ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Frankreich und der europäische Verkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1958) : Frankreich und der europäische Verkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 1, pp. 35-38

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/132584

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

U M S C H A U

Frankreich und der europäische Verkehr

Alfred Frisch, Paris

Die augenblicklichen Bemühungen um eine engere europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Verkehrs sind weitgehend französischer Initiative zu verdanken. Dazu gehört in erster Linie die Ständige Europäische Verkehrsministerkonferenz, deren sehr bescheidenes Sekretariat mit dem Europäischen Wirtschaftsrat (OEEC) in Paris zusammenarbeitet. Ihre energischen Bemühungen, die europäischen Verkehrsverhältnisse zu harmonisieren und Reibungen zu beseitigen, erzielen langsam Erfolge. Die Gründung der von Frankreich vorgeschlagenen Europäischen Finanzierungsgesellschaft (EUROFIMA) mit Sitz in Basel ist diesen Bemühungen zu verdanken. Der international bekannte französische Wirtschaftssachverständige und Präsident der französischen Staatsbahn, Louis Armand, spielt seit einigen Jahren als Bahnbrecher für den europäischen Verkehr eine große Rolle. Er vertritt mit Nachdruck die Organisierung des Verkehrswesens in europäischem Ausmaß unter Sprengung der nationalen Grenzen, da nur so ein Mindestmaß an Rentabilität zu erzielen sei.

EISENBAHNWESEN

Insbesondere von einer einheitlichen Organisation des europäischen Eisenbahnwesens hat Frankreich seit langem sehr klare Vorstellungen. In der Nachkriegszeit führte die französische Eisenbahn als große Neuerung das Elektrifizierungssystem von 25 000 Volt ein, bei dem ohne Transformatorenstationen der auch für die Industrie bestimmte Strom aus dem allgemeinen Netz unmittelbar verwendet werden kann. Die Anlagekosten sind bei gleicher und neuerdings sogar erhöhter Leistung geringer, während die zunächst höher liegenden Gestehungskosten für Lokomotiven inzwischen auf den international normalen Stand herabgedrückt werden konnten. Dieses Elektrifizierungssystem wurde ursprünglich von Deutschland entwickelt und wieder aufgegeben, später von Frankreich weiterentwickelt und zunächst auf einer kleinen Alpenstrecke intensiv erprobt, bevor es auf der am stärksten belasteten Linie zwischen Thionville und Valenciennes eingeführt wurde. Die in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen erfüllten alle Erwartungen, so daß die erste Linie bis nach Straßburg und Dünkirchen verlängert wurde. Die Elektrifizierung der Strecken Paris—Lille, Paris—Straßburg und Straßburg—Basel wurde nach dem gleichen System in Angriff genommen. Für die älteren Linien und die Strecke Paris—Lyon mit der zukünftigen Verlängerung bis Marseille bleibt es aus technischen Zweckmäßigkeitsgründen beim alten französischen System.

Armand plante, das in großem Umfange erst seit dem Kriege entstehende europäische Netz elektrifizierter Bahnstrecken einheitlich nach dem französischen System auszubauen. Er ging hierbei von der Tatsache aus, daß Elektrolokomotiven nur auf langen Strecken rationell arbeiten und durch den erzwungenen Halt an den Grenzen unwirtschaftlich werden. Elektrolokomotiven können leicht 800 bis 1000 km zurücklegen, während bisher die Eisenbahnnetze aber auf die Leistungsfähigkeit der Dampflokomotiven abgestellt waren. Für besonders zweckmäßig hielt Armand ein einheitlich elektrifiziertes Netz, das Lothringen, das belgische Industriebecken und das Ruhrgebiet umfaßt. Außerdem empfahl er in zahlreichen internen Gesprächen dem deutschen Partner die beschleunigte Elektrifizierung der Strecke Thionville—Koblenz, um auf diese Weise den inzwischen beschlossenen Bau des Moselkanals wirtschaftlich überflüssig zu machen. Diese verschiedenen Versuche scheiterten. Die Bundesbahn glaubte, ihrem Elektrifizierungssystem von 15 000 Volt mit eigenen Stromversorgungsleitungen treu bleiben zu müssen. Außerdem beschloß sie, die Elektrifizierung der Strecke Thionville—Koblenz zurückzustellen.

