

Hördemann, K. O.

Article — Digitized Version

Kraftverkehr, Bundesbahn und Binnenschifffahrt in den deutschen Überseehäfen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hördemann, K. O. (1952) : Kraftverkehr, Bundesbahn und Binnenschifffahrt in den deutschen Überseehäfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 9, pp. 549-553

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/131590>

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.

Kraftverkehr, Bundesbahn und Binnenschifffahrt in den deutschen Überseehäfen

Dipl.-Kfm. K. O. Hördemann, Köln

Jede Volkswirtschaft ist abhängig von ihrem Verkehrswesen. Sie ist abhängig von dem Aufbau und dem Zusammenwirken der Verkehrsträger, die sich in den Dienst dieser Wirtschaft stellen oder kurz, sie ist abhängig von ihrer Verkehrsstruktur. Die Verkehrsstruktur eines Landes, also die Einsatzmöglichkeit der Transportmittel überhaupt, der Aufbau und das Ineinandergreifen, das Neben- und auch das Zusammenarbeiten der Verkehrsträger, wird durch verschiedene Momente geprägt. Das sind insbesondere die räumlichen und klimatischen Voraussetzungen, die Wirtschaftsstruktur sowie die wirtschafts- und staatspolitischen Maßnahmen. Alle diese Faktoren geben jedem Lande eine ihm eigentümliche Verkehrsstruktur.

DIE ENTWICKLUNG DES KRAFTVERKEHRS

Der entscheidendste Faktor, der für bestimmte Epochen eine Verkehrsstruktur auch über die Landesgrenzen hinaus bestimmen kann, ist wohl die starke Dynamik in der Technik. Sie hat in gewissen Zeitabständen immer wieder eine Wandlung in der Verkehrsstruktur herbeigeführt und eine andere Epoche zu Ende gebracht. So wurde das Zeitalter der Segelschifffahrt abgelöst durch die Einführung der Dampfkraft, im Landverkehr folgte auf die Postkutsche das Zeitalter der Eisenbahnen, die fast ein Jahrhundert lang den Aufbau und die Entwicklung des Wirtschaftslebens und des kulturellen Geschehens maßgeblich bestimmt haben.

Die technische Auswertung der Erfindung des Explosionsmotors, die zur Entwicklung des Kraftwagens führte, brachte schließlich die grundlegende Strukturwandlung des gesamten Verkehrswesens. Wenn auch vorerst die Entwicklung langsam erfolgte, so erreichte der Kraftwagen zu Anfang des ersten Weltkrieges und insbesondere nach diesem Kriege die technischen und wirtschaftlichen Qualitäten, die ihm durch seinen massierten Einsatz den Einbruch in das Verkehrswesen ermöglichten.

Dem Kraftfahrzeugverkehr war zunächst eine untergeordnete Rolle zwischen Eisenbahn- und Binnenschifffahrtsverkehr zugewiesen. Es wurde in ihm nur eine Vervollkommnung des Fuhrwerkverkehrs gesehen, d. h. seine Verwendung erfolgte fast ausschließlich im ausgesprochenen Nahverkehr sowie im Zubringerdienst für andere Verkehrsmittel. Aber die technische Entwicklung des Kraftfahrzeuges wie auch der Ausbau des modernen Straßennetzes haben dazu geführt, daß der Lastkraftwagen aus seiner untergeordneten Stellung zu einem wesentlichen Faktor im Verkehrswesen neben Eisenbahn und Binnenschifffahrt heranwuchs und sich in den letzten Jahrzehnten einen immer größeren und noch ständig steigenden Anteil am deutschen Güterumschlag sichern konnte.

Durch den letzten Weltkrieg und seine Folgen hat sich das Gesicht des Verkehrswesens stark verändert. Seine neuzeitliche Entwicklung konnte allerdings erst nach Stabilisierung der Wirtschaft im Jahre 1949, also nach Durchführung der Währungsreform, einsetzen. Hier war es dann aber gerade die Kraftverkehrswirtschaft, die am Wiederaufbau des Verkehrswesens besonders stark beteiligt war.

