

Lösung der Zuständigkeit von Reich und Ländern in der Wasserstraßenfrage nicht als endgültig angesehen werden kann. Der Verfasser hat die überaus schwierige Materie mit besonderer Klarheit und rückhaltloser Kritik bezwungen. Sch.

Taschenkalender für die Rheinschiffahrt 1931. 27. Ausgabe. Hrsg. von Regierungsabrat Pabst unter Mitwirkung von Oberingenieur Zilcher. Mainz. Verlag von J. Diemer. VIII, 347 S. In der hergebrachten Stoffanordnung und Aufmachung, indessen auf den neuesten Stand gebracht, um manche Materien, z. B. die Vorschriften für Kleinfahrzeuge auf dem Rhein bereichert, ist der Kalender der altgewohnte zuverlässige Begleiter der Rheinschiffahrt durch die sie angehenden rechtlichen, strom- und hafengebäulichen sowie schiffahrtstechnischen Materien. N.-Z.

Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1931. 49. Jahrgang. Redigiert von Dr. H. Grobleben. Dresden-N. Verlag von C. Heinrich. XIV, 363 S. Wie in den vorangegangenen Jahren zeugt der Kalender durch Aufnahme neuer Verordnungen, z. B. der neuen Hamburger Hafenanordnung, und allseitige Überarbeitung von der Achtsamkeit seines Redaktors, der den Schiffahrtstreibenden und -interessenten des östlichen Wasserstraßennetzes hiermit immer aufs neue einen wertvollen Leitfaden durch das Labyrinth der Verordnungen, durch die Organisation der Behörden und Gewerbe und durch die Schiffahrtswege und Häfen bietet. N.-Z.

10 Jahre Deutsche Fernkabelgesellschaft 1921—1931. (Berlin 1931. Im Selbstverlag.) 80 S. Die vorliegende Gedenkschrift behandelt den Werdegang des Unternehmens, in dem sich die deutsche Kabelindustrie mit der Deutschen Reichspost zum Bau des deutschen Fernkabelnetzes verbunden hat. Aufbau und Arbeiten der DFKG. wie die Entwicklung der Kabeltechnik haben eine recht instruktive Darstellung erfahren. N.-Z.

Metz, Friedrich, Dr. o. Prof. a. d. Universität Innsbruck. Die Hauptstädte. Bd. 18 der Weltpolitischen Bücherei. Berlin 1930. Zentral-Verlag G. m. b. H. 112 S. mit 18 Karten- und Planskizzen. Fußend auf einer weitschichtigen Literatur erörtert der Verfasser im ersten Fünftel der Schrift grundsätzliche Fragen der Hauptstadt, insbesondere ihrer Beziehungen zum Staatsganzen, der Stadtcharaktere, ihrer Lage, des Werdens und Vergehens, während die anderen vier Fünftel einer konkreten Betrachtung der gegenwärtigen Hauptstädte des Erdenrundes (einschl. einiger historischer Darlegungen) gewidmet sind. Er bietet hiermit eine recht flüssige und anregende Einführung in das zu vielen Sphären des Lebens und der Wissenschaft, auch der Verkehrswissenschaft in Kontakt stehende Phänomen der Standortwahl der politischen Zentrale. Leider ist die Ergänzung der für einen breiteren Leserkreis bestimmten Schrift durch Kartenbeigaben nicht ausreichend. N.-Z.

De Middellrijn van Spiers tot Koblenz. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Mainz. (Mainz 1931.) 52 S. in faltbarem Quartformat. Die schöne Rheinfrankenschrift der RBD. Mainz, deren verschiedene Auflagen hier bereits anerkennend angeführt wurden (Z. f. V. W. 1930, S. 52 u. V. A. S. 23), hat nunmehr — ähnlich der englischen — auch eine sehr ansprechende holländische Ausgabe erfahren. N.-Z.

Hinaus! Ein Werbeheft für den Ausflugs-, Feriensonderzug- und Wochenendverkehr 1931 mit Ausflugsorten und Sommerfrischen für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk. Mai 1931. Hrsg. v. d. Reichsbahndirektion Essen und den Verkehrsvereinen des rheinisch-westfälischen Industriebezirks. 160 S.

VERKEHRSARCHIV

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

Nr. 2.

Abgeschlossen am 1. November 1931

Vorbemerkung: Die Berichterstattung bezieht sich auf das 1. Halbjahr 1931. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums ersobienenen Nummern enthalten. Für folgende Zeitschriften ist nachstehende Kürzung angewendet: A. f. E. = Archiv für Eisenbahnwesen; A. f. Fr. V. = Archiv für den Fremdenverkehr; 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 Binnenschiffahrt; Z. d. IEV. = Zeitschrift des Internationalen Eisenbahn-Verbandes; Ztg. d. VDEV. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Eisenbahnen.

35. Deutsche Reichsbahn; Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung (arbeitstäglich) in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
	1930	1931	1930	1931	Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
					1930	1931	1930	1931
Januar	33,0 ¹⁾	26,4 ¹⁾	126,2	105,2	241,7	191,7	93,0	86,4
Februar	29,8	24,0	124,5	104,5	224,1	178,9	83,9	76,5
März	34,1	28,1	131,4	112,3	253,9	209,9	101,3	91,8
April	31,8	26,4	134,1	115,5	230,1	197,9	113,3	98,9
Mai	35,4	26,9	137,6	117,3	247,7	202,2	110,2	115,3
Juni	31,6	28,0	133,1	115,2	228,7	208,0	144,9	110,4

Der katastrophale Niedergang der Wirtschaft hat den schon im zweiten Halbjahr 1930 beobachteten verschärften Verkehrsrückgang noch erheblich verstärkt. Gegenüber dem ersten Halbjahr 1930 blieben die Zahlen der beförderten Gütermengen, der Wagengestellung und der Einnahmen aus Güter- und Personenverkehr im Berichtszeitraum bis zu 25 v H zurück. Berücksichtigt man, daß bereits das erste Halbjahr 1930 stark unter der rückläufigen Konjunktur zu leiden hatte, so erscheint das erneute Absinken der Verkehrszahlen im ersten Halbjahr 1931 um so bedenklicher. In wieweit der Kraftwagen diesen Rückgang verursacht hat, läßt sich statistisch nicht erfassen, doch wird die Abwanderung von der Schiene trotz Verkehrsverbesserung, K-Tarifpolitik und der im Jahre 1930/31 beobachteten Abnahme der schweren Lastkraftwagen als sehr stark bezeichnet.

Die Tonnenzahl der beförderten Gütermengen blieb im Januar um 18,2 v H gegenüber dem Vormonat und um 25 v H gegenüber Januar 1930 zurück. Der Rückgang gegenüber Dezember 1930 ist durch die jährlich nach Weihnachten eintretende Geschäftsstille und durch die starke Abnahme des Rübenverkehrs verursacht, während der 25 v H betragende Rückgang gegenüber Januar 1930 anschließend dem Absinken der Kon-

¹⁾ Die Zahl für Dezember 1929 ist 35,6, für Dezember 1930 31,2.

junktur sowie der milden Witterung zuzuschreiben ist, durch die die Wasserstraßen und der Lastkraftwagen voll leistungsfähig blieben. Die Abnahme des Güterverkehrs im Februar entspricht der geringeren Zahl von Arbeitstagen. Die Steigerung im März war der Jahreszeit entsprechend durch den größeren Versand von Düngemitteln, Baustoffen und Kartoffeln bedingt. Der zunehmende Versand von Baustoffen und Saatgut setzte sich auch im Monat April weiter fort, doch erfuhr die Beförderung von künstlichen Düngemitteln und besonders von Kohlen eine erhebliche Abnahme, so daß die Gesamtverkehrsmenge, deren Rückgang durch die Osterfeiertage noch verstärkt wurde, gegenüber dem Vormonat um rd. 6 v H und gegenüber April 1930 um rd. 17 v H geringer war. Im Monat Mai trat gegenüber dem Vormonat eine geringe saisonbegründete Belebung von rd. 2 v H ein, während der Verkehr gegenüber dem entsprechenden Monat des Vorjahres um mehr als 24 v H zurückblieb. Die geringe Verkehrszunahme im Juni beruhte lediglich auf einer größeren Zahl von Arbeitstagen, obwohl eine größere saisonmäßige Steigerung erwartet werden durfte. Der jahresübliche erhöhte Versand von Gemüse, Obst und Baustoffen vermochte jedoch den Verkehrsausfall an Düngemitteln und Futtermitteln, an Industrieerzeugnissen usw. nicht auszugleichen.

