

Wirtschaftsbedeutung Leipzigs und der von dem Kanal erwarteten sehr überschlägig berechneten Frachtersparnisse. N.-Z.

Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Hrsg. v. Professor Dr.-Ing. Carl Pirath. 3. Heft. München und Berlin 1930. R. Oldenbourg. 91 S. mit 9 Abbildungen, DIN A 4. Die Untersuchungen des vorliegenden Heftes, die erneut die Bedeutung des Luftverkehrswissenschaftlichen Instituts für die praktische Fortentwicklung des von ihm betreuten Verkehrsmittels bezeugen, bewegen sich vornehmlich um das Problem der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs im weitesten Sinn. Der Institutsleiter Prof. Dr.-Ing. Pirath steuerte 3 Abhandlungen bei, nämlich einen umfassenden Überblick „Der Stand der Luftverkehrswirtschaft“, eine für die einzuschlagende Baupolitik Richtung weisende Studie über „Die vom Standpunkt des Verkehrs an den Bau von Flugzeugen zu stellenden Forderungen“ und eine Erörterung von „Preisbildung und Subventionen im Luftverkehr“. Letztere ist, wenschon aus naheliegenden Gründen keine Einzelangaben über das Verhältnis von Gesamtaufwendungen, Verkehrseinnahmen und Subventionen im weitesten Sinn gemacht werden können, doch von besonderem Interesse sowohl im Hinblick auf die gezogenen Parallelen zu der Subventionierung der Eisenbahnen in ihrer Jugendzeit wie die Darstellung und (bejahende) Kritik der Luftverkehrs-Subventionsmethoden in England und U. S. A. — Zwei weitere Untersuchungen gelten den „Selbstkosten im Luftverkehr“ (Reg.-Baumeister Jacobshagen) und dem „Wirtschaftlichen Wert von Ersparnissen am Flugzeugleergewicht“ (Dr.-Ing. Wertenson). N.-Z.

Verkehrsflieger berichten. — Flugberichte und Bilder deutscher Flugzeugführer und Flugkapitäne. Mit einem Vorwort von Dr. Dr. Th. Lewald, Staatssekretär a. D. Hrsg. von Willy Meyer. Berlin 1931. Richard Carl Schmidt & Co. 109 S. Mit zahlreichen Luftbildern. Eine Werbeschrift, die eine Reihe interessanter Aufsätze von bekannten Flugzeugführern und Flugkapitänen enthält. Die fesselnden Berichte dieser Flugpraktiker sowie die große Anzahl ausgezeichnete Luftbildaufnahmen werden ihren Zweck, die Öffentlichkeit für den Luftverkehr zu begeistern, nicht verfehlen, zumal der Preis (RM 1,95) für diese Unterhaltungslektüre äußerst niedrig gehalten ist. Sch.

Frey, Dr. Dr., Rechtsanwalt. Das Recht auf der Reise. Leipzig 1931. Verlagsbuchhandlung J. J. Weber. 95 S. Die Schrift ist ein alphabetisch geordnetes, juristisches Lexikon, das in knapper und verständlicher Form die wesentlichsten Rechtsverhältnisse auf der Reise klarstellt. Hierbei treten die Rechtsfragen im Eisenbahnverkehr und im Hotelwesen etwas zu sehr in den Vordergrund, während Flugzeug und Kraftwagen, die heute bereits beachtliche Leistungen im Reiseverkehr aufweisen, nicht die genügende Berücksichtigung finden. Sch.

Zschützsch, Fritz, Dr. Die Kapitalgesellschaften im mitteldeutschen Wirtschaftsbezirk und ihre Entwicklung in den letzten zwei Jahrzehnten. Heft 12 der Beiträge zur mitteldeutschen Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftskunde. Hrsg. von Prof. Dr. G. Aubin, Halle (Saale). Halberstadt 1931. Verlag der H. Meyers Buchdruckerei. XII, 104 S. Neben einer Darstellung der zahlenmäßigen Entwicklung und des äußeren Aufbaus der Kapitalgesellschaften des Wirtschaftsgebietes Provinz Sachsen, Anhalt und Thüringen gibt die Schrift einen interessanten Einblick in die Finanzierungsmethoden und die Konzentrationsbewegung der Industrieunternehmungen dieses bedeutenden Wirtschaftsgebietes. Als Ergänzung der schon bestehenden wirtschaftsgeographischen Literatur über dieses Gebiet verdient die vorliegende Arbeit Beachtung. Sch.

Beispiele wirtschaftlicher Abgrenzung in der Technik des Post- und Telegraphenbetriebes.

Von Oberregierungsrat Prof. Dr.-Ing. Schwaighofer, München.

A. Vorbemerkung.

Gemäß Reichspostfinanzgesetz vom 18. März 1924 wurde die Deutsche Reichspost vom 1. April 1924 an ein selbständiges Reichsunternehmen, das nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten ist und keine Zuschüsse aus der allgemeinen Reichskasse erhalten kann, sondern sich selbst erhalten muß. Mehr denn je baut daher die Deutsche Reichspost den schon früher beschrittenen Weg der Vereinfachung, Verbilligung und der Leistungssteigerung für Verwaltung und Betrieb aus, suchend der Verkehrsregelung zweckmäßigste Formen zu geben. An Stelle unzulänglicher Einrichtungen werden ergiebiger Anordnungen vorgesehen. Das Personal wird in zielbewußter Arbeit zur Einstellung auf Notwendigkeiten betriebswirtschaftlicher Organisation erzogen. Die Führung der Dienstbetriebe wird den oftmals rasch wechselnden Anforderungen des Verkehrs angepaßt, bei enger Fühlungnahme mit dem allgemeinen Geschäftsleben. Wichtig ist die Auswertung der gewonnenen Betriebsunterlagen zur dauernden Prüfung des Wirkungsgrades sämtlicher Verwaltungszweige, für deren ineinandergreifen und Verbesserung ebenso gesorgt wird wie für richtige Personalverwendung (insbesondere entsprechend der Art und Bedeutung der Besoldungsgruppen). Mittel, die Technik und planmäßige Ordnung bieten, werden angewandt zum Erzielen maximaler und optimaler Leistungen bei einem Minimum von Energieaufwand; man trachtet entweder mit gleichen oder geringeren Kosten höhere Leistungen zu erzielen bzw. für gleiche oder höhere Leistungen geringere Kosten aufzuwenden. Es erfolgen Amterorganisationen, Zuständigkeitsregelungen usw. zum Vereinfachen des Geschäfts, Nutzungssteigerungen im Registratur- und Kanzleiwesen unter Verwertung neuzeitlicher Hilfsmittel der Bürotechnik, Mechanisierungen, Maschinenbuchungen, Kartensystematisierungen usw. im Betriebsdienst, Abhilfen gegenüber Nachteilen der Arbeitsvorbereitung unter Verwertung der sogenannten Erfolgstatistik (deren Aufgabe es ist, in Ergänzung der kameralistischen Rechnung den Erfolg der einzelnen Betriebszweige und das wirtschaftliche Ergebnis in den einzelnen Oberpostdirektionsbezirken festzustellen) usw. Auch die Ausrüstung und Anpassung der Bauten sowie Einteilung der Diensträume entsprechend den Bedürfnissen des Betriebes, Einrichtungen zum Erleichtern und Beschleunigen in der Verkehrsabwicklung, Errichtung sogenannter Typenhäuser usw. führten zu beträchtlichen Kostenminderungen.

