

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Die Reichsbahn braucht Güterwagen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1949) : Die Reichsbahn braucht Güterwagen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 2, pp. 50-52

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130883>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Ausfuhr von Kautschukwaren 1948

	dz	1000 RM/DM
Kautschukwaren insgesamt ...	13 202	5 437
darunter:		
Kraftfahrzeuglaufdecken	3 744	987
davon nach:		
Schweiz	1 676	335
Neuseeland	467	115
Fahrradlaufdecken	1 775	758
davon nach:		
Britisch Malaya	555	265
Schweiz	335	186
Finnland	686	192
andere Weichgummiwaren	2 457	1 351
davon nach:		
Schweiz	1 486	730
Großbritannien	216	107
Belgien	262	120
Hartgummiwaren	3 122	713
davon nach:		
Schweiz	636	195
Norwegen	1 215	190
Belgien	362	100
Schweden	303	67
Niederlande	370	66
Finnland	108	40

Im Rahmen der kautschukverarbeitenden Industrie stellt die Fabrikation von Hartgummiwaren ein Spezialgebiet dar, das im allgemeinen nur in besonderen Abteilungen an einzelne größere Werke der Weichgummifertigung angeschlossen ist. In Deutschland haben sich von Anfang an zwei ausgesprochene Spezialfabriken für Hartgummiwaren entwickelt, nämlich die Firmen Dr. Heinr. Traun & Söhne vorm. Harburger Gummi-Kamm Comp. und New York-Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, die seit 1930 unter der zuletzt genannten Firma vereinigt sind.

Infolge der Abhängigkeit vieler Industriezweige von der laufenden Zulieferung guter Hartgummitteile wurden diese Herstellerfirmen auch nach der Kapitulation weitestgehend von den Behörden unterstützt und konnten trotz schwerer Kriegsschäden schnell wieder in Gang kommen. Die Vorkriegskapazitäten konnten — wenn auch zum Teil provisorisch — ungefähr wieder hergestellt werden. H.M

Die Reichsbahn braucht Güterwagen

Es ist eine immerwieder zu beobachtende Tatsache, daß sich in der Verkehrsbeanspruchung der Reichsbahn die allgemeine Wirtschaftslage widerspiegelt. In Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwunges weitet sich das Verkehrsvolumen aus, die Anforderungen an den Verkehrsapparat steigen, und damit tritt ein erhöhter Bedarf an rollendem Eisenbahnmateriale in Erscheinung. Konnte dieser Bedarf nicht aus den vorhandenen Reserven gedeckt werden, gab die Reichsbahn kurzfristige Neubau- bzw. Beschaffungsprogramme heraus. Solche Maßnahmen führten stets zu einer ungesunden Stoßbeschäftigung der einschlägigen Industrien. Infolge der kurzfristigen Liefertermine waren meistens Neueinstellungen von Ar-

beitern erforderlich, die gerade dann vorgenommen wurden, wenn auch die übrige Industrie die Zahl ihrer Arbeiter erhöhte. Sobald aber der dringendste Bedarf bei den Lieferanten der Reichsbahn gedeckt war, folgten mangels anderweitig ausreichender Beschäftigung wieder Entlassungen, die wiederum häufig mit einem Abflauen der allgemeinen Konjunktur zeitlich zusammenfielen.

Es scheint uns, daß dieses Verhalten, das z. B. das Schaubild über die Güterwagenbestellungen der Reichsbahn in den letzten Jahrzehnten deutlich widerspiegelt, keineswegs mit den wirtschaftspolitischen Pflichten der Reichsbahn in Einklang zu bringen ist. Dieser große Auftraggeber müßte mit allen Mitteln bemüht sein, eine kontinuierliche Beschaffungspolitik auf allen Gebieten durchzuführen, und er müßte vor allen Dingen auch dann seine Auftragsprogramme durchhalten oder sogar noch steigern, wenn die allgemeine Wirtschaftsentwicklung stark rückläufig ist. Der Rhythmus der konjunkturellen Bewegung schließt für die Reichsbahn jedes Risiko aus, wenn sie auch dann Aufträge auf Oberbau oder rollendes Material erteilt, wenn die übrige Wirtschaft sich starke Beschränkung in der Auftragserteilung auferlegt und Arbeiterentlassungen in allen Industriezweigen notwendig werden. Der Bedarf an Eisenbahnmateriale ist immer ein echter, und je moderner die Reichsbahn ihren gesamten Verkehrsapparat gestaltet, um so wirtschaftlicher wird sie arbeiten.