Die arbeitstägliche Wagengestellung erreichte im Januar und Februar ihren seit vielen Jahren tiefsten Stand. Sie lag um mehr als 16 v H unter den entsprechenden Zahlen des Vorjahres. Die saisonmäßige Belebung im März ist auf den besonders starken Frühjahrsbedarf der Landwirtschaft an Düngemitteln und Saatgut zurückzuführen, wogegen der Kohlenversand bedeutend weniger Wagen erforderte als in den Vormonaten. Der Monat April beanspruchte eine stärkere Wagengestellung für Saatkartoffeln und Baustoffe, während der Düngemittel- und Kohlenversand weiter zurückging. Die geringe Steigerung im Mai wurde durch eine erhöhte Beförderung von Kohlen zu billigen Sommerpreisen verursacht. Im Juni wurden gegenüber Juni 1930 18000, gegenüber Juni 1929 sogar 420000 Wagen täglich weniger gestellt.

Im Personenverkehr machte sich ebenfalls die schlechte Wirtschaftslage erheblich bemerkbar. Der Berufsverkehr ging infolge der großen Arbeitslosigkeit weiter zurück. Der Wochenend- und Ausflugsverkehr war wegen der schlechten finanziellen Verhältnisse nur gering. Auch waren die schlechten Witterungsverhältnisse im Januar und Februar für eine stärkere Belebung dieses Verkehrs sehr ungünstig. Der Fernreiseverkehr wurde durch eine Reihe von besonderen Veranstaltungen, Messen und Ausstellungen, stärker belebt. Der Monat März brachte gegen Monatsende infolge des Beginns der Osterferien, der Monat April durch das Osterfest selbst und vereinzelte Zunahme des Berufsverkehrs eine geringe Belebung. Mit der erheblichen Besserung der Witterungsverhältnisse im Mai und Juni setzte auch ein stärkerer Wochenend- und Ausflugsverkehr ein. Urlaubs- und Erholungsreisen wurden jedoch wegen der dauernd sich verschlechternden Wirtschaftslage stark eingeschränkt. Eine Verkehrssteigerung brachte der Pfingstverkehr, der, wenn er auch nicht die Höhe des vorjährigen erreichte, dennoch 6238 überplanmäßige Züge erforderte.

Die Einnahmen waren entsprechend dem rückläufigen Güter- und Personenverkehr äußerst gering. Im Güterverkehr blieben sie um 20—25 v H hinter den Vergleichsmonat 1930 zurück. Im Personenverkehr war der Ausfall zwar geringer, betrug aber teilweise mehr als 10 v H. Die verhältnismäßig starke Erhöhung im Mai wurde durch das Pfingstfest verursacht, das im Jahre 1930 erst in den Juni fiel. Die Gesamteinnahmen aus Güter- und Personenverkehr im ersten Halbjahr 1931 blieben gegenüber dem ersten Halbjahr 1930 um rd. 305 Mill. RM und gegenüber dem ersten Halbjahr 1929 sogar um rd. 592 Mill. RM zurück.

56. Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. Auf der am 29. Mai 1931 zu Eisenach stattgefundenen Sitzung der Ständigen Tarifkommission wurden die zur Abwehr

des Lastkraftwagen-Wettbewerbs erforderlichen allgemeinen tariflichen Maßnahmen im Normalgütertarif erörtert. Es wurde beschlossen, einerseits die Klasse A durchschnittlich um 20 v H und die Klasse B um etwa 3,6 v H zu senken und somit beide Klassen auf einer Höhe mit der Klassenbezeichnung A/B zu vereinigen sowie die Klasse C um durchschnittlich 1,4 v H zu ermäßigen, andererseits die Nebenklassenzuschläge bis zu teilweise 20 v H zu senken. Diese Beschlüsse wurden in der Tarifreform vom 1. November 1931 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt traten alle K-Tarife außer Kraft.

57. Propeller-Triebwagen. (Vgl. Verkehrsarchiv 1931, Nr. 5). In den frühen Morgenstunden des 21. Juni 1931 hat der Propeller-Triebwagen auf der Strecke Hamburg-Berlin eine Schnellversuchsfahrt ausgeführt. Die 257 km lange Strecke, auf der der gesamte Zugverkehr stillgelegt und besondere Vorsichtsmaßnahmen getroffen waren, wurde in 98 Minuten zurückgelegt, d. i. mit einer Stundengeschwindigkeit von rd. 157 km. Auf der geraden Strecke zwischen Karstädt und Wittenberge wurde die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h herausgeholt, während andere Strecken nur mit 60 km/h befahren werden durften.

58. Der elektrische Betrieb auf der Strecke München-Augsburg wurde am 15. Mai 1931 eröffnet. Dadurch hat sich die Fahrzeit auf dieser Strecke auf 46 Minuten vermindert. Die Elektrisierung der anschließenden Strecke Augsburg-Stuttgart wird demnächst in Angriff genommen.

59. Rügendammpjekt. Um den Verkehr zwischen dem Festland und der Insel Rügen zu beschleunigen, hat man beschlossen, die jetzige Fähranlage über den 2,5 km breiten Strelasund durch einen Damm zu ersetzen, der neben einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke auch eine Straßenverbindung erhalten soll. Da hierdurch auch eine wesentliche Beschleunigung des Verkehrs mit Skandinavien erzielt wird, werden die Schwedischen Staatsbahnen der Reichsbahn eine Anleihe von 18 Mill. schwed. Kronen zur Verfügung stellen.

60. Teilelektrisierung der Furka-Oberalp-Bahn. Die Furkabahn, die über Furka-Oberalp die Kantone Wallis und Graubünden verbindet, soll auf der westlichen Strecke Brig-Oberwald und der östlichen Strecke Sedrun-Disentis, auf denen Jahresbetrieb stattfindet, elektrisiert werden. Das Zwischenstück, die eigentliche Furka-Oberalpbahn, wird man beim Dampfbetrieb belassen, weil hier umfangreiche Sicherungsbauten der Anlagen für den Winter notwendig wären und sich eine Umstellung auf elektrischen Betrieb nur für den Sommerbetrieb nicht zu lohnen verspricht.

61. Haus-Haus-Tarif der Österreichischen Bundesbahnen. Zur Abwehr des Wettbewerbs der Lastkraftwagen haben die Österreichischen Bundesbahnen am 15. Mai 1931 zwischen Wien und anderen wichtigen Orten Österreichs für den besonders bedrohten Stückgutverkehr einen Haus-Haus-Tarif eingeführt, der bei Bewährung auch auf andere Verkehrsverbindungen ausgedehnt werden soll.

62. Herabsetzung des schwedischen Gütertarifs. Die Schwedische Staatsbahn hat aus Wettbewerbsgründen gegen den Kraftwagen am 1. Mai 1931 einen erheblichen Abbau der Wagenladungssätze der hochtarifierten Güter vorgenommen.

63. Vollendung der Benguela-Katanga-Eisenbahn. Ende Juni 1931 wurde die Benguela-Katanga-Eisenbahn, die von Lobito-Bai in Portugiesisch-West-Afrika nach Tenke im Katanga-Gebiet Belgisch-Kongos führt, fertiggestellt.

64. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Future of the Railways. L. Macassey. Mod. Tr. 623, S. 3.

Sind die Eisenbahnen auch heute noch berufen, jeden Verkehr zu bedienen? Bindewald.

Vt. W. 12, S. 169.

