gütertarife bei keiner einzigen größeren Bahn bisher gekommen. Hierfür führt Spieß verschiedene Gründe an. Es sei zunächst schon außerhalb der tarifarischen Systematik auf dem Gebiet der Mengenberücksichtigung viel geschehen. In der Tat besitzen alle mitteleuropäischen Tarifsysteme, insbesondere auch der deutsche Eisenbahngütertarif, innerhalb der Begriffe Stückgut und Wagenladungsgut mehr oder weniger rudimentäre Formen von Mengenstaffeln, in der Unterscheidung von Gewichtsstufen dort, bzw. Haupt- und Nebenklassen hier.

„Deutschland unterscheidet beim Stückgut Gewichtsstufen bis 500, bis 1000 und über 1000 Kilogramm, und im Wagenladungstarif stellt es einer Hauptklasse von 15 t zwei Nebenklassen von 10 und 5 Tonnen gegenüber. Andere Bahnen bemessen die Hauptklasse der Wagenladungen auf 10, und führen daneben nur eine Nebenkategorie mit 5 Tonnen. Ueberall hat man sich dabei für Gewicht-, nicht Wagenraumunterscheidung entschieden.“²¹⁾

Nach Spieß ist das Interesse an der Wagenverwendung und -ausnutzung sowohl für die Eisenbahn selbst wie auch für die Verfrachter verschieden je nachdem, ob Zeiten des Wagenmangels oder -überflusses in Frage kommen. Bei einer Mengenstaffel würde sich, je ausgearbeiteter sie wäre, desto öfter und desto mehr ein Bedürfnis zur Revision bald im einen, bald im andern Sinn ergeben. Aus diesem Grunde empfehle sich eine tarifsistematische und damit die Dinge auf lange Zeit festlegende Regelung für die Eisenbahn-Betriebs- und Volkswirtschaft nicht.²²⁾

Der eigentliche Grund, weshalb sich Spieß mit einer begriffsechten Mengenstaffelung noch nicht abzufinden vermochte, war aber seine Sorge um die möglichen Rückwirkungen auf den Kraftwagen und die Binnenschiffahrt. Die anderen Verkehrsmittel würden seiner Meinung nach in einer Komplizierung der Frachtenbildung über gegebenenfalls drei verschiedene Staffeln (Wert, Entfernung, Menge) eine kaum geringere Tücke des Maßinstruments: Eisenbahngütertarif finden, als wenn die von ihm gleichfalls zurückgewiesene Einführung mehrerer Entfernungsstaffeln erfolgen sollte.²³⁾

Spieß verschloß sich keineswegs der Erkenntnis, daß die Ausgestaltung der Mengenstaffel nach größeren Quantitätseinheiten hin (über 15 Tonnen) der

²⁰⁾ dto., S. 88.

²¹⁾ dto., S. 89.

²²⁾ dto., S. 89/90.

²³⁾ dto., S. 96.

Tendenz des Eisenbahnverkehrs als solchen, über Großgüterwagen zu Zug- und Masseneinheiten auch in der tarifarischen Behandlung zu kommen, Rechnung tragen würde. Der Ausbau des Regelgütertarifs unter dem Gesichtspunkt der Menge werde jedoch den Bedürfnissen aller Verkehrsunternehmungen, jedem nach seiner Arteeigenheit, jedenfalls allen aber gleichzeitig Rechnung tragen müssen.²⁴⁾

Abschließend stellte Spieß den folgenden Lehrsatz auf:

„Im Regeltarif ist unter dem Gesichtspunkt bestmöglicher Ausnutzung der zur Verfügung gestellten Beförderungsmittel die betriebswirtschaftlich notwendige Unterscheidung je nach der Menge des zur Aufgabe gebrachten Gutes auch volkswirtschaftlich angezeigt. Indessen wird der Ausbau eines der Wert- und Entfernungsstaffel sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge erst nach gewonnenem Ueberblick und nur bei weitester Berücksichtigung der Tarifbedürfnisse auch der anderen Verkehrsmittel durchgeführt werden dürfen. Insbesondere wird dabei auch das Bedenken zu beachten sein, daß der Ausbau des Tarifes durch eine dritte Staffel eine außerordentliche, ohne weiteres kaum übersehbare Verwicklung in die Preisberechnung auch aller anderen indirekt durch den Eisenbahngütertarif beeinflussten Verkehrsbeförderungen hineinragen würde.“²⁵⁾

V.

Wenn die Lastkraftwagenkonkurrenz die Fortführung der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik nicht bereits in den letzten Vorkriegsjahren in Frage stellte, so ist dies ausschließlich den hohen Gewinnen zu verdanken gewesen, die die Eisenbahnen dadurch erzielten, daß sie auf die allgemeine Anwendung der Mengenstaffel bei der Frachtsatzbildung ihrer Gütertarife verzichteten. Seit dem Kriege hat aber ein weiterer schwerer Einbruch des Kraftwagens in den Besitzstand der Eisenbahnen stattgefunden. Es ist zwar richtig, daß der prozentuale Anteil der Tarifklassen A bis C am Wagenladungsverkehr nach Regelklassen, gemessen an den Mengen und den tkm-Leistungen, Ende 1951 ebenso groß wie im letzten Vorkriegsjahr war. Die Bundesbahn befördert aber heute so gut wie ausschließlich nur solche Güter der Klassen A, B und C zu Regelsätzen, die für die verkehrsschwachen Gebiete bestimmt sind, oder dort zum Versand aufgegeben werden. Aus diesem Grunde zieht die Bundesbahn aus der Wertstaffel nur noch einen sehr mäßigen Nutzen. Es kommt hinzu, daß der Lastkraftwagen in ständig wachsendem Umfange der Bundesbahn auch Güter der unteren Regeltarifklassen mit Erfolg streitig macht. Vom Verkehrsaufkommen des gewerblichen Güterfernverkehrs entfallen heute mindestens 25 % auf Güter der Regelklasse F. Im Fernverkehr auf der Landstraße haben aber Massengüter eigentlich nichts zu suchen.

Das gemeinwirtschaftliche Eisenbahngütertarifsystem hat den Lastkraftwagen zweifellos in eine falsche Richtung gedrängt. Obwohl der Kraftwagen für den Flächenverkehr geradezu prädestiniert ist, betätigt er sich ganz überwiegend im Hauptstreckenverkehr. Dabei bevorzugt er beim Verkehrsknotenpunktenverkehr Relationen, die ihm eine gute Auslastung in beiden Richtungen ermöglichen. Wegen der Gleichheit der Transportpreise im Raum kann die Eisenbahn im Hauptstreckenverkehr ihre große kostenmäßige Ueberlegenheit gegenüber dem

²⁴⁾ dto., S. 96.

²⁵⁾ dto., S. 97.

