

Rudolf, Ernst

**Article — Digitized Version**

## Wirtschaftswachstum und Verkehrspolitik in der Südafrikanischen Union

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Rudolf, Ernst (1958) : Wirtschaftswachstum und Verkehrspolitik in der Südafrikanischen Union, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 1, pp. 38-42

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132585>

**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.*

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 Binnenschifffahrt. 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 Binnenschifffahrt dank erheblicher staatlicher Investi-

tionen niedrigere Tarife anbieten kann, d. h., um es anders auszudrücken, weil in diesem Falle ihre Transporte von der Allgemeinheit subventioniert werden. Für die internationale Binnenschifffahrt 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 Ausbaurbeiten, 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 eingeleisig. Das Wagenmaterial reicht nicht aus, die Lieferfristen für Lokomotiven sind in aller Welt zu lang, das Wasserproblem macht im Innern dem Dampf-

betrieb 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

von 11,8 Mill. t in den Wintermonaten (Juli—September) des Jahres 1946 auf 15,6 Mill. t (132,6%) im Jahre 1951, in dem die Kohlenkrise ihren Höhepunkt erreichte.<sup>1)</sup> Während die Haushaltungen, die Gasgesellschaften und die Goldminen in der Zeit bis 1951 ihren Kohlenverbrauch kaum veränderten, auch die Eisenbahnen selbst kaum einen Anstieg des Kohlenverbrauchs aufwiesen und die ISCOR-Stahlwerke und die Koksproduzenten nur durchschnittliche Zuwachsraten verzeichneten, waren es die beiden Schlüsselindustrien für die wirtschaftliche Entwicklung, die den Kohlenverbrauch stark steigen ließen: die Elektrizitätserzeugung und die Zementproduktion.

Aber auch der Transport des Zements selbst war zeitweise in Frage gestellt, und dadurch wurde die gesamte Bauwirtschaft gefährdet. Auf den Strecken vom Landesinnern zu den Küsten wurden durch die Exportsteigerung bei gewissen Erzen besonders hohe Ansprüche an die Eisenbahnen gestellt. Der Export von Mais aus der Union hätte bei günstiger Weltmarktlage in den Jahren von 1950 bis 1956 wesentlich höher sein können, wenn die Eisenbahnen den Transport zu den Häfen hätten bewältigen können. Auf Grund des sich 1955 immer mehr verstärkenden Drucks der Maisüberschüsse in den Silos des Oranje-Freistaates und in Transvaal einerseits, der günstigen Exportchancen andererseits entschloß sich die Eisenbahnverwaltung, einen Maistransport im Stile einer militärischen Notstandsorganisation einzurichten: In Übereinkunft mit den Produzentengenossenschaften wurde die Zahl der Verladestellen reduziert, um Rangierzeit zu sparen. Es wurden Maiszüge nach den Häfen zusammengestellt, die ohne Aufenthalt leer zurückliefen. Insgesamt 500 Getreidewagen wurden für diesen Einsatz bereitgestellt. Tatsächlich gelang es, den Maistransport nach den Häfen 1956 zu verdoppeln und das gesteckte Ziel der Lieferung von 1 Mill. t Mais für den Export zu erreichen.

#### Verkehrsentwicklung in der Südafrikanischen Union

Jahr endend am 31. März	Güterverkehr in Mill. t	Personenverkehr in Mill. Reisenden
1930	22,9	80,5
1940	32,6	120,3
1950	50,5	255,8
1954	71,7	275,0
1956	74,6	262,2

Auch im Personenverkehr, dessen Entwicklung über alles hinausging, was man bei Kriegsende erwarten konnte, sind zeitweise Engpaßsituationen entstanden, die sich allerdings nicht so schwer ausgewirkt haben wie beim Güterverkehr. Die Zahl der Fernverkehrsreisen in der Union stieg von 12,5 Mill. im Jahre 1939 (das waren nur 2,5 Mill. mehr als 1919!) auf 31,0 Mill. im Jahre 1945. Man hatte geglaubt, nach Aufhebung der Benzinrationierung würde der Personenfernverkehr etwa auf den Stand der Vorkriegszahlen zurückkehren. Er betrug aber auch 1956 (nach verschiedenen Tarifierhöhungen) noch immer 30,5 Mill. Reisen. Der erwartete