- Verbilligungen im Betriebe von Nebenbahnen. A. Sarter. Vt. W. 10, S. 145.
 Selbstkosten, Wirtschaftlichkeit und Fahrpreismäßigungen. Fritze. Ztg. d. VDEV. 10, S. 261.
 Die Selbstkosten als Begriff der Preiskalkulation. W. Spieß. Reichsbahn 2, S. 52; 3, S. 73.
 Die Bedeutung der Selbstkostenrechnung für die Tarifbildung. Tecklenburg. Reichsbahn 15, S. 354.
 Zur Tarifpolitik autonomer Staatsbahnen. Sauter. Ztg. d. VDEV. 6, S. 153.
 Fragen neuzeitlichen Güterbeförderungsdienstes. Sommerlatte. Ztg. d. VDEV. 14, S. 373.
 Stückgut und Wagenladungen. Mogk. Ztg. d. VDEV. 13, S. 352.
 Weitere Erfahrungen mit dem Einsatz leichter Güterzüge (Gütertriebwagen) unter Verwendung von Behältern. A. Adam. Ztg. d. VDEV. 12, S. 317.
 Grenzlandbahnen. Jacobi. Reichsbahn 4, S. 93.
 Rückblick auf das Jahr 1930. Wulff. Ztg. d. VDEV. 1, S. 1; 2, S. 33.
 Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1930. Reichsbahn 19, S. 448.
 Der Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1930. Baumgarten. Ztg. d. VDEV. 19, S. 505.
 Der Stückgutverkehr der Reichsbahn. Schott. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 6, S. 125.
 Die Ausnutzung des Güterwagenparks der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1929. Ballof. Ztg. d. VDEV. 26, S. 709.
 Volkswirtschaftliches oder interessenwirtschaftliches Tarifsystem der Reichsbahn. F. Böhm. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 13, S. 278.
 Die Gemeinwirtschaftlichkeit des deutschen Eisenbahntarifwesens und der Kraftwagen. Vogt. Ztg. d. VDEV. 17, S. 457.
 Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn. Katter. Reichsbahn 24, S. 559.
 Die Gütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn. A. Krauß. Reichsbahn 6, S. 131.
 Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen. Steuernagel. Ztg. d. VDEV. 18, S. 481.
 Die Bayerische Zugspitzbahn. Sammelnummer der AEG-Mitteilungen Nr. 4, S. 205.
 Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen als Wirtschaftsproblem. Remy. A. f. E. Beiheft zu Heft 3, 239 S.
 Reichsbahn und Spedition. v. Beck. Reichsbahn 7, S. 160 und Ztg. d. VDEV. 9, S. 233.
 Reichsbahn und Schenkervertrag. R. v. Kienitz. Ztg. d. VDEV. 15, S. 405.
 Reichsbahn und Seehäfen. W. Spieß. WD. 26, S. 1131.
 Die Schiffsbetriebe der Deutschen Reichsbahn. van Hees. Reichsbahn 17, S. 398.

b) Ausland.

- Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahr 1929. Overmann. A. f. E. 3, S. 605.
 Spoorwegtarieven als Hulp aan den Tuinbouw. Economisch-Statistische Berichten 783, S. 7; 784, S. 27.
 Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen im Jahr 1929. v. Renesse. A. f. E. 3, S. 667; 4, S. 829.
 Die staatlich betriebenen Eisenbahnen Frankreichs im Geschäftsjahre 1929. Z. d. IEV. 1, S. 6.
 Les résultats de l'Exploitation de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi en 1930. Chr. d. Tr. 10, S. 6.
 Les résultats de l'Exploitation de la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans en 1930. Chr. d. Tr. 8, S. 5.
 Les résultats de l'Exploitation de la Compagnie des Chemins de Fer de L'Est en 1930. Chr. d. Tr. 9, S. 9.
 Zur Lage des polnischen Eisenbahnwesens. M. Cremer. A. f. E. 1, S. 133.

- Die Änderungen in der Organisation der polnischen Staatseisenbahnen. Kiefer. Ztg. d. VDEV. 10, S. 268.
 Financial Results of the Group Railway Companies in 1930. R. W. G. Vol. 54, Nr. 16, S. 585.
 Die vier großen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens während der Geschäftsjahre 1923—1930. C. E. R. Sherrington. Z. d. IEV. 4, S. 89.
 British Railways to be completely electrified. Mod. Tr. 633, S. 3.
 Die Personalfahrpreise der englischen Eisenbahnen. E. Loemann. A. f. E. 1, S. 29; 2, S. 337; 3, S. 631.
 How the Railways are using the roads. Coventry. Mod. Tr. 624, S. 3.
 Die italienischen Staatsbahnen in den Geschäftsjahren 1928—29 und 1929—30. Z. d. IEV. 2/3, S. 52.
 Railway Electrification in Italy. R. W. G. Vol. 54, Nr. 22, S. 800 und Mod. Tr. 637, S. IV.
 Die südslawischen Eisenbahnen 1927 und 1928. Remy. A. f. E. 2, S. 311.
 Bericht über die Ausführung des Programmes zur Sanierung („Verbesserung“) der rumänischen Bahnen. Sauter. A. f. E. 1, S. 12.
 Das Eisenbahnwesen der Türkei. S. v. Jezewski. Ztg. d. VDEV. 17, S. 468.
 Alte und neue Verkehrsprobleme im nahen Orient. Dieckmann. Ztg. d. VDEV. 11, S. 301.
 Die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. Dieckmann. A. f. E. 2, S. 401.
 Personalverhältnisse und einige vorläufige Ergebnisse des Betriebsjahres 1929/30 der russischen Eisenbahnen. Wehde-Textor. A. f. E. 2, S. 423.
 Chronique des Chemins de fer: Suède. Rev. gén. des Chemins de fer 4, S. 443.
 Chronique des Chemins de fer: Norvège. Rev. gén. des Chemins de fer 4, S. 440.
 Stückgut- und Personentarifreform in Norwegen. Paszkowski. Ztg. d. VDEV. 9, S. 244.
 A Review of Railway Operations in 1930. J. H. Parmelee. R. W. A. Vol. 90, Nr. 1, S. 45.
 Railway construction increases in volume. G. E. Boyd. R. W. A. Vol. 90, Nr. 1, S. 56.
 New rate-making law. H. F. Lane. R. W. A. Vol. 90, Nr. 5, S. 271.
 The railroads will win through. W. Atterbury. R. W. A. Vol. 90, Nr. 7, S. 356.
 A new era for the railroads. H. L. Whitridge. R. W. A. Vol. 90, Nr. 8, S. 396; 9, S. 437.
 What is fair competition? F. Hall u. N. v. Doren. R. W. A. Vol. 90, Nr. 23, S. 1108.
 Die kanadischen Staatsbahnen im Jahr 1929. Voigt. A. f. E. 2, S. 472.
 Die Eisenbahnen von Französisch-Nordafrika. Z. d. IEV. 2/3, S. 35.
 Chemins de fer coloniaux: Maroc. Rev. gén. des Chemins de fer 6, S. 620.
 Die französische Trans-Sahara-Bahn. O. Welsch. Z. f. Geopolitik 5, S. 370.
 Die Verkehrsmittel und ihre Ergebnisse in Belgisch-Kongo in den Jahren 1923—1928. E. Roesner. A. f. E. 3, S. 715.
 Die Eisenbahnen des Tanganyika-Gebietes (ehemals Deutsch-Ostafrika). — Die Eisenbahnen von Kenya und Uganda. Ztg. d. VDEV. 4, S. 102.
 Die Bahnen in Britisch-Westafrika. W. Paschen. A. f. E. 2, S. 448.
 Die Eisenbahnen und Häfen in der Südafrikanischen Union. Dieckmann. A. f. E. 3, S. 572.
 Die Eisenbahnen in Niederländisch-Ostindien in den Jahren 1928 und 1929. Overmann. A. f. E. 3, S. 619.
 Rückblick und Ausblick auf die Entwicklung der Chinesischen Ostbahn. Runkel. Ztg. d. VDEV. 7, S. 183.
 Der industrielle Aufbau Chinas mit bes. Berücksichtigung des Eisenbahnwesens. P. Radermacher. V. T. 3, S. 25.

Straßen- und Kleinbahnen.

65. Zusammenschluß der Londoner Verkehrsunternehmen. Am 12. März 1931 fand die erste Lesung der London Passenger Transport Bill statt, die eine Zusammenfassung der Groß-Londoner Verkehrsbetriebe unter einer einheitlichen Verkehrsverwaltung vorsieht. Danach sollen 5 Gruppen von Unternehmen zusammengefaßt werden: 1. Die „Underground“-Unternehmen (u. a. London Electric Railway Company, Metropolitan District, Central London); 2. Die Metropolitan Railway Company; 3. Die kommunalen Straßen-, Kleinbahn- und Trolley-Bus-Unternehmen; 4. Teile der Tilling-Unternehmen und 5. eine Anzahl von „Unabhängigen Unternehmen“. Die vier großen englischen Eisenbahngesellschaften, die einen erheblichen Anteil am Londoner Vorortverkehr besitzen, hatte man von der Einbeziehung in diese Neuordnung zwar ausgenommen, doch sieht der Gesetzentwurf Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit mit ihnen vor. Mitte Mai d. J. haben sich die Eisenbahnen zur Zusammenarbeit bereit erklärt. Ende Juli hat das Gesetz die Zustimmung eines interparlamentarischen Ausschusses des Ober- und Unterhauses gefunden. Die endgültige Beratung ist jedoch infolge der im August und September eingetretenen Verschärfung der englischen Krise vorerst zurückgestellt.

