

Wessely, Kurt

Article — Digitized Version

Verkehrsfragen des Ostblocks

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Wessely, Kurt (1953) : Verkehrsfragen des Ostblocks, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 10, pp. 647-652

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131799>

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.

technische Durchführung des Kanalprojekts bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Man beabsichtigt, am Unterlauf zu beginnen und zunächst den Río Calle-Calle zwischen Valdivia und Los Lagos schiffbar zu machen. Es sind Uferbefestigungen und Baggerarbeiten auf dieser etwa 50 km langen Strecke notwendig. An zwei Stellen, Antihue und Purey, ist die Anlegung von Schleusen erforderlich, weil der Fluß starkes Gefälle hat und erhebliche Niveau-Unterschiede zu überwinden sind. Zu diesem Zweck würden die hier vorhandenen Stromschnellen, die Gefälle von mehreren Metern besitzen, durch seitliche Kanäle mit Schleusen umgangen werden. Während einer zweiten Bauetappe würden dann anschließend flußaufwärts die Zugänge zu den genannten Seen schiffbar gemacht werden, wobei wiederum zum Ausgleich starken Gefälles einige Schleusen erforderlich sind. Hier werden Kanalbauten von insgesamt etwa 90 km auszuführen sein. Man rechnet mit einer Gesamtbauzeit von fünf Jahren und Kosten von etwa 800 Mill. Pesos.

In späteren Etappen würden dann weitere Kanalbauten vor allem die südlich anschließenden Seen im Hinterland von Osorno zu erschließen haben. Chile würde damit in seinem südlichen Landwirtschaftsgebiet ein beachtliches Verkehrssystem schaffen, das dieses stark deutsch besiedelte Gebiet wirtschaftlich außerordentlich fördern würde, das bisher unter dem Mangel an Verkehrsverbindungen besonders stark leidet: sowohl die Heranschaffung seines Bedarfs (künstlicher Dünger, Zement usw.) wie der Abtransport seiner Erzeugnisse sind bisher infolge unzureichender Verkehrsmöglichkeiten stark behindert, während gerade hier die Landwirtschaft bereits am stärksten intensiv arbeitet und die höchsten Erträge liefert, die in den Verbrauchszentren der Zentralzone und des Nordens so dringend gebraucht werden.

Es wurde schon auf die Bedeutung der chilenischen Küstenschifffahrt hingewiesen. Aber auch zahlreiche internationale Schiffe berühren die Häfen der unendlich langen chilenischen Küste und sind an den Bedingungen der Schifffahrt an dieser Küste interessiert. Auf der langen Fahrt um den südlichen Teil des süd-

amerikanischen Kontinents gibt es eine Stelle, die besonders unangenehm ist wegen der starken Stürme, die dort fast immer herrschen. Die Schiffe könnten von Puerto Montt, dem Endpunkt der chilenischen Eisenbahn, bis Punta Arenas an der Magallanesstraße innerhalb der sogenannten Kanäle fahren, d. h. zwischen dem Festland und den unzähligen vorgelagerten Inseln, die Windschutz bieten, wenn sie nicht auf der Höhe von Aysén die riesige Halbinsel Taitao umfahren müßten, die weit in den offenen Pazifik hinausragt. Ein Kanal von wenigen Kilometern könnte eine Verbindung durch die Landenge schaffen, die die Halbinsel Taitao mit dem Festland verbindet. Diese Landenge von Ofqui trennt den Golfo de Elefantes vom Golfo de Penas. Dieser Elefantengolf, der seinen Namen nach den zahlreichen hier vorkommenden See-Elefanten trägt, ist bekannt durch die einzigartigen Naturschönheiten des San Raffael-Gletschers, der hier in einer Breite von fünf Kilometern mit einem senkrechten Absturz von 30 Metern Höhe ins Wasser mündet. Es lag nahe, die wenigen Kilometer der Landenge, die eben ist und weichen Boden besitzt, zu durchbrechen, und tatsächlich wurde die Arbeit begonnen und auch nahezu fertiggestellt. Aber kurz vor ihrer Vollendung wurde sie abgebrochen, und heute sieht man nur noch die verfallenden Reste dieses Kanalbaus. Es ist hier nicht der Ort, die Gründe für die Aufgabe des Projekts zu erörtern. Es kann jedoch kein Zweifel bestehen, daß seine Vollendung für die ganze Küste von Puerto Montt bis Punta Arenas, vor allem für die Insel Chiloé, für das Hinterland von Aysén, das zukünftige Siedlungsgebiet vom Lago Buenos Aires, und für ganz Patagonien und Feuerland von größter Bedeutung sein würde. Der Kanal würde zahlreiche Küstenfahrzeuge anziehen, die dann alle die kleinen Häfen bedienen könnten, die heute verlassen sind und deren Anschluß an den Verkehr die Erschließung ihres Hinterlandes ermöglichen würde. Die Frachten dieser Fahrzeuge könnten billiger sein als die heutigen Dampferfrachten, und damit würden die Lebensbedingungen in Patagonien und Feuerland verbessert werden.