Besonders in den deutschen Überseehäfen nimmt infolge der Konzentration des Güterverkehrs zweifellos der Lastkraftwagen eine ganz besondere Stellung ein. Dies geht bereits aus der Gegenüberstellung der einzelnen Anteile der Fahrzeugarten im Gesamtbestand der Länder hervor; denn hierbei steht der Lastkraftwagenbestand Hamburgs und Bremens mit 30,8 % bzw. 30,1 % an der Spitze aller Länder. Diese Zahlen werden noch deutlicher, wenn man bedenkt, daß der Anteil an Lastkraftwagen auf das Bundesgebiet berechnet nur 16,6 % beträgt.¹⁾

Interessant ist ferner die Feststellung, daß die Zunahme an Lastkraftwagen vom Jahre 1949 bis zum Jahre 1950 in Bremen nur 6,8 %, in Hamburg dagegen 21,3 % beträgt. Es folgt hieraus die Erkenntnis, daß der LKW-Verkehr Hamburgs in weit größerem Umfang zunahm als in Bremen.

Wenn auch aus diesen Zahlen nicht ohne weiteres auf die Bedeutung und Stellung des Lastkraftwagens beim Zubringer- und Verteilerverkehr der Überseegüter geschlossen werden kann, so ist doch eine gewisse Tendenz zu erkennen.

WETTBEWERB DER VERKEHRSTRÄGER

Zunächst sei noch darauf hingewiesen, daß der Wettbewerb der einzelnen Verkehrsträger im Zubringerverkehr im Rahmen der allgemeinen Grundlagen liegt, also nicht besonders hervortritt im Vergleich zum gesamten Bundesgebiet. Demgegenüber tritt jedoch der Wettbewerb im Verteilerverkehr in den Seehäfen naturgemäß sehr stark in Erscheinung, denn an keinem Orte konzentriert sich eine solch umfangreiche Menge von Gütern, die abtransportiert werden muß, als gerade in den Häfen. Infolgedessen liegt das Hauptkriterium des Wettbewerbs zwangsläufig im Verteilerverkehr.

Es erhebt sich nun die Frage, inwieweit der Güterkraftverkehr im allgemeinen in Konkurrenz mit dem Schienenverkehr steht. Der Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen tritt hierbei zweifellos nur ganz gering in Erscheinung und ist sicherlich zu seinem weitestgrößten Teil nicht Wettbewerber; er ist zumeist nur Zubringer und führt sozusagen den durch Motorisierung erweiterten Rolldienst aus. Ebenso sicher ist

¹⁾ Statistik über Bestand an Kraftfahrzeugen im Gebiete der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1951, Kraftfahrt-Bundesamt, Bielefeld, April 1952.

aber auch der weitaus größte Teil des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen als Wettbewerber zur Schiene anzusehen. Somit könnte theoretisch der Umfang des gesamten Güterfernverkehrs als Maß für die Größe des Wettbewerbs angesehen werden, wenn man annimmt, daß der geringe Anteil des Nahverkehrs, den man als Konkurrenten bezeichnen muß, durch den kleinen Anteil des Güterfernverkehrs, der der Schiene keine Konkurrenz macht, z. B. der Fernverkehr in die von der Schiene nicht erschlossenen Gebiete, aufgehoben wird.

Ein ähnliches Wettbewerbsverhältnis läßt sich auch bei den Teilnehmern Güterkraftverkehr und Binnenschifffahrt erkennen. Der Güternahverkehr mit Kraftwagen kann auch hier als Wettbewerbsteilnehmer ausgeschaltet werden, da er als Anstoßverkehr der Binnenschifffahrt zugute kommt und insbesondere bei Stückgütern vielfach billiger und oft zweckmäßiger als die Bahn, von der Binnenschifffahrt bevorzugt wird. In diesem Falle erhöht sogar der Güterkraftverkehr die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße gegenüber dem Schienenverkehr. Zweifellos ist aber in manchen besonders gelagerten Verkehrsbeziehungen der Güterkraftverkehr in sehr starkem Maße in den Besitzstand der Binnenschifffahrt eingedrungen, eine Tatsache, die sich in den deutschen Überseehäfen deutlich zeigt.