66. Untergrundbahnen in Buenos Aires. In Buenos Aires, das bereits vor 15 Jahren seine erste Untergrundbahn erhielt, hat man den Bau zweier weiterer Untergrundbahn-Strecken beschlossen und teilweise schon mit dem Bau begonnen. Die neuen Strecken, die eine Länge von 4,5 bzw. 8,6 km haben werden, stellen Verbindungen der in der Stadt gelegenen Bahnhöfe mit dem Hafengelände dar. Die eine der Strecke ist besonders bedeutsam, weil sie doppelgleisig gebaut wird und für den Übergang von Güterwagen eingerichtet ist, die dadurch eine direkte Verbindung von einem Vorortbahnhof zu den Umschlagseinrichtungen der Kais erhalten.

67. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Der Verkehr der Deutschen Straßenbahnen in den Jahren 1928, 1929 und 1930. M. Pohl. V. T. 11, S. 137.

Die Reiselänge und ihre Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit von städt. Straßenbahnen. E. Nier. V. T. 13, S. 161.

Selbstkostenvergleich Straßenbahn-Omnibus. Wentzel. V. T. 3, S. 25.

Die Tarifgestaltung bei Straßenbahnen. H. König. V. T. 3, S. 28.

Die Untergrundbahn Gesundbrunnen-Neukölln in Berlin. O. Hourath. V. T. 5, S. 49.

b) Ausland.

Electrification of Vienna City Railway. Mod. Tr. 634, S. 5.

London Underground Railway Developments. J. P. Thomas. Mod. Tr. 616, S. 3.

Straßenverkehr.

68. Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich 1931. Am 1. Juli 1931 wurden in Deutschland 1507129 Kraftfahrzeuge gezählt. Infolge der sich dauernd verschlechternden Wirtschaftslage betrug die Bestandszunahme im Jahre 1930/31 nur 6,1 v H gegen 17 v H im Vorjahre. Dabei hat sich die schon im Jahre 1929/30 beobachtete stärkere Zunahme von Kleinkraftwagen und leichten Lastkraftwagen sowie der Rückgang der Lastkraftwagen von 3000—5500 kg Eigengewicht weiter fortgesetzt. Ein Vergleich der am 1. Juli 1930 und 1931 in Deutschland vorhandenen Kraftfahrzeuge gibt folgendes Bild:

Gattungen	1930	1931	Zunahme
Kraftträder	731 237	792 075	8,3 v H
Personenwagen	489 270	510 840	4,4 v H
Kraftomnibusse	11 984	12 103	1,8 v H
Lastkraftwagen	157 432	161 072	2,3 v H
Zugmaschinen	25 902	26 680	3,0 v H
Kraftfahrzeuge für Feuerlöschzwecke u. Straßenreinigungsmaschinen	4 045	4 353	7,6 v H
Kraftfahrzeuge insgesamt	1 419 870	1 507 129	6,1 v H

69. Die Kraftverkehrsgesellschaft Hessen im Reichsbahnbesitz. Die Reichsbahn hat die mit 1,4 Mill. RM Stammkapital ausgestattete K. V. G. Hessen G. m. b. H., Kassel-Frankfurt/Main, übernommen und die Anteile der Gemeinden und Gemeindeverbände mit 85% entschädigt. Den Personenverkehr der K. V. G. Hessen wird die Reichspost, den Güterverkehr die Reichsbahn übernehmen.

70. Eine europäische Konferenz für Straßenverkehr, an der 26 Staaten und zahlreiche internationale Verbände teilnahmen, fand auf Einladung des Völkerbundes in der Zeit vom 16.—30. März 1931 in Genf statt. Sie beschäftigte sich mit den vom Völkerbund vorbereiteten internationalen Vereinbarungen über die steuerliche Behandlung ausländischer Kraftfahrzeuge, über Passagierscheine, Vereinheitlichung der Wegezeichen und den Verkehr mit Handelskraftfahrzeugen.

71. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Folgerungen aus dem Selbstkostenvergleich Straßenbahn/Omnibus für Hersteller und Verbraucher von Kraftomnibussen. Preuß. V. T. 8, S. 97.

Der Lastkraftwagenverkehr nach dem Schenker-Vertrage. Teubner. Ztg. d. VDEV. 11, S. 285.

Verkehrsmittel untereinander. Zur Frage Eisenbahn und Kraftwagen. Vt. W. 9, S. 136.

Der Vertrag Reichsbahn-Reichspost und der § 6 des Kraftfahrlineigesetzes. Spannuth. V. T. 18, S. 220.

Betriebswirtschaftliche Untersuchung einer Kraftverkehrslinie. W. Müller. V. T. 19, S. 229; 20, S. 239.

Die Regelung des Kraftfahrlineiverkehrs in Preußen durch Arbeitsgemeinschaften. Loessener. V. T. 23, S. 273.

Entwicklung und Aufgaben des Großkraftwagens im Freistaat Sachsen. K. Heger. V. T. 6, S. 69.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Dieselmotors im Omnibusbetrieb. F. Eichelhardt. V. T. 26, S. 323.

Der Oberleitungsomnibus und seine Verwendungsmöglichkeit. Gemböck. Vt. W. 25, S. 329.

Hamburg und sein Ortsverkehr. W. Stein. V. T. 25, S. 297.

Die Ergebnisse der 2. Verkehrszählung auf den deutschen Landstraßen. K. Hoffmann. Str. B. U. 5, S. 37.

Der Begriff der Wirtschaftlichkeit im Landstraßenbau. F. Seiderer. Str. B. U. 10, S. 85.

Die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit neuzeitlicher Straßenbauweisen. Großjohann. Str. B. U. 9, S. 79.

b) Ausland.

Autolinien der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (PLM). Wehde-Textor. Ztg. d. VDEV. 14, S. 391.

Bundesbahnen und Automobil. F. W. Diederichs. DWZ. 3, S. 53.

Die Eisenbahn und die Autokonkurrenz in Österreich. Zoll-, Speditions- und Schifffahrts-Zeitung 10, S. 2.

The Road Traffic Act, 1930. R. G. Pittard. Mod. Tr. 637, S. 14.
 Municipal Motor Omnibus Services. St. Filcher. Mod. Tr. 631, S. 10.
 The Scottish Motor Traction Co. Ltd. R. G. Vol. 54, Nr. 11, S. 403.
 The Motor Roads in Italy. Mod. Tr. 637, S. XII.
 Railroads' Regulation Demands are changing. Bus Transportation 4, S. 187.
 Motor Transport Investigation. R. A. Vol. 90, Nr. 11, S. 548; Nr. 12, S. 593.
 Blocking the Highways. I. Bowen. Bus Transportation 3, S. 135.
 Toll Roads. H. Kelly. Public Roads 1, S. 1.
 Schnellverkehrsstraßen und Stadtschnellbahnen in den nordamerikanischen Großstädten. Trautvetter. V. T. 14, S. 169.
 Das Straßenbauwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika. W. Geißler. Str. B. U. 6, S. 45.

Seeschifffahrt.

72. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im ersten Halbjahr 1931 betrug:

	Hamburg ¹⁾			Bremen ²⁾		
	Eingang 1000 Schiffe NRT.	1000 t	Ausgang 1000 Schiffe NRT.	Eingang 1000 Schiffe NRT.	1000 t	Ausgang 1000 Schiffe NRT.
Jannar	1584	1777	1241	1677	1796	678
Februar	1325	1491	1065	1478	1528	581
März	1674	1770	1350	1740	1662	696
April	1621	1734	1159	1753	1695	744
Mai	1800	1816	1474	1935	1882	704
Juni	1918	1856	1327	2087	1815	634
				569	854	589

Der Verkehr von Hamburg wies im ersten Halbjahr 1931 der Zahl der Schiffe nach einen geringen, der Zahl der Nettoregistertonnen nach einen stärkeren Rückgang gegenüber der entsprechenden Zeit des Vorjahres auf. In Bremen blieb die Tonnage im 1. Vierteljahr 1931 um etwa 9% hinter der vorjährigen zurück, während im 2. Vierteljahr sich dank des günstigen Juni-Ergebnisses Gleichstand ergab.

