

# VERKEHRSARCHIV

Unter Mitwirkung von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn bearbeitet von  
Dipl.-Volkswirt Dr. rer. pol. Hans Schultz.

Nr. 1.

Abgeschlossen am 1. April 1931

Vorbemerkung: Die Berichterstattung bezieht sich auf das 2. Halbjahr 1930. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten. Für folgende Zeitschriften ist nachstehende Kürzung angewendet: A. f. E. = Archiv für Eisenbahnwesen; A. f. P. u. T. = Archiv für Post und Telegraphie; Chr. d. Tr. = Chronique des Transports; DWZ. = Deutsche Wirtschafts-Zeitung; Mod. Tr. = Modern Transport; Nav. d. Rhin = La Navigation du Rhin; R. w. A. = Railway Age; R. w. G. = Railway Gazette; Str. B. U. = Straßenbau und Straßenunterhaltung; V. T. = Verkehrstechnik; Vt. W. = Verkehrstechnische Woche; WD. = Wirtschaftsdienst; Z. f. B. = Zeitschrift für Binnenschifffahrt; Z. d. IEV. = Zeitschrift des Internationalen Eisenbahn-Vereins; Ztg. d. VDEV. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

## Eisenbahnen.

### 1. Deutsche Reichsbahn; Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung (arbeitstäglich) in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
	1929	1930	1929	1930	Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
					1929	1930	1929	1930
Juli .....	44,1 <sup>1)</sup>	33,3 <sup>1)</sup>	156,2	127,7	303,2	239,9	161,6	144,0
August .....	43,4	32,5	154,9	128,2	303,3	237,2	158,5	150,2
September .....	41,8	34,2	159,2	133,8	295,8	243,0	133,2	118,1
Oktober .....	46,8	38,2	165,0	139,6	331,0	260,1	109,8	104,6
November .....	44,0	34,4	165,3	138,2	301,0	220,1	93,4	87,9
Dezember .....	35,6	31,2	143,0	123,1	259,4	212,5	99,2	94,1

Der im zweiten Halbjahr 1930 in verschärftem Maße sich fortsetzende Konjunkturückgang hat den Güterverkehr der Reichsbahn auf einen seit Jahren nicht mehr erreichten Tiefstand sinken lassen. Infolge einer allseitigen Produktions- und Konsumschränkung blieben die Zahlen der beförderten Gütermengen, der arbeitstäglichen Wagengestellung sowie der Einnahmen aus dem Güterverkehr weit hinter den entsprechenden Zahlen des zweiten Halbjahres 1929 zurück. Auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr erreichten in keinem Monat die Höhe der entsprechenden Monate des Vorjahres. Neben der ungünstigen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse hat auch die steigende Konkurrenz des Kraftwagens verkehrsverringemd gewirkt.

Die Tonnenzahlen der beförderten Gütermengen waren im Juli und August weiter rückläufig. Die Steigerung von rd. 5 v. H. im Juli gegenüber Juni war lediglich auf eine erhöhte Zahl von Arbeitstagen im Juli zurückzuführen. Gegenüber den entsprechenden Monaten des Vorjahres blieben die beförderten Gütermengen im Juli und August um 25 v. H. zurück. Die leichte Besserung im September ist infolge erhöhter Düngemittel-, Kohlen- sowie Erntetransporte saisonmäßig begründet. Im Oktober erreichte die beförderte Gütermenge durch den erhöhten

<sup>1)</sup> Die Zahl für Juni 1929 ist 41,6, für Juni 1930 31,6.



Zuckerrübenversand mit 38,2 Mill. t den absolut höchsten Stand des Jahres, der jedoch hinter dem Oktober 1929 um rd. 18 v. H. zurückblieb. Das Ende des Jahres brachte wiederum einen Rückgang, der im November durch eine geringere Zahl von Arbeitstagen, im Dezember saisonmäßig verursacht wurde.

Die arbeitstägliche Wagengestellung war im Juli gegenüber dem Vormonat um 4 v. H., gegenüber dem Juli 1929 sogar rd. 18 v. H. geringer. Der Rückgang umfaßte vorwiegend die Wagengestellung für Kohlen, deren Beförderung durch den Wegfall der Sommerpreise zurückging, sowie die für Baumaterialien, die durch das Darniederliegen des gesamten Baumarktes nur sehr gering war. Die leichte Besserung im August ist auf eine erhöhte Beförderung von Kohlen und künstlichen Düngemitteln zurückzuführen. Die jahreszeitlich begründete Erhöhung hielt auch im September und Oktober noch an; trotzdem liegen diese Monate noch rd. 17 bzw. 15 v. H. unter den entsprechenden Monaten des Vorjahres. Lediglich beim Zuckerrübenversand war die Wagengestellungszahl im Oktober um ein Drittel höher als im Oktober 1929. Mit Nachlassen der sonstigen Erntetransporte und der an sich schon geringen Baulätigkeit ging die arbeitstägliche Wagengestellung im November und Dezember wieder saisonmäßig zurück. Sie lag im Dezember rd. 14 v. H. unter der entsprechenden Zahl des Vorjahres.

Der Personenverkehr hatte einerseits unter den schlechten Witterungsverhältnissen (verringertem Ausflugs- und Ferienverkehr), andererseits durch die steigende Konkurrenz der Kraftwagen, Motorräder und Omnibusse sehr zu leiden. Die schlechte Wirtschaftslage und die dadurch bedingte hohe Arbeitslosenziffer verursachten einen schwächeren Berufsverkehr. Diese Ausfälle konnten auch nicht durch den Sonderverkehr aus besonderen Anlässen wettgemacht werden. Die Zahl der überplanmäßigen Züge war geringer als im Vorjahr. Es wurden gefahren: im Juli 7224 überplanmäßige Züge (Befreiungsfeiern, Bundesschießen in Köln, Oberammergauer Passionsspiele) gegenüber 9227 im Juli 1929; im August 6787 (verschiedene Zeppelinbesuche, Leipziger Herbstmesse) gegen 8344 im August 1929; im September 3912 (Katholikentag im Münster, Reichswehrmanöver) gegen 4710 im September 1929. Der Weihnachtsverkehr brachte zwar eine geringe Belebung, die jedoch den Erwartungen nicht entsprach.

Die rückläufige Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs zeigte sich besonders deutlich in der Gestaltung der Einnahmen. Die Einnahmen aus dem Güter- und Personenverkehr erreichten in keinem Monat die Höhe der entsprechenden Vergleichsmonate 1929. Im Güterverkehr blieben sie im Durchschnitt rd. 20 v. H., im November sogar um 27 v. H. dahinter zurück. Im Dezember lagen sie um rd. 18 v. H. unter der schon sehr niedrigen Zahl von 1929. Auch im Personenverkehr waren die Einnahmen im Juli und September rd. 11 v. H., im letzten Vierteljahr trotz der Tarifierhöhung am 1. September noch um 7 bis 8 v. H. niedriger als im Vorjahr.

Der Gesamtgüterverkehr des ganzen Jahres 1930 zeigt gegenüber 1929 einen erheblichen Rückgang. Während im Jahre 1929 rd. 486 Mill. t befördert wurden, betrug die Zahl für 1930 nur rd. 400 Mill. t, d. i. ein Rückgang von rd. 18 v. H. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr stellten sich 1930 auf rd. 2839 Mill. RM gegen 3485 Mill. RM 1929 (Rückgang rd. 16 v. H.), aus dem Personenverkehr auf rd. 1346 Mill. RM gegen 1423 Mill. RM 1929 (Rückgang rd. 6 v. H.).

**2. Umbildung des Reichsbahn-Zentralamtes.** Am 1. Dezember 1930 ist das Reichsbahn-Zentralamt in Berlin in vier selbständige Reichsbahn-Zentralämter für Einkauf, Bau- und Betriebstechnik, Maschinenbau und Rechnungswesen umgebildet worden. Die neuen Zentralämter haben alle Aufgaben und Zuständigkeiten des

früheren Reichsbahn-Zentralamtes übernommen und sind der Hauptverwaltung in der gleichen Weise wie die Reichsbahndirektionen unmittelbar unterstellt.

**3. Anspruch der Länder Bayern, Sachsen, Württemberg und Bayern auf Sitze im Verwaltungsrat der DRG.** Der Staatsgerichtshof hat am 25. Nov. 1930 in dem Streit zwischen Reich und Ländern betreffend die Besetzung der Verwaltungsratsitze bei der DRG. das Urteil verkündet. Danach steht den Ländern Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden auf Grund der zur Auslegung des Staatsvertrages über den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 abgegebenen Erklärungen das Recht zu, je ein Mitglied des Verwaltungsrats für die Reichsbahn zu benennen.