Im Beschaffungswesen beseitigte man Verlustquellen dadurch, daß die Vergabe der Lieferung wertvoller und in großen Mengen benötigter Gegenstände zentralisiert sowie für bestimmte Gegenstände sogenannte Rahmenverträge abgeschlossen bzw. Richtpreise festgesetzt wurden. Dies führte einerseits zu niedrigeren Preisen, andererseits zum Verringern der Lagerbestände.

Die kaufmännischen Erwägungen erschöpfen sich keineswegs in Rationalisierungen des inneren Betriebes; die Post als eine öffentliche, mit Monopolen ausgestattete Verkehrsanstalt, muß ihre Maßnahmen auf die Gesamtbedürfnisse der

Bevölkerung hinsichtlich Verbilligung, Beschleunigung, Erweiterung usw. der Verkehrsbeziehungen abstellen. In dem Streben nach möglichst wirtschaftlicher Gestaltung des Betriebs der Reichspost spielt die Technik eine bedeutsame Rolle; sie dient nicht nur dem Zwecke, die Menschenkraft durch Maschinen unter qualitativer und quantitativer Leistungssteigerung zu ersetzen und den Menschen die Arbeit zu erleichtern, sondern kann sich auch zu einem durchgreifenden Hilfsmittel der Preissenkung entwickeln.

Nur solche technische Neueinrichtungen bzw. Betriebsmethoden sind vertretbar, bei deren Anwendung ein niedrigerer spezifischer Aufwand unter sonst gleichen oder verbesserten Verkehrsverhältnissen gegeben ist; je kleiner vergleichsweise die Betriebskosten ausfallen, desto mehr überbietet die eine Verkehrsanlage die andere an Erfolg. Die Technik hat sich nicht nur ihren konstruktiven usw. Leitsätzen, sondern auch dem Gebot wirtschaftlicher Vernunft hinsichtlich Gesamtlage der betreffenden Unternehmung, ihrer Kapitalkraft, ihrem inneren Aufbau, den Absatz- bzw. Rentabilitätsverhältnissen usw. zu fügen.

Vollständig sachliches Durchdenken, produktives Schaffen muß typisch sein für jede Betriebsgestaltung; richtig sind nur wirtschaftlich einwandfreie Lösungen der Technik; nehmen doch erst ökonomische Überlegungen auf den Kostenfaktor, und zwar auf die Beziehung des Aufbaues im einzelnen bzw. für das Gesamtziel zu den erforderlichen Mitteln sowie auf tarifarische Auswirkungen volle Rücksicht. Außerordentlich wichtig ist es, die wirtschaftliche Grenze zu finden für die Anwendbarkeit der einzelnen Systeme, welche Technik und Organisation zur Lösung der gestellten Aufgaben darbieten. Aus der Fülle der hier einschlägigen Probleme seien nachstehend einige Beispiele angeführt, die als Beweise dienen können, daß wissenschaftliche Technik und Betriebswirtschaftslehre immer mehr und mehr zum Gemeingut neuzeitlicher Post- und Telegraphenverwaltungen wurden.

B. Andeutungen über Wirtschaftsfragen in maschinellem Betriebsvollzug beim Postförderwesen.

Im allgemeinen sind Postmechanisierungen nur bei großen Ämtern mit Massenverkehr und hohen Spitzenleistungen zu rechtfertigen; denn nur bei solchen Verkehrsanstalten überschreiten die erreichbaren Personaleinsparungen usw. die Kosten für Amortisation und Verzinsung des zur Beschaffung der maschinellen Einrichtungen erforderlichen Anlagekapitals, die Ausgaben für den einschlägigen Unterhalt, für die Bedienung der Einrichtungen usw.¹⁾

Grundsätzlich muß jede Mechanisierungsanlage daraufhin geprüft werden, ob deren Bau und Betrieb nicht nur Vorteile in bezug auf Verkehrsbeschleunigung und

¹⁾ In meinem Buche „Postbetriebsmechanik“ (Das Förderwesen in neuzeitlichen Postbetrieben größerer Städte), Ziemsen-Verlag, Wittenberg 1927 (Band I, Abschnitt 2) habe ich einen Hinweis gegeben auf die zunehmende Intensität der Betriebsanlagen im heutigen Postverkehr. Meine Abhandlung „Rohrpost-Fernanlagen“ (Pneumatische Stadtröhrenposten). Ein Beitrag zur Nationalökonomie und Technik des Großstadtverkehrs (Verlag von Piloty & Loehle, München 1916, S. 8) enthält einen kurzen Überblick über die Einführung der Maschine im heutigen Post- und Telegraphendienst. Man vergleiche hierzu auch meine Schrift „Rohrpostanlagen“, Bd. I und Bd. II (Verlag für Verkehrswissenschaft, Berlin 1930) und die einschl. Ausführungen im Handwörterbuch des Postwesens bzw. im Handwörterbuch des elektrischen Fernmoldewesens, Berlin 1927 bzw. 1929 (Verlag von Julius Springer).

Über die bei Postmechanisierungen je nach der konstruktiven und wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit gebrauchten Einzelförderer, stetig oder absatzweise ar-

Dienstvereinfachungen bringen, sondern ob sie auch der Preiswürdigkeitsfrage genügt.

Es bestimmen die Herstellungs- und Betriebskosten den Grad der Wirtschaftlichkeit. Überschlagsweise kann man bei 15 % Amortisation bzw. Verzinsung und Betriebskosten jährlich für jede ersparte Arbeitskraft (von rund RM 2500 Jahreseinkommen für einfache Helfer) höchstens $\frac{100}{15} \times 2500 =$ rund RM 17000 an Einrichtungskosten aufwenden lassen. Sind jedoch statt vorher bezeichneten 15 % etwa 20 % oder sogar 25 % bzw. nur 10 % anzunehmen, z. B. für Konstruktionen hohen Verschleißes und bedeutender Aufwendungen im Unterhalt, im Betrieb usw. bzw. für Bauelemente geringster laufender Kosten (Rutschensysteme usw.), so ergeben sich statt RM 17000 rund RM 12500 oder RM 10000 bzw. RM 25000.

Ist für verschiedene Organisationen der Beförderungstechnik der einzelne Arbeitsvorgang durch Zeit- und Bewegungsstudien festgelegt, so ist der Kapitalaufwand unter bestimmten Betriebsverhältnissen für das Bewältigen einer gegebenen Verkehrsmenge zu errechnen; das höchstmöglichst anzuwendende Anlagekapital wird bestimmt unter Berücksichtigung von Amortisation, Verzinsung, Instandhaltung, Stromkosten, Bedienungsaufwand usw. Für die konstruktive Durchbildung etwaiger Neuordnungen sind Vergleiche mit den bisher mit Erfolg verwendeten Einrichtungen zu ziehen, teils betriebstechnisch, teils wirtschaftlich. Ein Ersatz der Menschenhand durch Maschinenleistung ist unter sonst gleichen Umständen nur zu billigen, wenn letztere höherwertig ist und nicht unangemessene Steigerung der Arbeitslosenziffern verursacht. Die Forderung möglichst beschädigungsfreien Transportes von Paketen, Zeitungen und Briefen ist nicht nur vom Verkehrsstandpunkt aus zu erfüllen, sondern auch im Hinblick auf die Ausgaben der Postverwaltung bei Schadenersatzansprüchen.