Der Gesamtverkehr der 16 wichtigsten Häfen an der Ost- und Nordsee (vgl. Verkehrsarchiv 1931, Nr. 19) betrug:

		Ostsee		Nordsee		Zusammen	
		Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.
Januar	Eingang	1383	643	2280	2706	3663	3349
	Ausgang	1330	612	2331	2705	3661	3317
Februar	Eingang	1088	516	1969	2216	2957	2732
	Ausgang	1026	496	2047	2252	3073	2746
März	Eingang	1370	636	2351	2587	3721	3223
	Ausgang	1313	619	2377	2426	3690	3045
April	Eingang	1483	612	2317	2624	3800	3236
	Ausgang	1440	610	2459	2615	3899	3225
Mai	Eingang	1762	727	2510	2819	4272	3546
	Ausgang	1817	754	2639	2818	4456	3572
Juni	Eingang	2211	784	2692	2910	4903	3694
	Ausgang	2190	773	2844	2778	5634	3551

¹⁾ Umfaßt Hamburg, Altona und Harburg-Wilhelmsburg. (Doppelzählungen ausgeschlossen.)
²⁾ Umfaßt Bremen, Bremerhaven, Vegesack, Wesermünde, Brake, Nordenham. (Doppelzählungen ausgeschlossen.)

³⁾ Die Zahl der der Erfassung des Umschlages zugrundeliegenden Häfen differiert unbedeutend von der der im Tonnageverkehr berücksichtigten Häfen.

Gegenüber dem ersten Halbjahr 1930 ist im Berichtszeitraum ein Rückgang der Schiffs-Tonnage von rd. 8½% zu verzeichnen. Die Ostsee ist an dieser Abnahme prozentual stärker beteiligt. Der Güterverkehr hat gegenüber dem ersten Halbjahr 1930 eine bedeutend schärfere Verminderung (um annähernd 15%) erfahren, die besonders die Einfuhr betrifft.

73. Verkehr und Güterumschlag der bedeutendsten Häfen Frankreichs 1930 beliefen sich auf:

	Verkehr (Ankunft) in 1000 RT.	Güterumschlag in 1000 t		
		Ankunft	Abgang	Gesamt
Dunkirchen	5 921	3 262	1 091	4 953
Boulogne	5 656	823	569	1 392
Le Havre	9 906	3 262	1 600	4 862
Rouen (mit Nebenhäfen)	4 878	9 046	862	9 928
Caen	658	1 169	832	2 001
Cherbourg	12 727	270	37	307
Nantes (mit Nebenhäfen)	1 651	2 174	669	2 843
Bordeaux	4 421	3 647	1 371	5 018
Marseille	15 796	5 831	3 185	9 016
37 franz. Häfen 1930	73 937	38 390	13 206	51 596
37 franz. Häfen 1929	70 302	38 413	13 940	52 353

Während der Schiffsraum etwas gestiegen ist, blieb die Einfuhrmenge gleich, sank die Ausfuhrmenge leicht. Im Ganzen bringen auch diese Zahlen die vergleichsweise Stabilität der französischen Wirtschaft zum Ausdruck.

74. Der Verkehr der bedeutendsten Häfen Schwedens 1930 betrug, verglichen mit dem Vorjahr (Summe der ein- und ausgehenden Tonnage in 1000 NRT.):

	1930	1929	1930	1929
Göteborg	11 453	10 712	Hälsingborg	4 760
Stockholm	10 929	10 451	Trälleborg	4 149
Malmö	6 823	6 507	Luleå	2 437

75. Der Außenhandels-Güterumschlag der bedeutendsten Häfen der Vereinigten Staaten von Amerika im Fiskal-Jahr 1930 (1. 7. 1929 bis 30. 6. 1930) betrug in 1000 tons zu 2240 pounds:

	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
New York	16 208	8 743	24 951
Baltimore	6 147	1 091	7 238
Los Angeles	674	6 422	7 096
New Orleans	3 394	3 592	6 986
Philadelphia	4 459	1 836	6 295
Houston	378	4 087	4 465
San Francisco	1 189	2 219	3 408

76. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals belief sich im ersten Halbjahr 1931 auf:

	Durchfahrten		1000 NRT.	
Januar	3285	1288	April	3607
Februar	2667	1063	Mai	4486
März	3371	1192	Juni	4877
				1203
				1558
				1748

Gegenüber dem ersten Halbjahr 1930 ergibt sich ein Rückgang der Schiffszahl von 7%, des Schiffsraumes von 20%. Der Rückgang betrifft hauptsächlich mit Holz und mit Erz beladene Schiffe, wogegen die mit Kohle und die mit Getreide beladenen Schiffe eine Zunahme zeigen.

77. Zusammenschlüsse in der französischen und japanischen Großschifffahrt. Die Compagnie Générale Transatlantique und die Chargeurs Réunis, zu deren Konzern

auch die Compagnie de Navigation Sud-Atlantique und die Reederei Fabre gehören, haben Anfang April 1931 den 1928 geschlossenen Arbeitsgemeinschaftsvertrag (vgl. Verkehrsarchiv 1928, Nr. 86) in engerer Form — unter Wahrung der Selbständigkeit der beiden Gruppen — erneuert.

Zur gleichen Zeit schlossen die führenden japanischen Reedereien Nippon Yusen Kaisha und Osaka Shosen Kaisha eine durchgreifende Arbeitsgemeinschaft.

78. Der Deutsche Nautische Verein hielt seinen 57. Vereinstag am 21. Mai 1931 in Kiel ab. Behandelt wurden insbesondere Fragen der Rechtsgestaltung des überseeischen Luftverkehrs und der Navigierung. (Vgl. Tagungsbericht in „Hansa“, Nr. 22, S. 867.)

79. Die Hafentechnische Gesellschaft hielt ihre 11. Hauptversammlung am 6. Juni 1931 in Emden ab, wobei Referate über Hafenverwaltung im In- und Ausland (Lohmeyer), Betrieb des Emdener Hafens (L. Schulze) und Arbeiten und Bauten auf den ostfriesischen Inseln (R. Kranz) gehalten wurden. (Vgl. Tagungsbericht von K. Baritach in „Werft-Reederei-Hafen“, Nr. 15, S. 381.)

80. Der Schiffssicherheitsvertrag London 1929 (Internationales Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See vom 31. Mai 1929) wurde in Deutschland nach Annahme durch den Reichstag am 10. April 1931 als Gesetz verkündet (RGBl. II, 1931, Nr. 10, S. 235).

81. Stand des Weltschiffbaues. Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 1. Vierteljahrs 1931 in den Hauptschiffbauländern¹⁾ in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT.	Zahl	BRT.
Großbritannien mit Irland	78	395 000	44	295 000
Frankreich	12	186 000	4	44 000
Vereinigte Staaten	20	191 000	17	35 000
(ohne Große Seen)				
Italien	21	106 000	15	68 000
Deutschland mit Danzig	34	25 000	31	120 000
Schweden	7	8 000	19	133 000
Holland	4	6 000	41	115 000
Dänemark	4	6 000	23	109 000
Japan	—	—	11	57 000
Welt	200	939 000	235	1 047 000

Der Rückgang im Weltschiffbau setzte sich im Winter 1930/31 unvermindert fort, so daß der Baubestand zu Ende März 1931 gegenüber dem Vorjahr um rd. 40% zurückblieb. Der Rückgang wäre noch schärfer, wenn nicht in Großbritannien, Frankreich, Italien und U. S. A. eine Reihe von Riesendampfern mit staatlicher Unterstützung in Bau wären, wodurch die Dampfertonnage unverhältnismäßig hoch gehalten wird. Die Stützung des Schiffbaus durch den Sonderbedarf an Tankschiffen läßt nach. Immerhin entfielen noch 38% des Gesamtbaubestandes auf diese. Der Rückgang gegenüber Herbst 1930 lastet allein auf Großbritannien, Deutschland, Holland und Japan, wogegen Frankreich, U. S. A., Schweden und Dänemark Zunahmen zeigen.

82. Die Welthandelsflotte Mitte 1931 umfaßte nach Lloyds Register verglichen mit Mitte 1914 und 1930:

Jahr	Dampfer und Motorschiffe		Segler	Zusammen
	BRT.	BRT.		
1914	45 404 000	3 686 000		49 090 000
1930	68 024 000	1 584 000		69 608 000
1931	68 723 000	1 408 000		70 131 000

¹⁾ Für Rußland lagen keine Angaben vor.