**4. Herabsetzung der Zeitkartentarife bei der Reichsbahn.** Zur Verbilligung der Lebenshaltung der werktätigen Bevölkerung hat die Reichsbahn vom 1. Januar 1931 an die Preise der Arbeiterwochenkarten, Kurzarbeiterwochenkarten, Monats- und Teilmonatskarten sowie Schülermonatskarten um 5 v. H. herabgesetzt. Die Einheitssätze sind gefallen für die

2. Klasse Eilzug von 7,8 auf 7,41 Rpf.,
2. Klasse Personenzug von 5,8 auf 5,51 Rpf.,
3. Klasse Eilzug von 5,4 auf 5,13 Rpf.,
3. Klasse Personenzug von 3,7 auf 3,515 Rpf.

Die Zeitkarten des Berliner und Hamburger Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs blieben durch diese Neuregelung unberührt.

**5. Propeller-Triebwagen.** Die Gesellschaft für Verkehrstechnik in Hannover führte am 18. Oktober 1930 auf einem 8 km langen Teilstück der Reichsbahnstrecke Hannover—Celle einen Propeller-Triebwagen vor. Der Wagen, der 26 m lang in Stromlinienform gebaut ist, erreichte mit einem 500-PS-BMW-Flugzeugmotor eine Stundengeschwindigkeit bis zu 182 km. Der Propeller-Triebwagen soll nach der Auffassung seiner Erfinder, Dipl.-Ing. Kruckenberg und Dipl.-Ing. Stedefeld, u. a. folgende Aufgaben haben: Schnellverkehr auf kurzen Strecken, Zubringung zu D-Zügen, zum Obersee-Dampfer- und Luftfahrzeug-Schnellverkehr, Begleitung von FD-Zügen zur Bedienung dicht folgender Stationen von geringerer Bedeutung, transkontinentaler Personen-Expressverkehr, wenn der FD- oder Luxus-Zug nicht an jedem Tag verkehren kann. Die Reichsbahn verfolgt die Entwicklung der Propellerwagens mit großer Aufmerksamkeit und verspricht die weiteren Versuche nach Möglichkeit zu unterstützen. Sie glaubt aber, daß bis zu seiner Einführung auf Reichsbahnstrecken „noch weitere Versuche erforderlich und auch rein praktische Fragen zu klären sind“.

**6. Vollendung der Zugspitzbahn.** Am 20. Januar 1931 wurde als letztes Teilstück der Bayerischen Zugspitzbahn die von der Haltestelle Schneesfernerhaus auf den Gipfel führende Drahtseilbahn dem Verkehr übergeben.

**7. Eisenbahnen in Schweden.** Die steigende Konkurrenz des Kraftwagens hat sowohl die Schwedische Staatsbahn wie die Privatbahnen zu einigen weiteren organisatorischen und tariflichen Maßnahmen gezwungen:

Die Schwedische Staatsbahn beabsichtigt vom 1. Mai 1931 ab die Herabsetzung des Wagenladungstarifs für die am höchsten tarifierten Güter. Sie hat ferner der Regierung eine Vorlage unterbreitet, die eine schärfere Genehmigungspflicht und Überwachung des gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehrs fordert. In Südschweden beabsichtigt sie sogar mit den Privatbahnen eine besondere Verkehrspolizei einzurichten, die die Befolgung der Vorschriften der Kraftfahrzeugverordnung überwachen soll. Die Kosten dieser Verkehrspolizei sollen auf die Eisenbahnen nach ihrer Länge verteilt werden.



Die Privatbahnen suchen entweder durch Zusammenschluß oder durch Angliederung des Kraftwagens der steigenden Konkurrenz dieses Verkehrsmittels zu begegnen. So haben sich in Südschweden, wo der Kraftwagenwettbewerb besonders groß ist, 7 Privatbahnen zu einer gemeinsamen Verwaltung mit einem Gesamtnetz von 576 km zusammengeschlossen. Ferner haben südschwedische Privatbahnen eine Reihe mit ihnen in Wettbewerb stehende Kraftwagenlinien übernommen und die Genehmigung zur Errichtung neuer Linien erhalten. In vielen Fällen haben sich notleidende Privatbahnen dem Staate zum Ankauf angeboten.

**8. Frachtermäßigungen in England und Italien.** In Auswirkung der den englischen Eisenbahnen gewährten Steuererleichterung sind im laufenden Geschäftsjahr die Frachtsätze für Kohle, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Grubensteampel und Erze teilweise um 12–30 v. H. gesenkt worden.

Im Rahmen der italienischen Preissenkungsaktion sind ab 1. Januar 1931 erhebliche Tarifiermäßigungen betreffend den Binnengüterverkehr Italiens und die Güteransfuhr in Kraft getreten.

### 9. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich.

- Eisenbahnverkehr. L. Jänecke. Ztg. d. VDEV. 31, S. 829.  
 Die hundertjährige Eisenbahn im Spiegel des Verkehrs- und Baumuseums. Hoogen. Ztg. d. VDEV. 35, S. 933.  
 Future of the Railways. A. Stanley. Mod. Tr. 605, S. 3.  
 Best Defense is the Offensive. F. J. Lisman. R. W. A. Vol. 89, Nr. 18, S. 920; 19, S. 981.  
 Vergleich statistischer Ergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen. F. C. Hardt. Vt. W. 39, S. 588.  
 Solving the problem of the unprofitable train. R. W. A. Vol. 89, Nr. 8, S. 405.  
 Gemeinwirtschaftliche oder kapitalistisch-privatwirtschaftliche Verkehrsbedienung? Schubert. DWZ. 32, S. 744.  
 Tarif, eine enzyklopädische Studie. W. Spieß. A. f. E. 4, S. 851; 5, S. 1159; 6, S. 1497.  
 Tarifwesen des Personenverkehrs. Fritze. Vt. W. 39, S. 536.  
 Wandlungen des Personenverkehrs. Fritze. Ztg. d. VDEV. 34, S. 917.  
 Ferngas und Eisenbahn. Kieckhöfer. Ztg. d. VDEV. 46, S. 1224.  
 Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnbetriebsdienst. Schmitz. Ztg. d. VDEV. 37, S. 989; 38, S. 1022.  
 Die Verwendung von Transportbehältern im Eisenbahn-Güterverkehr. Reffler. Ztg. d. VDEV. 52, S. 1411.  
 Behälterverkehr. A. Adam. Reichsbahn 52, S. 1308.  
 Der „Leig“, leichter Güterzug. Hollfelder. Z. d. IEV. 7, S. 247.  
 Flugeseisenbahnverkehr. Baumann. Ztg. d. VDEV. 36, S. 967.  
 Schutz der Gemeinwirtschaft der Reichsbahn. R. v. Kienitz. Ztg. d. VDEV. 45, S. 1193.  
 Eine verkehrswissenschaftliche Studie über die Personentariife der Reichsbahn. L. Jänecke. Ztg. d. VDEV. 50, S. 1344.  
 Der neue deutsche Eisenbahn-Stückguttarif. Domsch. Ztg. d. VDEV. 28, S. 745.  
 Frachtermäßigung bei Massenaullieferung im Reichsbahngüterverkehr. M. Schlenker. Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung 32, S. 1052.  
 Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln. W. Spieß. Ztg. d. VDEV. 34, S. 910.

Aus dem Wirtschaftsergebnis des Fernverkehrs im Jahre 1929. K. Tecklenburg. Reichsbahn 51, S. 1292; 52, S. 1317.

Wirtschaftliche Gedanken über den Bau neuer Nebenbahnen. A. Sarter. Ztg. d. VDEV. 52, S. 1405.

Die deutschen Privateisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. Wissmann. Ztg. d. VDEV. 36, S. 961 und V. T. 36, S. 460.

Die deutschen Privateisenbahnen im „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“. Mummie. V. T. 36, S. 457.