Lastkraftwagen nicht ausnutzen. Umgekehrt macht die Bezuschussung der verkehrsschwachen Gebiete durch die Eisenbahn dem Lastkraftwagen die Bedienung der verkehrsschwachen Gebiete unmöglich. Dies, obwohl der Kraftwagen im Flächenverkehr überwiegend mit niedrigeren Kosten als die Eisenbahn arbeitet. Der liniengebundene Flächenverkehr auf der Landstraße kommt jedenfalls mit den Frachtsätzen, die die Bundesbahn beim Einsatz ihrer Nahgüterzüge berechnet, nicht entfernt aus.

Infolge seiner betrieblichen Zersplitterung kann der rein privatwirtschaftlich orientierte Kraftwagenunternehmer das regionale Ausgleichsprinzip der Eisenbahn nicht übernehmen. Die Auffassung, daß auch der Kraftwagen den Verkehr gemeinwirtschaftlich bediene, weil er das Tarifsystem der Eisenbahn übernommen habe, ist irrig. Diesem Ziel käme man erst im Fall der Einbeziehung eines Linienverkehrs auf der Straße in die Betriebs- und Beförderungspflicht näher.

Es wird niemals gelingen, durch Zusammendrängung der Wertstaffel, die der Verfasser aus volkswirtschaftlichen Gründen entschieden ablehnt, den Lastkraftwagen aus dem Hauptstreckenverkehr der Eisenbahn wieder herauszudrängen. Dies ist allein auf dem Wege über den Einsatz der Mengenstaffel möglich. Dabei muß aber unter allen Umständen dafür Sorge getragen werden, daß auch die verkehrsschwachen Gebiete in den Genuß der Mengenstaffel kommen. Das läßt sich durchaus herbeiführen.

Im übrigen ist es nicht Aufgabe der Mengenstaffel, dem Kraftwagen jede Betätigung im Verkehr zwischen den Verkehrsknotenpunkten unmöglich zu machen. Es muß aber der teilweise unatürliche Hauptstreckenverkehr der Lastkraftwagenunternehmer und des Werkfernverkehrs auf ein für die Bahn und die gesamte Volkswirtschaft erträgliches Ausmaß herabgedrückt werden.

Die Binnenschifffahrt wendet im Stück- und Frachtgutgeschäft seit altersher die Mengenstaffel an. So verlangen heute die Mitglieder der Duisburger Frachtenkonvention für die Walzeisenbeförderung von Ruhrort nach Rotterdam bei Partien von 30 t DM 6,50 je t. Werden, was keineswegs selten vorkommt, Partien von 5 bis 600 t aufgegeben, so sinkt der Frachtsatz auf DM 3,75 je t, d. h., um 42,3 %. Im einzelnen verläuft die Staffel für Walzeisen wie folgt:

unter 30 t	ab 30 t	ab 50 t	ab 100 t	ab 300 t	ab 400 t	ab 500 bis 600 t
DM 6,75	DM 6,50	DM 6,—	DM 5,—	DM 4,50	DM 4,—	DM 3,75
100	96,3	88,9	74,1	66,7	59,3	55,5

Bei Massengut handelt es sich um geschlossene Schiffsladungen. Hier gab es vor dem Kriege feste Kontrakte zwischen Großverladern und Reedereien, die auch die Menge der zu verladenden Güter berücksichtigten. Mengenrabatte sind in der Binnenschifffahrt nach Auffassung des Verfassers selbstkostenmäßig durchaus vertretbar.

Umgekehrt kann die Binnenschifffahrt keine Einwendungen gegen den Einsatz der Mengenstaffel durch die Eisenbahn erheben. Alfons Schmitt fordert eine Tarifreform, die u. a. dem Gesichtspunkt Rechnung trägt, einen echten Leistungswettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Die Ordnung des Verkehrs schließt nach seiner Meinung die Preisdifferenzierung keineswegs völlig aus. Nach Alfons Schmitt steht eine Differenzierung der Preise durch den Anbieter mit dem Grundsatz des echten Leistungswettbewerbs dann

im Einklang, wenn die unterschiedlichen Preise Ausdruck unterschiedlicher Leistung oder unterschiedlicher Kosten sind.²⁶⁾

Wie die Eisenbahnen wegen der Anwendung des Belastbarkeitsprinzips (Wertsystem) einen nicht geringen Teil ihrer Transporte an den viel Geld einbringenden Gütern der oberen Tarifklassen an den Güterfernverkehr auf der Landstraße abtreten mußten, so bedeutet der Verzicht auf die volle Anwendung der Mengenstaffel eine Beschränkung der natürlichen Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn. Hierfür nur ein Beispiel.

Bis zum Kriege tarifierten aus handelspolitischen Gründen Benzin und Petroleum ausländischer Herkunft nach der Regeltarifklasse A. Unter diesen Umständen entschlossen sich die Konzerne der ausländischen Mineralölindustrie, die Versorgung des deutschen Binnenmarktes mit Benzin und Petroleum so weit wie nur irgend möglich auf den Binnenwasserstraßen vorzunehmen. Zu diesem Zweck legten sie sich eine große Flotte von Tankkähnen, Tankmotorschiffen und Tankleichtern zu. Zugleich errichteten sie in allen größeren Binnenhäfen eine Verteilungsorganisation mit Großtankanlagen und Faßabfüllagern. Von hier aus werden die Mineralölerzeugnisse in eigenen Straßentankwagen oder in eigenen Eisenbahnkesselwagen nach den zahlreichen kleinen Lägern verbracht. Es sind ausschließlich die den Länderbahnen und später der Reichsbahn aufgezungenen stark überhöhten Frachtsätze für Benzin und Petroleum gewesen, welche die Binnenschifffahrt zum „naturegebenen binnenländischen Beförderungsmittel für Mineralöl“ machten. Hätte man rechtzeitig den deutschen Eisenbahnen gestattet, bei der Frachtsatzbildung von den Möglichkeiten einer kostengünstigen Mengenstaffel Gebrauch zu machen, so wäre die Entwicklung völlig anders verlaufen. Die Selbstkosten fahrplanmäßig verkehrender geschlossener Züge aus mit Mineralöl beladenen Kesselwagen unterschreiten, wenn man von der Relation Ruhrort — Rotterdam absieht, diejenigen der Tankschifffahrt wesentlich. Auch hierfür ein Beispiel.