An Dampfern und Motorschiffen besaßen die wichtigeren Schiffahrtsländer:

	1914 BRT.	1930 BRT.	1931 BRT.
Großbritannien	18 892 000	20 322 000	20 194 000
Britische Dominion	1 632 000	2 788 000	2 934 000
Vereinigte Staaten (ohne Große Seen)	2 027 000	10 646 000	10 356 000
Japan	1 708 000	4 317 000	4 276 000
Deutschland	5 135 000	4 199 000	4 226 000
Norwegen	1 957 000	3 663 000	4 062 000
Frankreich	1 922 000	3 471 000	3 513 000
Italien	1 430 000	3 262 000	3 274 000
Holland	1 472 000	3 079 000	3 111 000

Der Anteil der verschiedenen Antriebsarten betrug in % der Welthandelsflotte:

	1914	1930	1931
Segelantrieb	8,1	2,3	2,0
Motorantrieb	0,5	11,6	13,5
Ölfeuerung	2,6	28,5	28,5
Kohlenfeuerung	88,8	57,6	56,0

83. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Hansa, Nr. 1: Die Schifffahrt im Jahre 1930.

Fairplay, Vol. CXVIII, Nr. 2487: Special Annual Returns Issue (Weltschiffahrts-Überblick 1930).

Die Ostsee als Verkehrsgebiet. Sven Helander. WD. 21, S. 877.

Der überseeische Wanderungs- und Reiseverkehr über die deutschen Häfen. L. Fenchel. WD. 1, S. 12.

Der Emdener Hafen. Blüher. Ztg. d. VDEV. 11, S. 288.

Die internationale Regelung des Arbeitsrechts der Seeschifffahrt. P. Grabein. Reichsarbeitsblatt II, S. 77.

b) Ausland.

Die Entwicklung der Raudstaatenhäfen nach dem Weltkriege. H. Steinert. Marine-Rundschau 3, S. 121.

Svenska Handelsflottans Bruttoinkomster år 1930. Kommersiella Meddelanden 11/12, S. 551.

Die französische Seeschifffahrt unter dem Einfluß des Weltkrieges. Alfr. Plötzer. Hansa 11, S. 435.

Le trafic ... du port de Rouen. René Brua. J. d. l. Marine Marchande. Nr. 613, S. 1.

J. d. l. Marine Marchande Nr. 634: Marseille et ses trafics.

J. d. l. Marine Marchande Nr. 655: Nantes et ses trafics.

Verwaltungsformen nordamerikanischer Seehäfen. Böttcher. Werft-Reederei-Hafen 1, S. 3.

Binnenschifffahrt.

84. Deutschlands Binnenwasserstraßenverkehr (Konjunkturüberblick)¹⁾. Im ersten Halbjahr 1931 wurden an den nachbenannten Plätzen (Durchgangsstellen, Häfen bzw. Hafengruppen) die folgenden Verkehrsmengen in 1000 t festgestellt:

¹⁾ Die zu Anfang 1931 erfolgte durchgreifende Veränderung der Aufbereitung und Veröffentlichung der „laufenden“ Binnenschifffahrtsstatistik nötigte zu einer Umgestaltung der Berichterstattung, wodurch nur wenige Vergleiche mit dem Vorjahr möglich sind.

	I	II	III	IV	V	VI
E. ¹⁾ Grenze Emmerich	1378	1138	1440	1339	1389	1474
davon Erz	731	585	701	590	596	550
davon Getreide	191	170	242	233	242	235
A. ²⁾ Grenze Emmerich	2471	1912	2228	2211	2380	2403
davon Kohle	1740	1250	1469	1350	1415	1370
davon Eisen	222	191	228	227	250	212
E. Duisburg-Ruhrort	272	192	224	226	171	192
A. " "	1351	911	1044	989	979	1084
davon Kohle	1230	801	932	874	896	972
E. Übr. Niederrheinhäfen ³⁾	1091	632	697	661	591	1007
davon Erz	731	317	313	265	236	598
A. Übr. Niederrheinhäfen ³⁾	613	325	406	388	416	723
davon Kohle	312	113	134	148	171	339
E. Mannheim-Ludwigshafen ⁴⁾	520	366	451	410	466	590
A. " "	130	114	138	129	123	130
E. Karlsruhe und Kehl	257	168	197	218	268	344
A. " "	34	28	44	44	43	62
E. Häfen der Rhein-Ems-Kanäle ..	391	288	410	370	339	422
davon Erz	232	168	275	226	182	233
A. Häfen der Rhein-Ems-Kanäle ..	1134	884	1012	975	1119	1112
davon Kohle	1040	788	920	877	998	1002
E. Emden	96	76	113	112	137	132
A. " "	76	70	84	92	100	94
E. Bremen u. a. Unterwasserhäfen ..	132	114	136	131	125	146
A. " " " " ..	72	68	68	68	75	77
E. Hamburg ⁵⁾	294	188	301	319	359	342
A. " "	310	289	408	444	501	506
E. Übr. Elbehäfen	138	88	126	151	163	182
A. " "	165	137	139	160	190	161
E. Berlin	281	167	420	481	567	602
A. " "	71	49	80	87	61	126
E. Stettin und Swinemünde	51	6	144	127	123	125
A. " "	35	20	69	107	136	99
E. Kosel	3	—	15	20	69	58
A. " "	42	53	160	190	224	225

Von vorübergehenden leichten Besserungen der Beschäftigung abgesehen — am Rhein wirkte im Januar die im Dezember 1930 eingetretene Belebung noch nach und war die 1. Juni-Hälfte belebter —, lastete die Schrumpfung der deutschen Wirtschaft noch stärker als in der 2. Jahreshälfte 1930 auf der Binnenschifffahrt. So sank gegenüber dem 1. Halbjahr 1930 die Einfuhr über Emmerich um über $\frac{1}{4}$, die Ausfuhr um etwa $\frac{1}{12}$, der Gesamtumschlag in Duisburg-Ruhrort um rd. $\frac{1}{6}$, in Hamburg um rd. $\frac{1}{10}$. Der Binnenschifffahrtsfrachten-Index senkte sich auf 96,9 im 1. und 91,1 im 2. Viertel 1931 (Rhein-gebiet: 82,—; Elbe-Oder-Gebiet: 97,2).

85. Frankreichs Binnenschifffahrtsverkehr 1930 erbrachte in ununterbrochenem Aufstieg seit 1921 eine neue Rekordsumme. Die Verladungen der verschiedenen Wasserstraßengebiete erreichten in t:

¹⁾ E. = Eingang, Zufuhr.

²⁾ A. = Ausgang, Abfuhr.

³⁾ Einschl. Köln; die Zahlen für Februar—Mai sind unvollständig.

⁴⁾ Einschl. Speyer.

⁵⁾ Einschl. Altona und Harburg-Wilhelmsburg.

	1930	1929
Norden, Pas-de-Calais, Somme	10 700 000	11 780 000
Linie Belgien—Paris	5 344 000	4 315 000
Seine und Kanäle von Paris	15 311 000	14 520 000
Linie Paris—Straßburg und Osten ..	8 498 000	8 034 000
Rhein	5 856 000	5 042 000
Zentrum	3 864 000	3 355 000
Süden	2 640 000	1 918 000
Westen	966 000	874 000
	<u>53 188 000</u>	<u>49 838 000</u>

86. Zusammenschluß in der Weserschifffahrt. Die Bremer Schleppschifffahrts-Gesellschaft und die Mindener Schleppschifffahrts-Gesellschaft, die beide unter ausschlaggebendem Einfluß des Norddeutschen Lloyd stehen und schon seit einigen Jahren in loser Form zusammenarbeiteten, schlossen mit Wirkung vom 1. 1. 1931 auf 50 Jahre einen Interessengemeinschaftsvertrag, demzufolge gemeinschaftliche Ausnutzung der Betriebsmittel und Gewinn- bzw. Verlustverteilung zu gleichen Teilen stattfindet.

87. Staatsbeteiligung an der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Die österreichische Regierung schloß Anfang 1931 mit der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Wien, einen Vertrag, der durch Staatszuschüsse an das sanierungsbedürftige Unternehmen eine Aufrechterhaltung der Donauschifffahrt unter österreichischer Flagge ermöglicht, andererseits die Verwaltung der Gesellschaft unter ausschlaggebenden Staatseinfluß stellt. Der Staat gewährt bis 1941 sowohl einen Zuschuß von jährlich 2,5 Mill. Schilling wie einen Betrag von jährlich 1 Mill. Schilling für den Zinsen- und Tilgungsdienst einer aufzunehmenden Investitionsanleihe von mindestens 15 Mill. Schilling. Der Staat übt Kontrolle über den gesamten Betrieb, ernennt den Präsidenten und 2 Verwaltungsratsmitglieder, genehmigt den Generaldirektor und entsendet einen besonderen Beauftragten zur Kontrolle und Beratung der Geschäftsführung.

88. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die Rheinschifffahrt 1930. H. Schleichert. Der Rhein 1, S. 2.

Das Zahlenbild des Elbeverkehrs. Heinr. Burmester. Die Elbe 4, S. 106.

30 Jahre Elbe-Trave-Kanal. Waltherr Schmidt. Z. f. B. 2, S. 43.

10 Jahre Reichswasserstraßenverwaltung. Koenigs. Deutsche Wasserwirtschaft 6, S. 105;

ebenso: Z. f. B. 6, S. 196.

Die Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung 1930. Gährs. Die Bautechnik 2, S. 21; 4, S. 47; 7, S. 87; 9, S. 114.

Der Bau des Schifffahrtskanals von Wesel nach Datteln. Bock. Deutsche Wasserwirtschaft 2, S. 21; 3, S. 49; 4, S. 75; 5, S. 90.

Verkehrswasserbau und Arbeitsmarkt. Leopold. Z. f. B. 6, S. 201.

Binnenhafenpolitik. H. Bartsch. Süd-West-Deutschland 1, S. 4.

Das deutsche Schiffspfandbriefwesen. B. Blau. Z. f. B. 5, S. 153; 6, S. 213; 7/8, S. 248; 9, S. 435; 10, S. 435; 11/12, S. 469.

b) Ausland.

L'activité du port de Strasbourg en 1930. G. Haelling. Nav. d. Rhin. 1, S. 1.

Der Hochrhein in seiner Bedeutung als wirtschaftliches Bindeglied zwischen Deutschland und der Schweiz. R. Gelpke. Die Rheinquellen 4, S. 53.

Gegenwart und Zukunft der Donauschifffahrt. H. Ariett. Marine-Rundschau 6, S. 258; 7, S. 301.

Luftverkehr.

89. Der Deutsche Luftverkehr im Jahre 1930. Die Leistungen der drei deutschen Luftverkehrsgesellschaften, die Linienverkehr betreiben, der Deutschen Luft Hansa A.-G., der Deutschen Verkehrsflug A.-G. (früher: Nordbayerische Verkehrsflug A.-G.) und der Deutsch-Russischen Luftverkehrs-G. m. b. H. (Deruluft), waren im planmäßigen Luftverkehr im Jahre 1930 folgende:

Gesellschaft	Gesamtflugstrecke in 1000 km	Beförderte Fluggäste	Personen- kilometer in 1000	Fracht		Post und Zeitungen	
				t	tkm	t	tkm
Luft Hansa . . .	9 130,0	76 894	20 578,2	1 994	759 026	438	168 918
Verkehrsflug . .	803,0	13 842	1 701,3	120	13 159	16	1 818
Deruluft	928,8	2 941	1 538,4	62	43 821	27	19 498
Zus. 1930	10 861,8	93 677	23 817,9	2 176	816 006	481	190 234
dagegen 1929	10 418,7	96 835	23 794,4	2 070	755 857	385	160 050
„ 1928	11 449,7	120 711	28 689,5	2 164	735 196	351	138 272

Gegen 1929 hat der Luftverkehr im Jahre 1930 außer einem Rückgang der beförderten Personen von rd. 3,8 v H teilweise beträchtliche Steigerungen erfahren. Die Zahl der Flugkilometer stieg um über 4 v H, der Frachtverkehr der Menge nach um rd. 5 v H, der Leistung nach um 8 v H und der Postverkehr sogar um rd. 25 v H bzw. um 19 v H.

90. Luft Hansa-Aerobus Köln-Frankfurt/Main. Die Deutsche Luft Hansa hat am 1. Juni 1931 zwischen Köln und Frankfurt/Main einen „Aerobusdienst“ eingerichtet, der fünfmal täglich in beiden Richtungen betrieben wird. Die 150 km lange Strecke wird in einer Stunde gegenüber vier Stunden Eisenbahnfahrt zurückgelegt. Der Fahrpreis beträgt für eine einfache Fahrt 23.— RM, für Hin- und Rückfahrt 40.— RM gegenüber einem Eisenbahnfahrpreis für einfache Fahrt 2. Klasse D-Zug von 19.— RM.

91. Luftpost Marseille-Saigon. Mit der von der Compagnie Air Orient betriebenen Luftpostlinie Marseille-Beirut-Saigon, die bisher nur zur Beförderung von Luftpostsendungen nach Syrien benutzt wurde, können künftig auch gewöhnliche und eingeschriebene Luftpostbriefsendungen aller Art nach Irak, Persien, Britisch-Indien mit Birma, Afghanistan, Belutschistan, Siam, Französisch-Indochina, Straits Settlements und Niederländisch-Indien befördert werden.

92. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die Deutsche Luft Hansa an der Jahreswende 1930/31. E. Milch. Nachrichten der DLH. 1/2, S. 4.

Wege zur Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr. E. Everling. Vt. W. 24, S. 317.

b) Ausland.

Die gegenwärtige Lage des Zivillugdienstes und seine Beziehungen zu den Eisenbahnen. C. E. R. Sherrington. Z. d. IEV. 6, S. 184.

Der Aufbau des französischen Luftnetzes. W. Paschen. Hansa 14, S. 571.

Entwicklungsgrundlagen des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. C. Pirath. Vt. W. 7, S. 73.

Post- und Nachrichtenverkehr.

93. Deutsche Reichspost; Konjunkturüberblick.

Zeitraum	Beförderte Pakete in Mill.	Beförderte Telegramme in Mill.	Orts- gespräche in Mill.	Fern- gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM
Januar-März 1930.	61,8	7,8	563,6	55,3	371,2 ¹⁾
April-Juni 1930 . . .	64,2	8,7	571,7	59,0	532,4
Januar-März 1931.	56,7	6,6	557,2	51,3	350,7 ¹⁾
April-Juni 1931 . . .	58,5	7,2	557,1	55,1	482,9 ²⁾

Der Post- und Nachrichtenverkehr zeigt entsprechend der schlechten Wirtschaftslage im 1. Halbjahr 1931 einen erheblichen Rückgang. Die Zahlen der beförderten Pakete und Telegramme sowie des Fernsprechverkehrs blieben gegenüber dem 1. Halbjahr 1930 teilweise beträchtlich zurück.

Die Abnahme des Paketverkehrs im Zeitabschnitt Januar/März gegenüber dem 4. Vierteljahr 1930 ist auf das saisonmäßige Abflauen dieses Verkehrs nach dem starken Weihnachtsversand zurückzuführen. Gegenüber dem 1. Vierteljahr 1930 war der Paketverkehr um 8,2 v H geringer. Die Belchung im Zeitabschnitt April/Juni ist jahreszeitlich begründet, während gegenüber dem 2. Vierteljahr 1930 ein Rückgang von 8,9 v H zu verzeichnen ist. Im Telegrammverkehr setzte sich die seit Jahren beobachtete Abnahme weiter fort. Während jedoch früher hierfür ein gewisser Ausgleich durch eine Steigerung des Fernsprechverkehrs gegeben war, zeigte dieser im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr eine sinkende Tendenz. Die Zahl der Ortsgespräche ist gegenüber dem 1. und 2. Vierteljahr 1930 um 1,1 bzw. 2,6 v H zurückgegangen. Das 2. Vierteljahr 1931, das gegenüber dem Zeitabschnitt Januar/März 1931 eigentlich eine saisonbegründete Zunahme hätte aufweisen müssen, zeigte einen leichten konjunkturellen Rückgang. Die Zahl der Ferngespräche ging in den Zeitabschnitten Januar/März und April/Juni 1931 gegenüber der entsprechenden Zeit 1930 um 7,7 bzw. 6,6 v H zurück. Die Steigerung im 2. Viertel 1931 ist jahreszeitlich bedingt. Die Zahl der Rundfunkteilnehmer, die im 1. Vierteljahr 1931 auf 3732000 angestiegen war, erfuhr bis Ende Juni eine geringe saisonübliche Abnahme bis auf 3720000.

Entsprechend dem Verkehrsrückgang bei allen Betriebsarten wiesen auch die Einnahmen gegenüber 1930 geringere Beträge auf. Der starke Unterschied in den Einnahmen des 2. Vierteljahrs 1931 gegenüber der entsprechenden Zeit 1930 beruht darauf, daß im Berichtszeitraum erstmalig die durchlaufenden Posten beim Telegramm- und Fernsprechverkehr (Verrechnung mit dem Ausland) und beim Funkwesen (Vergütung an die Reichsrundfunkgesellschaft) ausgeschaltet sind.