#### b) Ausland.

- History and development of the „Wagons Lits“. Mod. Tr. 600, S. 3.  
 Société Nationale des Chemins de fer Belges en 1929. Rev. gén. des Chemins de fer 5, S. 407.  
 Les résultats de l'exploitation des cinq grandes Compagnies de Chemins de fer en 1929. Rev. gén. des Chemins de fer 3, S. 193.  
 Les Chemins de fer de l'Etat en 1929. Chr. d. Tr. 22, S. 3.  
 Les Chemins de fer de l'Espagne. Chr. d. Tr. 16, S. 4.  
 Chemins de fer étrangers: Espagne. Rev. gén. des Chemins de fer 3, S. 243.  
 Die Eisenbahnen der Balkanhalbinsel. Z. d. IEV. 8/9, S. 275.  
 Die rumänischen Staatsbahnen in den Jahren 1927 u. 1928. A. f. E. 6, S. 1662.  
 Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1927/28. Rajz. A. f. E. 4, S. 1043.  
 Die österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1928. Roesner. A. f. E. 4, S. 1017.  
 Die russischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1927/28. Wehde-Textor. A. f. E. 5, S. 1273.  
 Die Staatshahnen in Litauen im Jahre 1928. Roesner. A. f. E. 6, S. 1624.  
 Die Lettländischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1928/29. Rungis. A. f. E. 6, S. 1632.  
 Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Lettland und seine Bedeutung im internationalen Verkehr. H. Maskalninsch. A. f. E. 5, S. 1255.  
 Die Eisenbahnen in Dänemark 1927/28 u. 1928/29. Thomsen. A. f. E. 6, S. 1599.  
 Die Eisenbahnen in Norwegen 1927/28 u. 1928/29. Thomsen. A. f. E. 6, S. 1611.  
 Die Eisenbahnen Großbritanniens 1927 u. 1928. Schelle. A. f. E. 4, S. 1063.  
 Die vier großen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens im Geschäftsjahr 1929. Z. d. IEV. 10, S. 327.  
 The Liverpool & Manchester Railway. C. F. D. Marshall. R. W. G. Vol. 53, Nr. 10, S. 307.  
 The present position of electric traction in Great Britain. R. T. Smith. R. W. G. Vol. 53, Nr. 4, S. 121.  
 Behälter-Verkehr bei den britischen Bahnen. A. Baumann. Vt. W. 50, S. 715.  
 Die Eisenbahnen Irlands 1927 u. 1928. A. f. E. 6, S. 1649.  
 Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1927 u. 1928. Auerswald. A. f. E. 5, S. 1338.  
 I. C. C. Annual Report. R. W. A. Vol. 89, Nr. 23, S. 1220.  
 Heavy electric traction tendencies in the United States. W. Arthur. R. W. A. Vol. 89, Nr. 4, S. 148.  
 Railways Face New Competition. (Erdölleitungen) R. W. A. Vol. 89, Nr. 20, S. 1021.  
 Das Projekt der Transsaharabahn. F. Niederdräng. Vt. W. 49, S. 700.



Le rapport de l'organisme d'études du Chemin de fer transsaharien. Rev. gén. des Chemins de fer 3, S. 226.

Die Turkestan-sibirische Bahn. Saller. A. f. E. 4, S. 939.

Zur Lage der ostchinesischen Bahn. M. Cremer. A. f. E. 4, S. 951.

Die japanischen Staatseisenbahnen. Ztg. d. VDEV. 33, S. 890.

### Straßen- und Kleinbahnen.

**10. Neue Untergrundbahnen in Berlin.** Im Jahre 1930 hat das Berliner Untergrundbahnnetz durch Verlängerungen und Neubauten eine wesentliche Erweiterung erfahren. Am 29. Juni wurde im Norden nach Pankow die Verlängerung der Linie A von Bahnhof Nordring bis Vinetastraße und am 21. Dezember im Südosten in Neukölln die Verlängerung der Linie C von Bahnhof Bergstraße bis zum Bahnhof Grenzallee am Teltowkanal (1,488 km) eröffnet. An Neubauten wurden am 18. April die zweite Nord-Süd-Linie von Gesundbrunnen nach Neukölln (10,06 km) und am 21. Dezember die neue Ost-West-Linie von Friedrichsfelde bis zum Alexanderplatz (7,852 km) dem Betrieb übergeben. Damit hat das gesamte Hoch- und Untergrundbahnnetz Berlins eine Länge von 80,149 km erreicht.

**11. Die neue Untergrundbahn in Athen.** Am 21. Juli 1930 wurde die erste Teilstrecke der neuen Untergrundbahn in Athen dem Verkehr übergeben. Diese 2,4 km lange Strecke von Bahnhof Attiki bis Omonia-Platz stellt einerseits eine ausgezeichnete Nord-Süd-Verbindung im Innern der Stadt dar und bildet andererseits das erste Teilstück einer Verbindung der beiden Städte Piräus und Kiphissia.

#### 12. Abhandlungen.

##### a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die Besitzverhältnisse der Verkehrsbetriebe in den Städten. H. Meyer. V. T. 43, S. 577.

Die Straßenbahn in der neueren Rechtsprechung. W. Kleffel. V. T. 51, S. 676.  
Die wirtschaftliche Bedeutung der Kleinbahn und ihr Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln. Vt. W. 51, S. 727; 52, S. 742.

Fahrplanbildung bei Straßenbahnen. H. Uhlig. V. T. 41, S. 553; 42, S. 569.

Die Tarifentwicklung bei den Straßenbahnen in der Nachkriegszeit. C. König. V. T. 46, S. 617.

Wirtschaftlichkeitsgrenzen von Straßenbahn und Omnibus bei Neueinrichtung von Linien. Kremer. V. T. 27, S. 349.

Selbstkostenvergleich Straßenbahn—Omnibus. H. Fischbach. V. T. 37, S. 493.

Ringlinien. A. Winter. V. T. 32, S. 413.

Krise im deutschen Verkehrswesen. K. A. Müller. V. T. 40, S. 543; 41, S. 556.

Der Einfluß des Kraftwagenverkehrs auf den Bau von Kleinbahnen in der Provinz Hannover. Müller-Touraine. V. T. 28, S. 357.

Der elektrische Fahrdrahtbus-Betrieb Mettmann-Gruiten. A. Schiffer. V. T. 38/39, S. 501.

Der Berliner Nahverkehr im Jahre 1929. G. Heuer. V. T. 43, S. 584.

##### b) Ausland.

Municipal Tramways and Transport. Mod. Tr. 603, S. 16.

Commercial Advantages of Tramway Undertakings. Th. Canby. Mod. Tr. 602, S. 11.

Zur Tarifpolitik der Verkehrsunternehmungen der Londoner Untergrundbahngruppe. R. Gretsche. Ztg. d. VDEV. 48, S. 1287.

## Straßenverkehr.

### 13. Bestand an Kraftwagen in einigen Hauptländern.<sup>1)</sup>

Länder	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930
	Personen-kraftwagen		Lastkraftwagen		Kraftwagen insgesamt		Einwohner auf 1 Kraftwagen	
	in 1000 Stück							
Ver. Staat. v. Amerika	21384	23128	3109	3373	24493	26501	5	4,6
Großbritannien <sup>2)</sup> . . . .	998	1100	311	347	1309	1447	35	32
Frankreich . . . . .	757	930	331	366	1088	1296	38	32
Canada . . . . .	932	1021	130	147	1062	1168	9	8
Deutsches Reich <sup>3)</sup> . .	433	501	144	158	577	659	111	97

**14. Das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz.** Nachdem die Reichsregierung im Dezember 1930 sich in einer Denkschrift über die Besteuerung der Kraftfahrzeuge (Reichstagsdrucksache Nr. 620 aus 1930) für die grundsätzliche Beibehaltung des bisherigen Steuersystems, insbesondere gegen die Einführung einer Betriebsstoffsteuer ausgesprochen hatte, haben Reichstag und Reichsrat der Verlängerung des am 31. März 1931 ablaufenden Kraftfahrzeugsteuergesetz bis zum 1. April 1933 zugestimmt. Es wurden lediglich folgende Änderungen vorgenommen: Die Steuer für elektrisch oder mit Dampf angetriebene Fahrzeuge sowie Zugmaschinen ist etwas erhöht, der Zuschlag für nicht luftbereifte Kraftomnibusse und Lastkraftwagen verdoppelt worden; die Steuer für Probefahrtenkennzeichen, die für Kraftfahrzeuge jeder Art gelten, wurde herabgesetzt; neu eingeführt wurde die Besteuerung der Anhänger an Lastkraftwagen. Die Steuer beträgt für die Dauer eines Jahres für eine Steuerkarte, die zum Mitführen eines Anhängers berechtigt, RM 100,—, für 2 Anhänger RM 200,—. Für einachsige Anhänger ermäßigt sich die Steuer auf die Hälfte. Das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz ist am 16. März 1931 in Kraft getreten (RGBl. I, 1931, Nr. 8, S. 64 ff.).

**15. Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer für alte Personenwagen.** Vom 1. April 1931 wurde die Steuer für Personenwagen mit mehr als 3500 ccm Hubraum, die bereits vor mehr als 5 Jahren erstmalig in Deutschland zugelassen waren, um  $\frac{1}{3}$  ermäßigt, jedoch nicht unter den Betrag, der für einen Personenwagen von 3500 ccm zu entrichten ist. Die Vergünstigung gilt nicht für Omnibusse.

**16. Das internationale Abkommen über den Kraftfahrzeugverkehr,** das am 21. April 1926 in Paris unterzeichnet wurde, ist am 13. Dezember 1930 in Deutschland in Kraft getreten (RGBl. II 1930, Nr. 38, S. 1233).