Verkehrsfragen des Ostblocks

Dr. Kurt Wessely, Linz

So sehr der Verkehr zwischen den beiden großen Machtblöcken, in die die Welt zerfallen ist, zurückgegangen ist, ist doch ein gewisses Ausmaß verkehrsmäßiger Beziehungen erhalten geblieben. Trotz der gewaltigen Umstellungen, die innerhalb des Ostblocks vor sich gegangen sind und noch weiter vor sich gehen und die wesentlich bedeutender sind als die engere Verflechtung Westeuropas mit dem Dollarraum, ist das wirtschaftliche Bedürfnis nach einer Verstärkung der Verkehrsbeziehungen zwischen Ost und West bestehen geblieben. Trotz aller politischen Schwierigkeiten zeigt sich immer wieder, daß die wirtschaftlichen Notwendigkeiten stärker sind als alle Spannungen und politischen Vorurteile.

VERKEHRSBEZIEHUNGEN MIT DEM WESTEN
Allerdings sind einem wirksamen Ausbau der Verkehrsbeziehungen zwischen Ost und West durch die wirtschaftliche Entwicklung im Ostblock Schranken gesetzt, die weit einschneidender sind als die Ausfuhrverbote für strategische Güter im Westen. Der Molotowplan, der ursprünglich als Gegengewicht zum Marshallplan gedacht war und der durch das vage Versprechen russischer Hilfslieferungen untermauert wurde, hat inzwischen die Ostzone dem russischen Wirtschaftsbereich eingegliedert (und zwar noch über die Reparationsleistungen hinaus) und eine echte Integration geschaffen. Er hat zu einer engen wirtschaftlichen Verflechtung der Ostblockländer untereinander

und mit der Sowjetunion geführt, eine Entwicklung, die sich auch in der Gestaltung der Verkehrsbeziehungen auswirken mußte.

Nach dem recht großen volumenmäßigen Rückgang des Handels zwischen Westeuropa und Osteuropa zeigt sich eine bemerkenswerte Verlagerung in der Richtung des Handels. Im Jahre 1952 wurden 30 % der osteuropäischen Ausfuhr nach Westeuropa von Großbritannien abgenommen, 10 % von Schweden und 15 % von Finnland; Schweden und Finnland stellten gleichzeitig 16 bzw. 18 % der entsprechenden Ausfuhr nach Osteuropa. Deutschland hingegen, auf das 1938 noch 28 % der Einfuhr und 48 % der Ausfuhr entfielen, nahm 1952 (Bundesrepublik) nur noch mit 5 % der Einfuhr und 7 % der Ausfuhr am Ost-Westhandel teil. Daraus folgt, daß jedenfalls im Einfuhrhandel Westeuropas der Landverkehr gegenüber dem Seeverkehr an Gewicht verloren hat. Soweit auch Finnland in diesen Verkehr eingeschaltet ist, werfen die auf dem Landwege nach dort erfolgenden Transporte wegen der verhältnismäßig geringen Entfernungen keine besonderen Transportprobleme auf.

Somit konnten die Landverbindungen mit dem Westen vernachlässigt werden (ohne daß sie jedoch ganz unterbrochen wurden), während sie innerhalb des Ostblocks ausgebaut wurden. Wenn auch die bekanntgewordenen Schätzungen über den Umfang des Güterverkehrs zwischen den osteuropäischen Ländern kein klares Bild über die gewichtsmäßige Verteilung dieses Verkehrs erkennen lassen, so wird doch aus der Tatsache des polnischen Kohlenexports in den Ostblock, der sowjetischen Erz- und Maschinenlieferungen, der Getreidehilfslieferungen an Notstandsgebiete sowie der nach Osten gehenden Reparationsgüter aus Ostdeutschland und Ungarn deutlich, daß hier bedeutende Transportleistungen zu erstellen waren. Dabei haben sich die einzelnen Ostblockländer eine unterschiedliche Handlungsfreiheit bewahrt. Zumindest während des abklingenden Koreabooms waren Polen durch seine Kohlenlieferungen und die Tschechoslowakei durch ihre verarbeitenden Industrien relativ am stärksten mit dem Westen verbunden und waren damit für den Osten wertvolle Devisenbringer geblieben.

Verkehrsmäßig stellt die Westgrenze des Ostblocks eine Zäsur dar, wenn auch keineswegs eine absolute Schranke. Obwohl im Ostblock auf Grund der Integrationspläne alles versucht wird, um eine Vereinheitlichung des Verkehrswesens durchzuführen, stellen sich diesen Bestrebungen doch erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Im Massengüterverkehr ist man zwar bemüht, das Wasserstraßennetz Polens auszubauen; aber die Folgen einer jahrzehntelangen Vernachlässigung lassen sich nicht so rasch wieder gutmachen, um so weniger, als die vor dem ersten Weltkrieg geschaffenen Querverbindungen für die heute benutzten Schleppkähne zu klein sind. Außerdem muß dabei einer früher völlig unbedeutenden Verkehrsrelation Rechnung getragen werden, nämlich der Kohlenverschiffung nach Osten. Allerdings bestehen einige sehr leistungsfähige Bahnstrecken, die schon auf strategische Erwägungen vor dem ersten Weltkrieg zu-