Auf deutscher Seite bezweifelte man die Leistungsfähigkeit des französischen Elektrifizierungssystems bei starkem Verkehr. Sehr eingehende französische Untersuchungen und Erfahrungen bewiesen jedoch überzeugend, daß die deutschen Befürchtungen technisch unbegründet sind. Eine nicht gerade glückliche Rolle spielten die deutschen Lokomotivfabriken, die sich für den Inlandsabsatz nicht umstellen wollten. Inzwischen sind sie jedoch zu der Erkenntnis gelangt, daß sich das französische Verfahren in der Welt mehr und mehr durchsetzt und in der Türkei, Portugal, Indien, Pakistan, Südamerika, Zentralafrika und anderen Gebieten Erfolge erzielt hat. Infolgedessen mußten sich die deutschen Lokomotivfabriken mit französischen, belgischen und auch Schweizer Firmen zusammenschließen, um an internationalen Großaufträgen für Elektrolokomotiven nach dem französischen System beteiligt zu werden.

Schließlich konnte das gemeinsame Industriestromnetz lediglich in einem kleinen deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzbezirk an der Mosel geschaffen werden, während die Elektrifizierung der Linie Thionville—Koblenz noch ungewiß ist. Um trotzdem die europäischen Eisenbahnnetze enger miteinander zu verbinden, regte Armand, diesmal mit Erfolg, die Einrichtung der Trans-Europa-Expreßzüge an. Die wichtig-

sten europäischen Städte sind nun durch besonders schnelle Triebwagenzüge mit einer Reisedauer von 5 bis 6 Stunden verbunden. Die beteiligten Länder stellen weitgehend genormte Triebwagenzüge zur Verfügung, die mit ihrem technischen Personal über die Grenzen hinweg verkehren. Verantwortlich für dieses Netz ist eine europäische Gesellschaft, die den interessierten Eisenbahnen gehört.

Außerdem bemüht man sich sehr, nach und nach Elektrolokomotiven einzusetzen, die mit verschiedenen Stromstärken fahren können und es ermöglichen, das Problem der Grenzen rationell zu lösen. Es wäre zweifellos ein beachtlicher Gewinn, wenn französische Elektrolokomotiven von Paris bis München und deutsche Lokomotiven von Essen bis Lille durchfahren könnten. Technisch scheint dieses Problem einigermaßen gelöst zu sein. Man wartet lediglich auf die erforderlichen zwischenstaatlichen organisatorischen Vereinbarungen. Ein weiteres Steckenpferd Armands sind die schweren Diesellokomotiven, die die Dampflokomotiven auf den verbleibenden nichtelektrifizierten Strecken ersetzen sollen. Ihr Bau ist in Europa vorläufig noch unrentabel, weil der Bedarf der einzelnen Staaten für die notwendige Serienfertigung zu gering ist. Dieses Problem läßt sich nur durch eine weitgehende europäische Produktions- und Absatzkoordinierung lösen. Hieran wird augenblicklich eifrig gearbeitet, und man hofft, daß sich die EUROFIMA demnächst entscheidend einschalten kann.

STRASSENNETZ

Für das Straßennetz sind die europäischen Zielsetzungen Frankreichs begreiflicherweise bescheiden. Immerhin legt man großen Wert auf die Durchführung des von dem Europäischen Wirtschaftsausschuß der Vereinten Nationen ausgearbeiteten Planes der Europastraßen. Diese Straßen müssen bestimmten Mindestnormen entsprechen, d. h. entweder Autobahnen sein oder über drei Fahrbahnen verfügen. Die großen französischen Fernverkehrsstraßen, besonders in Nord-Süd-Richtung, werden augenblicklich diesen Bedingungen angepaßt. Außerdem legt man großen Wert auf den Anschluß von Straßburg-Kehl an das deutsche Autobahnnetz sowie auf die Verbesserung der Straßenverbindungen zwischen Paris und Köln über Belgien. In das gleiche Gebiet gehören der nunmehr trotz aller Schwierigkeiten vor seiner Verwirklichung stehende Montblanc-Tunnel und der Tunnel unter dem Ärmelkanal, der auch in Frankreich ein sehr günstiges Echo findet. Eine Zeitlang setzte sich Frankreich eifrig für einen europäischen Straßeninvestitionsfonds ein, der auf europäischer Grundlage für die Finanzierung nationaler Straßen von europäischer Bedeutung zur Verfügung stehen sollte. Aus finanztechnischen Gründen konnte sich dieser Gedanke bisher nicht durchsetzen, wurde aber trotzdem nicht ganz fallengelassen.