In Essen Karnap steht die Inbetriebnahme einer Raffinerie vor der Tür. Das von dieser benötigte Rohöl soll über Nordenham eingeführt werden. Dies hat zur Voraussetzung, daß die Beförderungskosten von Nordenham nach Essen Karnap einigermaßen den Aufwendungen entsprechen, die der Raffinerie beim Rohölbezug über Rotterdam erwachsen würden. Es kam zu einem Antrag auf Erstellung eines besonderen Ausnahmetarifs für seewärts einzuführendes Rohöl von Nordenham nach Essen Karnap. Die Bundesbahn verlangt einen Frachtsatz von DM 8,50 je t, was gegenüber dem allgemeinen Ausnahmetarif 14 B 1 für Rohöl eine Ermäßigung von 64 % und gegenüber der Regelklasse G eine solche von 55 % bedeutet. Dieser Frachtsatz liegt nur um ein Geringes über der Rate, welche im Fall des Versandes über Rotterdam zu entrichten wäre. Obwohl die Bundesbahn sich bei diesem Mindestmengentarif mit einem Erlös von nur 3 Pf. je tkm begnügen will, würde sie bei diesen Transporten erhebliche Ueberschüsse erzielen. Die westdeutsche Kanalschifffahrt würde selbst im Fall einer doppelt so hohen Fracht kein Auskommen finden, hat aber nichtsdestoweniger gegen den Antrag Einspruch erhoben.

Durch den Bau von Kanälen wird der Bundesbahn die Durchführung des sozialen Verkehrslastenausgleichs erschwert. Wegen des Verzichts der Bahn auf den Einsatz der Mengenstaffel reißt jeder neue Kanal Verkehr an sich, der bisher auf der Bahn in Durchgangsgüterzügen erfolgte. Die in den Häfen und deren

²⁶⁾ Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt“, Schriftenreihe des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 8, Düsseldorf 1950, S. 37.

Einzugsgebieten ansässige Industrie zieht zweifellos erheblichen Nutzen aus den Kanälen. Noch so große Frachtersparnisse dieser Verloader sind aber keine Rechtfertigung des Baues des betreffenden Kanals. Die Binnenschifffahrt überläßt der Bahn die kostspielige Unterverteilung der Massengüter auf die vielen Bahnhöfe im Hinterland der neuen Häfen. Der Bahn fehlen am Ende die Mittel zur Abdeckung ihrer großen Verluste bei der Bedienung der verkehrsschwachen Gebiete.

Will man die Bauwürdigkeit eines neuen Kanals prüfen oder entscheiden, ob die bereits begonnene Kanalisierung eines Flusses fortgesetzt werden soll, so ist es erforderlich, die echten Selbstkosten der Schifffahrt mit denen der Eisenbahn auf der Parallelstrecke zu vergleichen. Bereits im Fall gleicher tkm-Kosten für die Massengutbeförderung sind Kanalprojekte zu verwerfen. Sollte sich dieser Grundsatz nicht verwirklichen lassen, so muß der Bundesbahn das Recht eingeräumt werden, mit Hilfe einer kostengerechten Mengenstaffel den Wettbewerb gegen jeden neuen Kanal und jede weitere Teilstrecke kanalisierter Flüsse aufzunehmen. Die deutsche Binnenschifffahrt darf nicht das Schicksal der amerikanischen Flußschifffahrt erleiden. Anders wie in Amerika wird in Deutschland auch kein Kanal jemals wieder zugeschüttet werden. Sollte es in Deutschland zur systemgerechten Anwendung der Mengenstaffel kommen, so wird es Aufgabe der staatlichen Verkehrspolitik sein müssen, eine zu starke Verschiebung des Kräfteverhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt zu verhindern.

VII.

Es soll nun das Eigeninteresse der Bahn an der Mengenstaffel geprüft werden. Völlige Einmütigkeit besteht auch bei den Eisenbahnern darüber, daß die Mengenstaffel als Prämie für eine gute Auslastung der Güterwagen unentbehrlich ist. Wichtiger als die Mengenstaffel im Rahmen der Ladefähigkeit eines Wagens ist aber die Mengenstaffel für Transporte, die über die Nutzlast des einzelnen Wagens hinausgehen.

Jede Bahn wird von sich aus alles tun, um den Anteil der geschlossenen Züge und der Wagengruppen an ihren gesamten Beförderungsleistungen so weit wie möglich zu steigern. Der Bahn liegt zugleich daran, daß ihre Durchgangsgüterzüge möglichst weite Strecken ohne Aufenthalt zurücklegen. Diese beiden Ziele lassen sich nach Meinung des Verfassers ohne Mitwirkung der verladenden Wirtschaft nicht restlos verwirklichen.

Es wurde bereits der AT 11 B 1 für Düngemittel als der einzige Unterkostentarif der Bundesbahn bezeichnet. Die Sondersätze dieses Kellertarifs gewähren Ermäßigungen von bis zu 74 %. 1938 wurden nach dem AT 11 B 1 nicht weniger als 14 886 666 t abgefertigt. Bereits die Reichsbahn erlitt bei diesem Ausnahmetarif hohe Verluste. Das ist kein Zufall, erfolgt doch die Belieferung der Bauern mit Düngemitteln ganz überwiegend in der Form von Einzelsendungen. Bereits vor Jahren erörterte der Verfasser mit Verkehrsfachleuten der Landwirtschaft die Frage, ob es nicht möglich sei, die Düngemittelversorgung der Landwirtschaft über im einzelnen noch festzulegende Verteilerorte vorzunehmen. Erste Voraussetzung hierfür wäre die organisatorische Zusammenfassung der landwirtschaftlichen Bezugs-genossenschaften und des Großhandels zu einem Verband, der an sämtlichen Verteilerorten vertreten sein müßte. Die Zwangsmemberschaft lehnte der Verfasser ab. Der Anreiz zum Zusammenschluß wäre die Ausstattung des AT 11 B 1 mit zwei höchst unterschiedlichen Frachtsatzzeigern: a) für Einzel-

sendungen; b) für Bezüge über Verteilerorte. Der zweite Frachtsatzzeiger allein sollte die bisherigen hohen Vergünstigungen des Tarifs gewähren.

Selbstverständlich müßten die Verteilerorte über Lagereinrichtungen verfügen. Es war aber nicht daran gedacht, die Düngemittel in den Verteilerorten grundsätzlich auf Lager zu nehmen und von hier aus die Genossenschaften und den Handel der Verteilerbezirke zu beliefern. Es sollte vielmehr auf das Streckengeschäft nach wie vor der Großteil der Umsätze entfallen. Die geschlossenen Züge sollten in den Verteilerorten aufgelöst und die einzelnen Wagen dann durch die regulären Nahgüterzüge den Empfängern zugeführt werden.

Die Mitglieder des Verbandes hätten ihre Käufe regelmäßig der Vertretung ihres Verteilerortes aufzugeben, und zwar unter Angabe des Tages, bis zu dem die Lieferung ab Werk spätestens zum Versand käme. Die Vertretung am Verteilerort würde die Unterlagen sammeln und täglich an die Bahn weiterleiten. Auf diese Weise sollte die Bahn in die Lage versetzt werden, geschlossene Züge für bestimmte Strecken zusammenzustellen und nach den einzelnen Verteilerorten zu fahren.