<sup>1)</sup> Die Zahlen beziehen sich nur auf die mit der Bahn transportierte Kohle. 1950 betrug der Anteil der mit der Bahn transportierten Kohle am gesamten Kohlenverbrauch 76%. Der Rest entfällt auf den Eigenverbrauch der Gruben und auf Elektrizitätswerke, die an eine Grube angeschlossen sind.

tete Rückgang hatte sich nur in der ersten und zweiten Wagenklasse ergeben, und auch dort nicht im erwarteten Ausmaß. Steil angestiegen ist dagegen der Verkehr in der dritten Wagenklasse, die den Eingeborenen vorbehalten ist. Die Gesamtzahl der Reisen stieg in der dritten Klasse von 14,3 Mill. im Jahre 1945 (1939: 6,4 Mill.) auf 18,9 Mill. im Jahre 1956. Das ist eine unmittelbare Folge der zunehmenden Eingliederung der Farbigen (als Wanderarbeiter) in das industrielle Wirtschaftssystem und des entsprechend steigenden Lebensstandards der Eingeborenen.

Im Jahre 1955 ergab sich insofern ein gewisser Höhepunkt der Engpaßkrise, als die Eisenbahnen selbst in den revierfernen Gebieten unter Kohlenmangel zu leiden begannen. Dabei muß hervorgehoben werden, daß die Kohlenförderung keinerlei Schwierigkeiten bereitet und sich auch kein Preisproblem aus der Knappheit ergeben hat. Die südafrikanische Kohle ist nach wie vor eine der billigsten der Welt, und die Kohlenfelder von Osttransvaal und Natal stellen die Versorgung der Union unbedingt sicher. Wenn man sich zeitweise zu einem Kohlenexportverbot entschlossen hat, so war auch das allein auf die Transportschwierigkeiten zurückzuführen.

#### VERKEHRSKOORDINIERUNG

Natürlich hat die Transportkrise die Regierung der Union veranlaßt, von ihrer strengen Beschränkung des Straßenverkehrs zugunsten der Eisenbahn in einigen Punkten abzugehen. Besonders dort, wo die Eisenbahn Verkehrsstauungen erlebte, mußten nach 1951 dem gewerblichen Kraftverkehr mehr und mehr Zugeständnisse gemacht werden. Bei dieser Gelegenheit zeigte es sich allerdings, daß der seit 1930 geknebelte Kraftverkehr ebenfalls sehr rasch an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stieß und deshalb den Eisenbahnen kurzfristig nicht die erhoffte Erleichterung bringen konnte. In dieser Situation bevorzugte der Kraftverkehr selbstverständlich den Stückgutverkehr und nahm der Eisenbahn wie überall hauptsächlich den hochtarifierten Verkehr ab, ohne die Transportlage bei den Massengütern zu verbessern.

Immerhin wurden aber 1955 etwa 1,3 Mill. t Kohle auf Grund von Ausnahmegenehmigungen vom Revier in Osttransvaal ins Industriegebiet am Witwatersrand befördert. Diesem schweren Verkehr waren allerdings die Straßen der betreffenden Relation nicht gewachsen. Sie erlitten schwerste Schäden, und man sollte nicht unterschätzen, was der daraus folgende Umschwung der öffentlichen Meinung für die Verkehrspolitik bedeutete. Da durch den Güterfernverkehr der Personenwagenverkehr auf den Straßen behindert wurde, jeder Südafrikaner aber Autobesitzer<sup>2)</sup> ist, wollte die Öffentlichkeit bald nichts mehr von einer weiteren Lockerung der Beschränkung des Güterverkehrs wissen.

Die heutige Situation ist ohne tiefgreifende Änderungen aus dem Gesetz über den Transport mit Kraftfahrzeugen aus dem Jahre 1930 entstanden: Jeder Straßentransportbetrieb ist von einer Genehmigung der lokalen Transportkommission (einer staatlichen

<sup>2)</sup> 1952 betrug die Zahl der Personenwagen je 1000 Einwohner (nur Weiße) 197, in der Bundesrepublik dagegen nur 28.