LUFTFAHRT

Ein besonders heikles Kapitel der europäischen Verkehrskoordinierung ist nach französischer Ansicht die Luftfahrt. Nahezu alle innereuropäischen Linien arbeiten mit Fehlbeträgen, so daß eine intensivere Planung mehr als erforderlich erscheint. Infolge des britischen Widerstandes war es jedoch nicht möglich, die Europäische Verkehrsministerkonferenz mit der Bearbeitung von Problemen der Luftfahrt zu betrauen. Verschiedene Bemühungen im Straßburger Europarat führten nicht zu den wünschenswerten Ergebnissen, d. h. die dort gefaßten Beschlüsse waren zwar durchaus vernünftig, blieben aber bisher unverbindlich. Frankreich entschloß sich deshalb zu zweiseitigen Lösungen, d. h. zur Vereinbarung von Einnahmepools für gewisse europäische Linien, um jede ungesunde Konkurrenz auszuschalten. Hand in Hand hiermit geht natürlich die Koordinierung der Flugpläne. Am umfassendsten sind diese Abkommen zwischen der Air France und der Lufthansa, die durch technische Zusammenarbeit beim Unterhaltungs- und Reparaturdienst ergänzt werden und auch für verschiedene außereuropäische Linien gelten. Die beiden Gesellschaften knüpften hiermit wieder an eine glückliche Vorkriegstradition an. In bescheidenerem Ausmaße bestehen weitere Vereinbarungen zwischen der Air France und den Schweizer und italienischen Fluggesellschaften.

Ein Versuch, die Beschaffung des Flugmaterials zu koordinieren und zu einer gemeinsamen europäischen Auftragsvergebung an die amerikanischen Lieferfirmen zu gelangen, scheiterte. Damit mißlang auch der Versuch, günstigere Bedingungen herauszuholen. Vor etwa zwei Jahren hielt man für diese Bestrebungen die Umstellung der Fluggesellschaften auf Düsenflugzeuge für die günstigste Zeit. Die einzelnen Gesellschaften fürchteten jedoch, nicht schnell genug von den amerikanischen Lieferfirmen bedient zu werden und blieben daher der kostspieligen staatlichen Auftragsvergebung treu. Das Ergebnis ist, daß auch die technische Standardisierung, die eine Vereinheitlichung des Reparatur- und Ersatzteildienstes gestattet hätte, unmöglich wurde. Für dieses Verhalten der Fluggesellschaften gibt es keine Entschuldigung. Allerdings sind die Regierungen für diese unrationelle Geschäftsführung ebensosehr verantwortlich, da sie ihr Mitspracherecht nicht ausnutzten und die Fluggesellschaften weiter ohne Rücksicht auf die europäischen Rationalisierungserfordernisse subventionieren.

TARIFWESEN

Eine positiv europäische Rolle spielt seit einigen Jahren die französische Eisenbahn auf dem Gebiet der Tarife. Sie ergriff in den zuständigen internationalen Gremien wiederholt die Initiative zugunsten von Direkttarifen für die verschiedensten Warengattungen, damit die bei größeren Entfernungen progressiv abnehmenden Tarife nicht durch die Grenzen behindert werden. Innerhalb der Montanunion wurde bekanntlich die Tarifdiskriminierung in allen Sektoren weitgehend beseitigt, und es ist der sehr bestimmte französische Wunsch, dieses Ziel auch für den Gemeinsamen Markt zu erreichen; nicht zuletzt, weil nur durch die Beseitigung der zahlreichen, wirtschaftlich häufig unbefriedigenden Sondertarife, die Eisenbahnen finanziell auf eine gesunde Grundlage gestellt werden können. Es ist ferner damit zu rechnen, daß

Frankreich in den Verhandlungen über die Freihandelszone entschieden auf der Beseitigung der diskriminierenden Tarife nicht nur für die Eisenbahn, sondern auch für die Seeschiffahrt bestehen wird. Man ist der Überzeugung, daß bei sinkenden Zöllen diskriminierende Transporttarife in vielen Fällen genügen würden, die ausländische Konkurrenz auszuschalten oder umgekehrt unberechtigt zu bevorzugen.