**17. Die Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr** vom 24. Okt. 1930 ist in RGBl. I 1930, Nr. 45, S. 481 veröffentlicht.

#### 18. Abhandlungen.

##### a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Der Weltbestand der Automobile. E. S. v. Oelsen. A. f. E. 4, S. 997.

Die Wirtschaftlichkeit des Personenüberlandverkehrs. E. Giese. V. T. 29, S. 373; 30, S. 381; 31, S. 400; 45, S. 601.

<sup>1)</sup> Bestand zu Anfang des Jahres, Deutsches Reich am 1. Juli.

<sup>2)</sup> Mit Nordirland.

<sup>3)</sup> Ohne Saargebiet.



Der Personenkraftfahrlinienbetrieb im Wettbewerb und Zusammenarbeit mit der Schienenbahn. Mock. Vt. W. 39, S. 579.

Eisenbahn und Kraftwagen. Blum. Reichsbahn 44, S. 1130; 45, S. 1153.

Krise im deutschen Verkehrswesen. K. A. Müller. V. T. 40, S. 543; 41, S. 556.

Hat die Reichspost einen durch die Reichsverfassung begründeten Anspruch auf Personenbeförderung? K. A. Müller. V. T. 31, S. 397.

Reichspost gegen öffentliche Hand. V. T. 48, S. 641.

Die Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 15. Juli 1930. W. Sußdorf. V. T. 35, S. 445.

Die neue Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr. Ihre Bedeutung für die Wegeunterhaltungspflichtigen. E. v. d. Lühe. Str. B. U. 17, S. 135.

Transport and the Highways. Mod. Tr. 595, S. 19.

Straßenausbau und Kraftverkehrssteuern. F. Platzmann. Vt. W. 27, S. 365.

Die Finanzierung des deutschen Straßenbaues. F. Platzmann. Str. B. U. 18, S. 143.

Zur Finanzierung des deutschen Straßenbaues. E. Heisterbergk. DWZ. 48, S. 1132.

Einheitliche Richtlinien für den Bau der Fernverkehrsstraßen. Str. B. U. 19, S. 151.

Wirtschaftsreform des Straßenbauwesens. E. Skischally. Str. B. U. 14, S. 109.

Der Ausbau der Rheinuferstraßen als Hauptdurchgangsstraßen für den Fernverkehr im Mittelrheinverkehr. Renfert. Str. B. U. 15, S. 117.

Wirtschaftlichkeit von Kleinpflaster. Vespermann. Die Straße 18, S. 308.

Kleinpflaster oder Teer? Kozinowski. Str. B. U. 13, S. 101.

#### b) Ausland.

Der VI. Internationale Straßenkongreß in Washington. Schütte. Str. B. U. 23, S. 183; 24, S. 191.

Die Internationalen Straßenkongresse. Pflug. Str. B. U. 20, S. 159.

La concurrence du rail et de la route au Congrès de Madrid. Chr. d. Tr. 19, S. 4.

Road Transport and the Railways in France. Mod. Tr. 601, S. 7.

Straßentransporte in Frankreich. Z. d. IEV. 10, S. 367.

Der neuzeitliche Ausbau der österreichischen Bundesstraßen. G. Schneider. Str. B. U. 17, S. 139.

Das ungarische Gesetz über die öffentlichen Kraftfahrzeugunternehmen. G. Hein. V. T. 50, S. 661; 51, S. 673.

Das neue britische Automobilgesetz. Heyer. A. f. E. 6, S. 1513.

Neue Straßenverkehrspolitik in Groß-Britannien. E. Reuleaux. V. T. 49, S. 649.

Trams, Trolley Cars and Omnibuses. Mod. Tr. 596, S. 17.

Long-Distance Omnibus Services. W. J. Thomson. R. w. G. Vol. 53, Nr. 3, S. 96.

Motor Roads and Motor Transport in Italy. R. w. G. Vol. 53, Nr. 13, S. 408.

The Motor Bus in Central America. L. R. Freeman. Bus Transportation 9, S. 492; 11, S. 612.

Truck Competition is taking the Railways' Carload Traffic. R. w. A. Vol. 89, Nr. 13, S. 648.

Why use motor trucks? L. B. Young. R. w. A. Vol. 89, Nr. 26, S. 1404.

## Seeschifffahrt.

19. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im 2. Halbjahr 1930 betrug:

	Hamburg <sup>1)</sup>				Bremen <sup>2)</sup>			
	Eingang		Ausgang		Eingang		Ausgang	
	Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.
Juli	1815	1786	1978	1947	719	839	742	797
August	1824	1961	1989	1935	711	724	744	770
September	1933	1849	2069	1947	670	767	707	801
Oktober	2024	1992	2213	1898	659	844	678	807
November	1752	1804	2025	1808	553	710	562	722
Dezember	1885	1845	1930	1763	597	759	543	719

Gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres zeigte der Verkehr in Hamburg der Zahl der Schiffe nach zwar eine Erhöhung, nach Zahl der Nettoregister-tonnen jedoch einen teilweise nicht unerheblichen Rückgang. Der Verkehr in Bremen blieb in Schiffszahl und Raummaß geringfügig hinter dem des Vorjahres zurück.

Der Gesamtverkehr der 16 wichtigsten Häfen an der Ostsee (Königsberg, Swinemünde, Stettin, Saßnitz, Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg) und der Nordsee (Cuxhaven, Groß-Hamburg, Wesermünde, Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham, Emden) betrug:

		Ostsee		Nordsee		Zusammen	
		Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.
Juli	Eingang	2917	959	2838	2904	5655	3863
	Ausgang	2795	953	3010	3032	5805	3985
August	Eingang	2758	969	2789	2947	5547	3936
	Ausgang	2672	958	2984	2984	5656	3942
September	Eingang	2161	889	2786	2841	4947	3730
	Ausgang	2099	899	2964	3010	5063	3909
Oktober	Eingang	1977	834	2829	3036	4806	3870
	Ausgang	1912	826	3002	2945	4914	3771
November	Eingang	1682	725	2460	2737	4142	3462
	Ausgang	1616	722	2731	2735	4347	3457
Dezember	Eingang	1585	716	2639	2843	4224	3559
	Ausgang	1548	674	2624	2683	4172	3357

Im 2. Halbjahr 1930 ist der Verkehr der Zahl der Schiffe wie der Schiffsraumzahl nach gegenüber der entsprechenden Zeit des Vorjahres erheblich zurückgegangen, wobei der Verkehr der Ostsee eine relativ stärkere Abnahme aufzuweisen hat als der der Nordsee.

20. Der Verkehr der großen nordwesteuropäischen Häfen 1930 weist, verglichen mit 1929, folgendes Ergebnis auf (in N.-R.-T. Eingang):

	Hamburg <sup>3)</sup>	Bremen <sup>4)</sup>	Rotterdam	Antwerpen
1930	22438000	9134000	20536000	19941000
1929	21965000	9090000	21545000	20677000

<sup>1)</sup> Umfaßt Hamburg, Altona und Harburg-Wilhelmsburg. Doppelzählungen sind ausgeschaltet.

<sup>2)</sup> Umfaßt Bremen, Bremerhaven, Vegesack, Wesermünde, Brake, Nordenham. Doppelzählungen sind ausgeschaltet.

<sup>3)</sup> Einschließlich Altona und Harburg-Wilhelmsburg.

<sup>4)</sup> Sämtliche Weserhäfen (vgl. Nr. 19).



Hiernach haben Hamburg und Bremen ihren Schiffsraumverkehr 1930 gegenüber 1929 leicht zu steigern vermocht, während Rotterdam und Antwerpen nicht unerhebliche Rückgänge zu verzeichnen haben.