Es würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen, wenn der Verfasser näher in die Einzelheiten ginge. Er ist aber der festen Ueberzeugung, daß es sich lohnen würde, der Idee der Verteilertarife, die anderen Zwecken dienend, in Kanada und der Südafrikanischen Union seit Jahrzehnten bestehen, nachzugehen. Es ist notwendig, eingehend zu prüfen, ob nicht im Interesse der Sicherstellung der Gemeinwirtschaftlichkeit des deutschen Eisenbahngütertarifs diese Unterform der Mengenstaffel allgemein verwirklicht werden sollte. Die Verteilertarife haben für Sendungen zu gelten, die auf einer mindestens 300 km langen Teilstrecke bis zum Verteilerort als geschlossene Züge oder Wagengruppen laufen. Sie müßten für diese Teilstrecke eine hohe Mengenstaffelermäßigung auf die gewöhnliche Fracht gewähren. Die Reststrecke hätte auf keine besonderen Vergünstigungen Anspruch. Es hat aber für die gesamte Strecke die Entfernungsstaffel des Gütertarifs Geltung. Der Verfasser erblickt in den Verteilertarifen die einzige Möglichkeit, die wirtschaftsschwachen Gebiete in den Genuß einer sich auf ganze Züge oder Wagengruppen beziehenden Mengenstaffel zu bringen.

Die Beförderungskosten der Bahn sind um so geringer, je mehr Wagen gleicher Bestimmung in demselben Abfertigungs- und Beförderungsvorgang behandelt werden können. Es lassen sich deshalb keine betriebswirtschaftlichen Argumente gegen die Anwendung der Mengenstaffel anführen.

Große Zweige der Grundstoffindustrie, wie der Bergbau und die Eisenindustrie, sind in ihrer Existenz gefährdet, wenn die Eisenbahnen bei der Tarifbemessung auf die Berücksichtigung der Menge verzichten. Hier kommen keine Verteilertarife in Frage. Die Mengenstaffel hat sich hier auf die gesamte Strecke zu beziehen.

Der Verfasser hat eingehend die Frage geprüft, ob man die Mengenstaffel für Transporte, deren Umfang über die Nutzlast eines Güterwagens hinausgeht, systematisch in das deutsche Eisenbahngütertarifsystem einbauen sollte, oder ob man darauf festhalten sollte, von dieser volkswirtschaftlich wichtigsten Form der Mengenstaffel nur in Ausnahmefällen Gebrauch zu machen.

Sind, wie der Verfasser nachzuweisen versucht hat, die in großen Wagen- und Zugeinheiten beförderten Massen- und Schwergüter — dank des Verzichts der Bundesbahn auf den Ausbau eines der Wert- und Entfernungsstaffel sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge — seit Jahren die Hauptträger der

Rentabilität des Wagenladungsverkehrs, so würde eine Mengenstaffel für geschlossene Züge und Wagengruppen, die bis an die bei den Massentransporten erzielbare Selbstkostensenkung heranreicht, die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahn in Zukunft unmöglich machen. Aus diesem Grunde kommt unserer Meinung nach der volle Einsatz der Mengenstaffel unter gar keinen Umständen in Frage.

Glückt es, mit Hilfe von Verteilertarifen den Lastkraftwagenwettbewerb innerhalb erträglicher Grenzen zu halten, so werden der Bundesbahn aus der Wertstaffel wieder ins Gewicht fallende Erträge zufließen. In diesem Fall würde der Bundesbahn der Entschluß zu einer stärkeren, wenn auch immer noch maßvollen allgemeinen Anwendung der Mengenstaffel zweifellos erleichtert werden. Die am Massengüterverkehr und -empfang in Ganzzügen beteiligte verladende Wirtschaft würde es dankbar begrüßen, wenn sie von einem Teil der Lasten, die sie seit vielen Jahren im Interesse der Sicherstellung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben des Eisenbahngütertarifs geduldig getragen hat, endlich befreit werden könnte.

Lange Zeit hindurch stand der Verfasser selbst der Einführung einer mäßigen Mengenstaffel für sämtliche Versender und Empfänger von Gütern in geschlossenen Zügen oder Zugteilen ablehnend gegenüber. Die kostenorientierte Mengenstaffel, so argumentierte er, käme einseitig den großen Produktions- und Konsumtionszentren zu gute. Ihre Anwendung stelle eine Begünstigung der wirtschaftsstarke Gebiete, der Großstädte und der Großbetriebe dar. Auf den schwach ausgenutzten Strecken seien nur wenige Einzel- und Mehrgruppeneingangsgüterzüge zu finden. Erwägungen solcher Art sprechen in der Tat gegen die allgemeine Anwendung der Mengenstaffel bei Transporten in großen Wagen- und Zugeinheiten.

Sollten sich aber die hier zur Diskussion gestellten Verteilertarife als realisierbar erweisen, so kämen auch die Landwirtschaft und die Industrie und Menschen der verkehrsschwachen Räume in den vollen Genuß beider Formen der Mengenstaffel. In diesem Fall gibt es keine Einwände mehr gegen den systematischen, aber wie immer wieder hervorgehoben sei, mäßigen Einsatz auch der Mengenstaffel für die Güterbeförderung in geschlossenen Zügen und Wagengruppen. Spieß vertrat noch 1940 hinsichtlich der Mengenstaffel die folgende Ansicht:

„Die in Tarife bisher flüssige Behandlung des Mengen-Gesichtspunktes nach Stückgut, Wagenladung, Haupt- und Nebenklassen und daneben noch bestehenden weiteren Sonderregelungen wird als Mischung betriebs-, verkehrs- und auch allgemein-volkswirtschaftlicher Elemente bestehen bleiben müssen, bis die weitere technische Gestaltung und Gestaltungsmöglichkeit bei allen Verkehrsmitteln sich übersehen läßt.“²⁷⁾

Nunmehr ist aber die Zeit für den Ausbau eines der Wert- und Entfernungsstaffel sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge gekommen. Der Neuaufbau der Mengenstaffel, die bisher das Stiefkind der modernen Tarifwissenschaft war, und keineswegs von den drei tarifarischen Einteilungsgesichtspunkten — Wert, Entfernung und Menge — volkswirtschaftlich am wenigsten bedeutsam ist, gehört nach Meinung des Verfassers zu den vordringlichsten Aufgaben der kommenden Großen Tarifreform.

²⁷⁾ W. Spieß, a. a. O., S. 98.

VIII.