Von den mit Vollmechanisierungen ausgerüsteten Postämtern seien als Beispiele jene in München bzw. in Nürnberg hervorgehoben, bei denen festgestellt ist, daß bis über die Hälfte des für die Geschäfte des Paketverteilerdienstes in Frage kommenden Personals durch Postmechanisierungsanlagen erspart wurden und daß die meisten der in Bayern in den letzten Jahren gebauten Postmechanisierungsanlagen in angemessener Frist durch die erreichten Ersparnisse abbezahlt sind, auch unter Einrechnung von Höchstziffern für Amortisation, Verzinsung, technischen Unterhalt und dgl. Unter alleiniger Berücksichtigung des letzteren (einschließlich Stromkosten usw.) ist durch Personalkostenersparnisse eine Reihe größerer Postmechanisierungsanlagen Bayerns schon nach 5–6 Jahren abbezahlt.

Die laufenden Aufwendungen des Straßenbahn- bzw. Elektromobil-Einsatzerbetriebes gegenüber dem Jahreskostenaufwand beim Einzelein-schichten von Paketen in diese Straßenfahrzeuge verhalten sich ungefähr wie 1:2.

In Postämtern, Bahnhöfen usw. werden durch jeden eingestellten elektrischen Kleinschlepper (für 4–5 Handkarren) bei etwa achtstündiger Arbeitsleistung durchschnittlich 7–8 Helfer erspart.

In mehreren Fällen der Postpraxis machten sich die Anschaffungskosten für einen Elektrokarren bereits in $\frac{1}{2}$ bzw. $\frac{1}{4}$ Jahren bezahlt und haben die mit

heitenden Dauerförderer (einschl. Rollenförderer, Fallrohre, Wendel- und geradlinige Gleitbahnen), sei es für die Paketleitung, sei es für Briefbeuteltransporte usw., ferner über Haus- und Stadtröhrenposten, vgl. auch meine Ausführungen in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (Köln) 1922 bzw. 1926.

ihnen erreichten Betriebsbeschleunigungen, sowohl für die Dienstabwicklung auf der Eisenbahn (wobei oft mit ganz geringem, fahrplanmäßig zur Verfügung stehendem Zugaufenthalt zu rechnen ist) als auch in Posthöfen große Erleichterungen herbeigeführt.

Für die Bearbeitung der Sendungen in der Annahmeabteilung des Paketpostamtes München (Postamt 3, Bayerstraße 12) und ferner für die Behandlung der für München bestimmten Sendungen im Paketzustelldienst (Paketzustellamt) München (Marsfeld) sind jetzt (mit fördertechnischen Anlagen) Zeitkürzungen für das einzelne Paket bis auf ein Drittel gegenüber früher (ohne Postmechanisierung) erreicht worden; gleiches gilt im wesentlichen für das Residenzpostamt München, für die Postmechanisierungen in Nürnberg, Pirmasens usw.

Durch das System des Einsatzkarrenbetriebes wird im Straßenbahnpostbetrieb Münchens gegenüber dem Einzelschichten von Paketen in die Straßenbahnpostwagen im allgemeinen fast eine zwanzigfache Ladezeitersparnis erreicht, sogar bei kleinerem Personalbedarf.

Trotz bedeutender Erhöhungen der Transportschnelligkeiten betragen die auf Mechanisierungen des Betriebes zurückzuführenden Beschädigungen der Sendungen nach den bisherigen Untersuchungen im Durchschnitt noch nicht 10–15% der Beschädigungen, welche ohne Verwendung fördertechnischer Anlagen eintreten würden, erstklassige Technik, vorzügliche Dienstorganisation und genügende Personalschulung vorausgesetzt. Für die Errichtung von Postladestellen auf Personenbahnhöfen oder in hiervon gesonderten Postladebahnhöfen ist die Art des Verschiebedienstes von ausschlaggebender Bedeutung; auf Grund der in deutschen Postverladeanlagen gewonnenen Vergleiche kann für die einschlägigen Rangierkosten bei Weichensystemen (der meist vorteilhaftesten Anordnung) und beim Drehscheiben- bzw. Schiebebühnenbetrieb die Proportion 3:5:6 angenommen werden.

Stadtröhrenposten und auch zahlreiche Hausrohrposten galten früher oft als Luxuseinrichtungen; auch erschien die Technik pneumatischen Beförderns vielfach als überholt, insbesondere seit umfassender Elektrifizierung zahlreicher Transportsysteme. Tatsächlich waren ältere Rohrpostanlagen verhältnismäßig teuer in Anlage sowie im Betrieb, außerdem in der Bedienung derart umständlich, daß immer mehr und mehr getrachtet wurde, an Stelle von Rohrposten andere Vermittlungsarten in Benutzung zu bringen. Auf dem Gebiet der Rohrposttechnik ergaben sich jedoch in den letzten Jahrzehnten so bedeutende Fortschritte, daß konstruktive, betriebliche und wirtschaftliche Mängel in erheblichem Maße zurücktraten, hauptsächlich im Depeschenverkehr innerhalb großer Orte und auch für Innenanlagen; inwieweit die heutige Entwicklung der Kraftfahrzeugtechnik und deren Benutzbarkeit (insbesondere hinsichtlich Motorräder) im Großstadtverkehr überwiegende Zentralisation des Depeschenzustelldienstes und damit Nichtanwendungen von Stadtröhrenposten rechtfertigen können, hängt von den Siedlungsverhältnissen ab. Der Beförderungszweck mit pneumatischen Briefbeutel- und Paketrohrposten, welche im Gegensatz zu Depeschenrohrposten (mit 65–80 mm Fahrrohrdurchmesser) rund 150–300 mm Fahrrohrdurchmesser besitzen, stehen durchschlagende Konkurrenzverfahren gegenüber, sei es durch elektrische Untergrund- und Hochbahnen, insbesondere durch führerlose Postuntergrundbahnen (wie solche z. B. in München, London, Luzern, Zürich usw. bestehen), sei es durch Postwagen mit Motorbetrieb, durch Straßen-

bahnen usw., so daß sich im Wettbewerb dieser Verkehrsmittel die Anwendbarkeitsgrenze pneumatischer Transportsysteme für Briefbeutel und Pakete rasch zu Ungunsten der Rohrpost verschieben kann. Nur insoweit die Stetigkeit des Beförderungsvermögens ausgenutzt werden kann, verdient unter sonst gleichen Umständen das pneumatische Briefbeutelsystem gegenüber den sonstigen, der Post zur Verfügung stehenden Platzverkehrsmitteln auch heute noch Beachtung. Als Beispiel der Rentabilität zweckmäßig gehauter und ausgiebig benutzter Depeschen-Stadtröhrenposten sei jene von München angeführt; bei deren etwaiger Außerbetriebsetzung kämen zur Zeit 80–100 Zustellboten als Mehrbedarf in Betracht, um an Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit einigermaßen gleiche Leistungen zu erzielen, als dies bei der Stadtröhrenpostanlage München gegenwärtig der Fall ist. Auf ungefähr die Hälfte des für dieses Zusatzpersonal jährlich zu veranschlagenden Ausgabenpostens berechnet sich der technische Betriebsaufwand und auf etwa drei Viertel vorerwähnten Betrages die technischen Betriebskosten einschließlich Rohrpostapparatbedienung. Ungefähr die gleichen Verhältnisziffern treffen zu für die im Frühjahr 1930 dem Betrieb übergebene, nach dem neuesten Stande der Technik gebaute Stadtröhrenpostanlage zu Prag.