### 21. Der Verkehr des Suez-Kanals 1930 betrug, verglichen mit 1929:

	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in 1000 t
		1000 Br.-R.-T.	1000 N.-R.-T.	
1930	5761	43947	31669	28511
1929	6274	46278	33466	34516

Folgende Flaggen waren führend an dem Verkehr 1930 beteiligt:

Großbritannien	3 125	24 383	17 600 = 55,6%
Deutschland	600	4 746	3 389 = 10,7%
Niederlande	591	4 581	3 313 = 10,5%
Frankreich	357	2 889	2 002 = 6,3%
Italien	307	2 098	1 503 = 4,8%

### 22. Der Verkehr des Panama-Kanals 1930 erreichte, verglichen mit 1929:

	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in 1000 t
		1000 Br.-R.-T.	1000 N.-R.-T.	
1930	5885	36301	22068	27848
1929	6430	38062	23242	31450

Führend waren 1930 folgende Nationen beteiligt:

Vereinigte Staaten	2666	17068	10481	13204 = 47,4%
Großbritannien	1492	9624	5872	6924 = 24,8%
Norwegen	353	2020	1220	1777 = 6,4%
Deutschland	373	1661	993	1282 = 4,6%
Japan	187	1211	793	1160 = 4,2%

### 23. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals belief sich auf:

	Durchfahrten		1000 N.-R.-T.	
Juli	5450	2351	November	4745
August	5445	2170	Dezember	4285
September	4929	1950	Jahr 1930	53541
Oktober	4749	2021	Jahr 1929	49090
				21613

Gegenüber dem 1. Halbjahr 1930 brachte das 2. Halbjahr eine wesentliche Erhöhung der Durchfahrten sowie der Nettoregistertonnen; jedoch wurden die Vorjahresziffern nicht erreicht. Das Gesamtjahr 1930 weist gegenüber 1929 eine stärkere Zunahme der Durchfahrten und eine geringe Vermehrung der Nettoregistertonnen auf. Dies ist indessen lediglich auf die Brachlegung der Schifffahrt im Februar-März 1929 durch Eis zurückzuführen.

**24. Neue Groß-Schiffe.** 1930 wurden in Dienst gestellt: 1. Schnelldampfer „Europa“ des Norddeutschen Lloyd für den Dienst Bremerhaven—New York, 49 700 B.-R.-T., erbaut von Blohm & Voß, Hamburg. Das Schiff schlug auf seiner Jungfernfahrt März 1930 den Rekord der „Bremen“ für die schnellste Überquerung des Nordatlantik (Kanal—New York) mit 4 Tagen, 17 Stunden 6 Minuten (27,9 km Durchschnittsgeschwindigkeit) um ein geringes. — 2. Motorschiff „Britannic“ der White Star Line für den Dienst Liverpool—New York, mit 26 900 B.-R.-T. das zweitgrößte Motorschiff der Welt, erbaut von Harland & Wolff, Belfast. — 3. Dampfer „Empress of Japan“ der Canadian Pacific Steamships Ltd. mit 26 000 B.-R.-T. das größte Schiff für den pazifischen Dienst, erbaut von Fairfield Shipbuilding & Engineering Co., Govan. — 4. Motorschiff „Lafayette“

der Compagnie Générale Transatlantique für den nordatlantischen Dienst, 25 000 B.-R.-T., erbaut von Chantier et Ateliers de St. Nazaire-Penhoët, mit M. A. N.-Maschinen.

**25. „Helander-Plan“.** Um der Überproduktion hochwertigen Schiffsraumes mit staatlicher Unterstützung entgegenzuwirken, veröffentlichte Prof. Helander August 1930 einen Plan, demzufolge die über Schiffe von über 15 000 B.-R.-T. verfügbaren Reedereien der Welt vereinbaren sollen, für neue Schiffe von über 15 000 B.-R.-T. und mit gleichzeitig mindestens 18 kn Geschwindigkeit weder direkte noch indirekte Subsidien anzunehmen. Der Plan fand in der Welt-Schiffahrts-Presse ein vielfältiges Echo, indessen in den subventionsfreudigen Ländern, insbesondere U. S. A., nicht die nötige Gegenliebe.

**26. Die Auflösung der Stettiner Dampfer Compagnie** wurde November 1930 beschlossen. Die Levante-Interessen der Unternehmung, insbesondere 8 Dampfer, gingen zum 1. 1. 1931 an den ausschlaggebenden Großaktionär, den Norddeutschen Lloyd, über, während die übrige, in der Ost- und Nordseefahrt beschäftigte Flotte von der „Renata“ Dampfschiffsgesellschaft in Stettin Th. Gribel K. a. A., an der sich der Norddeutsche Lloyd ebenfalls beteiligte, übernommen wurde.

**27. Einheitliche Seehafenpolitik im Weser-Ems-Gebiet** wurde durch einen Staatsvertrag über eine Gemeinschaftsarbeit zwischen Bremen und Preußen vom 21. Juni 1930 vereinbart. Vgl. Preuß. Gesetzsammlung 1930, Nr. 27, S. 246.

**28. Die Schiffbautechnische Gesellschaft** hielt ihre 31. Hauptversammlung vom 19. bis 22. November 1930 in Berlin ab. Tagungsbericht von Dr.-Ing. Teubert in: Schiffbau und Schifffahrt Nr. 24, S. 593.

**29. Stand des Weltschiffbaus.** Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 3. Vierteljahres 1930 in den Hauptschiffbauländern<sup>1)</sup> im Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	B.-R.-T.	Zahl	B.-R.-T.
Großbritannien mit Irland ..	148	477 000	98	637 000
Vereinigte Staaten .....	17	166 000	19	43 000
(ohne Große Seen)				
Frankreich .....	14	130 000	7	79 000
Deutschland mit Danzig ...	32	59 000	19	148 000
Italien .....	12	104 000	13	84 000
Holland .....	8	9 000	37	176 000
Schweden .....	8	11 000	18	115 000
Japan .....	—	—	17	104 000
Dänemark .....	3	3 000	17	94 000
Welt .....	281	1 000 000	274	1 559 000

In der bedeutenden Verminderung des Weltbaubestandes um rund 20% gegenüber dem 31. März 1930 kommt die neuerliche Weltschiffahrtskrise zu deutlichem Ausdruck. Die Auswirkung auf die Werften wäre ohne das Gegengewicht lebhaften Tankschiffbaues, der z. Zt. nicht weniger als 40% des Weltbaubestandes ausmacht, noch schärfer. Der Rückgang lastet mit voller Schwere auf Großbritannien und Deutschland, wogegen U. S. A., Frankreich und Italien eine gewisse Erhöhung, Holland ein Gleichbleiben des Bestandes gegenüber dem 31. März 1930 ausweisen.

<sup>1)</sup> Für Rußland lagen keine Angaben vor.



### 30. Weltschiffbauergebnis 1930. Nach Lloyds Register liefen vom Stapel:<sup>1)</sup>

	1930		1929	
	Zahl	B.-R.-T.	Zahl	B.-R.-T.
Dampfer .....	570	1252000	634	1504000
Motorschiffe .....	421	1583000	347	1270000
Segler u. a. ....	93	54000	31	19000
<b>Zusammen:</b> .....	<b>1084</b>	<b>2889000</b>	<b>1012</b>	<b>2793000</b>
Davon entfielen auf:				
	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	B.-R.-T.	Zahl	B.-R.-T.
Großbritannien mit Irland ..	317	713000	141	759000
Deutschland mit Danzig ...	79	143000	36	121000
Vereinigte Staaten .....	17	119000	42	70000
(ohne Große Seen)				
Holland .....	22	25000	51	128000
Japan .....	9	27000	28	124000
Dänemark .....	11	17000	27	120000
Schweden .....	10	12000	21	120000
Frankreich .....	9	79000	7	20000
Italien .....	14	16000	15	71000

### 31. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich.

- Die Übersetzung des Nordatlantikverkehrs. L. Fenchel. WD. 40, S. 1703.  
 Die Schifffahrtskrise und die veraltete Tonnage. P. Schulz-Kiesow. WD. 48, S. 2033.  
 Schifffahrtsprotektionismus überall. Erdmann. Hansa 45, S. 1807.  
 Der Wiederaufbau des Norddeutschen Lloyds 1919—1930. Teubner. A. I. P. u. T. 8, S. 225.

#### b) Ausland.

- De svenska motorfartygen och deras bruttointkomster år 1929. Einar Bergendal. Kommersiella Meddelanden 21, S. 993.  
 La course au tonnage et les grands ports français. Aug. Pawlowski. Nav. d. Rhin 9, S. 337; 10, S. 398; 11, S. 427; 12, S. 473; 1931, 3, S. 81; 4, S. 121; 5, S. 163.  
 Der Hafen von Marseille. Arved Bolle. Zentralblatt der Bauverwaltung 36, S. 639; 37, S. 650.  
 Dunkerque. J. d. I. Marine Marchande Nr. 602, S. 2213.  
 Verkehrswirtschaftliche Fragen in nordamerikanischen Seehäfen. Böttcher. Hansa 27, S. 1097.  
 Der Seeweg nach Sibirien. N. Wajewodin. Die Volkswirtschaft der UdSSR. 17, S. 8.  
 Spezialnummern: Anvers et ses trafics. J. d. I. Marine Marchande. Nr. 592.  
 Oran et ses trafics. J. d. I. Marine Marchande. Nr. 609.

## Binnenschifffahrt.

**32. Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick).** A. Nordwestdeutsche Kanäle. Im 2. Halbjahr 1930 blieben die beförderten Gütermengen unter der Einwirkung der Wirtschaftskrise weit hinter den Zahlen des Vorjahres zurück, insbesondere im Bergverkehr (Erzzufuhr). Dank des Verkehrs zu Jahresbeginn erreicht indessen das Jahresergebnis 1930 ungefähr das von 1929.