Behörde) abhängig, der als Berufungsinstanz und für die Ausarbeitung der Richtlinien der Politik eine Nationale Transportkommission übergeordnet ist. Freigegeben ist der gewerbliche Straßengüterverkehr nur in gewissen, vom Gesetz festgelegten Gebieten, wobei es sich hauptsächlich um von der Eisenbahn nicht bediente entlegene Landstriche handelt. Der Werkverkehr ist in der Regel auf den Magistratsbezirk, in dem sich das betreffende Unternehmen befindet, beschränkt oder auf einen Umkreis von 30 Meilen um dieses Werk in besonderen Fällen.

Der Erfolg der strengen Handhabung des Gesetzes und der Sparsamkeit, mit der die Nationale Transportkommission die Erteilung von Sondergenehmigungen regelt, ist, daß man heute auf den Straßen der Südafrikanischen Union sehr bequem mit dem Personenwagen vorwärts kommt. Auf einer Fahrt von Durban nach Johannesburg kann es geschehen, daß man außerhalb der Stadtgebiete nicht mehr als einem oder zwei Lastwagen begegnet. Schon gar nicht kann es vorkommen, daß sich hinter einem Schwertransporter eine Schlange von Personenwagen bildet, da die nationalen Straßen der Union überall vorbildlich ausgebaut sind und ein reibungsloses Überholen gestatten. (Auf anderen Straßen allerdings ist der Grund dafür, daß es keine Autoschlangen gibt, der, daß die Staubentwicklung einen erheblichen Mindestabstand zwischen den Fahrzeugen erfordert.)

Der gleichen strengen Kontrolle wie der gewerbliche Güterfernverkehr und der Werkverkehr unterliegen aber auch die Straßentransportdienste der Eisenbahn. Jede einzelne Linie muß lizenziert werden. Grundsätzlich dürfen die Straßentransportdienste der Eisenbahn nur im Anschluß an das Eisenbahnsystem, also von und nach Bahnhöfen betrieben werden und sind damit hauptsächlich auf Zubringerdienste beschränkt.

Das Netz dieser Straßentransportdienste ist heute etwa doppelt so groß wie das Schienennetz der Eisenbahn, das Verkehrsvolumen macht aber im Personenverkehr nur 3,2%, im Güterverkehr etwa 6,5% des Transportvolumens der Eisenbahn aus. Die wichtigsten Massengüter, die dieser Straßentransportdienst zu verfrachten hat, sind Getreide, Düngemittel, Früchte und Gemüse sowie insbesondere Milch. Von großer Bedeutung für die Fortentwicklung der Landwirtschaft in der Union scheint es auch gewesen zu sein, daß die Straßentransportdienste es ermöglicht haben, Vieh per Lastwagen statt auf dem Huf zu transportieren.

Seit 1940/41 arbeiten die Straßentransportdienste mit einem Verlust von einigen 100 000 £ jährlich. Verschiedene Kraftverkehrsorganisationen drängen deshalb die Nationale Transportkommission, die Eisenbahnen zu veranlassen, diese Dienste einzustellen. Da aber nicht angenommen werden kann, daß private Firmen überall an ihre Stelle treten würden, ist man bisher in dieser Frage nicht weiter gekommen. Obwohl die Verluste zeitweise mehr als 20% der Betriebskosten betragen, ist es wenig wahrscheinlich, daß die Eisenbahnen diesen Betriebszweig aufgeben werden, da sie mit Recht darauf hinweisen können, daß der Verlust auf der Zubringerstrecke nicht bedeu-

tet, daß der gewonnene Verkehr aufs ganze gesehen, nämlich bis an die Küste oder bis zum Witwatersrand gerechnet, einen Verlust bringt. Außerdem werden die Interessen der Landwirtschaft von dieser Frage berührt, und hier betreiben die Regierungen der Union traditionell eine landwirtschaftsfreundliche Politik.