94. Gebührenermäßigung. Die Deutsche Reichspost hat vom 1. März 1931 die Gebühren für Drucksachensendungen im Inlandverkehr ermäßigt, indem für Drucksachen unter Umschlag oder Streifband eine Vorstufe bis zu 20 g zum Gebührensatz von 4 Rpf. eingeführt wurde. Die Gebühren für Postwurfsendungen sind um 33 1/3 v H herabgesetzt.

95. Der Fernsprechverkehr mit Neuseeland wurde am 21. September 1931 über die Funkverbindung London-Sydney eröffnet. Auf deutscher und neuseeländischer Seite nehmen alle Teilnehmersprechstellen an diesem Verkehr teil. Ein Dreiminutengespräch kostet für alle deutschen Orte 160 RM.

¹⁾ Einnahmen in den Monaten Januar und Februar.

²⁾ Ohne die durchlaufenden Gebühren im Gesamtbetrage von 22,1 Mill. RM, die in den Angaben für das Jahr 1930 noch mitenthalten sind.

96. Bildtelegraphie. Der Bildtelegraphendienst mit Italien ist am 7. August 1931 auf einer Verbindung Berlin-Rom und am 1. September zwischen Frankfurt (Main) und München einerseits und Rom andererseits aufgenommen worden. Die Gebühr beträgt 17 Rpf. für 1 qcm Bildfläche bei einer Mindestgebühr von 17 RM für ein Bildtelegramm.

97. Funkverkehr. Am 23. August 1931 ist eine unmittelbare Funkverbindung zwischen Deutschland und Syrien und Libanon (Berlin-Beirut) und am 1. Juli eine solche zwischen Deutschland und Venezuela (Berlin-Caracas) für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden. Auf der am 1. Juli in Betrieb genommenen unmittelbaren Funkverbindung Berlin-Vatikanstadt wurden bis Ende Oktober nur Staatsgramme, ab November auch Privatgramme befördert. Ferner wurden vom 1. Juli an Kabel- und Funkbriefe im Verkehr mit Ekuador zugelassen.

98. Die 8. Große Deutsche Funkausstellung fand in der Zeit vom 21.—30. August 1931 in Berlin statt.

99. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die Entwicklung des Postgebührenwesens im Inlandsverkehr vom 1. Januar 1924 bis 31. März 1931. Otto. A. f. P. u. T. 3, S. 53.

Fließarbeit und laufendes Band im Postbetrieb. Krimmer. Vt. W. 13, S. 181.

Die Entwicklung des deutschen Fernkabelnetzes in den Jahren 1925—1930. A. Mentz. A. f. P. u. T. 4, S. 89.

b) Ausland.

L'organisation du Réseau Téléphonique Suisse et son adaptation au service universel. Uzenot et Jambenoire. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones 3, S. 193.

Le Service téléphonique aux États-Unis. V. Di Pace, H. Debry, H. Caillez. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones 6, S. 413; 7, S. 542; 8, S. 617.

Fremdenverkehr.

100. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Personenverkehr — Fremdenverkehr — Reiseverkehr. (Eine Begriffsstudie.) A. Grünthal. A. f. Fr. V., 1. Jg., 2, S. 53.

Die Ursachen des episodischen Fremdenverkehrs. R. Glücksmann. A. f. Fr. V., 1. Jg., 2, S. 49.

Wiederaufbau, Organisation und Ergebnisse der österreichischen Fremdenverkehrsförderung. E. Deinlein. A. f. Fr. V., 1. Jg., 3, S. 104.

Die geographische Bedingtheit der Eisenbahnverkehrswege und des Fremdenverkehrs im Hunsrück und Taunus. A. Grünthal. A. f. Fr. V., 1. Jg., 4, S. 145.

Gedanken über einen Ausbau der Fremdenverkehrsstatistik mit Hilfe der neuen preussischen Meldeverordnung vom 4. April 1930. E. Simon. A. f. Fr. V., 1. Jg., 2, S. 58.

Die Methodik in der deutschen und österreichischen Fremdenverkehrsstatistik. F. Schubwerk. A. f. Fr. V., 1. Jg., 3, S. 97.

Die internationalen Zusammenschlüsse der Arbeitgeber im Hotelgewerbe. K. Bloemers. A. f. Fr. V., 1. Jg., 2, S. 75.

b) Ausland.

Die Rentabilität im Schweizer Hotelgewerbe. T. Münch. A. f. Fr. V., 1. Jg., 2, S. 66.

Finanzierungs- und Sanierungspraxis im schweizerischen Hotelgewerbe. H. Töndury. A. f. Fr. V., 1. Jg., 3, S. 108.

Allgemeines.

101. 10 Jahre Institut für Verkehrswissenschaft. Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln veranstaltete am 20. Juni 1931 in der Aula der Universität Köln eine schlichte Feier aus Anlaß seines 10jährigen Bestehens. Dr. rer. pol. h. c. Ott, der während dieses Zeitraumes als Präsident der Gesellschaft zur Förderung des Instituts dessen Aufbau entscheidend beeinflußt hatte, gab in seiner Ansprache einen Überblick über Ziele und Entwicklung der Förderungsgesellschaft. Prof. Dr. Napp-Zinn erstattete Bericht über die Tätigkeit und die weiteren Ziele des Instituts. Geheimrat Prof. Dr. Thieß hielt den Festvortrag über „Die Aufgaben der Verkehrspolitik zur Gesundung der Volks- und Weltwirtschaft“. (Vortrag und Bericht sind veröffentlicht in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1931, S. 85 ff. bzw. S. 157 ff.)

In der der 10-Jahres-Feier vorausgegangenen Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts wurde auf Vorschlag von Herrn Dr. rer. pol. h. c. Ott, der von seiner Wiederwahl Abstand zu nehmen gebeten hatte, Herr Dr. iur. h. c. Kruse, Generaldirektor des Rheinischen Braunkohlen-Syndikats zum Präsidenten gewählt.

102. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die Pflege der Verkehrswissenschaften an der Technischen Hochschule Hannover. O. Blum. Vt. W. 23, S. 302.

Kommunale Verkehrspolitik. O. Most. Vt. W. 5, S. 49.

Zur Neugestaltung des deutschen Verkehrswesens. Ed. Hay. DWZ. 24, S. 557; 25, S. 579.

Reichsbahn und Binnenschifffahrt. R. Petersen. V. T. 9, S. 113.

Eisenbahn und Wasserstraße vom Standpunkt der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. Leibbrand. Ztg. d. VDEV. 24, S. 657.

b) Ausland.

Die russische Verkehrspolitik. Heinr. Saller. Ztschr. f. Geopolitik 6, S. 466.

Modern Transport XXIV, Nr. 626: Argentine Transport Issue.

Literaturanzeigen.

50 Jahre Verkehrswesen und Volkswirtschaft. Sonderausgabe aus Anlaß des 50. Jahrgangs der Zeitschrift Allgemeiner Tarif-Anzeiger. Hrg. Alexander Freud. Wien 1931. 96 S. und 100 S. Monographien und Anzeigen. Die Festschrift dokumentiert eindrucksvoll die angesehene Stellung, die der Allgemeine Tarif-Anzeiger Wien sich als Informator über Verkehrswesen und volkswirtschaftlicher Kritiker innerhalb eines halben Jahrhunderts erworben hat. Unter den Verfassern der zahlreichen, meist kürzeren Artikel, die im wesentlichen dem Tarif- und Transportwesen, der Währung und Bankwirtschaft der Nachfolgestaaten sowie der Industrie Österreichs gewidmet sind, findet man eine Elite von Wirtschaftsführern und Fachleuten vertreten. N.-Z.

Oskar Knebel, Geh. Reg.-Rat, Reichsbahndirektor, Die Reichsbahn-Personentarife und ihre wirtschaftliche Bedeutung. 2. Auflage (Tarifstand: 1. Mai 1931). Berlin 1931. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. XII, 239 S. mit 9 graph. Darstellungen. Die Neuauflage dieses für die Beziehungen zwischen Reichsbahn und Wirtschaft hochbedeutsamen Buches trägt insbesondere der Tarifreform vom 7. 10. 1928, daneben den verschiedenen sonstigen seit 1926 vorgenommenen Tarifänderungen Rechnung. Nach Systematik und Gedankenführung zeigt sie denselben Charakter wie die erste Auflage, verdient also die gleiche Wertung wie diese (vgl. Z. f. V.W. 1927, S. 158/59): Das Werk ist ein ausgezeichnetes Unterrichtsmittel über die Entwicklung