Frankreich ist offenbar das einzige Land, wo die Eisenbahnen die Mengenstaffel für Transporte in geschlossenen Zügen und Wagengruppen bereits seit Jahrzehnten grundsätzlich und allgemein anwenden. Hierauf hat der bekannte Saarländische Röchling schon 1927 auf den Verhandlungen der Friedrich-List-Gesellschaft in Berlin hingewiesen.²⁸⁾

Gelangen Güter in geschlossenen Zügen oder größeren Wagengruppen zur Beförderung, so gewähren die französischen Eisenbahnen für sämtliche Güter nach der Ladungsmenge gestaffelte Ermäßigungen. Diese beginnen bei der Aufgabe von 300 t. Darüber hinaus werden Regelmäßigkeitsprämien gezahlt, wenn dieser Verkehr fahrplanmäßig durchgeführt wird.

Zur Zeit betragen die Mengenrabatte im Fall des Einsatzes geschlossener Züge bei Ladungen von

800 t: 20,5%; 900 t: 23,5%; 1000 t: 25,5%; 1200 t: 29%; 1500 t: 31%.

Wer arbeitstäglich einen Zug anfordert, erhält eine Regelmäßigkeitsprämie von 8%. Werden die geschlossenen Züge nur alle zwei Tage eingesetzt, so sinkt diese auf 4%. Die französischen Eisenbahnen gewähren die Mengenrabatte und die Regelmäßigkeitsprämien nur auf die reine Streckenfracht. Aus diesem Grunde beziehen sie sich auf die um die Abfertigungskosten gekürzten Frachtsätze für Einzelsendungen von 20 t. In Frankreich bezahlen die Gleisanschlußinhaber keine Gebühren. Sie erfreuen sich im Gegenteil eines festen Abschlags von den Frachtsätzen der Eisenbahn. Mitte 1951 betrug dieser Abschlag 34 Pf. je t.

Geht man von der Voraussetzung aus, daß Massengüter in täglich verkehrenden Zügen mit 800 bzw. 1000 t Ladung befördert werden, so ergeben sich die folgenden tatsächlichen prozentualen Vergünstigungen gegenüber den Frachtsätzen für Einzelsendungen durch die Mengenrabatte, die Regelmäßigkeitsprämien und die Vergütung zu Gunsten der Gleisanschlußinhaber:

Entfernungen	800 t	1000 t
66 km	26,7 %	
196 km	27,7 %	
289 km	28,0 %	32,6 %
350 km	28,1 %	32,8 %

Anlässlich der Gütertariferhöhung vom 1. August 1951 erhielt die SNCF vom Ministerium für Transport und öffentliche Arbeiten die Genehmigung zur Individualisierung der Tarife für hoch- und mittelwertige Wagenladungsgüter. Seit dem 1. August 1951 galten für diese Güter je nach der Verkehrsbedeutung der Abgangs- und Bestimmungsbahnhöfe unterschiedliche Frachtsätze. Die Frachtsätze betragen für gleiche Entfernungen bis zu 15%. In der Mehrzahl der Fälle sind sie aber wesentlich niedriger. Im einzelnen kann auf diese durch den Wettbewerb des Lastkraftwagens ausgelöste Tarifreform hier nicht eingegangen werden. Im Rahmen dieses Aufsatzes interessiert lediglich der Entschluß der französischen Staatsbahnen, bei der Frachtsatzbildung sämtlicher Gütertarife den Grundsatz der Gleichheit der Tarife in räumlicher Hinsicht aufzugeben. Hieraus darf aber nicht der Schluß gezogen werden, daß man in Frankreich bereit ist, auf jede gemeinwirtschaftliche Haltung in der Tarifbemessung zu verzichten. Die Mengenrabatte und die Regelmäßigkeitsprämien, welche die SNCF bei der Aufgabe von Gütern in geschlossenen Zügen und Wagengruppen gewährt, ent-

²⁸⁾ „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“, Berlin 1927, S. 47.

sprechen nicht entfernt der Differenz zwischen den Beförderungsselbstkosten für Einzelsendungen von 20 t und denjenigen fahrplanmäßig verkehrender Züge mit großem Ladungsaufkommen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Gütern, auf deren Frachtsatzbildung die Verkehrsdichte der benutzten Eisenbahnstrecken von Einfluß ist. Erst die konsequente Berücksichtigung der Selbstkosten würde die Aufgabe des gemeinwirtschaftlichen Prinzips bedeuten. Von einer allgemeinen Ausrichtung der Gütertarife nach den Selbstkosten der einzelnen Beförderungsleistung ist aber in Frankreich noch keine Rede. Es muß aber zugegeben werden, daß der französische Eisenbahngütertarif einen Teil seiner Bedeutung für die Raumordnung eingebüßt hat. Der teilweise Verzicht auf den sozialen Verkehrslastenausgleich im Güterverkehr wird sich auf die verkehrsschwachen Gebiete Frankreichs ungünstig auswirken. Die Regelung der Mengenstaffel für die Güterbeförderung in geschlossenen Zügen in Frankreich ist kein Vorbild für Deutschland.

Bei allen europäischen Eisenbahnen nimmt die Ladefähigkeit der Wagen ständig zu. Ueberall ist man bestrebt, die verladende Wirtschaft zu veranlassen, möglichst große Wageneinheiten zu benutzen. Während in Deutschland die Eisenbahn bereits am 1. Dezember 1920 dazu überging, entsprechend der Entwicklung des Wagenparks die Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen grundsätzlich an ein Mindestgewicht von 15 t zu knüpfen, bemaßen die übrigen europäischen Länder durchweg die Hauptklasse der Wagenladungen nach wie vor auf 10 t. In den letzten Jahren folgte man aber hier dem deutschen Beispiel. In Schweden erfolgte 1946 die Einführung einer 15 t-Klasse. Die schweizerischen Bahnen berechnen seit dem 1. Januar 1952 besondere Frachtsätze für 15 t-Sendungen, doch gelten diese nur für Güter in offenen Wagen. Man vermochte sich in der Schweiz noch nicht dazu durchzuringen, den 15 t-Wagen zur Hauptklasse zu machen, sondern gewährt im Fall der Aufgabe von Gütern in offenen 15 t-Wagen auf die Streckensätze für 10 t-Ladungen eine Ermäßigung von 5 %. Ladungen von 5 t zahlen 25 % Aufschlag auf die Streckentaxen der 10 t-Hauptklasse. Bewerkenswerter Weise wird in der Schweiz auf die unterschiedliche Bemessung von Nebenklassenzuschlägen für 5 t-Sendungen und Abschlägen zu Gunsten der 15 t-Sendungen je nach Tarifklasse verzichtet. Geht man von den ausgerechneten Frachten (Streckenfrachten zuzüglich Abfertigungsgebühr) aus, so beträgt bei 200 km der Nebenklassenzuschlag für 5 t-Ladungen ca. 22 % und der Abschlag für 15 t-Ladungen rund 4 %.