<sup>1)</sup> Für Rußland lagen keine Angaben vor.

Es wurden gezählt in 1000 t:

	Durchgang Schleuse Münster		Durchgang Schleuse Duisburg	
	zu Tal	zu Berg	zum Rhein	vom Rhein
Juli	275	267	864	353
August	301	172	849	336
September	292	203	891	346
Oktober	342	187	967	300
November	321	171	733	200
Dezember	309	193	907	241
Jahr 1930	3410	2392	10229	4001
Jahr 1929 <sup>1)</sup>	3312	2588	9705	3909

B. Rhein. Auch hier lastete die Depression im 2. Halbjahr 1930 in annähernd gleichbleibender Stärke auf der Schifffahrt. Im November ergab sich eine weitere, über das saisonübliche Maß hinausgehende Verkehrsschrumpfung, die ihren Grund außer in Behinderung der Schifffahrt durch Hochwasser in einer Zurückhaltung der Kohlenachfrage wegen bevorstehender Preisermäßigung fand. Diese führte dann im Dezember zu einer fühlbaren Belebung des Geschäfts und einem Anziehen der Frachtsätze, die von Mai bis Oktober unter dem Vorkriegsstand verharret hatten.

Das relativ geringe Zurückbleiben der Jahresverkehrsleistung 1930 gegenüber der vorjährigen beruht vornehmlich auf den gegenüber den Eismonaten Februar-März 1929 guten Ergebnissen der Anfangsmonate 1930. Auch konnten die Erzzufuhren infolge langfristiger Lieferungsverträge nicht sogleich proportional dem verringerten Bedarf gedrosselt werden, was bei Überfüllung der Hüttenlagerplätze zu stärkeren Entladungen in Duisburg-Ruhrort führte. Dieses litt andererseits besonders unter der Einschränkung der Kohlenverschiffungen. Entgegen dem allgemeinen Rückgang ergaben sich 1930 gegenüber 1929 Verkehrsvermehrungen in der Talfahrt von Steinen, Erden, Kali und der Bergfahrt ausländischer Kohle.

Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug in 1000 t:

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Holz	Sonstiges	Zusammen
Juli	189	1002	140	273	362	1966	
August	181	978	206	218	324	1907	
September	147	914	306	116	335	1818	
3. Viertel 1930	517	2894	652	607	1021	5691	
Oktober	129	791	216	117	326	1579	
November	140	603	196	60	289	1288	
Dezember	145	869	277	69	388	1748	
4. Viertel 1930	414	2363	689	246	1003	4615	
Jahr 1930	1711	11849	2453	1258	4104	21375	
Jahr 1929	1304	13659	3040	1395	4470	23868	
	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Kali	Sonstiges	Zusammen
Juli	1484	203	541	175	250	2653	
August	1509	214	488	115	223	2549	
September	1548	221	457	68	217	2511	
3. Viertel 1930	4541	638	1486	358	690	7713	
Oktober	1594	226	423	72	217	2532	
November	1287	207	302	24	215	2035	
Dezember	1746	244	276	21	259	2546	
4. Viertel 1930	4627	677	1001	117	691	7113	
Jahr 1930	18011	2879	5191	857	2659	29627	
Jahr 1929	19247	3444	3890	771	2843	30165	

<sup>1)</sup> endgültige Zahlen.



In den wichtigsten Häfen wurden umgeschlagen in 1000 t:

	Duisburg-Ruhrort				Zusammen
	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	
Juli	1127	1016	435	249	1562
August	1091	994	405	234	1496
September	1219	1113	429	222	1648
Oktober	1242	1137	372	192	1614
November	920	824	263	105	1183
Dezember	1392	1279	341	152	1733
Jahr 1930	14370	12988	4579	2397	18949
Jahr 1929	17671	16029	4617	2171	22288

	Rhein-Zechen- und -Hüttenhäfen <sup>1)</sup>		Maanheim-Ludwigshafen	
	Abfuhr	Zufuhr	Abfuhr	Zufuhr
Juli	406	624	141	527
August	367	635	132	514
September	425	670	132	555
Oktober	453	594	147	596
November	406	527	144	401
Dezember	486	613	148	592
Jahr 1930	5023	8432	1701	6803
Jahr 1929	5136 <sup>2)</sup>	8997 <sup>2)</sup>	1953	7884

Straßburg hat dank starker Kohlenzufuhren und Kaliabfuhren 1930 einen neuen Verkehrsrekord (5 702 000 t Gesamtumschlag gegen 5 329 000 t 1928) zu erreichen vermocht. Das gleiche gilt von Basel, dessen Umschlag erstmalig eine Million Tonnen überschritt (638 000 t Kanal-, 462 000 t Rhein-Verkehr).

**33. Ostdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick).** Der Binnenschifffahrtsverkehr der ostdeutschen Wasserstraßen wurde zwar im Jahre 1930 durch die allgemeine schlechte Wirtschaftslage in erheblichem Maße ungünstig beeinflusst, doch waren die Verkehrsrückgänge infolge der größeren Elastizität der Binnenschifffahrt keineswegs so stark wie bei der Eisenbahn. Erschwerend trat bei der Oder eine zweimonatige Niedrigwasserperiode im Sommer sowie eine mehrere Wochen dauernde Hochwasserflut im Herbst hinzu, die den Schiffsverkehr vollständig stilllegten. Bei schwachem Beschäftigungsgrad zeigten die Frachten einen seltenen Tiefstand. Die Wasserführung der Elbe war im allgemeinen gering, doch konnte die Schifffahrt aufrechterhalten werden. Der Verkehr weist gegen 1929, das zwar für die Elbe durch das langanhaltende Niedrigwasser ein sehr ungünstiges Jahr war, eine nicht unerhebliche Steigerung auf. An den Hauptverkehrspunkten wurden folgende Gütermengen (in 1000 t) gezählt:

	Kosel		Stettin und Swinemünde		Berlin <sup>3)</sup>	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	60,1	4,1	139,—	66,9	64,9	417,3
August	124,7	73,8	163,2	160,2	73,5	628,9
September	182,5	33,5	106,—	147,3	77,9	579,5
Oktober	160,9	43,1	141,—	153,9	77,9	544,3
November	173,5	31,4	107,9	125,7	60,4	406,3
Dezember	144,1	39,2	73,5	190,8	88,3	587,7
Jahr 1930	1851,—	433,—	1285,—	1607,—	907,—	5541,—
Jahr 1929 <sup>4)</sup>	1838,—	481,—	1444,—	1385,—	742,—	5877,—

<sup>1)</sup> Huckingen, Rheinhausen, Essenberg, Rheinpreußen, Duisburg-Meiderich, Orsoy, Rheinberg, Schwelgern-Alsum, Walsum.

<sup>2)</sup> ohne Huckingen.

<sup>3)</sup> ohne äußere Stadtgebiete.

<sup>4)</sup> Endgültige Zahlen.

	Hamburg <sup>1)</sup>		Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Juli	325,5	318,9	32,7	35,6	29,8	44,—
August	401,2	449,7	61,6	53,3	34,—	88,4
September	464,—	428,7	52,4	52,6	44,7	62,3
Oktober	540,7	434,3	73,5	65,—	54,2	91,9
November	489,2	427,3	93,1	84,8	61,4	94,4
Dezember	446,6	526,6	79,2	94,9	60,—	84,7
Jahr 1930	5257,—	4729,—	639,—	708,—	598,—	828,—
Jahr 1929 <sup>2)</sup>	4916,—	3585,—	513,—	734,—	723,—	929,—

**34. Der deutsche Binnenschifffahrtsverkehr 1930** erreichte nach den vorläufigen Ergebnissen 105,1 Mill. t und blieb damit gegen 1929 um 5,6 Mill. t (rund 5%) zurück. Gegenüber dem Vorjahr zeigt der Inlandsverkehr einen Rückgang von 2,4 Mill. t, der Auslandsverkehr einen Rückgang von 3,5 Mill. t, der Durchfuhrverkehr eine Zunahme von 0,3 Mill. t.

**35. Die deutsche Binnenflotte** bestand zu Anfang 1930 aus 2360 Schleppern mit 511 000 PS, 2512 anderen Schiffen mit eigener Triebkraft (Güterbooten, Motor-kähnen, Personenschiffen) mit 232 000 PS und 319 000 t Tragfähigkeit und 14 557 Kähnen mit 6 324 000 t Tragfähigkeit.

**36. Die Partikulierschiffer-Transportgenossenschaft „Jus et Justitia“** wurde aus Kreisen des Partikulierschiffer-Verbandes „Jus et Justitia“ am 1. Dez. 1930 in Duisburg-Ruhrort gegründet, um die angeschlossenen Schiffseigner nach Art der Reederei am Transportgeschäft zu beteiligen.