Wenn man nach dieser Überlegung den Verteilerverkehr in den beiden größten Seehäfen Hamburg und Bremen untersucht und den Transportleistungsanteil der Wettbewerbsteilnehmer vergleicht, so fällt sofort auf, daß der Güterkraftverkehr Hamburgs einen weit höheren Anteil aufweist als der in den bremischen Häfen. Bei einer statistischen Erhebung sämtlicher vom Kai aus versandten Güter erreichte im Jahre 1950 in Hamburg der Lastkraftwagen 40 %, Bundesbahn 36 % und Binnenschifffahrt 7 %²⁾; demgegenüber in den bremischen Häfen Lastkraftwagen 29,5 %, Bundesbahn 48 % und Binnenschifffahrt 22,5 %. Diese hervorragende Stellung des Güterkraftverkehrs im Hamburger Hafen

²⁾ Der Rest von 17 % entfällt auf Lagerung und Hafenschifffahrt.

hat bei näherer Untersuchung nicht etwa nur verkehrspolitische Gründe, sondern bei weitem mehr rein politische. Hamburg wurde durch die willkürliche Grenzziehung des bis dahin wichtigsten und unumstrittenen Teiles seines verkehrswichtigen Hinterlandes beraubt. Dadurch haben sich die Haupteinzugsgebiete für den Hamburger Überseeverkehr aus östlicher Richtung in südliche Richtungen verlagert, und damit ergab sich die Notwendigkeit, Hamburg in größerem Maße als bisher an das west- und süddeutsche Verkehrsnetz anzuschließen. Nach dem Verlust der Elbe als Wasserstraße kam der Anteil der Binnenschifffahrt dem Kraftwagen und der Bundesbahn zugute, wobei der Kraftwagen durch seine größere Elastizität, Beweglichkeit und Fähigkeit zur individuelleren Bedienung zwangsläufig den größeren Anteil erhielt und somit der Güterkraftverkehr diese hervorragende Stellung einnehmen konnte.

Das Anschwellen des Güterkraftverkehrs im Hamburger Hafen hat also keine allgemeingültigen verkehrspolitischen Gründe, deshalb sind nach Meinung des Verfassers die Erhebungen im Hamburger Hafen für die dem Thema entsprechenden Wettbewerbsuntersuchungen ungeeignet.

Es soll aus diesem Grunde im nachfolgenden an Hand der Unterlagen aus den bremischen Häfen die Stellung der Verkehrspotentiale im Verteilerverkehr untersucht und damit ein Überschätzen der Bedeutung des Güterkraftverkehrs vermieden werden.

VERTEILUNG DER GÜTER AUF DIE VERKEHRSTRÄGER

Aus der folgenden Zusammenstellung des Versandes der seewärtigen Einfuhrgüter durch die einzelnen Verkehrsträger kann man die Entwicklung des Güterkraftverkehrs in den letzten drei Jahren deutlich erkennen. Vor allem hat er sich im Jahre 1950 eine starke Position geschaffen. Obwohl der gesamte Verkehr von 1949 auf 1950 um rund 24,5 % zurückgegangen ist, hat der Lastkraftwagenverkehr nicht nur relativ gegenüber den beiden anderen Verkehrsträgern, sondern auch absolut um ein beträchtliches zugenommen. Wenn

Versand seewärtiger Einfuhrgüter ab bremische Häfen nach Verkehrsträgern 1949—1951

(ohne Lokalverkehr und Tankschifffahrt)