Auf diesem kurz skizzierten Hintergrund soll der gegenwärtige Bedarf der Reichsbahn an Güterwagen untersucht werden. Es ist hierbei nicht leicht, zahlenmäßig zu verlässlichen Ergebnissen zu gelangen, da viel statistisches Material durch die Kriegereignisse verlorengegangen ist. Trotzdem erscheint es unmöglich, an Hand einiger Zahlen die Tendenz einer Entwicklung aufzuzeigen, die gewisse Anhaltspunkte dafür gibt, ob der derzeitige Bestand an betriebsfähigen Güterwagen der Reichsbahn bereits Anlaß zu Besorgnissen für die künftige Wirtschaftsentwicklung gibt oder ob das derzeitige Verhalten der Reichsbahn, d. h. langfristige Streckung ihres Neubauprogrammes und Drosselung der Güterwagenreparaturen, wirtschaftlich zu vertreten ist.

Die gemeinsamen Reparaturarbeiten der Reichsbahn-Ausbesserungswerkstätten und der waggonreparierenden Firmen der Privatindustrie brachten den beachtlichen Erfolg, daß 1948 ein Zuwachs von 17 000 reparierten Güterwagen den Bestand an betriebsfähigen Güterwagen auf etwa 247 000 Stück steigen ließ. Dieser Gewinn ist aber im ersten Quartal 1949 wieder dadurch zunichte geworden, daß die Schädlichkeit der Güterwagen infolge ihrer hohen Inanspruchnahme anstieg und die Reichsbahn-Ausbesserungswerkstätten infolge der inzwischen eingeführten Kurzarbeit die Arbeit nicht mehr bewältigen konnten. Da inzwischen die waggonreparierenden Firmen der Privatindustrie bis auf wenige Ausnahmen wegen der Finanzschwierigkeiten der Reichsbahn aus der Waggonreparatur ausgeschieden und mangels anderweitiger Arbeit zu starken Ent-

lassungen gezwungen sind, war es eine natürliche Folge, daß die Zahl der betriebsfähigen Güterwagen der Reichsbahn rasch absank. Diese Tatsache ist um so mehr zu beachten, als in den ersten Monaten dieses Jahres aus den Auslandsbestellungen der Reichsbahn etwa 3000—4000 neue Güterwagen hereinkamen und gleichzeitig die deutschen Waggonfabriken etwa 3000 neue Wagen lieferten.

Wenn trotz dieser Neuzugänge die Zahl der betriebsfähigen Güterwagen sich so stark verminderte, so muß man hieraus schließen, daß die Qualität der vorhandenen Güterwagen schlechter ist, als allgemein und zum Teil auch in Fachkreisen angenommen wird. Dabei bedeutet der ungewöhnlich rasche Wagen-umlauf von etwa 4,6 Tagen eine besonders hohe Beanspruchung des rollenden Materials, woraus sich wieder eine erhöhte Reparaturnotwendigkeit jedes Wagens ergibt.