**37. Die Vereinheitlichung des Privatrechtes in der Binnenschifffahrt** war der Gegenstand einer vom Völkerbundsrat einberufenen Konferenz vom 17. Nov. bis 9. Dez. 1930 in Genf, an der 15 Staaten teilnahmen. Über das Ergebnis vgl. Bericht von Dr. Seiermann und Vertragstexte in Z. f. B. 1931, 4, S. 137.

### 38. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Les fleuves internationaux. Jan Hostie. Nav. d. Rhin 8, S. 313.

Die Hauptergebnisse des Rheinschifffahrtgutachtens. Andreas Predöhl. Der Rhein 10, S. 183.

Die Entwicklung der Oberrhein-Frage. Deutsche Wasserwirtschaft 9, S. 207.

Die Niedrigwasserregulierung der Elbe. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 11.

Entwicklung des Verkehrs auf den neuen Kanalstrecken östlich von Hannover.

Die Weser 10, S. 290.

Haftungsbeschränkung und Freizeichnung des Binnenreeders. Werner Schmidt. Z. f. B. 10, S. 478.

#### b) Ausland.

Inland Waters' Transport Costs exceed Rail by 50 per Cent. R. W. A., Vol. 89, Nr. 21, S. 1077.

## Luftverkehr.

**39. Amtliche Luftverkehrsstatistik 1929.** Nach der amtlichen Luftverkehrsstatistik haben die drei Luftverkehrsgesellschaften, Deutsche Luft-Hansa A.-G., Nordbayerische Verkehrsflug G. m. b. H. und Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft m. b. H. (Deruluf), im planmäßigen Luftverkehr des Jahres 1929 folgende Leistungen aufzuweisen:

<sup>1)</sup> Mit Altona und Harburg-Wilhelmsburg.

<sup>2)</sup> Endgültige Zahlen.



Gesellschaft	Gesamtflugstrecke km	Zahl der Fluggäste	Personenkilometer	Fracht		Post und Zeitungen	
				t	tkm	t	tkm
Luft-Hansa	9 087 694	87 019	21 488 901	1 934	695 711	366	148 548
Nordbay.	555 317	7 124	848 551	58	7 058	2	345
Deruluft	775 734	2 692	1 456 963	78	53 088	17	11 157
Zus. 1929	10 418 745	96 835	23 794 415	2 070	755 857	385	160 050
1928	11 449 744	120 711	28 689 466	2 164	735 196	351	138 272

Die Übersicht zeigt gemäß der Einschränkung des Netzes eine Abnahme der Leistungen. Lediglich der Post- und Zeitungsverkehr sowie die tonnenkilometrischen Leistungen des Frachtverkehrs weisen eine geringe Zunahme auf.

**40. Der zweite Ostwestflug über den Nordatlantik** gelang am 24. und 25. Juni 1930 dem englischen Flieger Kingsford Smith mit 3 Begleitern in seinem bekannten dreimotorigen Fokkerflugzeug „Southern Cross“. Durch Brennstoffmangel waren die Flieger gezwungen, nach einem Flug von 3500 km auf Neufundland zu landen. Sie setzten am folgenden Tag den Flug nach ihrem Endziel New York fort.

**41. Im Luftpostbriefverkehr nach außereuropäischen Ländern** ist vom 1. März 1931 ab die Gewichtsstufe von je 20 g auf je 10 g herabgesetzt worden. Dadurch ermäßigen sich die Zuschlagsgebühren für Luftpostbriefsendungen nach außereuropäischen Ländern bis zum Gewicht von 10 g im allgemeinen um die Hälfte der bisherigen Sätze.

#### 42. Luftposten wurden eingerichtet:

- am 5. Mai 1930: Berlin—Wien—Budapest—Konstantinopel (Postbeschleunigung  $1\frac{1}{2}$  Tag),
- am 1. Juni 1930: Moskau—Pensa—Samara—Orenburg—Taschkent (Flugdauer 22 Stunden),
- am 21. Juli 1930: Breslau—Warschau (Flugdauer  $2\frac{1}{2}$  Stunden),
- am 25. Sept. 1930: Amsterdam—Bagdad—Karachi—Batavia (Beförderungsdauer 11 Tage).

**43. Die Verordnung über Luftverkehr** vom 11. Juli 1930 ist im Reichsgesetzblatt I 1930, Nr. 33, S. 363 ff. veröffentlicht.

#### 44. Abhandlungen.<sup>1)</sup>

##### a) Allgemeines und Deutsches Reich.

- Luftpolitische Jahresschau 1929. W. Bley. Deutsche Luftfahrt 1/2, S. 3.
- Luftverkehr und Politik. Knauss. Nachrichten der Deutschen Luft-Hansa 3, S. 17.
- Ist das Problem der Rentabilität des Luftverkehrs lösbar? A. Koyemann. Deutsche Luftfahrt 3, S. 83.
- Der Ausbau von Nachtflugstrecken, eine wirtschaftliche Notwendigkeit für den Luftpost- und Luftfrachtverkehr. Oefele. Fördertechnik und Frachtverkehr 2, S. 25; 3, S. 47.
- Die Geopolitik des Flugwesens. H. Hochholzer. Ztschr. f. Geopolitik 3, S. 243.
- Zur Raumstruktur des Luftverkehrs der Erde. O. Maull. Ztschr. f. Geopolitik 3, S. 191.
- Wege und Ziele des kommenden Weltluftrechts, namentlich im Hinblick auf den überseeischen Luftverkehr. H. Wüstendörfer. Hansa 16, S. 679; 17, S. 715; 18, S. 751.

<sup>1)</sup> Die Zeitschriftenangaben beziehen sich auf das ganze Jahr 1930.

Die neue Luftverkehrsordnung. Eisenbahn- u. Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 50. Bd. Heft 1, S. 7.

Von LZ 1 bis LZ 127, 30 Jahre Zeppelin-Luftschiffahrt. P. Thieme. Das Luftschiff 7/8, S. 46.

Das erste Flugschiff Dornier Do X. Sonderheft der Schweizer Aero Revue 3.

Ein Jahrzehnt deutsche Luftpolitik. v. Wilamowitz-Moellendorf. Deutsche Luftfahrt 10/11, S. 251.

Die Luftpost. Manguet. L'Union Postale 4, S. 118; 5, S. 150; 6, S. 190.

#### b) Ausland.

- Die Weltluftmächte im Jahre 1930. A. Kirschner. Luftschau 10, S. 78.
- Die Entwicklung der International Air Traffic Association (I. A. T. A.) Scheu. Vt. W. 29, S. 396.
- Imperial Airways. Mod. Tr. 577, S. 23.
- Die Europäischen Luftverkehrsgesellschaften. Scheu. Vt. W. 34, S. 454; 35, S. 467.
- Die Luftpost in Italien. L'Union Postale 9, S. 306.
- Der Zivilluftverkehr der URSS. L'Union Postale 1, S. 3.
- Die eurasiatischen Luftlinien der westeuropäischen Kolonialmächte. C. Ettel. Ztschr. f. Geopolitik 3, S. 214.
- Trans-eurasiatische Luftverkehrsinteressen. J. Ernst. Ztschr. f. Geopolitik 3, S. 229.
- Die Entwicklung der Luftfahrt im Auslande. (Ver. St. v. Amerika) A. Kirschner. Luftschau 7, S. 50; 9, S. 66.
- Amerika im Luftverkehr. H. Orlovius. Ztschr. f. Geopolitik 3, S. 233.

## Post- und Nachrichtenverkehr.

### 45. Deutsche Reichspost. Konjunkturüberblick.

Zeitraum	Beförderte Pakete in Mill.		Beförderte Telegramme in Mill.		Orts-gespräche in Mill.		Fern-gespräche in Mill.		Einnahmen in Mill. RM	
	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930
Januar-März	64,2	61,8	8,9	7,8	567,2	563,6	56,3	55,3	362,7 <sup>1)</sup>	371,2 <sup>1)</sup>
April-Juni	66,4	64,2	9,9	8,7	577,5	571,7	61,8	59,0	535,6	532,4
Juli-Sept.	64,2	60,5	10,3	8,6	562,2	554,2	64,6	60,1	565,0	552,1
Oktober-Dez.	80,8	74,8	9,4	7,7	594,7	577,0	60,6	55,4	591,2	571,3

Ein Vergleich der beiden Jahre 1929 und 1930 zeigt auch im Postverkehr deutlich den verschärften Konjunkturückgang der Wirtschaft. Die Verkehrszahlen des Jahres 1930 erreichten in keinem Vierteljahr die entsprechenden Zahlen des Vorjahres. Die Schwankungen innerhalb des Jahres waren überwiegend saisonmäßig bedingt.