Die Verfassung der Union enthält in einigen Artikeln auch die Verfassung für die Eisenbahnen, und dort ist festgelegt, daß die Eisenbahnen grundsätzlich als kommerzielles Unternehmen zu betreiben sind. Allerdings wird dieser Grundsatz in der Verfassung selbst durch eine wichtige Auflage durchbrochen: die Eisenbahn muß durch ihre Politik die landwirtschaftliche und industrielle Entwicklung der ganzen Union berücksichtigen und insbesondere durch billige Transportmöglichkeiten die landwirtschaftliche und industrielle Besiedlung des entlegenen Landesinneren fördern. Diese Auflage und die Tatsache, daß das Führungsgremium der Eisenbahn, der Eisenbahn- und Hafenrat, vom Verkehrsminister präsiert wird, haben dazu geführt, daß die Eisenbahnen in stärkere Abhängigkeit vom Staat geraten sind, als den Vätern der Verfassung vorgeschwebt haben mag.

Die Verfassung sieht ferner vor, daß den Eisenbahnen Verluste, die ihnen daraus entstehen, daß sie zu Förderungsmaßnahmen der Regierung im Rahmen der allgemeinen Wirtschaftspolitik benutzt werden, aus der Staatskasse ersetzt werden müssen. Da diese Ersatzleistungen aber nur auf Antrag der Eisenbahnen stattfinden können, die Eisenbahnen aber bisher von ihrem verfassungsmäßigen Recht keinen Gebrauch gemacht haben, haben wir in Südafrika denselben Zustand wie in den meisten europäischen Ländern: die Bahn trägt Lasten der Gemeinschaft, ohne einen Ausgleich zu erhalten.

Als Besonderheit der südafrikanischen Verkehrsordnung sei noch erwähnt, daß sowohl die Hafenverwaltung der Seehäfen als auch die Verwaltung der Südafrikanischen Luftverkehrsgesellschaft und der Flughäfen von Abteilungen der Eisenbahnverwaltung vorgenommen werden. Dieses starke Monopol wird also allein vom privaten Straßenverkehr angegriffen. Eine weitere Bedrohung der Monopolstellung auf einem Teilgebiet dürfte der geplante Bau einer Olleitung von Durban zum Industriegebiet am Witwatersrand bedeuten. Diese Olleitung soll dazu beitragen, einen einheitlichen Benzinpreis in der ganzen Union zu erreichen. Gegenwärtig ist die Situation noch die, daß Treibstoff von der Küste ins Landesinnere immer teurer wird, da die Union kein eigenes Erdöl besitzt und infolgedessen das Importöl in den Hafenstädten raffiniert wird. Im August 1955 hat die Dehydrieranlage der SASOL-Gesellschaft in der neuerstandenen Stadt Sasolburg die synthetische Benzinproduktion auf Kohlebasis nach dem Fischer-Tropsch-Verfahren aufgenommen, und solange nicht feststeht, ob diese neue Industrie die Öltransportsituation erleichtern kann, wird die Olleitung von Durban nicht gebaut werden. Eine andere Olleitung vom Erdölhafen in Mossel-Baai zur Stadt selbst hat keine Konkurrenzbedeutung für die Eisenbahnen.

Die südafrikanische Verkehrspolitik sieht weiter den allmählichen Aufbau einer eigenen Handelsflotte und Küstenschifffahrt vor, nachdem in den letzten Jahrzehnten die Fischerei in Südafrika unerwartete Erfolge erzielen konnte. Ein erster Schritt in Richtung auf eine aktive Küstenschifffahrtspolitik ist die Abschaffung der Konkurrenzraten der Eisenbahn, die den Transport etwa von Kohle aus Natal über Durban auf dem Seewege nach Kapstadt unterbunden hatten. Inzwischen sind die Eisenbahnen mit drei Küstenschiffen in das Kohletransportgeschäft selbst mit Erfolg eingestiegen. Neben den Raten spielen aber auch noch die Hafenumschlaganlagen eine Rolle für die Küstenschifffahrt. Schwerguttransporte vom Stahlwerk Pretoria etwa können von einem bestimmten Gewicht ab nicht über Lourenço Marques nach anderen Häfen geleitet werden, weil die Hafeneinrichtungen für solche Schwerguttransporte noch fehlen.