Wenn die Altersgliederung des Güterwagenbestandes heute bekannt wäre, würde man wahrscheinlich mit Hilfe des Rechenstiftes sehr rasch und sehr klar feststellen können, in welchem Umfange und zu welchem spätesten Zeitpunkt die betreffenden Wagen verschrottungsreif werden und neue Waggon geliefert werden müssen. Da eine solche Statistik unseres Wissens aber noch nicht wieder besteht, zumal der derzeitige Güterwagenpark eine bunt zusammengewürfelte Anhäufung der verschiedensten Wagen aus zahlreichen Ländern darstellt, kann man nur durch Näherungsrechnung zu dem gewünschten Ergebnis gelangen. Dem Laien, der einen vorbeiziehenden Güterwagenzug betrachtet, fällt es immer wieder ins Auge, in welchem schlechtem Zustand sich die Güterwagen befinden. Nur selten wird ein neuer Güterwagen sichtbar, obwohl die Reichsbahn seit etwa Jahresfrist rund 10 000 neue Güterwagen erhielt. Auffallend ist immer wieder die große Zahl der ausländischen Wagen, die sich dadurch erklärt, daß die Reichsbahn aus amerikanischen Heeresbeständen rund 20 000 Güterwagen übernehmen mußte und daß darüber hinaus noch etwa 25 000 ausländische Güterwagen aus den verschiedenen Deutschland benachbarten Staaten im Güterwagenpark der Reichsbahn laufen.

Aus einer Statistik, die etwa 12 000 bei der Privatindustrie reparierte Güterwagen erfaßt, waren folgende Altersstufen zu erkennen:

- 40 % bis zu 10 Jahre alt,
- 12 % über 10—25 Jahre alt,
- 21 % über 25—30 Jahre alt,
- 17 % über 30—40 Jahre alt,
- 10 % über 40 Jahre alt.

In Vorkriegsjahren wurde ein Güterwagen nach 35 Jahren Laufzeit verschrottet. Danach wären vom heutigen Güterwagenpark schon jetzt etwa 20 % verschrottungsreif. Wenn trotzdem diese 20 % heute noch weiter in Betrieb gehalten werden, so wird hier wohl mit Rücksicht auf die augenblicklichen Finanzschwierigkeiten der Reichsbahn bewußt eine unwirtschaftliche Maßnahme durchgeführt. Die Folge dieses Vorgehens ist, daß im Durchschnitt heute jeder Güterwagen alle 6 Wochen eine Reparaturstelle anläuft,

weil irgendwelche Schäden zu beseitigen sind, während normalerweise vor dem Kriege jeder Wagen höchstens alle 3 Monate reparaturbedürftig wurde und die pflichtmäßigen Untersuchungen sich auf einen viel weiteren Zeitraum erstreckten. Um den Bestand der betriebsfähigen Güterwagen einigermaßen aufrechtzuerhalten, werden heute immer noch Güterwagen repariert, an denen zum Teil nur noch das Untergestell brauchbar ist, ja selbst dann noch, wenn auch dieses schon teilweise erneuert werden muß. Wenn man bedenkt, daß für die Schadwagengruppe 5 im Durchschnitt 400—500 Produktivstunden aufgewendet werden, während der 2-achsige Güterwagen Typ „Duisburg“ im Neubau nur etwa $\frac{2}{3}$ dieser Produktivstunden oder weniger benötigt, so kann man hieraus den wirtschaftlichen Unsinn erkennen, der hier betrieben wird, lediglich deshalb, weil das Gleichgewicht des funktionellen Geldeinsatzes seit der Währungsreform noch gestört ist.

Der betriebsfähige Güterwagenpark umfaßt heute etwa 230 000 Wagen. Zieht man hiervon etwa 25 000 Privatwagen ab, verbleibt ein betriebsfähiger Güterwagenbestand der Reichsbahn von etwa 205 000 Stück. Unter Zugrundelegung der eingangs erwähnten Lebensalter-Statistik ergibt sich folgende Altersgliederung:

- 82 000 Wagen bis 10 Jahre alt,
- 25 000 Wagen 10—25 Jahre alt,
- 43 000 Wagen über 25—30 Jahre alt,
- 35 000 Wagen über 30—40 Jahre alt,
- 20 000 Wagen über 40 Jahre alt,

205 000 Wagen.