In Frankreich ist die durchschnittliche Wagenausnutzung von 9 t 1938 auf 12,2 t 1949 gestiegen. Der Einsatz von 20 t-Wagen wird tarifarisch nach Kräften gefördert. Dies deshalb, weil nach den Erhebungen der französischen Bahnen die Beförderungskosten für Wagenladungen von 20 t nur ca. ein Drittel der Kosten der 5 t-Ladung ausmachen. Es dürfte interessieren, zu hören, daß die Bundesbahn bei ihren Selbstkosten-Erhebungen für das Jahr 1950 zu genau denselben Ergebnissen gelangte. Es ist auch in Frankreich unmöglich, bei der Bemessung der Nebenklassenzuschläge vom Selbstkostengefälle auszugehen. Die französischen Nebenklassenzuschläge sind aber wesentlich höher als diejenigen der Bundesbahn. Ganz allgemein kann gesagt werden, daß die Selbstkostenorientierung der Tarife in Frankreich rasche Fortschritte macht. Das zeigt auch ein Blick auf die Vertikalstaffel der französischen Eisenbahnen, die sehr viel kostenwahrer als die deutsche Entfernungsstaffel ist. So sind die nahen Entfernungen in Frankreich wesentlich stärker als in Deutschland belastet.

Bei den offenen Wagen entwickelt sich der 20 t-Wagen immer stärker zur Hauptklasse. So ist bei Massengütern wie Kohlen und Eisenerz der 20 t-Wagen in

Frankreich bereits die Hauptklasse. Für die Beförderung von Eisenerz gelten lediglich Frachtsätze für 10 und 20 t. Steinkohlen können dagegen noch als 5 t-Sendung aufgegeben werden. Die Nebenklassenzuschläge betragen 19 % für 10 t und 65 % für 5 t.

Bei Halbfabrikaten gilt im allgemeinen der 15 t-Wagen als Hauptklasse. Für Eisenbleche bestehen vier verschiedene Frachtsätze. Ein Vergleich der ausgerechneten Frachtsätze ergibt als Nebenklassenzuschläge für

10 t: 13 %, 7 t: 32 %, 5 t: 53 %.

Maschinen gelangen bereits bei Aufgabe von 12 t in den Genuß des billigsten Frachtsatzes. Die Mehrfracht beträgt bei

10 t: 8 %, 7 t: 25 %, 5 t: 45 %.

IX.

Im deutschen Eisenbahngütertarif findet sich z. Zt. eine Abhängigkeit der Frachtberechnung von der aufgelieferten Menge:

1. bei den Stückgutklassen I—III (Gewicht 1—500, 500—1000 und über 1000 kg)
2. bei der Unterscheidung der Frachtsätze jeder Wagenladungsklasse nach 15 t, 10 t und 5 t-Sätzen (Hauptklassen und Nebenklassen)
3. bei der Bindung weniger Ausnahmetarife an die Bedingung der gleichzeitigen Auflieferung mehrerer Wagen in Gruppen oder geschlossenen Zügen oder eines bestimmten Mindestgewichtes.

Die Ersetzung des Klassifikationsprinzips beim Stückgut durch das Gewichtssystem erfolgte in Deutschland am 1. Juni 1930. Die Reform bezweckte die Verringerung des großen Defizits der Reichsbahn beim Stückgutverkehr. 1929 setzte sie beim Stückgutgeschäft 160 Mill. RM zu. Erfreulicherweise gelang es seitdem, die Verluste ständig herabzudrücken.

Erleidet die Bundesbahn wegen der ungenügenden Berücksichtigung der unterschiedlichen Selbstkosten je nach Auslastung der Wagen bei der Beförderung von Stückgut beträchtliche Verluste, so nimmt sie aus dem gleichen Grunde beim Versand nach Nebenklassen erhebliche Einnahmeausfälle in Kauf. Die Nebenklassenzuschläge entsprechen in keiner Weise der durch das kleinere Gewicht bedingten Steigerung der Selbstkosten. Sie sind von der früheren Reichsbahn im Interesse der Landwirtschaft und der arbeitsorientierten Fertigwarenindustrie der rohstoffarmen Räume seinerzeit ganz bewußt viel zu niedrig angesetzt worden. Setzt man die Selbstkosten eines 15 t-Wagens bei voller Auslastung mit 100 an, so erhält man für das Jahr 1937 bei Aufgabe von 10 t 144 und im Fall seiner Beladung mit 5 t die Indexzahl 270. Demgegenüber betragen die Nebenklassenzuschläge:

	A	B	C	D	E	F	G
5 t	10%	10%	15%	20%	30%	30%	40%
10 t	5%	5%	7%	10%	10%	10%	10%

Die Hauptbedeutung der Nebenklassen liegt bei den oberen Tarifklassen. 1938 entfielen von den Gütern der drei oberen Regelklassen A, B und C 25,6 % auf 5 t und 20,2 % auf 10 t-Sendungen, zusammen somit auf die Nebenklassen nicht weniger als 45,8 %. Demgegenüber nahmen im gleichen Jahr die beiden Nebenklassen vom Verkehrsaufkommen der Klasse F nur 12,7 % in Anspruch.

Der Verfasser führt es überwiegend auf den Kraftwagenwettbewerb zurück, daß die Bedeutung der Nebenklassen seit dem Kriege ständig gesunken ist. Im November 1951 ergaben sich für die Tarifklassen A, B und C folgende Anteile der Nebenklassen

5 t: 18,4 %, 10 t: 15,3 %, Nebenklassen insgesamt 33,7 %.

Im gleichen Monat waren die Nebenklassen am Aufkommen der Regelklasse F mit insgesamt 9,8 % beteiligt.

Angesichts der angespannten Finanzlage der Bundesbahn wird sich eine Anhebung der Nebenklassen auf die Dauer kaum vermeiden lassen. Die Nebenklassenzuschläge haben in der Vergangenheit die dezentralisierenden Wirkungen der Eisenbahnen zweifellos verstärkt. Aus diesem Grunde könnte sich der Verfasser nur mit einer sehr mäßigen Erhöhung der Nebenklassenzuschläge abfinden.

Die Experten der Bundesbahn beschäftigen sich seit 1948 eingehend mit der Frage, ob die Zeit für die Einführung einer 20-t-Hauptklasse bereits gekommen ist. Die günstige Selbstkostenlage bei der Einsetzung von 20-t-Einheiten und größeren Wagen läßt eine grundsätzliche Änderung des Wagenraumsystems durchaus erwägenswert erscheinen.²⁹⁾

Die Normaleinheit von 15 t für eine Wagenladung ist, was die offenen Wagen angeht, zweifellos veraltet. 1950 ergab sich bei der O-Wagengruppe eine durchschnittliche Ladefähigkeit von 21 t. Die mittlere Auslastung der offenen Wagen betrug im gleichen Jahr 19,4 t.