#### TARIFPOLITIK

Die Südafrikanischen Eisenbahnen betreiben eine Politik der Tariffdifferenzierung nach dem altbewährten Grundsatz „charge what the traffic will bear“. Sie sehen auch heute keinen Grund, von dieser Politik abzugehen, da sie ihre Monopolstellung keineswegs eingebüßt haben. Natürlich fehlt es nicht an Protesten der Verladerschaft — besonders aus Industriekreisen, an deren Spitze die Minengesellschaften stehen —, aber die traditionelle Stützpolitik zugunsten der Landwirtschaft ist keineswegs in Gefahr, denn in Südafrika haben zwar die Minengesellschaften das Geld, aber die Landwirtschaft hat die Stimmen der Wähler.

Auf Grund der sehr eingehenden Vorschläge einer Kommission (Newton-Kommission) wurde nach langen Diskussionen 1954 eine große Tarifreform durchgeführt, die als Hauptziel (und Ergebnis) die Anpassung des überlieferten Tarifsystems an die Gegebenheiten eines modernen Industriestaates hatte.

Das Wertstaffelsystem wurde durch Erhöhung der Zahl der Klassen verfeinert, wenn auch keineswegs die Diskriminierung verringert wurde. Die niedrigste Klasse der Wertstaffel ist mit einem Zwanzigstel der Fracht belastet, die die höchste Klasse zahlen muß (für England beträgt diese Zahl ein Siebentel).

Bei der Entfernungstaffel wurden nur gewisse inkonsistente Sätze ausgeglichen.

Abgeschafft wurden die folgenden wirtschaftspolitischen Sondertarife:

1. Die sogenannten „Milling-in-transit“-Tarife und die „Distribution“-Tarife. Beide Maßnahmen waren seinerzeit eingeführt worden, um die wirtschaftliche Entwicklung des Binnenlandes zu fördern. Beide Maßnahmen sollten durch Beseitigung des Frachtenbruchs verhindern, daß sich die Verarbeitung von Exportgütern (milling-in-transit) und der Import-Großhandel in den Hafenstädten konzentrieren. Der Importeur von Landmaschinen beispielsweise konnte, wenn er von seinem Lager in Johannesburg verkaufte, für den Transport Seehafen—Endabnehmer dieselbe Entfernungstaffel ausnutzen wie sein in Durban ansässiger

Konkurrent, der ab Seehafen direkt an den Endabnehmer lieferte, umgekehrt entsprechend das Milling-in-transit-System für Mühlenbetriebe usw.

2. Vorzugstarife wurden schon auf Grund der GATT-Bestimmungen abgeschafft, sie hatten aber auch insofern ihren Sinn verloren, als sie ursprünglich eine Beförderung südafrikanischer Industrieprodukte aus den Hafenstädten ins Innere zu niedrigeren Tarifen als den Tarifen für Importwaren vorsahen. Da heute das Schwergewicht der Industrie im Landesinnern liegt, hatten diese Tarife seit langem ihre volkswirtschaftliche Berechtigung verloren.

Das System der „Nearest-Port“-Tarife hatte ursprünglich ebenfalls ein Schutz gegen Importkonkurrenz sein sollen: Für gewisse Güter, die in Südafrika hergestellt wurden, berechnete man nicht die Fracht Herstellungs—Abnehmerort, sondern Abnehmerort—nächster Hafen, wenn diese Fracht niedriger war. Allerdings mußte man sich durch gewisse Minimumsätze davor schützen, daß etwa der Versand südafrikanischer Waren in einen Seehafen zum Preise Null befördert werden müßte.

3. Als ungerechtfertigt wurden auch die Maximum-Tarife aus der Entfernungstaffel gestrichen und die Sondertarife der Stichbahnen im Interesse der Tarifgleichheit im Raum und der Einfachheit abgeschafft.

4. Die Wettbewerbstarife gegen die Küstenschifffahrt wurden ebenfalls aufgehoben. Die Bedeutung, die diese Tarife gehabt haben müssen, geht daraus hervor, daß die Zahl der Küstenschiffe, die zwischen südafrikanischen Häfen verkehren (Durban—Walfischbucht), in den zwei Jahren nach der Aufhebung der Kampftarife von 13 auf 29 anstieg. Die Hafenumschläge im südafrikanischen Küstenverkehr stiegen von rd. 340 000 t im Jahr vor der Tarifabschaffung auf 520 000 t und 745 000 t in den beiden darauffolgenden Jahren.