Position	1949		1950		1951		Ab- bzw. Zunahme 1950 gegenüber 1949		Ab- bzw. Zunahme 1951 gegenüber 1950	
	Menge in t	in %	Menge in t	in %	Menge in t	in %	Menge in t	in %	Menge in t	in %
Gesamter Verkehr	2 726 979	100	2 060 845	100	3 247 678	100	-666 134	24,4	+1 186 833	57,6
Bahn	1 249 901	45,8	990 079	48,0	1 706 431	52,5	-259 822	20,8	+ 716 352	72,3
Schiff	1 203 845	44,2	606 764	29,5	1 076 144	33,1	-597 081	49,6	+ 469 380	77,2
Lastkraftwagen	273 233	10,0	464 002	22,5	465 103	14,4	+190 769	70,0	+ 1 101	0,24
Sack- und Stückgüter	1 358 517	100	1 106 929	100	1 423 142	100	-251 588	18,5	+ 316 213	28,5
Bahn	733 062	54,0	505 000	45,6	808 610	56,7	-228 062	31,1	+ 303 610	60,2
Schiff	448 995	33,0	270 467	24,4	305 573	21,6	-178 528	40,0	+ 35 106	13,0
Lastkraftwagen	176 460	13,0	331 462	30,0	308 959	21,7	+155 002	88,0	- 22 503	6,8
Loses Getreide	1 034 099	100	477 503	100	689 605	100	-556 596	54,0	+ 212 102	44,3
Bahn	210 591	20,4	33 168	6,9	75 346	10,9	-177 423	84,0	+ 42 178	127,2
Schiff	726 735	70,3	311 795	65,3	458 115	66,4	-414 940	57,0	+ 146 320	47,0
Lastkraftwagen	96 773	9,3	132 540	27,8	156 144	22,7	+ 35 767	37,0	+ 23 604	17,8
Massengüter	334 363	100	476 413	100	1 134 931	100	+142 050	42,5	+ 658 518	138,0
Bahn	306 248	91,6	451 911	94,9	822 475	72,5	+145 663	47,7	+ 370 564	82,0
Schiff	28 115	8,4	24 502	5,1	312 456	27,5	- 3 613	12,8	+ 287 954	1 175,3

Anm.: Nach den Unterlagen der Weserhafenbehörde.

der Lastkraftwagen im darauffolgenden Jahr 1951 der Bundesbahn und Binnenschifffahrt gegenüber relativ abgenommen hat, so hat er doch seinen absoluten Anteil am Abtransport gehalten. Die in diesem Jahr unverhältnismäßig große Zunahme des Massengutverkehrs (138 %), an dem der Güterkraftverkehr überhaupt nicht beteiligt ist, könnte zu einem Trugschluß führen.

