

Klein, Eduard

Article — Digitized Version

Zuschrift: Eisenbahnkesselwagen im Mineralölverkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Klein, Eduard (1960) : Zuschrift: Eisenbahnkesselwagen im Mineralölverkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 5, pp. 268-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132963>

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.

Zuschrift: Eisenbahnkesselwagen im Mineralölverkehr

Zu der Abhandlung von Lochner/Sobek: „Die wirtschaftliche Bedeutung der Ölfertigkeiten“, die wir im Januarheft 1960 veröffentlichten, erhielten wir folgende Zuschrift mit der Bitte um Abdruck. Wir kommen der Bitte gern nach, weil darin die Frage des Eigentums der Kesselwagen, die für die wirtschaftlichen Folgen von Erdölfertigkeiten von Bedeutung ist, angeschnitten wird.

Die Probleme des modernen Mineralöltransports, die als Folge der Standortpolitik der Mineralölgesellschaften durch den neuen Verkehrsträger Pipeline aufgeworfen werden, sind in neuerer Zeit Gegenstand zahlreicher Pressekommentare gewesen. Die Behandlung dieser Fragen führt beim Schienentransport zwangsläufig auch zu Untersuchungen über Eisenbahnkesselwagen. Derartige Untersuchungen lassen jedoch nicht immer mit hinreichender Klarheit erkennen, wer als Eigentümer der Mineralölkesselwagen von Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt der Mineralölwirtschaft betroffen wird.

Die Deutsche Bundesbahn stellt der verladenden Wirtschaft keine Kesselwagen zur Verfügung, denn sie besitzt nur eine sehr geringe Zahl solcher Wagen für ihren eigenen Bedarf. In der Bundesrepublik — ebenso wie in fast allen west-

europäischen Staaten — sind Kesselwagen in den Park der Eisenbahnverwaltung eingestellte Privatgüterwagen. Wie die Vereinigung der Privatwagen-Interessenten (VPI), Frankfurt/M., in ihrem Jahresbericht für 1959 mitteilt, sind zur Zeit bei der Deutschen Bundesbahn annähernd 42 000 Privatgüterwagen eingestellt. Davon sind rund 27 000 für den Mineralöltransport geeignete Kesselwagen, heißt es im „Erdöl-Informationsdienst“ Nr. 26 vom 22. 11. 1959. Etwa die Hälfte dieser Mineralölkesselwagen steht im Eigentum neutraler gewerblicher Vermieter.

Bei dem großen Kesselwagenbestand der Vermietgesellschaften wird deutlich, daß sich deren Aufgaben nicht auf die Deckung von Bedarfsspitzen beschränken; vielmehr dienen die Kesselwagen dieser Gesellschaften vor allem dem langfristigen Bedarf der Mineralöl-

wirtschaft. In Westeuropa sind heute mindestens 40 bis 50 % der für den Transport von Mineralölprodukten benutzten Kesselwagen angemietete Wagen (Kurt Toebis: „Der Eisenbahn-Kesselwagen im europäischen Mineralöl-Verkehr“, Erdoel-Zeitschrift, Wien, Heft 5, Mai 1959). Die in starker Expansion befindliche Mineralölwirtschaft wird dadurch weitgehend der Notwendigkeit entzogen, eigene Mittel für den Neubau von Kesselwagen aufzuwenden. Die Vermietgesellschaften tragen außer dem Kapitalrisiko die Kosten für Unterhaltung und Pflege der Wagen sowie das Kaskorisiko. In enger Zusammenarbeit mit den Benutzern — d. h. den Mineralölgesellschaften — und abgestellt auf deren Bedarf entwickeln die Kesselwagen-Vermieter ihren Kesselwagenpark ständig weiter und passen ihn den neuesten technischen Möglichkeiten sowie den tariflichen Erfordernissen nach Bauart und Größe an. So werden z. B. 63-cbm-Heizöl- / Bitumen-Kesselwagen, 83-cbm-Mineralöl-Kesselwagen und 100-cbm-Druckgas-Kesselwagen gebaut.

Eduard Klein

Oktober 1959 erschien

Grundlagen der Forstwirtschaft

in

Übersicht · Zahl · Tabelle · Regel · Vorschrift · Gesetz

XII, 1258 S. in 29 Abschnitten, 150 Abb. u. Skizz., 350 Tab., Stichwortverzeichnis 5000 Begriffe
Herausgeber: Landforstmeister i. R. Dr. R. Müller · Berater: Ministerialdirigent i. R. H. Barth
DM 136,—

Das modernste Nachschlagewerk der deutschen Forstwirtschaft
in Fachkreisen bezeichnet als

Die bedeutungsvollste Neuerscheinung der letzten Jahrzehnte
auf dem forstlichen Büchermarkt

mit

erstmalig zusammengefaßtem Forstrecht

VERLAG M. & H. SCHAPER · HANNOVER · ABT. FORSTWESEN

Grundlagen

der Forstwirtschaft
in Übersicht, Zahl, Tabelle, Regel,
Vorschrift, Gesetz

//

Das grüne Nachschlagewerk von
Dauerwert