rückgehen und im zweiten Weltkrieg verbessert wurden. Man scheint sich augenblicklich darauf zu beschränken, diese Bahnen auszubauen und neue Bahnverbindungen nach den Häfen zu schaffen. Das ergibt sich auch aus den Zielen des gegenwärtigen Fünfjahresplanes 1950/55: Darin ist vorgesehen, daß 326 km zweite Gleise verlegt werden sollen, daß einige Strecken in Oberschlesien ebenso wie die Netze um Warschau und Danzig elektrifiziert werden sollen, daß 730 km Gleise neu gebaut und 210 km in Angriff genommen werden sollen. Davon sind 1952 bereits 108 km Streckenlänge dem Verkehr neu übergeben worden, während 70 km elektrifiziert worden sind. Eine umfassende Elektrifizierung ist aber in Polen ebensowenig geplant wie in der Tschechoslowakei, sondern es handelt sich bei diesem Projekt nur um die Ausnutzung überschüssiger kalorischer Energie in den Zentren des Massenverkehrs und in der Umgebung von Wärmekraftwerken.

ERSCHLIESSUNG DES SUDWEGES

Ebenso wie das Problem des Massenverkehrs von Oberschlesien nach Osten (im Gegensatz zum Westverkehr, der trotz der demontierten zweiten Gleise nicht so problematisch ist) ist auch die Erschließung des Südweges bisher ungelöst. Entgegen allen immer wieder auftauchenden Meldungen ist der Bau des Donau-Oderkanals bisher nicht über Kanalisierungsarbeiten bis Mährisch Ostrau-Oderberg hinausgekommen, und auch diese Arbeiten scheinen nicht übertrieben schnell voranzukommen. Diese Etappe soll bis 1955 fertiggestellt werden. Die Schaffung dieser Wasserstraße scheint auch deshalb für die industrielle Expansion in der Tschechoslowakei von Bedeutung zu sein, weil man sich von dem naturgegebenen Elbeweg abgewandt hat und diesen auch im Transitverkehr mit Österreich meidet. So dürfte die Schiffbarmachung der Oder bis ins tschechische Gebiet hinein dringend sein. Außer dem noch immer beträchtlichen Handel der Tschechoslowakei mit Ländern außerhalb des Ostblocks wird die leistungsfähige tschechische Maschinenindustrie in steigendem Maße für die Bedürfnisse Chinas eingesetzt. Die Schaffung eines Wasserweges von der Tschechoslowakei nach einem Seehafen dürfte daher zweckmäßig sein. Da die Tschechoslowakei überhaupt großes Exportinteresse für Asien zeigt, in dem ihr die Märkte nicht so sehr verschlossen sind wie im unmittelbaren angelsächsischen Bereich, bemüht sie sich wieder um vorteilhafte Seehafentarife nach Triest unter Vermeidung des in den ersten Nachkriegsjahren bevorzugten Weges nach Fiume. Auch die großen industriellen Vorhaben in der Tschechoslowakei (HUKO-Hüttenwerk bei Kaschau) bedingen nicht nur einen Ausbau der Eisenbahnquerverbindungen, sondern auch einen Zugang zum Wasserstraßennetz. Zwar wäre von hier aus die Donau wesentlich leichter zu erreichen als die Oder. Aber an der Donau steht der Ostblock vor Verkehrshindernissen, die noch viel schwieriger zu überwinden sind als die mährische Wasserscheide. Obwohl die Donau eine ideale Transversallinie abgibt, die dem Ostblock im Norden der Karpaten fehlt, kann sie nur ungenügend benutzt werden, da das „Eiserne Tor“ der

Verkehrsausweitung eine Grenze setzt, die etwa bei 5 Mill. t jährlich liegen dürfte. Einer Verwirklichung der seit langem ausgearbeiteten Pläne zur Überwindung dieses Hindernisses steht die Tatsache entgegen, daß Jugoslawien Anrainer des „Eisernen Tores“ ist und durch seine Forderung auf Vorauszahlung der Schleppgebühren für den Treidelzug durch den Kanal des „Eisernen Tors“ den Schiffsverkehr des Ostblocks bisher unmöglich machte, so daß eine gütliche Einigung mit Jugoslawien erforderlich wurde.

Diese Schwierigkeit wird auch nicht durch den Donau-Schwarzmeerkanal behoben werden können, der z. Z. unter großem Einsatz von Maschinen und Arbeitskräften gebaut wird und der nach Fertigstellung nur den Schiffsverkehr von der Donaumündung auf die kürzere Route Cernavoda-Constanza ablenkt. Außerdem hat dieser Kanal den Nachteil, daß er die Seestrecke von der Donaumündung bis zum nächsten russischen Hafen (Odessa) verlängert und damit den Verkehr der Donauschiffe über das Schwarze Meer nach der südrussischen Küste noch schwieriger gestaltet. Ein anderes Projekt, das den Bau eines Kanals von der Donaumündung durch die Limane im Küstengebiet bis nach Odessa vorsah, hätte zwar diese Schwierigkeit behoben, hätte aber andererseits den Seeschiffen nicht die Einfahrt in die Donaumündung erleichtert. Das „Eiserne Tor“ bleibt also auch weiterhin der Schlüssel zum Donauraum, der den Sowjets nur in begrenztem Umfang zur Verfügung steht.