Das Bild wird wesentlich deutlicher, wenn man den Massengutverkehr ausschaltet und nur den Sack- und Stückgutverkehr sowie die Getreideabfuhr für sich betrachtet. Die Bevorzugung im Stückgutverkehr, also beim Abtransport hochwertiger Güter ist nicht etwa darauf zurückzuführen, daß hier werttarifmäßig die besten Einnahmen erzielt werden, sondern vor allem darauf, daß die spezifischen Eigenschaften des Stückgutes auf den verschiedensten Gebieten auch ein spezifisches Transportmittel mit den ihm eigenen Sonderheiten und Eigenschaften erfordern. Den Anforderungen an die möglichst schnelle Ausführung der Transporte von hochwertigen Gütern kann der Lastkraftwagen in viel stärkerem Maße gerecht werden als die Bundesbahn, die durch Anhalten in verschiedenen Bahnhöfen, durch den Zwang zum öfteren Rangieren usw. erhebliche Zeitverluste in Kauf nehmen muß. Dadurch, daß das hochwertige Gut in verhältnismäßig kleineren Einzelsendungen befördert wird, ist der Lastkraftwagen durch seine kleinere Ladekapazität auch bei einer geringeren Anzahl von Gütern eher ausgelastet als der großräumige Eisenbahnwaggon. Außerdem bietet der Lastkraftwagen gerade den empfindlichen hochwertigen Gütern eine weitaus größere Sicherheit, da durch den sogenannten Haus-Haus-Verkehr Umladungen nicht erforderlich sind. So ist es also erklärlich, daß der Lastkraftwagen hauptsächlich am Abtransport von Sack- und Stückgütern beteiligt ist. Obwohl der Stückgutverkehr im Jahre 1950 im Vergleich zum Vorjahre um 18,5 % zurückgegangen war, erhöhten sich, absolut gesehen, die Transportleistungen des Lastkraftwagens um 88 %. Diese erhöhte Inanspruchnahme des Lastkraftwagens erfolgte z. T. auf Kosten des Transportanteiles der Bundesbahn, zum anderen Teil aber konnte sich der Lastkraftwagen bei Gütertransporten einschalten, die überwiegend durch die Binnenschifffahrt getätigt wurden, wie beispielsweise bei den Transporten von Zucker-Importen. Daß jedoch Bundesbahn und Binnenschifffahrt bei dieser Entwicklung nicht untätig zugesehen haben, läßt sich allein schon daraus erkennen, daß diese beiden Verkehrsmittel im Jahre 1951 einen bestimmten Anteil für sich zurückgewinnen konnten.

Besonders erwähnenswert erscheint es, daß sich der Lastkraftwagen auch im Abtransport von Getreide in den letzten Jahren einen verhältnismäßig großen Anteil zu eigen gemacht hat. Es handelt sich hier allerdings hauptsächlich um Mengen, die von dem sonst billigeren Binnenschiff nicht befördert werden können. Die Beförderung des losen Getreides auf Lastkraftwagen ist natürlich nicht möglich, das Getreide muß eingesackt sein.

TARIFE UND RABATTE

Die Einfuhr- und Vorratsstelle anerkennt aber bei landseitiger Verladung nur den tariflich festgelegten Satz für loses Getreide, die Mehrkosten, die durch gesackte Verladungen (Aufsacken, Sackleihgebühr usw.) entstehen, müssen in jedem Falle vom Empfänger getragen werden. In der Praxis ist es generell so, daß die Aufsackungskosten durch den mit der Auslieferung beauftragten Getreide-Fachspediteur berechnet und bereits bei der Abholung vom Fuhrmann eingezogen werden, während das Sackmaterial sowie die Sackbänder sehr oft von dem mit dem Transport beauftragten Lastkraftwagenunternehmer zur Verfügung gestellt werden. Dadurch, daß der Lastkraftwagenunternehmer das Sackmaterial dem Empfänger kostenlos ausleiht und darüber hinaus die verauslagten Aufsackungskosten, die sich z. Z. nach dem gültigen Wesertarif der Bremer Getreide-Fachspediteure auf DM —,55 pro Tonne belaufen, vom Auftraggeber nicht zurückverlangt, ist ein Wettbewerb möglich. Der Empfänger begrüßt selbstverständlich dieses Verfahren, das ihm das Getreide ohne irgendwelche Mehrkosten eingesackt zum Lager bringt.

Diese Tatsache verdeutlicht die Anstrengung des Güterkraftverkehrsunternehmers, sich im Wettbewerb mit der Bundesbahn selbst im Abtransport tariflich niedriger Güter, in diesem Falle liegt nämlich ein Ausnahmetarif zugrunde, zu behaupten.

Die Wettbewerbsfähigkeit wird weiterhin noch dadurch erhöht, daß die Einhaltung der vorgeschriebenen Kraftwagentarife schwer kontrollierbar ist, vor allem wegen der Möglichkeit der formlosen Rabattgewährung oder ähnlicher Vereinbarungen. Zwar ist nach § 5 der Anordnung der Verwaltung für Wirtschaft des Vereinigten Wirtschaftsgebietes PR Nr. 146/48 vom 29. 12. 1948 der Bedarf des notwendigen Laderaumes bei den Laderaumverteilungsstellen anzufordern, falls der Spediteur nicht über eigene oder vertraglich verpflichtete Lastzüge verfügt.