In einer Reihe von Fällen ist für den Innenverkehr eine Auswahl unter verschiedenen fördertechnischen Hilfsmitteln zur Durchführung glatter und reibungsloser Geschäftsabwicklung möglich, beispielsweise zwischen Abteilungen in großen Post-, Telegraphen- oder Telefongebäuden. Je nachdem Förderungen einzelner Zettel (Schriftstücke, Quittungen, Belege usw.) oder auch mehrerer Sendungen dieser Art, jedoch jeweils in kleineren Mengen bzw. Transporte schwerer Gegenstände, wie z. B. von Säcken, Paketen, Briefbehältern, Akten, Päckchen usw. in Frage stehen, ferner je nach der Betriebsorganisation, der Verkehrsdichte und Transportgeschwindigkeit, je nach der Bau- und Betriebskostenfrage usw. wird man sich zur Weitergabe der Sendungen von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz bzw. von Dienstgruppe zu Dienstgruppe entweder für Hausrohrpostanlagen entscheiden oder für mechanische Beförderungsanlagen (Förderbänder, Elektroposten, Schaukelförderer, Becherwerke, Aufzüge, Rutschsysteme usw.). Bei den einschlägigen Wirtschaftlichkeitsvergleichen sind nicht allein die Betriebsersparnisse zu buchen, die man durch Erübrigungen an Botenlöhnen erreichen kann, sondern es ist auch die Zeit teurerer Arbeitskräfte mit einzusetzen, für nebenamtliche Besorgung des Transportdienstes. Durch zweckmäßige Förderanlagen sind Beschleunigungen des gesamten Betriebes zu erwarten, die finanziell zu beachten sind.

Ähnlich den Veranschlagungen von Stadtröhrenposten sind auch bei Innentransporten die verschiedenen Systeme der Beförderungstechnik unter sich zu vergleichen bzw. den Ausgaben für Botendienste gegenüberzustellen. Bei neueren Hausrohrposten führten bauliche Verbesserungen teils zu erheblichen Verminderungen der Anschaffungskosten, teils zu Verkleinerungen des Betriebsaufwandes. Bei regem Verkehr berechnet sich dieser zuweilen nur auf Bruchteile eines Pfennigs pro Rohrpostbüchsentransport. Erleichterungen im Handhaben der Einrichtungen sind Charakteristika der heutigen Systeme bei bedeutenden fördertechnischen Leistungen. Was Zettelbeförderungen auf pneumatischem oder mechanischem Wege (z. B. durch Seilposten oder Förderbänder) anbelangt, und zwar für Telephonumschaltestellen des Städteverbindungsverkehrs, ist zu bemerken, daß in allen Fernämtern, bei denen für das handbetriebliche Verteilen der Anmeldezettel gleichzeitig regelmäßig zwei und

mehr Arbeitskräfte benötigt würden, die maschinelle Betriebsweise wirtschaftlich günstiger ist als reiner Handbetrieb.

Wichtig ist das Nahtransportwesen in großen Telegraphenämtern. Ministerialrat Dr.-Ing. Schreiber (München) hat durch Vergleiche über den wirtschaftlichen Wert der verschiedenen Beförderungsarten in seiner Schrift über den „Bau größerer Telegraphenämter“ (München 1923) nachgewiesen, daß von allen Transportsystemen die Gruppen- und Einzelverteilungen der Depeschen durch Saalboten die größten jährlichen Ausgaben in Telegraphenämtern verursachen und daß daher diese Beförderungsweise vom finanziellen Standpunkt aus im allgemeinen nicht zu rechtfertigen ist; auch die Verteilung der Depeschen durch Hausrohrposten in Verbindung mit Teilbeförderungen durch Saalboten ist nur selten vertretbar. Setzt man die niedrigsten jährlichen Kosten, die im Betrieb einer vereinigten Förderband- und Seilpostanlage, der zweckmäßigsten Nahtransportdurchführung in großen Telegraphenämtern gegeben sind, gleich 1, so läßt sich feststellen, daß die Einzelverteilung durch Seilpostanlagen bzw. die Gruppenverteilung von Depeschen durch getrennte Förderbänder mit zwei Doppelleiststellen bzw. mit vier Leitstellen ungefähr der Wertigkeit 1,5 entspricht. Dagegen sind die einschlägigen Verhältnisnummern bei Einzelverteilung durch Saalboten und bei Gruppenverteilung durch Förderbandanlagen rund 2,4. Falls die Depeschenverteilung durch Hausrohrposten erfolgt oder durch Saalboten, welche mit Rollschuhen fahren, bzw. mit solchen ohne derartige Ausrüstung ist der Kostenindex zu 2,58, 2,5 bzw. 2,7 anzunehmen.

Ein Seilpostsystem arbeitet desto wirtschaftlicher, je niedriger bei sonst gleichen Voraussetzungen die jährlichen Ausgaben sich gestalten und je größer die erzielte Sicherheit des Betriebes wird. Letztere ist bei einer Seilpostanlage in erster Linie von der Größe der erzeugten Reibung (R) zwischen Seil und den Greiferfahrzeugen abhängig. Diese Beziehungen drückt Ministerialrat Dr.-Ing. Schreiber (München) durch den Quotienten (Wirtschaftlichkeitsgrad) $W = \frac{R}{J}$ aus. Hierbei stellt R die Reibungsarbeit in Gramm dar, und zwar für sämtliche in einem Telegraphenamte in Betrieb stehenden Greiferwagen; mit J sind für die gesamte Seilpostanlage die Jahreskosten gekennzeichnet (Ausgaben für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals; jährliche Stromkosten der Antriebsmotoren, Unterhaltungskosten in Abhängigkeit von der Anzahl der Greiferwagen und vom Einheitssatz für das Instandhalten eines Wagens). Die Reibungsarbeit R der Gesamtanlage ist das Produkt aus der Anzahl der Greiferwagen und der Greiferkraft jedes Fahrzeuges; bestimmend hierfür ist die sachgemäße Führung der Gleise, das richtige Anordnen der Sammelstelle, das Maß des Zusammenfassens verschiedener Seilpostzüge usw.