Sozusagen „durch die Hintertüre“ hat die Eisenbahnverwaltung 1956 allerdings doch wieder Vorzugstarife für Exportgüter zugestanden, nämlich für den Export nach den im Norden an die Union grenzenden Gebieten. Allerdings betreffen diese Raten nur eine Bevorzugung von einigen südafrikanischen Produkten gegenüber Produkten anderer Exportländer, und sie betreffen nicht solche Produkte, die in den nördlichen Nachbarstaaten selbst hergestellt werden.

Zusammenfassend kann man also sagen, daß nur einige überholte Tarifformen gestrichen worden sind, daß aber nach wie vor das Grenzkostenprinzip angewendet und eine Diskriminierung zugunsten der Landwirtschaft mit Hilfe der Tarifklassen durchgeführt wird. Wenn man die Beschränkung des Straßenverkehrs einmal als gegeben ansieht, kann man gegen dieses System auch nichts einwenden. Solange die Südafrikanischen Eisenbahnen nicht ins Defizit geraten — das werden sie auf Grund der Entwicklung des Transportvolumens keineswegs tun —, dürfte auch die Bevorzugung der Landwirtschaft, wenn sie von Regierung und Parlament gebilligt wird, durchaus vertretbar sein.

## INVESTITIONSPOLITIK

Aus allem bisher Gesagten dürfte zur Genüge hervorgehen, daß die wichtigste Aufgabe der südafrikanischen Verkehrspolitik nicht so sehr in der Koordinierung und auch nicht so sehr in der Tarifpolitik liegt, sondern in der Investitionspolitik. Gleichgültig von wem sie vorgenommen werden und zu welchen Tarifen, in der expansiven Wirtschaft kann der Verkehrsengpaß nur durch sehr große Investitionsanstrengungen aufgebrochen werden.

Die wichtigste Entscheidung war zunächst die, ob das Eisenbahnnetz weiter ausgebaut werden soll oder ob man neue Strecken dem Kraftverkehr überlassen sollte. Keine Frage war es natürlich, daß die neuen Kohlengruben in Transvaal und die neuen Goldminen im Oranje-Freistaat Eisenbahnanschluß haben mußten. Die Probleme ergaben sich nur in den entlegenen Gebieten der Union. Man hat für die Frage des Eisenbahnbaus eine Lösung gefunden, die mit Erfolg praktiziert wird: die Eisenbahn baut nur solche Strecken, für die von irgendeiner Seite eine finanzielle Garantie übernommen wird. Bergbaugesellschaften, regionale Entwicklungsgesellschaften, die ISCOR-Stahlwerke und andere Stellen waren die Kontrahenten der Eisenbahn bei solchen Verträgen, die sich bisher sehr bewährt haben.

Für die Verbesserung des bestehenden Streckennetzes, für das rollende Material und schließlich auch zur Behebung des Personalengpasses mußten andere Lösungen gefunden werden.

Der neue Verkehrsminister Bent Schoeman hat deshalb 1955 einen Investitionsplan für die Jahre 1956 bis 1960 aufgestellt und durchgesetzt, der Investitionen in Höhe von 200 Mill. £ vorsieht, während in den letzten zehn Jahren (in denen man auch nicht untätig gewesen ist) nur 320 Mill. £ in dem Eisenbahnnetz investiert worden sind.

Im einzelnen sind folgende Investitionsmaßnahmen vorgesehen:

1. Als Übergangsmaßnahme bis zur völligen Elektrifizierung des ganzen Netzes werden etwa 130 Diesellokomotiven eingesetzt. Das bedeutet zwar eine weitere Belastung der Olsituation Südafrikas, ist aber eine Notwendigkeit, insbesondere in Anbetracht der vielen wasserarmen Strecken in der Union. Die von Henschel gelieferten wassersparenden Kondenslokomotiven scheinen sich nicht zu bewähren. Sie mußten 1955 aus dem Verkehr gezogen werden, weil zu hohe Reparaturkosten entstanden. Es sollen überhaupt nurmehr 65 Dampflokomotiven angeschafft werden, und der Reifeprozess der Kondenslokomotive wird wohl von der Elektrifizierung überholt werden. Im Fünfjahresinvestitionsprogramm ist der Ankauf von 164 Elektrolokomotiven vorgesehen.