Auch für den Eisenbahnverkehr haben sich durch das Ausscheiden Jugoslawiens aus dem Ostblock mancherlei Probleme ergeben. So wie die westlichen Länder gezwungen waren, ihre Bahnverbindungen nach der Türkei um Bulgarien herum über Griechenland zu führen, wodurch die klassische Route des Orientexpress durch den Simplonpaß und den Tauernpaß sowie deren griechische Zubringerstrecken bedeutungslos wurden, versucht man im Ostblock, im Transitverkehr Jugoslawien auszuschalten. Für diesen Verkehr steht zwar von Ungarn aus der Weg über Rumänien offen, jedoch stehen hier außer der einzigen eingleisigen Bahn mit der weit im Osten liegenden Donaubrücke bei Cernavoda nur zwei Trajekte (Calafat-Vidin und Giurgiu-Ruse) zur Verfügung, die außerdem im Winter bei Vereisung der Donau unbenutz-

bar sind. Außerdem liefert Bulgarien vor allem leicht verderbliche Gartenbauprodukte nach dem Westen, die keine Umwege vertragen, so daß trotz aller Spannungen der direkte Transitweg Sofia — Nisch über Caribrod (jetzt Dimitrowgrad) nicht ganz aufgegeben werden konnte. Wie im übrigen Ostblock wurde auch in Bulgarien Wert auf neue Transversalverbindungen gelegt, und die bereits 1935 gewonnene kürzeste Verbindung von der Hauptstadt Sofia nach Varna am Schwarzen Meer wurde Ende 1952 fertiggestellt. Von den rumänischen Bahnen ist der Bau der Querverbindung von Bumbesti nach Livezani zu erwähnen. Ein Stichkanal von der Donau nach Bukarest ist geplant. Doch kann sich die Bautätigkeit dieser Staaten auf dem Gebiet des Verkehrswesens nicht im entferntesten mit der jugoslawischen Aktivität messen. Kurz vor dem Ausbruch des Kominform-Konflikts wurden auch in Albanien mit jugoslawischer Hilfe die ersten Bahnen gebaut, und zwar zwei von der Küste ins Innere führende Stichbahnen; heute ist aber Albanien mit den übrigen Ländern des Ostblocks nur noch auf dem Luftwege und über See erreichbar (die Flugverbindung der „MASZOVLET“ zwischen Budapest und Tirana sieht auch heute noch eine Zwischenlandung in Belgrad-Semlin vor). Obwohl die beiden Bahnen Albaniens keine Verbindung mit den anderen Kominformländern aufweisen, sind sie in das noch zu behandelnde MGS-System aufgenommen worden.

Trotz der schwerwiegenden Bedeutung all dieser Behinderungen im osteuropäischen Verkehrswesen, die durch geographische Faktoren wie den Karpathenbogen und die böhmischen Randgebirge noch verstärkt werden, gehen noch ungünstigere Auswirkungen von der Tatsache aus, daß alle Bahnen im Donauraum entsprechend den früheren Verkehrsbedingungen sternförmig von Wien und Budapest ausgehen und somit in nur geringem Maße dem Ost-Westverkehr dienen. Die gegenwärtig betriebene Elektrifizierung der von Budapest nach Nordosten führenden doppelgleisigen Bahnstrecke bis Miskolc, die noch in diesem Jahre bis Gödöllő durchgeführt werden dürfte, wird nicht nur dieses Zentrum der Schwerindustrie näher an die Donau heranbringen, sondern stellt auch die kürzeste Verbindung zwischen der Donau und dem russischen Bahnsystem her.



**Versicherungsbestand der VICTORIA-Versicherungsgruppe
(einschließlich der Vorsorge-Lebensversicherungs-AG)**

am Tage ihres hundertjährigen Bestehens:

**in der Lebensversicherung 2,8 Millionen
Verträge über mehr als 1,4 Milliarden DM;**

**in den übrigen Versicherungszweigen mehr
als 900.000 Verträge mit einer Beitrags-
summe von jährlich mehr als 45 Millionen DM**

Die VICTORIA wird auch im zweiten Jahrhundert ihres Bestehens bestrebt sein, sich des Vertrauens würdig zu erweisen, das ihr von der großen Zahl ihrer Versicherten entgegengebracht wird.

VERSCHIEDENE SPURWEITEN

Der Übergang von den Normalspurstrecken zur Breitspur ist wohl das größte Problem, das sich der Verkehrsverflechtung zwischen Ost und West in den Weg stellt und durch das verkehrspolitisch eine scharfe Grenze innerhalb des Ostblocks gezogen wird. Wenn auch das politische und das wirtschaftliche Eigenleben der osteuropäischen Länder weitgehend ein Ende gefunden hat, wird es doch verkehrspolitisch durch die unterschiedlichen Spurweiten weitergeführt, und durch die Normalspur gehören diese Länder trotz der Schaffung eines besonderen Tarifsystems nach wie vor zum kontinentalen Eisenbahnwesen.