PROTEKTIONISMUS

Außergewöhnlich protektionistisch sind allerdings die französischen Straßentransportunternehmen und die Binnenschiffahrt eingestellt. Oft zum großen Leidwesen des französischen Verkehrsministeriums leisten diese beiden Verkehrsträger seit Jahren entschiedenen Widerstand gegen jede europäische Lockerung der Verkehrsbestimmungen und gegen eine freiere Konkurrenz. Immerhin hofft die Europäische Verkehrsministerkonferenz, wenigstens für die Binnenschiffahrt in Kürze das nationale Transportprivileg weitgehend beseitigen zu können, wobei sie, wenigstens indirekt, von der Hohen Behörde der Montanunion stark unterstützt wird. Um den Protektionismus auf dem Gebiet des Straßentransports zu lockern, eine Aufgabe, die die Montanunion bisher nicht in Angriff nehmen konnte, wartet man auf den Mechanismus des Gemeinsamen Marktes. Inzwischen sind erfreulicherweise Besprechungen im Gange, um wenigstens die gegebenen zwischenstaatlichen Formalitäten, nicht zuletzt bei der Grenzabfertigung, zu vereinfachen. Man darf feststellen, daß die französischen Behörden für die antiprotektionistischen Tendenzen größtes Verständnis aufbringen und die Einschränkung ihrer eigenen Entscheidungsfreiheit durch einflußreiche Gruppeninteressen häufig bedauern.

KOORDINIERUNG DER VERKEHRSMITTEL

Damit kommen wir zu dem Kern der europäischen Verkehrspolitik Frankreichs, nämlich der Koordinierung der einzelnen Verkehrsmittel durch überstaatliche Regelung. Frankreich leidet seit Jahren stärker als andere europäische Länder unter einer ungesunden Konkurrenz zwischen der Schiene, der Straße und, in geringerem Maße, der Wasserwege. Aus Gründen, die hier nicht erläutert werden sollen, verfügen die Straßentransportunternehmen über einen ungewöhnlich starken politischen Einfluß. Auch die Binnenschiffahrt gehört zu den Lieblingen des Parlaments, wenn sich diese Begünstigung für sie auch mehr theoretisch als praktisch auswirkt, denn die für die Modernisierung des französischen Kanalnetzes dringend benötigten Kredite werden nur sehr spärlich gewährt. Die Stellung der Straße ist schon deshalb stärker, weil dieses Verkehrsmittel vom Parlament keine positive Entscheidung verlangt, sondern lediglich die Verhinderung jeder Koordinierung. Ein kleines Beispiel mag die politischen Verhältnisse auf diesem Gebiet erläutern: Seit einigen Jahren sind alle Sachverständigen davon überzeugt, daß die idealste Lösung für den Pariser Flugverkehr darin bestehe, den im Herzen der Stadt liegenden Gare d'Orsay in einen modernen Flugbahnhof umzuwandeln. Er wird von der Eisenbahn nicht mehr benötigt und könnte über eine Schnellbahn, deren Gleise schon zum großen Teil vorhanden sind, mit dem Flughafen Orly verbunden werden. So wäre eine schnelle Verkehrsverbindung von nur 15 Minuten zu schaffen. Die an- und abfahrenden Flugreisenden könnten auf diese Weise jeweils etwa eine Stunde Zeit gewinnen. Der finanzielle Aufwand für die Verwirklichung dieses Planes ist nach allgemeiner Überzeugung von zweitrangiger Bedeutung. Trotzdem hängt dieses Projekt bis zum heutigen Tage völlig in der Luft, einzig und allein, weil die am Omnibusverkehr zwischen Stadt und Flughafen interessierten Gruppen, die sich auf die Solidarität aller Interessenten am Straßentransport stützen, entschieden dagegen sind.