Dies geschieht jedoch vielfach nicht, weil sich der Spediteur sehr oft der Angebote der Lastkraftwagen-Unternehmer des Zubringer-Verkehrs bedient, die eine Rückladung vom Seehafen aus zu erlangen versuchen und dem Verloader eine geringere als die übliche Fracht in Rechnung stellen oder aber die richtig berechnete Fracht nachträglich zu einem gewissen Teil zurückvergüten. Dieses Verhalten stellt natürlich einen Verstoß gegen den § 14/3 des Güterfernverkehrsgesetzes dar, ist aber eben kaum kontrollierbar.

DIE WAHL DES TRANSPORTMITTELS

Diese Betrachtung macht es notwendig festzustellen, wer überhaupt einen Einfluß auf die Wahl der Transportmittel hat bzw. ausüben kann. Hierbei müssen wir zunächst zwei Arten der Importe unterscheiden: 1. Globalimporte und 2. Individualimporte.

Die Globalimporte, die über die Außenhandels-, Vorrats- und Einfuhrstellen unter Mitwirkung der einzelnen Länder laufen, werden vom Bund aus gelenkt. Der bestimmende Faktor bei der Wahl des

Transportmittels für den Abtransport dieser Importe sind naturgemäß die vorstehenden Stellen. Da diese Stelle auch die Fracht bis zum Paritätsort trägt, wird zumeist das billigste Transportmittel, in der Regel das Binnenschiff, gewählt. Selbst in den Fällen, in denen die Importe bereits beim Eintreffen im Hafen von der Vorratsstelle dem Verbrauch freigegeben werden, wird wohl kaum ein anderes Transportmittel in Anspruch genommen werden. Der übernehmende Importeur nämlich erhält von der Vorratsstelle eine Vergütung in Höhe der Fracht bis zum ursprünglich vorgesehenen Paritätsort. Zur Vermeidung von Verlusten wird der Importeur gezwungen sein, das von der Vorratsstelle vorgesehene Transportmittel zu verwenden.

Bei den Individualimporten werden die Transportmittel selbstverständlich vom Frachtzähler bestimmt, der sowohl der Importeur als auch der Empfänger sein kann. Der ausschlaggebende Faktor jedoch bei der Wahl des Transportmittels ist zumeist der Seehafenspediteur, wie die Praxis zeigt. Der Grund dieser Tatsache liegt darin, daß der Spediteur in seinen Offerten den Importeur bei neu zu erwartenden Einfuhren berät. Dies geschieht in der Regel so, daß der Spediteur, sobald ihm Ausschreibungen bekannt werden, allen entsprechenden Importeuren der ausgeschriebenen Sparte Offerten macht, in denen er auf seine Leistungen hinweist und hiermit zugleich das entsprechende Transportmittel empfiehlt.

Da der Seehafenspediteur über eine weit größere Erfahrung verfügt, wird sich der Importeur meist an seine Vorschläge halten. Der Importeur überläßt ihm auch zumeist die Benachrichtigung des Empfängers, so daß er infolge dieser Mittlerrolle in den Fällen, in denen der Empfänger Frachtzähler ist, ebenfalls einen Einfluß auf die Wahl des Transportmittels hat. Dieser Einfluß des Seehafenspediteurs auf die Wahl der Transportmittel wirkt sich in vielen Fällen zu-

gunsten des Güterkraftverkehrs aus. Die gesetzliche Rückvergütung, die vom Kraftwagenunternehmer dem Seehafenspediteur eingeräumt werden kann, bietet ihm einen zusätzlichen Gewinn.