C. Telegraphentechnik.

Der für kontinentalen individuellen Verkehr in Frage kommende Telegraphendienst auf Leitungen ist ausnahmslos in Amerika ein Zuschußbetrieb; in den Vereinigten Staaten von Amerika befinden sich mehrere Gesellschaften im schärfsten Wettbewerb. Durch Benützen leicht zu bedienender Apparatsysteme, durch bestausgedachte Beschleunigungsmethoden in der Telegrammbeförderung, rascheste Depeschenzustellung durch rücksichtslose Personalpolitik bei umfassender Durchführung des Codesystemes usw. ist in Nord-

amerika überwiegend Rentabilität erreicht. In Deutschland sind für das Telegraphenwesen neben tarifarischen Umgestaltungsprojekten verschiedene Mittel in technischer und personalpolitischer Beziehung vorgesehen. Möglichste Verbreitung leicht zu bedienender, auch in der Hand des Publikums benützbarer Einheitsapparate (nach Art der Schreibmaschine) ist in umfassender Art in Aussicht genommen, desgleichen tunlichste Verwendung des Summers (bei dem die Übernahme mit dem Gehör erfolgt und daher die Hände frei sind, um gleichzeitig den Text in die Schreibmaschine zu geben). Die Personalbesetzung in Telegraphenämtern trachtet man unter Umständen durch geringer bezahlte Hilfskräfte (insbesondere durch weibliche) erfolgen zu lassen. Verbilligung des Zustelldienstes (der sich mitunter auf fast 75 % aller Depeschenabtragungen erstreckt) wird angestrebt, teils durch Ausbau des Straßenbahnboten- oder Motorraddienstes nsw. unter entsprechender Zusammenfassung der Zustellung, teils durch Anordnung telegraphischer oder pneumatischer Übermittlungen bei angemessener Dezentralisation des Abtragnswesens. Die Verkehrsmenge an Telegrammen hofft man durch Weiterentwicklung der Spezialdepeschenarten, u. a. auch der Brief-, Glückwunsch- und Beileidstelegramme (unter Senkung der Gebühren) zu fördern. Zweckentsprechende Verteilung der Leitungen und geeignete Apparatgruppierungen sollen den Ausnützungsgrad der Einrichtungen steigern. Nach Maßgabe des Telegrammverkehrs zwischen den Haupthandels- und Industriestädten trachtet man Knotenämter zu bilden; die einschlägigen Telegramm-Massen sind in wenigen, aber sehr aufnahmefähigen Verkehrswegen u. U. mit Maschinentelegraphen zu bedienen, insoweit letztere beim heutigen Zurücktreten oberirdischer Leitungen gegenüber Kabel (insbesondere des telephonischen Fernverkehrs) sowie bei der fortschreitenden Entwicklung der Unterlagerungs- und der Tonfrequenz-Telegraphie noch für Massenbetriebsbewältigungen zu rechtfertigen sind. Um jedes Knotenamt wird eine Reihe technisch einfach ausgestatteter Sammelstellen gelegt, die den Telegrammverkehr ihrer Nachbarschaft aufnehmen, um ihn alsdann dem Knotenpunkt zuzuführen. Umgekehrt nehmen diese Sammelämter grundsätzlich den Knotenämtern die Fernstelegramme für kleine Nachbaranstalten ab.

Nach Maßgabe der Apparateleistungsfähigkeit, Bau- und Betriebskosten der Geräte und der hierfür erforderlichen Leitungen usw. ergeben sich die Anwendungsgrenzen der verschiedenen Sender- und Empfängersysteme. Außer den bekannten Apparaten von Morse und Hughes bzw. dem Klopfer stehen je nach der Verkehrsstärke die Maschinentelegraphen z. B. von Siemens, Wheatstone, Thomson, Baudot usw. zur Auswahl.¹⁾ Das Be-

¹⁾ Eine Wortlänge zu sechs Buchstaben angenommen ergeben sich folgende stündliche Maximalleistungen (Durchschnittsziffern):

	Wörter		Wörter
Morseschreiber	600	Wheatstone-Schnellschreiber	12 000
Klopfer	800	Murrayscher Maschinentelegraph	19 200
Hughes Druckapparat	1400	Schnelltelegraph von Siemens &	
Derselbe mit Gegensprechschaltung	2200	Halske (im Gegensprechbetrieb)	30 000
Baudot-Sechsfachtelegraph	7200		

Siehe die Abhandlung von Sieblist über „Das Telegraphen- und Fernsprechwesen“ (II. Auflage).

Vgl. auch die Vortragshefte der vierten bzw. sechsten post- und telegraphenwissenschaftlichen Woche in München (Mai 1928 bzw. 1930), Vorträge von Ministerialrat Dr.-Ing. Steidle über den Einfluß wissenschaftlicher Forschungsarbeit auf die Entwicklung des elektrischen Nachrichtenwesens bzw. über Funkwesen (Reichspostministerium Abt. München 1928 bzw. 1930).

dürfnis nach möglichst ergiebiger Ausnutzung der kostspieligen Leitungsanlagen führte vor der Ausbreitung der heutigen Telephon-Kabeltechnik immer mehr und mehr zum Einführen der Vielfach- (Multiplex-) Telegraphie, welche das gleichzeitige bzw. das wechselzeitige (absatzweise) Befördern mehrerer Telegramme auf derselben Leitung ermöglichen (Duplex-, Triplex-, Quadruplexschaltungen usw. von Gintl, Siemens, Frischer, Precott, Mayer, Mercadier, Delany usw.) sowie zur Einrichtung gleichzeitigen Betriebes von Telegraphie und Telephonie auf gemeinsamer Leitung (Simultanschaltungen, Unterlagerungstelegraphie usw.).

Für die Seekabeltelegraphie, heute meist mit Maschinengebern (Wheatstonesender) bedient, traten an Stelle der Heberschreiber (von Gauß, Weber, Thomson, Lauritzen usw.) leistungsfähigere und weniger empfindliche Apparate. Das Benützen von Elektronenröhren spielt ebenso wie das Erhöhen der Induktivität der Kabel usw. nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich eine bedeutende Rolle. Die Telegraphiergeschwindigkeit ist heute rund das zehnfache gegenüber älteren Anlagen. Die Telegraphierweise mit Wechselstrom (und zwar ungefähr von derselben Stärke wie der telephonische Sprechstrom sie besitzt) führte unter gleichzeitiger Verwendung verschieden frequenter Wechselströme (aus Elektronenröhren) zu ergiebiger Ausnutzung der Einrichtungen (Tonfrequenz-Mehrfachtelegraphie).

Die Unterlagerungstelegraphie als Gleichstromtelegraphie, welche ein gleichzeitiges Benützen einer Fernsprechdoppelleitung sowohl zum Telegraphieren als auch zum Fernsprechen gestattet, bzw. die Stromstoßunterlagerungstelegraphie sind hervorragende wirtschaftlich-technische Erfolge im Fernmeldewesen, desgleichen die Entwicklung des Bildtelegraphenwesens.