Der Paketverkehr ging im ersten Vierteljahr 1930 gegenüber dem letzten Vierteljahr 1929 beträchtlich, jedoch saisonmäßig begründet, zurück. Der leichten Zunahme im zweiten Viertel folgte ein weiteres Absinken im Zeitraum Juli/Sep-tember, um im letzten Vierteljahr durch den lebhaften Weihnachtsverkehr wiederum eine erhebliche Steigerung zu erfahren. Gegenüber 1929 blieben die Zahlen um 3,3–7,4 v. H. zurück. Im Telegrammverkehr setzte sich der seit 1927 beobachtete Rückgang weiter fort. Die Zahl der beförderten Telegramme war in den einzelnen Jahresvierteln 1930 gegenüber 1929 um 12–18 v. H. geringer.

Der Fernsprechverkehr hat 1930 gegenüber 1929 nur einen geringfügigen

<sup>1)</sup> Einnahmen in den Monaten Januar und Februar.



Rückgang erfahren. Die Ortsgespräche brachten im 2. und 4. Vierteljahr die übliche saisonbegründete Belegung, während die Zahl der Ferngespräche vom 1.—3. Vierteljahr zwar langsam anstieg, im letzten Viertel aber um rund 8 v. H. zurückging. Die Zahl der Rundfunkteilnehmer, die Ende 1929 rund 3,1 Millionen und Ende März 1930 3,2 Millionen betragen hatte, erreichte nach einer geringen Abnahme in den Sommermonaten Ende 1930 3,5 Millionen. Die Einnahmen der Reichspost sind zwar ebenfalls gegenüber 1929 zurückgegangen, doch war diese Verringerung nicht so erheblich wie die der Verkehrszahlen. Den stärksten Rückgang zeigte das letzte Vierteljahr, das gegen 1929 um 3 v. H. niedrigere Einnahmen aufwies. Die steigende Zahl der Rundfunkteilnehmer hat hier einen gewissen Ausgleich geschaffen.

**46. Fernsprechverkehr mit dem Ausland.** Die DRP. hat folgende Fernsprechverbindungen mit dem Ausland eröffnet:

1. am 21. März 1930 Deutschland—Brasilien über die drahtlose Verbindung Deutschland—Brasilien.
2. am 19. Mai 1930 Deutschland—Australien über die Funkverbindung Großbritannien—Australien.
3. am 10. September 1930 wurde der Fernsprechverkehr Deutschland—Südamerika auf eine Reihe neuer Fernsprechnetze in Argentinien, Chile und Uruguay ausgedehnt.
4. am 30. Januar 1931 Deutschland—Kanarische Inseln über die Leitung Berlin—Barcelona, zwischen Spanien und den Kanarischen Inseln auf dem Funkwege.
5. am 15. April 1931 Deutschland—Siam (Funkfernprechverbindung Berlin—Bangkok).
6. am 1. Mai 1931 Deutschland—Rumänien.

**47. Bildtelegraphie.** Die DRP. hat am 1. April 1930 den Bildtelegraphenverkehr München—Berlin, München—Frankfurt (Main) und München—Kopenhagen eröffnet. Die Gebühr für 1 qcm Bildfläche beträgt im Inlandsverkehr 4 Rpf., Mindestgebühr für das Bildtelegramm RM 4,—. Für den Verkehr München—Kopenhagen beträgt die Gebühr 13 Rpf. für 1 qcm, mindestens RM 13,—. Am 15. April 1930 wurde der Bildtelegrammverkehr München—Wien und am 20. Mai 1930 München—Stockholm in Betrieb genommen. An Gebühren werden 10 bzw. 15 Rpf. je qcm Bildfläche, mindestens RM 10,— bzw. RM 15,—, erhoben. Am 16. Juni 1930 ist auf einer Verbindung Berlin—Buenos Aires der Bildfunkverkehr mit Argentinien eröffnet worden. Die Gebühren betragen RM 1,30 für 1 qcm Bildfläche bei einer Mindestgebühr von RM 130,—.

**48. Funkverkehr.** Am 26. Oktober 1930 ist eine unmittelbare Funkverbindung zwischen Deutschland und Persien (Berlin—Teheran) und am 6. Dezember eine zweite zwischen Deutschland und China (Berlin—Shanghai) in Betrieb genommen worden.

**49. Weltpostvereinsverträge.** Am 1. Juli 1930 sind der Weltpostvertrag und die Nebenabkommen von London vom 28. Juni 1929 in Kraft getreten. Die Weltpostvereinsverträge sind im Reichsgesetzblatt II 1930, Nr. 23, S. 785 ff. veröffentlicht.

**50. Ausstellungen.** In der Zeit vom 22.—31. August 1930 fand in Berlin die 7. Große Deutsche Funkausstellung und vom 12.—21. September die Internationale Postwertzeichen-Ausstellung Berlin 1930 statt.

**51. 25 Jahre Kraftpostverkehr.** Am 31. Mai 1930 waren 25 Jahre seit der Eröffnung der ersten deutschen Kraftpostlinie Bad Tölz—Lenggries verflossen. Die Entwicklung der Postkraftfahrlinien von 1910—1929 zeigt folgende Tabelle:

Jahr	Linienetz km	Omnibusse	Gefahrene Wagenkm	Beförderte Personen
1910/11 <sup>1)</sup>	1 234	130	2,23 Mill.	1,54 Mill.
1913/14	3 248	315	5,98 ..	4,09 ..
1920/21	5 985	428	4,62 ..	4,02 ..
1925/26	23 848	2 167	26,1 ..	24,82 ..
1929/30	43 345 <sup>2)</sup>	3 728 <sup>2)</sup>	73,0 ..	81,5 ..

## 52. Abhandlungen.<sup>3)</sup>

### a) Allgemeines und Deutsches Reich.

- Die neuen Weltpostverträge. P. Müller. A. f. P. u. T. 5, S. 129.  
Die neuzeitlichen Mittel des Nachrichtenverkehrs. E. Feyerabend A. f. P. u. T. 2, S. 37.  
Der elektrische Nachrichtenverkehr. Sonderheft: Weltwirtschaft, Nr. 8.  
Le Trafic Direct. H. Milou. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones 2. S. 109.  
Ein Plan zur Umgestaltung des zwischenstaatlichen Postdienstes, 1851 bis 1854. M. Henrioud. L'Union Postale 10, S. 357.  
Mechanisierung des Postbetriebes. Schwaighofer. Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung 19, S. 622.  
See- und Schiffsposten. G. Fischer. Ztschr. f. Betriebswirtschaft 3, S. 171.  
Die Entwicklung des Postzeitungswesens in der Nachkriegszeit. Gut. A. f. P. u. T. 1, S. 1; 2, S. 52; 3, S. 81; 4, S. 107.  
Auf dem Wege zum Ozeanfernprechkabel. E. Müller. Europ. Fernsprechdienst 20, S. 379.  
Deutsche Reichspost und Landwirtschaft. A. f. P. u. T. 9, S. 241.  
Das Kassen- und Rechnungswesen und die Finanzergebnisse der Deutschen Reichspost seit 1918. Gebbe. A. f. P. u. T. 4, S. 93.  
Organisation und Einrichtungen der Verkräftung der Deutschen Reichspost. Automobiltechn. Ztschr. 7, S. 167.  
Die gesetzliche Regelung des Funkwesens im Deutschen Reich. Thurn. Deutsche Verkehrs-Ztg. 18, S. 345.  
Die wirtschaftliche Organisation des deutschen Rundfunks. J. Brech. WD. 9, S. 351.

### b) Ausland.

- Das österreichische Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Jahren 1924 bis 1928. H. Goetsch. A. f. P. u. T. 7, S. 198; 8, S. 221.  
Die Post in Großbritannien. P. Müller. A. f. P. u. T. 11, S. 297; 12, S. 321.  
Vergleichende Verkehrs- und Bilanzzahlen über das Fernsprechwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika, in England und in Deutschland. Europ. Fernsprechdienst 20, S. 391.

## Spedition und Lagerei.

**53. Eine Arbeitsgemeinschaft der Lagerhalter Deutschlands** wurde unter Beteiligung der führenden Lagerei-Unternehmen Deutschlands als zentrales Interessenvertretungsorgan mit dem Sitz in Berlin am 2. Sept. 1930 gegründet. Sie hielt ihre erste Mitgliederversammlung am 28. November 1930 in Berlin ab.

<sup>1)</sup> Geschäftsjahr (1. 4. — 31. 3.).

<sup>2)</sup> Ende 1929.

<sup>3)</sup> Die Zeitschriftenangaben beziehen sich auf das ganze Jahr 1930.