Diese Zahlen sind nur als Anhalt zu werten, aber sie dürften im großen ganzen das Gesamtbild richtig wiedergeben. Wenn die Reichsbahn zunächst nur die Wagen mit einem Lebensalter über 40 Jahre verschrottet und durch neue Wagen ersetzt, so müßten heute bereits etwa 20 000 Güterwagen bestellt werden. Dieser Notwendigkeit wird wahrscheinlich dadurch Rechnung getragen werden, daß noch im Laufe dieses Jahres aus alten Bestellungen etwa 13 000 aus dem Ausland und etwa 9000 von den deutschen Waggonfabriken, insgesamt also rund 21 000 Wagen zu liefern sind. Damit könnten dann die Güterwagen, die schon 40 und mehr Jahre laufen, durch neue Wagen ersetzt werden, wodurch automatisch auch der Reparaturumfang und damit die Reparaturkosten, insgesamt gesehen, sinken würden.

Trotz dieser sichtbaren Verjüngung des Güterwagenparkes steht die Reichsbahn aber weiterhin vor entscheidenden Problemen. Die Zahl der Güterwagen, die heute 30—40 Jahre alt sind, wird auf etwa 35 000 Stück geschätzt. Diese Wagen müßten im Zuge der notwendigen weiteren Verjüngung des Güterwagenparkes der Reichsbahn in den nächsten 5 Jahren durch neue Güterwagen ersetzt werden, d. h. es müßten jedes Jahr 7000 Wagen verschrottet und dafür neue Bestellungen herausgegeben werden. Diese Zahl entspricht etwa einem üblichen jährlichen Verschrottungssatz, der zwischen 3 und 4 % des Güterwagenbestandes liegt.

Zu einer Besorgnis brauchten die vorstehenden Überlegungen gewiß keinen Anlaß zu geben, wenn nicht eine Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft die Reichsbahn zwingt, die Zahl ihrer betriebsfähigen Güterwagen erheblich zu erhöhen. Aus Berichten der Verwaltung für Wirtschaft ist bekannt, daß bei Beendigung des Marshall-Planes, also Mitte 1953, die Reichsbahn über 300 000 betriebsfähige Güterwagen verfügen soll, um den Anforderungen der Wirtschaft zu entsprechen. An dieser Planzahl fehlen heute noch rund 100 000 Güterwagen, die in 4 Jahren geliefert werden müßten. Die Durchführung eines solchen Auftrages würde bedeuten, daß außer den vorerwähnten 7000 Wagen des jährlichen Erneuerungsbedarfes weitere 25 000 Wagen jährlich zur Auffüllung des Güterwagenbestandes, insgesamt also 32 000 Güterwagen im Jahr, geliefert werden müßten.

In dieser Größenordnung scheint sich der heutige Bedarf der Reichsbahn an Güterwagen zu bewegen, wobei die Tatsache nicht zu Fehlschlüssen führen darf, daß in den letzten Monaten die Zahl der von der Wirtschaft angeforderten Güterwagen stets gestellt werden konnte. Die Situation kann sich schlagartig zu Ungunsten der Reichsbahn ändern, wenn die französische Zone endgültig wirtschaftlich der Bizone angegliedert sein wird, wenn der Verkehr nicht nur mit Berlin, sondern auch mit der Ostzone wieder in vollem Umfange in Gang kommt und wenn die nächste Phase der Wirtschaftsentwicklung einen wirtschaftlichen Aufstieg bringen sollte.

Hans-Otto Philipp, Düsseldorf

Schwedische Schifffahrtspolitik

Mit über 2 Mill. BRT ist die schwedische Handelsflotte heute größer als je zuvor. Unter den seefahrenden Nationen ist Schweden seit der Vorkriegszeit von der zehnten auf die sechste Stelle vorgerückt. Mit der Vergrößerung der Handelsflotte haben sich auch ihre Aufgaben erweitert. Man spricht heute häufiger als früher von „schwedisches Weltschifffahrt“. Ein größerer Anteil der Tonnage ist nunmehr in überseeischer Trampfahrt und in der Linienschifffahrt eingesetzt, und eine Reihe von ausländischen Linien, die nicht schwedische Häfen berühren, sind in den letzten Jahren eröffnet worden. Die schwedische Tankerflotte, die im besonderen Maße international tätig ist, ist heute doppelt so groß wie vor dem Kriege.