Wesentlich ungünstiger liegen aber die Verhältnisse bei den gedeckten Wagen. Die mittlere Tragfähigkeit war 1950 bei den G-Wagen mit 15,6 t wesentlich geringer als bei den O-Wagen. Die durchschnittliche Nutzlast stellte sich 1950 bei den gedeckten Wagen nur auf 7,8 t. Dieses ungünstige Ergebnis ist in erster Linie auf die schlechte Auslastung der Stückgutwagen zurückzuführen. Nichtsdestoweniger ist die mittlere Nutzlast der G-Wagen auch im Wagenladungsverkehr sehr viel niedriger als bei den offenen Wagen.

Der Verfasser vermag sich der Forderung nach dem Uebergang zu einer größeren Hauptklasse aus volkswirtschaftlichen Erwägungen nicht anzuschließen. Hauptnutznießer der besonders von der Schwerindustrie propagandierten 20-t-Hauptklasse wären die Massen- und Schwergüter. Es bliebe aber zu bedenken, „daß nicht alle Empfänger von Massen- bzw. Schwergütern Mengen von 20 t und mehr abnehmen wollen oder können und eine sich aus dem 20-t-System ergebende Verteuerung der kleinen Ladungen von 15 t und weniger als eine untragbare Benachteiligung empfinden würden.“³⁰⁾ Die Landwirtschaft hätte aus dieser Reform nur Nachteile zu erwarten. Die durchschnittliche Wagenauslastung betrug 1950 beispielsweise für:

Kartoffeln	14,7 t
Getreide und Mehl	15,2 t
Obst und Gemüse	10,7 t

Demgegenüber ergab sich 1950 bei Erz als verladenem Gewicht je Wagen 26,2 t. Die entsprechende Zahl für Steinkohle ist 21,4 t. Die Zahl der Landwirte, die nicht einmal in der Lage sind, bei jeder Versendung die Sätze der 15-t-Hauptklasse auszunutzen, ist sehr groß. Zahlreiche Erzeugnisse der Landwirtschaft

²⁹⁾ Dr. Walter Linden, „Zur Vorbereitung einer Tarifreform“, Sonderabdruck aus „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrgang 21, 1951, Heft 4, S. 25.

³⁰⁾ K. Hobohm, „Zur Vorbereitung der Gütertarifreform. Eine Antwort an Dr. Walter Linden“, Sonderdruck aus „Die Bundesbahn“, Jahrgang 1951, Heft 12.

haben ein derartig großes Volumen, daß selbst großräumige Wagen oft nur 5000 kg fassen. Schon die Erhöhung der bisherigen Nebenklassenzuschläge würde in der Landwirtschaft auf stärksten Widerstand stoßen. Ähnlich wie in der Landwirtschaft liegen die Verhältnisse für die arbeitsbetonte Fertigwarenindustrie der rohstoffarmen Räume und die konsumorientierte Industrie in den Klein- und Mittelstädten der überwiegend agraren Räume.

Der Verfasser könnte sich mit Rücksicht auf die verkehrsarmen Gebiete selbst mit einer auf die offenen Wagen beschränkten 20-t-Hauptklasse nur sehr schwer abfinden. Seiner Meinung nach sollte, wenigstens zunächst, an der 15-t-Hauptklasse festgehalten werden. Dagegen empfiehlt er von den Sätzen der 15-t-Hauptklasse geringe Abschläge. Diese könnten bei Ladungen von 20 t 3 % und bei solchen von 25 t vielleicht 4 % betragen.

Die Bundesbahn gewährt keine allgemeine Frachtbegünstigung für die Auflieferung von Wagengruppen oder geschlossenen Zügen. Sie glaubte hiervon schon deshalb absehen zu müssen, weil die hierfür in Frage kommenden Massengüter von ihr zum großen Teil zu sehr niedrigen Ausnahmetarifen befördert werden. So ist die Benutzung von Erz-Ausnahmetarife 7 G 1, 7 B III, 7 B 25 und 7 B 26 trotz ihrer teilweise sehr großen Frachtvergünstigungen nicht von der gleichzeitigen Auflieferung großer Mengen abhängig gemacht. Bemerkenswerter Weise gewährt der AT 7 B 27 rd. 78 % Ermäßigung gegenüber der Tarifklasse G.

Es gibt nur relativ wenige Ausnahmetarife mit Mengenbindungen. So gilt der AT 6 B 33 für Steinkohlen von den Kohlenversandbahnhöfen des Ruhrgebiets nach Peine und bestimmten Stationen des Salzgitter-Reviers nur bei Aufgabe einer Mindestmenge von 1 Mill. t in 12 aufeinander folgenden Monaten. Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Sendungen in geschlossenen Zügen oder in Teilmengen aufgeliefert werden, die die Bildung ganzer Züge zulassen. Häufiger schon kommen besondere Ausnahmetarife vor, deren Benutzung entweder an die Auflieferung geschlossener Züge bzw. Wagengruppen gebunden ist, oder aber welche besondere Frachtsätze für Einzelsendungen und solche für große Gewichtsmengen haben. Hierfür einige Beispiele:

Der AT 7 S 2 für Eisenerz von den deutschen Seehäfen nach bestimmten Hüttenstationen gilt nur bei Auflieferung in geschlossenen Zügen oder Zugteilen. Unter Zugteilen werden mindestens 15 gleichzeitig an einen Empfänger aufgelieferte Wagen verstanden. Die gleiche Bestimmung findet sich beim Binnenumschlagstarif 7 U 4 für Doggererze. Noch strengere Anwendungsbestimmungen enthält der AT 7 U 6 für Salzgittererze. Er gilt nur bei Auflieferung in geschlossenen Zügen von mindestens 800 t an einen Empfänger und einen Empfangsbahnhof. Der AT 7 B 35 für Erze des Salzgitter-Reviers hat zwei Gruppen von Frachtsätzen. Die Sonderfrachtsätze 1 gelten allgemein. Dagegen ist die Benutzung der Sonderfrachtsätze 2 von den beim AT 7 U 6 genannten Bedingungen abhängig. Eigenartigerweise steht sich beim AT 7 B 35 eine Hütte, welche Salzgittererze ausschließlich in geschlossenen Zügen bezieht, nur wenig besser, als ein Hochofenwerk, welches diese Bindung nicht eingeht. Die Spanne zwischen den Sonderfrachtsätzen 1 und 2 des AT 7 B 35 beträgt nur rd. 10 %. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß die Sonderfrachtsätze des AT 7 B 35 die gleichen Frachtvergünstigungen wie der AT 7 B 26 für Doggererze gewährt, obwohl letztgenannter Tarif keine Bindung an hohe Mindestmengen vorschreibt.