Telegraphische Schreibmaschinen, insbesondere die Morkrum-Kleinschmidt-Apparate (Springschreibertelegraphen) fanden dank ihrer Zuverlässigkeit und Einfachheit im öffentlichen Betrieb (zunächst vor allem der amerikanischen Telegraphengesellschaft) fortschreitend Eingang. Auch bei großen Privatbetrieben, z. B. in Hotels, zum Übermitteln von Depeschen zwischen einzelnen Stellen der Nachrichtenbüros, in Versandhäusern (zur Weitergabe von Lieferaufträgen an die Lagerhäuser) oder für Eisenbahnen (z. B. für die Verbindung der Stellwerke im Verkehr untereinander) usw. sind diese Ferndrucker jetzt häufig verwendet.

Neben zahlreichen Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete der Telephonie (im Schwingungsbereich von 300—2400 Hertz) sind jene der Telegraphie unter Heranziehung von Schnelltelegraphen (denen ein Schwingungsbereich von nur 100 Perioden genügt) bzw. unter Einbeziehung der Telegraphenleitungen auch in das kontinentale Kabelnetz für den Fernsprechweitverkehr finanziell beachtenswert. Statt einer Stundenleistung von rund 50 Telegrammen pro Leitung in früherer Zeit mit einfachen Morseschreibern usw. sind bei der heutigen Entwicklung der Telegraphiesysteme stündliche Leistungen von 1000—2000 Telegrammen keine Seltenheit.

Über die Notwendigkeit wirtschaftlicher Gestaltung des kontinentalen Telegraphenbetriebes mit Leitungen, über einige leitungstechnische Umgestaltungen, Apparate- und Schaltungsneuerungen des Telegraphen- und Funkbetriebes, über Leistungssteigerungen, Frequenzbandaufteilungen usw. im Funkwesen, über Kostenvergleiche zwischen diesem und der Drahttelegraphie, über Wirtschaft und Technik des Rundfunks und des Drahtfunks, über neuere Bahnen im Fernsprechwesen, über leitungs- und betriebs-technische bzw. wirtschaftliche Vorteile der Automatik bei städtischen und

ländlichen Telephonanlagen, über Selbstanschluß-Netzgruppen-Systeme und sonstige Methoden schnellen Fernverkehrs, über Verkehrswertfragen und wirtschaftliche Gesichtspunkte für verschiedene Telephonbetriebsverfahren im Fernverkehr, für die Kabeltechnik (einschl. Pupinisierung, Verstärkerwesen), über Sonderausnutzung der Fernleitungen, über wirtschaftliche Notwendigkeiten technischer Schutzmaßnahmen gegen Fremdbeeinflussungen bei Schwachstromleitungen usw. habe ich in meinem Vortrage bei der „6. Post- und Telegraphenwissenschaftlichen Woche in München“ ausführlich berichtet. Man vgl. hierzu das vom Reichspostministerium (Abt. München) herausgegebene „Vortragsheft der 6. Post- und Telegraphenwissenschaftlichen Woche in München“ (12.—17. Mai 1930; S. 117).¹⁾

Grundlagen und Triebkräfte der preußischen Kleinbahnpolitik.

(Ein Abriss der Kleinbahngeschichte bis zum Kriegsausbruch).²⁾

Von Dr. iur. Dr. rer. pol. Willy Böttger, Wuppertal-Barmen.

1. Das preußische Kleinbahngesetz.

Schärfer als in anderen Ländern heben sich die Entwicklungsstufen der preußischen Eisenbahnen voneinander ab. Förderte man bis gegen das Ende der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts besonders den Ausbau des großen durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen den wichtigsten Plätzen des Landes und mit dem Auslande, so schritt man nach dieser Zeit auch zur Anlage von Eisenbahnlinien in die von den großen Eisenbahnstrecken nicht berührten, aber dennoch wichtigen Wirtschaftsgebiete. Die Herstellung dieser „Nebeneisenbahnen“ übernahm der preußische Staat durchweg selbst bei solchen Bahnen, die an das Hauptnetz anzuschließen waren. Er hat bis zum Beginn der neunziger Jahre mehr als 6000 km Nebeneisenbahnen gebaut.

Damit war das wachsende Verkehrsbedürfnis nicht erfüllt. Auch die Gebiete geringerer wirtschaftlicher Bedeutung heischten Erschließung durch Dampfbahnen, wenn die Absatzfähigkeit der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Bergbaues und der Industrie gesteigert werden sollte. Es konnte von vornherein nicht damit gerechnet werden, daß Bahnen dieser Zweckbestimmung einen beachtlichen Ertrag abwerfen würden. Deshalb mußte ihr Bau einfach und billig sein. Das war jedoch nur dann möglich, wenn diese Bahnen von den Verpflichtungen in baulicher und betrieblicher Hinsicht befreit blieben, die den Haupt- und Nebeneisenbahnen auferlegt waren. Es war naheliegend, diese Bahnen

¹⁾ Es sei auch aufmerksam gemacht auf meine Abhandlung über „Verkehrswert- und Wirtschaftsfragen in der Technik des Post- und Telegraphenbetriebes“ in den Bayer. Verkehrsblättern (München 1931). Außerdem sei verwiesen auf meine Abhandlung über Rohrpost-Fernanlagen. (Pneumatische Stadtröhrenposten.) Ein Beitrag zur Nationalökonomie und Technik des Großstadtverkehrs (München 1916), über „Rohrpostanlagen“, Bd. I: Rohrposttechnische Neuerungen auf dem Gebiete pneumatischer Fernanlagen, Bd. II: Rohrpost-Innenanlagen (Neuere konstruktive Entwicklungen der Hausrohrposten). Verlag für Verkehrswissenschaft (R. von Deckers Verlag G. Schenck), Berlin 1930, sowie über „Postbetriebsmechanik“ (Das Förderwesen in neuzeitlichen Postbetrieben größerer Städte, Bd. I: Grundlagen der Post-Fördertechnik. Allgemein-Einführung, Bd. II: Mechanisierungsbeispiele aus der Postpraxis der Deutschen Reichspostverwaltung und des Auslandes. Ziemsen-Verlag, Wittenberg 1927).

²⁾ Die hier veröffentlichten Abschnitte bilden einen Teil einer größeren Untersuchung des Verfassers.

„dritter Ordnung“ an die Haupt- und Nebeneisenbahnen rechtlich und begrifflich anzugliedern, dabei aber eine Ermäßigung der Anforderungen zu gewähren, wie das in vielen anderen Staaten geschehen war. Die Rechtsverhältnisse gestatteten dies in Preußen jedoch nicht; denn die rechtliche Regelung der Angelegenheiten der Schienenbahnen beschränkte sich auf die zur Verwendung von Dampfkraft und für den großen Verkehr bestimmten oder wenigstens dazu geeigneten Bahnen, also auf die Eisenbahnen höherer Ordnung. Es bestand kein Zweifel darüber, daß das für die Haupt- und Nebeneisenbahnen geltende Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und die darauf fußenden Rechtsvorschriften für die Bahnen dritter Ordnung nicht in Betracht kamen.¹⁾ Zudem gab es bereits viele kleine Bahnen, wie die Pferde-, Drahtseil- und Zahnradbahnen, vereinzelt auch Dampfbahnen, die teils auf öffentlichen Straßen, teils auf selbständigen Bahnkörpern den Verkehr abwickelten und die dem Personen- oder Güterverkehr dienten.