2. Bis 1960 sollen zusätzlich 1000 Meilen Eisenbahnstrecken elektrifiziert werden. Das wäre gegenüber dem jetzigen Zustand beinahe eine Verdreifachung des elektrisch betriebenen Netzes. Besonders die Strecken vom Kohlenrevier in Osttransvaal zum Witwatersrand sollen auf elektrischen Betrieb umgestellt

werden. Weiterhin soll die elektrische Strecke von Johannesburg nach Süden bis Kroonstad verlängert werden, also bis in unmittelbare Nähe des neuen Goldgebietes. Für diesen Ausbau allein sind 6,5 Mill. £ vorgesehen.

3. Obwohl sich die Transportkapazität des rollenden Materials der Südafrikanischen Eisenbahnen in den zehn Jahren von 1945 bis 1955 fast verdoppelt hat (nämlich von 1,5 Mill. t auf 2,6 Mill. t), besteht ein besonderer Engpaß auf dem Gebiet der Güterwagen. Es ist deshalb der Ankauf von 24 000 Güterwagen, 900 Personenwagen für den Fernverkehr, 792 Personenwagen für den Vorortverkehr und 156 Triebwagen für den zwischenstädtischen Verkehr auf den elektrifizierten Linien des Industriegebietes vorgesehen. Einen Teil dieser Waggons wird die seit 1944 bestehende und recht leistungsfähige Waggonindustrie Südafrikas liefern. Die Lokomotiven müssen allerdings vollzählig importiert werden, da die Union die Produktion von Lokomotiven, die im Krieg aus Notgründen aufgenommen worden war, wieder eingestellt hat.

4. Die Reparaturwerkstätten der Südafrikanischen Eisenbahnen haben einen besonders großzügigen Ausbau erfahren, seit in den Jahren vor 1954 klar wurde, daß der Engpaß an rollendem Material allein dadurch schon zu einem großen Teil behoben werden konnte, daß die Reparaturzeiten für Lokomotiven und Wagen verkürzt wurden. Insbesondere die Werkstatt in Pretoria-Koedoespoort ist eine vorbildliche Anlage, in der später mehrere tausend Arbeiter beschäftigt werden sollen.

5. Begradigung und Nivellierung der Strecken soll die Betriebsgeschwindigkeit erhöhen. Diese Maßnahmen läßt man sich erhebliche Erdarbeiten kosten. Sie sind besonders dort wichtig, wo die Eisenbahn den Höhenunterschied zwischen der Küste und dem Hochland zu überwinden hat. Durch Entsendung von Fachleuten nach Europa, Amerika und Australien versucht die Verwaltung auch eine Rationalisierung des Signal- und Kontrollsystems auf allen Strecken mit den modernsten Mitteln zu erreichen.

6. Besondere Wichtigkeit kommt auch den Investitionen für die Heranbildung qualifizierter Kräfte zu. Gemeint ist der Ausbau der vorbildlichen Eisenbahnerschule in Esselen Park zwischen Johannesburg und Pretoria, die als zentrale Ausbildungs- und Fortbildungsinstitution das Nachwuchsproblem lösen helfen soll. Die Studenten dieses Eisenbahner-College werden in jeder Weise von der Verwaltung gefördert. Das College dürfte seinem Ausmaß nach eine einmalige Institution sein und hat mit Recht bereits Aufsehen in den Eisenbahnerfachkreisen selbst der USA erregt.

Trotz aller dieser wohlgeplanten Maßnahmen kann man aber heute schon übersehen, daß die Eisenbahnen nach wie vor hinter der rapiden Entwicklung der übrigen Wirtschaft zurückbleiben werden, auch wenn schwerere Rückschläge, wie etwa das Versagen der 60-80 Kondenslokomotiven, sich in Zukunft nicht wiederholen sollten.