Der Zuwachs der schwedischen Handelsflotte, der 1947 175 000 BRT und 1948 145 000 BRT betrug, wird sich in den folgenden Jahren fortsetzen, wenn auch in langsamerem Tempo. Offiziell wird mit einem Zuwachs von 300 000 BRT bis 1952/53 gerechnet, aber es ist fraglich, ob dieses Ziel erreicht werden wird. Tatsächlich ist 1946 bisher das beste Jahr der schwedischen Schifffahrt gewesen. In diesem Jahre wurden von ihr 550 Mill. Kr. in schwedischer und ausländischer Währung netto, d. h. nach Abzug der Ausgaben im Auslande, eingenommen. Im Jahre 1947 waren es 510 Mill., im Vorjahr 460 Mill. und in diesem Jahre werden es wahrscheinlich ungefähr ebenso viel sein.

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß die Rückwirkungen der sinkenden Frachtsätze durch die Vergrößerung der Tonnage nicht ausgeglichen werden konnten.

Die Rolle der Schifffahrt als Devisenbringer ist von der schwedischen Öffentlichkeit weit überschätzt worden. Zwar stellen die genannten Einnahmen einen wesentlichen Ausgleichsfaktor gegenüber der auf cif-Basis berechneten Einfuhr dar. Eine Gegenüberstellung der bei der Ausfuhr und im rein internationalen Verkehr von der schwedischen Schifffahrt verdienten Devisen und der Ausgaben durch Benutzung ausländischer Schiffe bei der schwedischen Einfuhr ergibt, daß kaum ein Überschuß besteht. Im Jahre 1947 war die Bilanz sogar mit 100 Mill. Kr. passiv.

Nun hat sich indessen die Beanspruchung ausländischer Schiffe seit 1947, wo der Schifffraumbedarf in extremer Weise angewachsen war, u. a. durch die Transporte amerikanischer Kohle, ohne Zweifel weitgehend vermindert. Die amerikanische Flagge ist aus den schwedischen Häfen weitgehend verschwunden. Dagegen sind die Flotten einiger europäischer Länder wieder stärker vertreten. So standen deutsche Schiffe in den drei ersten Monaten dieses Jahres an vierter Stelle unter den schwedische Häfen anlaufenden Auslandsschiffen.

Die schwedische Handelsflotte ist, wie aus den obigen Ausführungen hervorgeht, keineswegs besonders groß im Verhältnis zu dem Bedarf der schwedischen Außenwirtschaft. Sie kann jedenfalls heute keinen nennenswerten Devisenüberschuß abgeben. Der Gedanke, die schwedische Handelsflotte — im Hinblick auf die Stagnation in den bisher wichtigsten Exportindustrien — in eine bedeutende Devisenquelle zu verwandeln, ist an sich verlockend, aber es sieht nicht so aus, als ob er in absehbarer Zeit verwirklicht werden könnte. Der schwedische Vierjahresplan rechnet zwar mit einem Devisenüberschuß von über 40 Mill. Dollar nach Abschluß des Marshallplanes, aber es bleibt abzuwarten, ob dieses Programm eingehalten werden kann.

Von seiten der schwedischen Reederkreise werden jedenfalls die Aussichten darüber mit großer Zurückhaltung beurteilt. Man steht heute unter dem Eindruck der sich ständig verschärfenden Konkurrenz auf dem Weltschifffahrtmarkt und der sinkenden Tendenz der Frachtsätze. Die Rentabilität der schwedischen Schifffahrtsgesellschaften wird weiter beeinträchtigt durch die unvermindert langen Liegezeiten in ausländischen Häfen, die verminderte Frachtmengen der Linienschifffahrt nach und von amerikanischen Häfen und durch das neue schwedische Schifffahrtsarbeitsgesetz, das — zuerst in Europa — die 48-Stunden-Woche (mit gewissen Modifikationen) einführt. Bezeichnend für die Vorsicht, mit der man zuweilen geht, ist, daß man die Werften in einigen Fällen veranlaßt hat, die Lieferung von Schiffen für einige Zeit aufzuschieben, während man in anderen Fällen die Frachtschiff-Bestellungen in Aufträge auf Tanker, deren Aussichten günstiger beurteilt werden, abgeändert hat.

T-f, Stockholm.