Die Gepflogenheit, bei der Anlage von Bahnen dieser Art die Normen des allgemeinen Rechts anzuwenden und, falls notwendig, die Regelung der Verhältnisse durch die Polizeiorgane, führte zu Unzuträglichkeiten und ungleichmäßiger Behandlung der Unternehmer. Auch war es dem Staat nicht möglich, eine einheitliche Politik bei der Errichtung dieser Bahnen zu betreiben sowohl im Hinblick auf die Genehmigung als auf die Dauer des Betriebes.

Die preußische Staatsregierung legte daher dem Landtag den Entwurf eines Gesetzes vor, welches das Recht der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen unterster Ordnung und der lediglich Privatzwecken ihrer Eigentümer dienenden Bahnen, die mit öffentlichen Bahnen durch Weichenanschluß verbunden und zum Betriebe mit Dampfbahnen bestimmt sind, regeln sollte. Sie wollte damit den Grundstein für einen sicheren Rechtszustand und damit die Voraussetzung für die Förderung dieses als wichtig erkannten Verkehrsweiges schaffen.

Der Landtag prägte für die Bahnen unterster Ordnung den Begriff „Kleinbahnen“ und verabschiedete das „Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen“ am 28. Juli 1892. In diesem Gesetz werden als Kleinbahnen insbesondere solche Bahnen bezeichnet, die „hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden“. In der Begründung zu dem Gesetzentwurf sind sie als Bahnen rein örtlicher Verkehrsbedeutung bezeichnet.²⁾

Eine Ausführungsanweisung vom 13. August 1893³⁾ unterscheidet weiter zwischen „städtischen Straßenbahnen und solchen Unternehmungen, welche trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlich Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und Betriebseinrichtungen einen den städtischen Straßenbahnen ähnlichen Charakter haben“ und solchen Kleinbahnen, „welche darüber hinaus

¹⁾ Auch Artikel 4 der Reichsverfassung von 1871 kannte nur „Eisenbahnen“, die der Gesetzgebung und der Aufsicht des Reiches nur im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs unterstellt waren.

Die Reichsverfassung vom 11. August 1919 unterscheidet zwischen „Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs“ und „nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen“. Die Unterscheidung deckt sich mit der des bisherigen preußischen Rechts in den Gesetzen vom 3. November 1838 („Eisenbahnen“) und vom 28. Juli 1892 („Kleinbahnen“).

²⁾ Die gesetzliche Regelung für Kleinbahnen ist in Preußen verhältnismäßig spät erfolgt. Light railways wurden in England schon vor 1860 gebaut; technische Einzelheiten ordnete ein Gesetz von 1868. Frankreich hatte das Lokalbahngesetz vom 12. Juli 1865 für Chemins de fer rarement au delà de 30 ou 40 km de rapidité avec trafic peu considérable und bestätigte durch Gesetz vom 10. August 1871 die Befugnis der Generalräte der Départements zur Genehmigung solcher Lokalbahnen.

³⁾ E. V. Bl. 1893 S. 225.

den Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung der nach dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 konzessionierten Nebeneisenbahnen nähern (nebenbahnähnliche Kleibahnen).“¹⁾

Diese begriffliche Unterscheidung sollte die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen besonders herausheben, da sie ihrer Besonderheit entsprechend und im Hinblick auf den vorzugsweise von ihnen zu pflegenden Güterverkehr den Eisenbahnen mehr und mehr gleich werden, leicht Bedeutung für den allgemeinen Verkehr gewinnen können und dann als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind.²⁾ Die Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb in der Ausführungsanweisung vom 13. August 1893 sind deshalb den Bestimmungen für Nebenbahnen wesentlich genähert.³⁾

Bei der Beratung des Kleinbahngesetzes im Preussischen Landtag war darauf hingewiesen worden, daß in erster Linie Zweck des Gesetzes sein sollte, den Kleinbahnbau durch Privatunternehmer zu fördern.⁴⁾

So folgert auch Schneider,⁵⁾ daß das Kleinbahngesetz den „Zweck hat, das seit längerer Zeit vom Eisenbahnbau zurückgedrängte Privatkapital demselben wieder geneigt zu machen“. Auch hoffte man durch die Heranziehung des Privatkapitals zu ermöglichen, eine Rente aus diesen Bahnen herauszuwirtschaften, da dieses nach häufiger vertretener Auffassung entschieden billiger baue und auch wirtschaftete als der Staatsbetrieb.⁶⁾

Zwar war aus dem Kleinbahngesetz selbst ein besonderer Anreiz zur Anlage privaten Kapitals nicht zu erkennen. Man half sich mit der Einrede aus, den Schwerpunkt des Gesetzes nicht in seinen Wortlaut zu legen, sondern in seine großzügige Handhabung. Vor allem war es nötig, einen Wandel in der Meinung der Staatsregierung durchzusetzen, die bisher den mit geldlicher Hilfe von privaten Bauunternehmen ins Leben tretenden Bahnbetrieben wenig geneigt war.⁷⁾ Sie erfreute sich bei dieser Auffassung vielseitiger Zustimmung. Denn das Publikum, noch eingeschüchtert durch die Gründungsära der siebziger Jahre, war mißtrauisch und geneigt, jedes mit Unterstützung eines Bauunternehmers oder des privaten Großkapitals zu gründende Unternehmen als unsolid zu betrachten. Zudem hatte man sich daran gewöhnt, dem Staate die Fürsorge für den Bahnbau zu überlassen, und man würde sich damit abgefunden haben, wenn der Staat das Bedürfnis nach neuen Bahnen vollständig befriedigt hätte. Kein Wunder, daß die private Tätigkeit im Bahnbau fast völlig aufgehört hatte.

¹⁾ Diese Art von Kleinbahnen wird im übrigen Deutschland größtenteils den Nebenbahnen zugerechnet.

²⁾ In einem Erlaß der M. d. ö. A. vom 3. Juni 1897 (E. V. Bl. 1897, S. 164) wird ausgeführt, daß sich für die Entscheidung der Frage, ob eine Schienenverbindung als Kleinbahn nach Maßgabe des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zugelassen werden kann, allgemeine Regeln nicht aufstellen lassen. Es ist also eine Ermessensfrage, ob die beantragte Kleinbahn keine Eisenbahn im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 ist. Deshalb wird in vielen Fällen eine Beschränkung des Verkehrsumfanges oder der Spurweite vor der Zulassung angeordnet.

³⁾ E. V. Bl. 1893, S. 245.

⁴⁾ Gleim, „Die Kleinbahnen und die Mittel ihrer Förderung“. Schmollers Jahrbuch 1894, S. 735.

⁵⁾ „Das Privatkapital und die Entwicklung unserer Eisenbahn“. Glasers Annalen Bd. 34, S. 212.

⁶⁾ Stenographische Berichte des Hauses der Abgeordneten 1892. II. Bd., S. 1316.