Bei der Schnelligkeit, mit der in beiden Weltkriegen die Umstellung der Spurweiten vollzogen worden ist, bleibt die Erhaltung der Normalspur in den Ländern Osteuropas eine auffällige und nicht recht zu erklärende Tatsache, um so mehr, als gerade der letzte Krieg die Überlegenheit der Breitspur für Massentransporte einleuchtend bewiesen hat. Zwar dürfte der Übergang auf Breitspurbahnen gerade in den dichter besiedelten Gebieten des Westens und in den an Kunstbauten reichen Gebirgen wesentlich schwieriger sein als in den Weiten Ostpolens; dieser Umstand allein kann aber den Verzicht auf eine rationelle Verkehrsvereinheitlichung nicht erklären, wurde doch die Breitspur 1948 sogar durch die gebirgige Karpatho-Ukraine verlegt. Vielmehr dürften Nachkriegsschwierigkeiten und der enorme Bedarf der Sowjetunion an rollendem Material zu diesem Verzicht geführt haben; denn die Umstellung der Spurweiten würde gleichzeitig den Verzicht auf fast die gesamte Kriegsbeute an normalspurigem rollendem Material bedeuten. Es ist daher durchaus möglich, daß in absehbarer Zeit die Endpunkte der Breitspurbahnen, die gegenwärtig innerhalb des Verkehrswesens des Ostblocks eine künstliche Binnengrenze schaffen, weiter nach Westen vorgeschoben werden. Einer der interessantesten Übergänge zwischen Breitspur- und Normalspurbahn findet sich zur Zeit auf der Verbindung zwischen der Sowjetunion und der Tschechoslowakei durch die Karpatho-Ukraine. Zur Erreichung der Grenzstation Cierna an der Theiß mußte über einen Zipfel Rumäniens bei Marmaros eine Breitspurstrecke errichtet werden. Der Umschlag erreicht hier 1,5 Mill. t oder mehr, je nach dem Umfang der sowjetischen Getreidelieferungen. Zur Behebung der Umschlagsschwierigkeiten wurden an der Grenzstation gemischte sowjetisch-tschechische Eisenbahnerbrigaden eingerichtet, durch die die Tschechen in den sowjetischen Beladungsmethoden unterwiesen werden. Ebenso sind gemischte sowjetisch-rumänische und sowjetisch-ungarische Brigaden aufgestellt worden. Außerdem sind in das Tarifsystem Sonderbestimmungen über die Behandlung von Sendungen und Waggons bei Spurwechsel (durch Versetzen der Radkränze) aufgenommen worden. In neuerer Zeit wird auch im Personenverkehr der Spurwechsel durch Verstellung der Waggonkästen mittels elektrischer Winden auf andere Untergestelle durchgeführt, eine Arbeit, die angeblich nur 40 Minuten dauern soll. Auf diese Weise konnte am 16. 6. 53 der direkte Personenzugverkehr zwi-

schen Moskau und Budapest aufgenommen werden. Auch andere Hauptstädte, wie Prag und Sofia, sollen nunmehr direkt von Moskau aus erreichbar sein, und selbst Peking soll künftig von den Zügen der transsibirischen Bahn bedient werden können, ohne daß ein Umsteigen erforderlich wäre.

Wenn jedoch von diesen Schwierigkeiten abgesehen wird, erfolgte die Umstellung des östlichen Eisenbahnwesens auf die Erfordernisse der sozialistischen Planwirtschaft reibungsloser als in der Privatwirtschaft, da ja das Bahnwesen in allen osteuropäischen Ländern bereits verstaatlicht war; die wenigen Privatbahnen konnten um so leichter in das staatliche Eisenbahnnetz eingegliedert werden, als sie auch vorher schon unter Staatsaufsicht gestanden hatten. Bei der Reorganisation der Netze wird auf die Erfordernisse der verschiedenen Wirtschaftspläne besondere Rücksicht genommen. Auch auf Rationalisierungsbestrebungen wird großer Wert gelegt; sie werden unterstützt durch besondere Tarifmaßnahmen, die z. B. auf eine bessere Ausnutzung der Tragfähigkeit und auf eine Verkürzung der Umlaufzeit abzielen. Weitere Maßnahmen sind die Erhöhung der Zuggeschwindigkeit, die Verlegung zweiter und schwerer Gleise, die Verminderung von Reparaturaufwand und Reparaturzeit sowie die Elektrifizierung einiger Strecken. Neuerdings wird auch auf die Sicherheitsvorkehrungen besondere Sorgfalt verwandt (elektrische Signal-Selbstblockierungs- und Selbststopvorrichtungen), ohne daß jedoch auf diesem Gebiet neue Wege beschritten würden.