Ende 1949 wurde eine Neugestaltung der Ausnahmetarife für Eisenerze in Erwägung gezogen. Man beabsichtigte die Zusammenfassung der zahlreichen Sonderfrachtsätze zu zwei grundsätzlichen Erz-Ausnahmetarifen und zwar je einen für Einzel-

sendungen und für geschlossene Züge. Wenn es auch damals zur Verwirklichung dieser Reform nicht gekommen ist, so läßt sie sich doch auf die Dauer kaum aufhalten.

X.

Bedauerlicherweise hält Walter Linden in seinen viel beachteten Aufsätzen die Mengen- und die Wertstaffel nicht auseinander.³¹⁾ Zwischen diesen beiden Staffeln bestehen keinerlei Beziehungen. Von einer Kostendegression in der Horizontalstaffel ist keine Rede. Abgesehen vielleicht von Eisenerz gibt es kein einziges Massen- und Schwergut, das ausschließlich in Wagengruppen oder geschlossenen Zügen befördert wird. Dies deshalb, weil der Versand von Kohlen und Rohstoffen sowohl auf Hauptstrecken mit großer Verkehrsdichte, wie auf abgelegenen Nebenstrecken erfolgt. Sind Massengüter für die Landwirtschaft bestimmt, so überwiegen bei der Eisenbahn die Einzelsendungen bei weitem. Charakteristisch hierfür sind die Düngemittel. Nur so erklären sich die hohen Verluste nicht nur der Bundesbahn, sondern auch der ehemaligen Reichsbahn beim AT 11 B 1. Die Beförderung der von den Landwirten benötigten Düngemittel erfolgt so gut wie ausschließlich in einzelnen gedeckten Wagen. Trotzdem gewährt der AT 11 B 1 Ermäßigungen von bis zu 74 %. Völlig anders liegen die Verhältnisse bei den Seehafenausfuhrtarifen 11 S 2 für Stickstoff und 11 S 7 für Kali. Düngemittel sowie Stein- und Siedesalz werden so gut wie ausschließlich in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen zum Zweck der Ausfuhr nach den Seehäfen verbracht. Die Benutzung dieser Tarife ist an Mindestmengen gebunden. Im übrigen können auch Güter der höchsten Tarifklassen Massengutcharakter annehmen. Dies tritt dann ein, wenn sie irgendwo in großen Mengen anfallen und in Großstädten verbraucht werden. So werden in den Seehäfen Citrusfrüchte, Seefische und Mineralöl regelmäßig in Ein- oder Mehrgruppengüterzügen nach den großen binnenländischen Verbrauchszentren aufgegeben. Dort übernehmen Nahgüterzüge die Verteilung der Mengen, die nicht für den Verbrauch der Großstädte bestimmt sind. Die Domäne der Mengenstaffel werden aber stets geringwertige, in offenen Wagen verladene Massen- und Schwergüter sein. Lediglich bei den Verteilertarifen werden die Verhältnisse anders liegen. Zusammenfassend kommen wir zu folgendem Ergebnis:

Will man bei der Tariffestsetzung die unterschiedlichen Beförderungskosten der Eisenbahn je nach Auslastung der Wagen und Züge ganz oder teilweise berücksichtigen, so kann dies niemals auf dem Weg über die Einstufung der Güter in die verschiedenen Tarifklassen, sondern nur durch die dritte Staffel, die Mengenstaffel, erfolgen.

³¹⁾ Wir begnügen uns in diesem Aufsatz mit dem Hinweis auf Walter Lindens Artikel „Zur Vorbereitung einer Gütertarifreform“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrgang 21, 1951, Heft 4.

Aus der Entstehungsgeschichte der Reichseisenbahnen

(Drängen Badens und Württembergs, Widerstand Preußens und Sachsens.)

Prof. Dr. Kittel, Offenbach.

Vor 10 Jahren ist aus verschiedenen Landesarchiven wichtiges Material ans Licht gekommen, das uns über die Verkehrspolitik zu Beginn unseres Jahrhunderts neuen Aufschluß gibt. Es lohnt sich, dieses Material, das zwar kurz vor dem Zusammenbruch veröffentlicht, in der damaligen allgemeinen Unordnung aber kaum beachtet wurde, dem Vergessenwerden zu entziehen.¹⁾

An den äußeren Ereignissen gemessen, war der Gang der Verkehrsgeschichte der, daß nach der großen Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen und Sachsen seit Ende des 19. Jahrhunderts die (sieben) Staatsbahnnetze in Deutschland nebeneinander standen, daß dieses Nebeneinanderstehen zu schädlichem Wettbewerb der Staatsbahnen unter sich führte und auch sonst als unrationell erkannt wurde, und daß deshalb das Drängen der Verkehrsnutzer und der breiten Öffentlichkeit (Presse und Reichstag) zum Zusammenschluß führte, der zunächst in Gestalt eines Bundes der deutschen Staatseisenbahnen geplant, dann aber unmittelbar nach dem Krieg 1920 in der Form der Reichseisenbahnen verwirklicht wurde.

Das neue, längere Zeit geheimgehaltene Material läßt erkennen, daß der Versuch der Bildung eines Bundes der deutschen Staatseisenbahnen nicht als ein Schritt auf dem Weg zu den Reichseisenbahnen gedacht war, sondern als die staatsrechtliche Form eines nur scheinbaren Zusammenschlusses, bei dem es darauf abgesehen war, die Reichseisenbahnen für immer zu verhindern und die Selbständigkeit der einzelnen Staatsbahnen auf die Dauer sicherzustellen.

Die verkehrspolitische Lage in Deutschland vor dem ersten Weltkrieg war dadurch gekennzeichnet, daß (erstens) die Eisenbahnen ein nahezu vollkommenes tatsächliches Monopol des Verkehrs hatten (— der Kraftverkehr spielte noch keine Rolle, und die Kanalschifffahrt hatte auch erst geringen Umfang —); und sie war ferner dadurch gekennzeichnet, daß (zweitens) innerhalb der Staatsbahnen der Block der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft (seit 1896), zu dem infolge staatsrechtlicher Realunion in der Leitung durch den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten auch noch die Staatsbahnen des Reichs in Elsaß-Lothringen gehörten, das große Übergewicht und in gemeinsamen Interessenfragen, namentlich bei den Tarifen, die unbestrittene Führung hatte.

Die Bildung von Reichseisenbahnen war bekanntlich schon 1875/76 von Bismarck versucht, aber nicht durchgesetzt worden. Seither blieb indessen der Gedanke der

¹⁾ Im Archiv für Eisenbahnwesen (1941, Heft 4 und 5, S. 537 ff und 855 ff) sind diese „Aktenstücke zur Vorgeschichte der Reichsbahn“ im vollen Wortlaut veröffentlicht. Sie sind nicht nur für die Beurteilung der damaligen Verkehrspolitik und für die Verkehrsgeschichte interessant, darüber hinaus bieten sie für den Historiker Einblick in die verfassungsgeschichtliche Entwicklung und in die damalige Struktur des Deutschen Reiches.