Diese Interessenpolitik macht alle Versuche einer großzügigen Verkehrskoordinierung hoffnungslos. Alle Regierungen untersagten bisher der Eisenbahn wirtschaftlich berechtigte Kampftarife, d. h. sie muß auf ihren rentabelsten Linien die gleichen Tarife anwenden wie auf Nebenlinien, die ihr regelmäßig Verluste bringen. Sie muß darauf verzichten, auf ihren großen Strecken die unwirtschaftliche Konkurrenz der Straßentransportunternehmen auszuschalten, während sich gleichzeitig die Straße sehr energisch dagegen wehrt, dort ihre Rolle zu spielen, wo die Schiene nicht mehr rentabel ist. Dies führt dazu, daß die Eisenbahn verpflichtet bleibt, rund 10 000 km verlustbringende Nebenlinien weiterzubetreiben. Sie wird nicht einmal dazu ermächtigt, auf diesen Strecken die Züge durch regieeigenen Lastwagen- und Omnibusverkehr zu ersetzen, falls sich keine Privatunternehmen für regelmäßige Verkehrsleistungen finden lassen.

Frankreich ist davon überzeugt, daß es in sein Verkehrswesen ohne europäische Lösungen, die zumindest teilweise das nationale parlamentarische Hindernis überspringen, keine Ordnung hineinzubringen vermag. Nicht zuletzt aus diesem Grunde ergriff Paris vor einigen Jahren die Initiative zur Einberufung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, deren Auswirkungen bisher zwar verhältnismäßig bescheiden blieben, jedoch trotzdem langsam anfangen, die nationale Verkehrspolitik in rationellere Bahnen zu lenken. Unlängst billigten die Minister eine von den Sachverständigen der Internationalen Eisenbahnunion ausgearbeitete Denkschrift über die Ursachen der Fehlbeträge der Eisenbahngesellschaften. Hierin sind natürlich zahlreiche Wahrheiten über das Problem der Verkehrskoordinierung enthalten. Auch eine gewisse Beseitigung des Verkehrsprotektionismus für die Straße und den Wasserweg darf von diesem europäischen Verkehrsgremium erwartet werden. Ferner gehört die Verkehrskoordinierung im weitesten Sinne zu ihren Aufgaben. Gewiß ging sie bisher nur sehr zögernd an diese heikle Frage heran, auf die Dauer wird sie aber diese Probleme nicht umgehen können.

INVESTITIONSPOLITIK

Schließlich erwartet Frankreich günstige Ergebnisse von der Harmonisierung der Investitionen, die ebenfalls zu den Zielen der Verkehrsministerkonferenz ge-

hört. Vorläufig müssen die einzelnen Länder ihre Investitionspläne dieser Konferenz lediglich unverbindlich zur Diskussion zuleiten, und auch nur dann, wenn diese Pläne internationale Rückwirkungen haben. Immerhin bedeutet auch das bereits eine Schranke gegen demagogische Forderungen und eine Hilfe für vernünftige Umstellungspläne der Eisenbahn. Internationale Empfehlungen besitzen in den nationalen Parlamenten kein geringes Gewicht, falls die Regierungen Wert darauf legen, sie in dem einen oder anderen Sinne auszunutzen. Besonders aktuell ist für Frankreich diese Möglichkeit gegenüber den Forderungen der Binnenschiffahrt. Starke Interessentengruppen verlangen sehr hohe Kredite für die Modernisierung des Kanalnetzes zwischen Straßburg, Metz und Dünkirchen. In diesem Raum ist die nunmehr fast restlos elektrifizierte Eisenbahn besonders leistungsfähig, nicht zuletzt für den Transport schwerer Lasten. Rein volkswirtschaftlich gesehen wäre es angebracht, den gesamten Verkehr auf die Schiene zu konzentrieren. Die einzelnen Wirtschaftsgruppen setzen sich jedoch für das Kanalnetz ein, weil ihnen die Binnenschiffahrt dank erheblicher staatlicher Investitionen niedrigere Tarife anbieten kann, d. h., um es anders auszudrücken, weil in diesem Falle ihre Transporte von der Allgemeinheit subventioniert werden. Für die internationale Binnenschiffahrt ist andererseits der Ausbau des französischen Kanalnetzes völlig uninteressant. Diese Kanäle können niemals den in Belgien und auf dem Rhein üblichen Transportgefäßen von 1500 t zugänglich gemacht werden. Im günstigsten Falle könnten sie nach kostspieligen Ausbauarbeiten, die mindestens 1 Mrd. DM erfordern, von Kähnen bis zu 450 t benutzt werden. Ähnliche negative Erwägungen gelten für die Modernisierung des Rhein-Rhône-Kanals.