Investitionen in das Verkehrswesen des Ostblocks (nach den revidierten Plänen)

Land		Gesamtinvestitionen (in Landeswährung)	Anteil des Verkehrswesens (in %)
Polen	(6-Jahresplan)	6,1 Mrd. Zl.	15
Tschechoslowakei	(5-Jahresplan)	336,1 Mrd. Kc. ¹⁾	15 ¹⁾
Ostdeutschland	(5-Jahresplan)	28,6 Mrd. Mark	9,4
Ungarn	(5-Jahresplan)	85 Mrd. Ft.	12
Rumänien	(5-Jahresplan)	1330 Mrd. Lei	16,2
Bulgarien	(5-Jahresplan)	425 Mrd. Lewa	19

Quelle: Economic Survey of Europe (UNO), Genf 1953.

Die Anteile beziehen sich auf das gesamte Verkehrswesen, also (mit Ausnahme der Tschechoslowakei und Bulgariens) auch auf das Straßennetz. Der bulgarische Plan wurde kürzlich beendet, die anderen laufen bis 1954 bzw. 1955.

¹⁾ Alter Plan.

PROBLEME DES BAHNTARIFS

Wenn auch durch die verschiedenen Spurweiten die volle technische Vereinheitlichung des östlichen Eisenbahnwesens verhindert wurde, so ist doch durch die Abstimmung der einzelnen Wirtschaftspläne aufeinander die Ausrichtung auf eine einheitliche Zielsetzung erfolgt. Auf rechtlichem und verwaltungsmäßigem Gebiet wurde zur Schaffung eines für den gesamten Ostblock einheitlichen Verkehrsrechts durch den am 1. 11. 51 in Kraft getretenen MGS ¹⁾ und durch die Einführung eines einheitlichen Transittarifs (ETT) auf Rubelbasis geschritten. Dieses Abkommen wurde zwei Jahre nach der im Januar 1949 in Moskau erfolgten Gründung des „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ geschlossen, noch vor der Rubelaufwer-

¹⁾ Nach der russischen Bezeichnung „Meshdunarodnoje Grusovoje Soglaschenije“ (Internationales Frachtabkommen) oder nach dem im Westen geltenden Berner Internationalen Übereinkommen für den Güterverkehr Ost „IUEG“ genannt.

tung vom 8. 3. 50, der der Austritt Polens und der Tschechoslowakei aus dem Internationalen Währungs- und der Übergang der Ostblockländer zum Rubelverrechnungsverkehr sowie eine bisher noch nicht abgeschlossene Angleichung ihrer Binnenwährungen an den Goldrubel folgten. Außerdem kündigten die Oststaaten sich gegenseitig die Verbandstarife, die sich teilweise auf Kundmachungstarife mit den westlichen Ländern bezogen, und richteten ihre inländischen Tarife und Verkehrsvorschriften entweder nach dem sowjetischen System mit seinen zahlreichen Tarifklassen oder nach dem ETT. So entstand ein in seinen Grundzügen nur wenigen westeuropäischen Tarifexperten bekanntes Ostverkehrs-Tarifrecht.

Das MGS wurde erst in Kraft gesetzt, nachdem eine Budapester Verkehrskonferenz vom 10. 7. 51 Ergänzungsvorschriften ausgearbeitet hatte, und zwar den ETT und die im Westen nicht veröffentlichte Dienstvorschrift, Wagenbenutzungsvorschrift und Abrechnungsvorschrift sowie Vorschriften für den Passagier- und Gepäckverkehr. Zur Durchführung des Abkommens wurde eine geschäftsführende Verwaltung errichtet, für die satzungsgemäß die polnischen Staatsbahnen federführend sind. Dadurch wurde das ursprünglich im IUEG vorgesehene Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr im Geltungsbereich des MGS überflüssig. Die Geschäftsführung erfolgt in russischer Sprache, auch ist der russische Text des MGS verbindlich. Doch wird allen Geschäftsdokumenten (ähnlich auch den Frachtbriefen) eine deutsche Übersetzung beigegeben, wie überhaupt eine weitgehende Gleichberechtigung der deutschen Sprache festzustellen ist, die sich offenbar trotz des Russischen als eigentliche Verkehrssprache des Ostblocks zu behaupten scheint. So muß auch in Ungarn und Rumänien den russischen Frachtbriefen eine deutsche Übersetzung beigegeben werden.

Obwohl sich das MGS mit seinen 51 Artikeln weitgehend an die 65 Artikel des IUEG anlehnt, diese meist wörtlich zitiert und daher nur wie eine Novellierung wirkt, bestehen doch zwischen beiden Abkommen erhebliche Unterschiede, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.²⁾ Größere Unterschiede weisen nur die Anlagen („Gefährliche Güter“ etc.) auf, jedoch sind die Gefahrenzettel ähnlich. Besonders hervorzuheben ist, daß das MGS eine Tarifpublikationspflicht nicht kennt und auch die Gewährung von Sondertarifen gestattet. Außerdem hat Bulgarien trotz des einheitlichen Transittarifs den Oststaaten Seehafenausfuhrtarife mit 30 % Ermäßigung eingeräumt. — Ein besonderer Artikel (Art. 47) regelt die Behandlung der Sendungen bei einem Spurwechsel. Die zugrunde liegende Beförderungsfrist beträgt einen Tag je angefangene 100 Tarifkilometer, wobei die tatsächlich gefahrene Entfernung in Anschlag zu bringen ist, wobei aber Verlängerungen auf Grund innerbetrieblicher Vorschriften möglich sind. Während das Verfügungsrecht des Absenders beschränkt wird, kann auch der Empfänger über die aufgegebenen Sendungen bestimmen. Selbstverständ-

²⁾ Einen übersichtlichen Vergleich bringt J. H. Selden in der Zeitschrift „Verkehr“, Nr. 46 und 47, 1951.

lich sind in das Abkommen eine Reihe von Bestimmungen aufgenommen worden, die den besonderen Verhältnissen der sozialistischen Planwirtschaft und der Zusammenarbeit zwischen den Ostblockstaaten Rechnung tragen.