Die anderen beiden Verkehrsmittel können dies nicht, bzw. nur das Binnenschiff in ganz bescheidenem Umfang. So gewährt das Binnenschiff dem Spediteur in einigen Fällen einen Rabatt von 3%, allerdings nur auf die Schifferanteilfecht. Da der Seehafenspediteur im Sinne des § 2 der Anordnung PR Nr. 146/48 vom 29. 12. 1948 als Abfertigungsspediteur anzusehen ist, kann der Kraftwagenunternehmer dem Spediteur eine Rückvergütung von 5—10% der Bruttofracht, gestaffelt nach Güterklassen (Stückgut und Güterklasse A = 10%, Güterklasse B = 9% usw.), als sogenannte Werbe- und Abfertigungsgebühr gewähren³⁾.

Dieser zusätzliche Gewinn wird natürlich den Seehafenspediteur bei der Wahl der einzelnen Verkehrsmittel stark beeinflussen, vor allem in der Wahl zwischen Bundesbahn und Lastkraftwagen. Er wird zumeist, wie es auch die Praxis zeigt, den Lastkraftwagen als Verkehrsmittel bevorzugen.

So hat sich durch die starke Aufwärtsentwicklung des Güterkraftverkehrs in den letzten Jahren die Verkehrsstruktur der deutschen Seehäfen grundlegend verändert. Während früher Eisenbahn und Binnenschiffahrt dominierten, tritt heute der Lastkraftwagen als Transportmittel vor allem im Fernverkehr viel stärker in Erscheinung. Für den Wiederaufbau der infolge Kriegseinwirkung stark zerstörten Häfen mag es als günstig anzusehen sein, daß sich die Entwicklung des Güterkraftverkehrs frühzeitig anzeigte; denn somit konnte die hierdurch erforderliche Umgestaltung der Hafenanlagen in die Wiederaufbauplanung aufgenommen werden.

³⁾ § 4 Anordnung PR Nr. 146/48 vom 19. 12. 1948, Verwaltung für Wirtschaft des Vereinigten Wirtschaftsgebietes.

Summary: Road, Rail and Inland Shipping in the German Sea Ports. The traffic structure of a country is made up of spatial and climatic conditions, of the economic structure and measures of economic and state policy. It has been changed from time to time by the dynamic character of technics. Such a fundamental change of structure again resulted from the development of the motor vehicle. With the extension of the modern road system, road haulage rose from the subordinate position of a mere feeding traffic to an independent means of long distance transportation beside railways and inland shipping. Due to the concentration of goods traffic, the motor lorry acquired a special position particularly for the sea ports so that, naturally, the competition in distributive traffic is particularly strong there. An analysis of distrib-

Résumé: Concurrence dans les ports maritimes allemands entre le transport par camions, la Bundesbahn et le trafic fluvial. La structure du service des transports d'un pays se développe en fonction de conditions géographiques et climatiques, du caractère économique et des mesures prises dans les domaines politique et politico-économique. De temps en temps cette structure a été modifiée par des progrès techniques réalisés, et c'est surtout au développement progressif des camions qu'elle doit un changement fondamental. A mesure que le réseau routier moderne fut perfectionné le transport de marchandises par camions, ayant débuté comme modeste moyen auxiliaire, se transformait en organe indépendant du trafic à longue distance, parallèlement aux chemins de fer et à la navigation intérieure. En raison de la concentration du trafic de marchandises dans les ports maritimes,

Resumen: El transporte de mercancías por camiones en competencia con el ferrocarril federal y la navegación fluvial en los puertos marítimos de Alemania. La estructura del tráfico de un país se rige por las condiciones del clima y del espacio, por la estructura económica y las medidas económicas y estatales. La dinámica de la técnica a llevado a cabo, en ciertos intervalos, un cambio de la estructura del tráfico. Un cambio fundamental estructural se originó debido al desarrollo del automóvil. Con la construcción de una moderna red caminera, el servicio de mercancías por camiones se ha elevado de su posición secundaria como servicio de enlace, a un medio de transporte para grandes distancias al lado del ferrocarril y de la navegación fluvial. El camión desempeña un papel especial en los puertos marítimos, debido a la concentración del tráfico de mercancías en ellos, de manera que la competencia entre los diferentes