In Zukunft ist zu erwarten, daß die internationale Verkehrspolitik Frankreichs sich vorwiegend in dieser Richtung bewegen wird. Das ist auch für die anderen Länder von Nutzen, denn ohne Zweifel läßt überall die wirtschaftliche Arbeitsteilung der einzelnen Verkehrsträger stark zu wünschen übrig. Außerdem leidet Europa ohne Zweifel an einem Mangel an verkehrsmäßiger Koordinierung. Ein gemeinsamer Markt benötigt sehr schnell auch ein gemeinsames, über die Grenzen hinwegreichendes Verkehrsnetz.

Wirtschaftswachstum und Verkehrspolitik in der Südafrikanischen Union

Dr. Ernst Rudolf, Hamburg

Der Verkehrssektor der südafrikanischen Wirtschaft hat sich seit dem Kriege zu einem ausgesprochenen Engpaß für das Wirtschaftswachstum entwickelt. Das hat seinen Grund hauptsächlich darin, daß in der Kriegszeit die notwendigen Ersatzinvestitionen unterbleiben mußten, weil Südafrika von seinen Kapitalgüterlieferanten abgeschnitten war und in der Nachkriegszeit zunächst das Ausmaß der industriellen Entwicklung nicht richtig erkannt wurde. Seither konnte der Verkehrssektor den Vorsprung der übrigen Wirtschaft nicht aufholen und wird dazu trotz verstärkter Investitionen wohl auch in den nächsten Jahren nicht in der Lage sein. Trotz dieser Entwicklung der Transportsituation ist die südafrikanische Regierung fest entschlossen, die zukünftige Verkehrsausweitung im Vorrang mit der Eisenbahn zu bewältigen, und betreibt gegenüber dem Straßenverkehr eine stark restriktive Politik. Da es in der Union keinen einzigen schiffbaren Fluß gibt, haben die Südafrikanischen Staatsbahnen (Suid-Afrikaanse Spoorwee/South African Railways) auch heute noch eine starke Monopolstellung inne, die in den meisten anderen Ländern verlorengegangen ist.

DER TRANSPORTENGPASS

Das südafrikanische Eisenbahnnetz ist bei einer Gesamtlänge von 13 608 Meilen (1956) bis auf 668 Meilen eingleisig. Das Wagenmaterial reicht nicht aus, die Lieferfristen für Lokomotiven sind in aller Welt zu lang, das Wasserproblem macht im Innern dem Dampfbetrieb große Schwierigkeiten, die Elektrifizierung konnte bisher nur auf etwa 800 Meilen der wichtigsten Strecken durchgeführt werden, die Spurweite von nur 3 Fuß 6 Inch („Kapspur") verschlechtert die Kurvenläufigkeit und damit die Betriebsgeschwindigkeit, und schließlich trifft der allgemeine Mangel an qualifizierten Arbeitern und an Technikern die Eisenbahnen mit ihren hohen Ansprüchen an ihre Angestellten besonders stark. Das sind einige der wichtigsten Gründe für den Engpaß.

Die Folge der allgemeinen Überlastung der Bahn ist, daß die Beförderungsdauer auf allen Relationen steigt. In den Häfen und an wichtigen Verkehrsknotenpunkten sind verschiedentlich akute Verkehrsstauungen aufgetreten. Am schwersten betroffen wurden natürlich die Massengüter, und zwar insbesondere Kohle, Zement und Mais. Der Kohlen- und Zementengpaß waren für die Union besonders gefährlich, weil der Mangel an diesen Schlüsselprodukten schwerwiegende Auswirkungen auf die Industrie hatte.

Durch den Kohlenengpaß wurde zeitweise die gesamte Energieversorgung in Frage gestellt, weil die hydroelektrische Energieerzeugung in der Union eine sehr geringe Rolle spielt. Die vom Generalgouverneur eingesetzte Coal Enquiry Commission (1951) stellte fest, daß die Kohlenkrise der Union in jenem Jahr eine reine Transportfrage war, die dadurch hervorgerufen wurde, daß der Kohlenverbrauch stark angestiegen war. Der Gesamtverbrauch der Union an Kohle stieg