Die wichtigste Bestimmung findet sich im Artikel 6 des MGS, durch den in Ergänzung des entsprechenden Artikels 5 des IUEG bestimmt wird, daß der Transport nur nach dem Transportplan der Abgangsbahn vorzunehmen ist. Es ist kennzeichnend für die unterschiedliche Interpretation dieser Vorschrift in den westlichen und den östlichen Ländern, daß der anerkannte Verkehrsjurist Dr. Selden in seiner oben erwähnten Abhandlung zwar diese Ergänzung anführt, daß es ihm jedoch völlig entgeht, daß damit eine außervertragliche zwingende Bedingung eingeführt wurde, die allein über die Beförderung entscheidet und den Beförderungszwang aufhebt. O. Jarfalvi kommt dagegen zu dem überraschenden Schluß³⁾, daß die neue Fassung des MGS für den Verloader noch günstiger sei als das IUEG. Denn in beiden Fällen könne zwar die Bahn die Übernahme eines Transportes ablehnen, wenn dafür die regelmäßigen Transportmittel fehlten. Aber während es im Westen strittig sei, was „regelmäßige“ Transportmittel seien, müßten im Osten für alle im Transportplan vorgesehenen Transporte auch die Beförderungsmittel bereitgestellt werden (und werden offenbar nach Ansicht des Verfassers auch stets bereitgestellt!). An Stelle des juristischen Beförderungszwanges trete somit eine Transportpflicht, die noch ergänzt werde durch die ebenfalls planmäßig und im sozialistischen Wettbewerb durchgeführte Koordinierung der Verkehrsmittel. Ob hier Theorie und Praxis übereinstimmen, sei dahingestellt, denn auch das MGS nennt ja Fälle höherer Gewalt als transportausschließend.

Soweit keine direkten Tarife vorliegen, d. h. insbesondere soweit keine Verbandstarife mit dem Westen mehr in Kraft sind, werden die Transporte nach dem ETT behandelt. Dieser Einheitstransittarif gilt zwischen den Ostblockstaaten (also auch im direkten Verkehr und nicht nur im Transit) sowie auch im Verkehr zwischen den Ländern des Ostblocks einerseits und Nichtmitgliedstaaten des MGS andererseits, nicht jedoch im Transit von einem IUEG-Staat nach einem anderen (z. B. Österreich/Türkei über Ungarn). Dieser Tarif ist in Rubeln errechnet, und zwar als bloßer Einheitstarif ohne Entfernungsstaffel, wobei der Frachtsatz je t/km von 8 Kopeken in der 1. Güterklasse auf 2,5 Kopeken in der 9. Klasse absinkt.

Infolge der Währungsentwicklung im Ostblock dürfte die Anwendung des ETT zu erheblichen Schwierigkeiten geführt haben. Abgesehen davon, daß die Kaufkraft des Rubels durch verschiedene Preissenkungen in der Sowjetunion gestiegen ist, ohne daß diese Tatsache zu einer Tarifsenkung geführt hätte, wurde das Austauschverhältnis der Ostwährungen zum Rubel willkürlich geändert, und im Innern wurden radikale Geldabschöpfungen vorgenommen. Aus den Bahnnummernrechnungskursen kann geschlossen wer-

³⁾ „Die verkehrspolitische Bedeutung des MGS“ in „Verkehr“, Nr. 4/1952.

den, daß es noch immer nicht gelungen ist, das Verhältnis der verschiedenen Landeswährungen zum Rubel zu stabilisieren, wie das in Polen mit der Gleichsetzung des Wertes von Rubel und Zloty erreicht wurde. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß es sich hier um amtliche Notierungen handelt, so daß also der tatsächliche Wert noch größeren Schwankungen unterliegen dürfte.