utive traffic in Hamburg and Bremen reveals that the share of the road hauliers is very much greater in Hamburg than in the Bremen ports. This exceptional position of the motor lorry in Hamburg can essentially be reduced to political reasons. The analysis of the economic causes of the relative increase of road haulage in distributive traffic is based, therefore, on figures for the Bremen ports. The preference of the motor lorry in piece good transportation is traced back to the fact that the specific character of the piece good calls for a specific means of conveyance and that the motor lorry can meet these requirements better than the railway. During the last years, road haulage also acquired a relatively large share in the transportation of grain in bulk. The competitive strength of motor transport is also increased by the fact that the adherence to the freight charges laid down is difficult to control, since informal rebates are frequently allowed. In the case of individual imports, forwarding agents in the sea ports have a special influence on what means of conveyance is selected. This influence often works out in favour of the road hauliers since they can legally make the forwarding agent a repayment, while the railways cannot, and inland shipping firms only at certain rare occasions.

le camion y occupe une place importante, et il va de soi que la concurrence dans le trafic distributeur est des plus accentuées. Selon les résultats obtenus par un examen du trafic distributeur dans les ports d'Hambourg et de Brême le transport de marchandises par camions, à Hambourg, représente un pourcentage plus élevé du trafic total qu'il n'est le cas pour Brême. Comme ce traitement préférentiel accordé par Hambourg s'explique en premier lieu par des raisons politiques, l'auteur base son analyse des causes économiques pour l'augmentation relative du transport par camions, survenu dans le trafic distributeur, sur les résultats obtenus dans le port de Brême. Quant au transport de petites marchandises on préfère le camion parce que les données de ce moyen de transport correspondent mieux aux qualités spécifiques de ce genre de marchandises que celles du chemin de fer. Pendant les années dernières c'est même dans les transports de grains en vrac que le camionnage a joué un rôle important. Sa capacité de soutenir la concurrence se trouve augmenté par le fait que l'observation des tarifs prescrits est à peine contrôlable, et bien souvent des rabais peu formels sont accordés. Surtout pour les importations individuelles la choix du moyen de transport dépend grandement du commissionnaire-chargeur. Il se décide souvent en faveur du transport par camions, étant donné que l'entrepreneur est légalement en état de lui concéder une ristourne. Aux chemins de fer ceci n'est aucunement possible, et au trafic fluvial seulement dans des cas exceptionnels.

sistemas de transporte es aquí más evidente. Una investigación del servicio de distribución en Hamburgo y Bremen demostró que el transporte de mercancías por camiones en Hamburgo es mucho más alto que aquel en los puertos de Bremen. Esta situación preferente del servicio de camión es en gran parte atribuido a razones políticas. El análisis de las causas económicas para el relativo crecimiento del servicio de camión para la distribución de mercancías se basa en los resultados de los puertos de Bremen. La preferencia del camión para el transporte de mercancías generales es debido al hecho de que la naturaleza específica de la carga general requiere un medio de transporte específico y el camión viene adaptándose cada vez más a tal exigencia que el ferrocarril. También en el transporte de cereales a granel el camión a participado, en los últimos años, en relativamente alto grado. La capacidad de competencia va en aumento, entre otras cosas, por el hecho de que es difícil vijilar por la observación de los tarifas establecidas para camiones, porque se conceden a menudo devoluciones sin formalidad alguna. Una influencia especial en la elección del medio de transporte, especialmente en lo que se refiere a importaciones individuales, ejerce el agente de transportes en el puerto marítimo. Esta influencia a menudo beneficia el transporte de mercancías por camiones porque el transportista puede conceder al agente de transportes en el puerto marítimo una devolución, mientras el ferrocarril y la navegación fluvial rara vez están en condiciones de hacerlo.