Bahnamtliche Umrechnungskurse im Ostblock (Je 100 Rubel, Warenkurs)

Land	Dezember 1951	Juli 1953
Polen (Zl.)	100	100
Bulgarien (Lewa)	7 500	174
Tschechoslowakei (Kc)	1 255	180,80
Rumänien (Lei)	3 930	291
Ungarn (Frt.)	296,68	295,68
Schweiz (sfr.)	108,50	108,50

Man ist in den Südoststaaten offenbar nur zögernd von der dort bisher im Bahnverkehr üblichen Verrechnung in Schweizer Franken abgegangen, und es scheint, daß man sich in internen Berechnungen auch heute noch an den Schweizer Franken anlehnt. Im Verkehr mit den IUEG-Staaten ist das jedenfalls offiziell üblich, da außer der Schweiz, Schweden und Frankreich kein anderes westliches Land einen bahnamtlichen Rubelkurs kennt. Man bedient sich daher

eines Kunstgriffes, indem der Rubel in Franken umgerechnet wird, wobei z. B. in Ungarn für den Transitverkehr besondere Frachttabellen für die Umrechnung von Rubeln in Schweizer Franken aufgestellt wurden. Der Rubel hat sich also nicht als Verrechnungseinheit durchsetzen können. Andererseits beharrt man nicht strikt auf dem Rubel als Verrechnungsgrundlage, sondern nimmt entsprechend den Währungsänderungen dort Abschläge vor, wo die Verrechnung mit westlichen Ländern über die Landeswährung erfolgt.

Abschließend sei kurz auf das Verhältnis zwischen IUEG und MGS eingegangen. Mit Ausnahme der Sowjetunion, die niemals Mitglied war, sind die MGS-Staaten gleichzeitig Mitglieder des Berner IUEG-Abkommens und haben den Antrag gestellt, bei einer Revision dieses Vertrages, die gegenwärtig vorbereitet wird, das Recht zu regionalen Sonderregelungen zu erhalten. Wenn diesem Verlangen stattgegeben würde, müßte wohl das MGS als regionale Sonderfassung des IUEG umgearbeitet werden unter Einbeziehung der Sowjetunion. Fraglich bleibt nur, ob die anderen IUEG-Mitglieder sich dazu bereit erklären würden, daß auch im Verkehr mit ihnen das IUEG nur modifiziert angewendet wird.

Die deutsche Seeschifffahrt im Wiederaufbau

II. Seeschifffahrt und Volkswirtschaft

Prof. Dr. Rolf Stödter, Hamburg

V. Beschäftigung der Handelsflotte

Zu Beginn der allmählichen Wiederingangsetzung der deutschen Handelsschifffahrt stand, wie bei der anfänglichen Zusammensetzung der Restflotte nicht wunder nehmen kann, die Beförderung von Massengütern im Wege des Trampverkehrs im Vordergrund. An einem Überblick über die in den vergangenen Jahren gefahrenen Ladungsmengen läßt sich der allmähliche Fortgang des Wiederaufbaus recht gut ablesen. Mit deutschen Handelsschiffen (einschließlich Motorseglern) wurden gefahren:

1946	1 Mill. t	1952	28 Mill. t
1948	5 Mill. t	1953 (1. Hj.)	16 Mill. t
1950	12 Mill. t		

An wichtigen Massengütern wurden in den beiden letzten Jahren befördert:

Position	Menge (in 1000 t)	
	1951	1952
Erz von Skandinavien	1 800	3 000
Erz, Schwefelkies, Phosphate von Afrika und aus dem Mittelmeer	380	1 000
Kohle von den USA.	680	675
Getreide von den USA.	350	617
Getreide von Kanada	—	400
Zucker von Kuba	180	158

Im Zuge der Schaffung auch neuer Liniennetze wurde im Laufe der letzten Jahre eine Reihe von Liniendiensten wieder eingerichtet oder neu aufgebaut. Im Nord- und im Ostseebereich, im Mittelmeer, an der Westküste Afrikas und an der ostafrikanischen Küste verkehren deutsche Handelsschiffe im

Liniendienst jetzt ebenso wie nach Nordamerika/Ostküste, nach Mittelamerika, Mexiko und Westindien, nach Südamerika/Ost- und Westküste sowie schließlich nach Ostasien. Gerade die Wiederingangsetzung des deutschen Linienverkehrs, der von jeher ein wesentliches Element des deutschen Reedereigeschäfts dargestellt hat, ist für den Ein- und Ausfuhrhandel von wesentlicher Bedeutung.

Leider fiel der eigentliche Start der deutschen Auslandsfahrt zum größten Teil in jene Periode, in der der internationale Frachtenmarkt im Abflauen begriffen war. Bekanntlich waren die Seefrachtraten unter dem Einfluß des Koreakrieges 1951 außerordentlich angestiegen. Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage hatte sich vollständig verschoben. Schiffe wurden Mangelware. Der Bedarf an Truppen- und Nachschubtransportern wuchs ins Ungemessene. Die gesteigerte Vorratswirtschaft in allen Ländern führte zu einem empfindlichen Tonnagemangel. Hinzu kamen strukturelle Veränderungen im Weltverkehr, wie etwa Getreidefahrten von den USA nach Indien, von Australien nach Ägypten und Nordeuropa, oder die Durchführung von ganz erheblichen Kohletransporten von den USA nach Europa. Der Frachtratenindex (1948 = 100) fiel zwar bis zum November 1949 auf 66,5. Seit Mitte 1950 aber stieg er außerordentlich und erreichte im Mai 1951 den Stand von 203,8. Von diesem Zeitpunkt an jedoch war er in ständigem Fallen begriffen; im August 1952 stand er wieder auf nur 79,2.