⁷⁾ Das geht aus einem Ministerialerlaß vom 20. Dezember 1891 an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz hervor, in welchem es mit Bezug auf die in der Umgebung von Köln geplanten Kleinbahnen heißt: „Soweit die Anträge auf Konzessionserteilung und Genehmigung der Vorarbeiten für die geplanten schmalspurigen Schienenverbindungen von Bauunternehmern gestellt sind, kann denselben nicht entsprochen werden, weil die betreffenden Firmen als Vertreter derjenigen öffentlichen Interessen nicht anzusehen sind, denen die Bahnen zunächst dienen sollen.“ (Z. d. V. d. E. V. 1894, S. 174).

Ein solcher herbeizuführender Meinungsumschwung ließ jedenfalls von vornherein nicht den Gedanken aufkommen, dem Staate eine generelle Subventionierung der Kleinbahnen zuzumuten. Das hatte auch besonders gewichtige Gründe. Der preussische Staat war durch den Bau der Nebeneisenbahnen finanziell stark beansprucht und zeigte keine Neigung, nunmehr weitere und vor allem solche Linien zu bauen, die eine sichere Rente voraussichtlich nicht geben würden. Zudem hätte — und das war wesentlich — die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in wirtschaftsarme Gebiete zu Lasten des Staates den Abbau der Eisenbahntarife verbindet¹⁾ und den Bestrebungen auf Ausbau von Wasserstraßen Vorschub geleistet. Denn zwischen 1875 und 1895 hatte sich in Deutschland in der Würdigung der Leistungsfähigkeit der Binnenwasserstraßen vor allem auf seiten der Gegner der Eisenbahnverstaatlichung ein Wandel zugunsten der Wasserstraßen vollzogen. Die Stimmen mehrten sich, die Abwehrmaßnahmen seitens der Staatsbahn für erforderlich erachteten.²⁾

Unter diesen Umständen sollte sich der Staat damit begnügen, ausnahmsweise nur da zu helfen, wo besondere Verhältnisse es bedingten. Neben dem Privatkapital war besonders den Gemeinden und Provinzen die Aufgabe zugedacht, den Kleinbahnbau zu fördern. Der Bildung von großen Aktiengesellschaften, die aus dem Betrieb der Bahnen ein gutes Geschäft machen würden, wenn ihnen die rentabelsten Linien ohne Rücksicht auf die lokalen Interessen konzessioniert, die weniger rentablen hingegen den Kreisen, Gemeinden und Nächstbeteiligten überlassen bleiben würden, sollte jedoch vom Staat entgegen gewirkt werden. In dem Vordergrund sollten lokale Organisationen stehen, in der die Provinzen und die Gemeinden ein entscheidendes Wort mitzusprechen haben würden.

Um dem Kleinbahnbau gleich zu Anfang einen gesunden Auftrieb zu geben, war eine Zurückhaltung regelnder Eingriffe seitens der Aufsichtsbehörden für die erste Zeit unbedingt geboten. Das war auch deshalb empfehlenswert, weil die Erfahrungen auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens für verständige und zweckdienliche Eingriffe der Aufsichtsbehörden noch keinen genügenden Anhalt boten. Man war sich darüber klar, daß das Recht des Staates zur Konzession, der Zwang, vor Inbetriebnahme des Verkehrsmittels die staatliche Genehmigung nachzusuchen, dem Staat ein Instrument in die Hand gab, mit dessen Hilfe er die Entwicklung des jungen Verkehrszweiges auf das stärkste beeinflussen konnte. Zwar trat mit dem Kleinbahngesetz bereits eine wesentliche Erleichterung in dem Genehmigungsverfahren ein. Bis dahin waren nur für Privatanschlüsse und Straßenbahnen polizeiliche Genehmigungen von den Bezirksbehörden erteilt worden. Nunmehr genügte eine solche Genehmigung für alle Kleinbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, auch für die mit Maschinenkraft betriebenen.³⁾ Von dem Bestreben, die Kleinbahnunternehmungen zu fördern, zeugt auch der im KIBG. vorgesehene Anspruch auf Erteilung der Genehmigung für eine Bahn unterster Ordnung, falls nicht ihre Zweckbestimmung die Herstellung einer Haupt- oder Nebeneisenbahn erfordert, und sofern der Unternehmer gewillt ist, den polizeilichen Anforderungen nachzukommen. Vorher

¹⁾ Die Eisenbahntarife zeigten im Güter- und Personenverkehr eine Entwicklung zu allmählicher, weiterer Verbilligung. Die durchschnittliche Einnahme für das Tonnenkilometer betrug in Deutschland:

1868..... 6,02 Pf.

1885..... 4,07 ..

1897..... 3,82 ..

Die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer war:

1885..... 3,33 Pf.

1897..... 2,81 ..

²⁾ Ulrich, Staffeltarife und Wasserstraßen, S. 79.

³⁾ Vor Erlaß des Kleinbahngesetzes war stets sorgfältig durch den M. d. ö. A. geprüft worden, ob das zuzulassende Unternehmen nicht dem Gesetz vom 3. November 1838 zu unterworfen wäre, um seine Zulassung als Bahn unterster Ordnung ausschließen zu können.

bestand ein Anspruch auf Genehmigung dieser Bahnen überhaupt nicht. Auch war der Unternehmer nicht mehr wie früher unbedingt auf die Erlaubnis des Wegeigentümers angewiesen, der die Gestattung nach Belieben versagen oder von Gegenleistungen abhängig machen konnte, wodurch die Unternehmungsfreude oft empfindlich gestört worden war. Nunmehr kann diese Erlaubnis von den staatlichen Stellen ergänzt werden, die auch über die Angemessenheit der Bedingungen des Wegeigentümers befinden. Man hoffte, daß das KIBG. endlich eine längere als vorher übliche Konzessionsdauer¹⁾ und einen möglichst wenig belasteten und bevormundeten Betrieb als Voraussetzung für eine gute Entwicklung gewährte. Immerhin birgt die Beschränkung der Dauer der Konzession den Gedanken in sich, die unmittelbare Verwaltung des Staates eintreten zu lassen, wenn sich Gründe hierfür ergeben sollten. Auch hat sich der Staat im § 30 KIBG. das Recht vorbehalten, Kleinbahnen gegen Entschädigung des vollen Wertes zu erwerben, wenn sie „nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind“. Wengleich dieser Vorbehalt sicherlich auf das Privatkapital nicht anziehend wirkt, kann man seine Berechtigung nicht verneinen. Denn die Kleinbahnen sind — ebenso wie die Eisenbahn — keine Betriebe, die wie andere Privatunternehmen beliebig entstehen können, sondern nur dort, wo die Allgemeinheit an ihrem Entstehen ein Interesse hat. Es kann sich deshalb bei den Kleinbahnen niemals um Privatunternehmungen handeln, welche in allem und jedem nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten vorgehen. Vielmehr wird bei ihnen ein „privatwirtschaftliches Organ der Gemeinwirtschaft“²⁾ wirksam, dessen Bestehen nur dadurch möglich ist, daß der Privatunternehmung die Betätigung nur in einem solchen Umfange erlaubt wird, als mit ihrer Hilfe „die Zwecke, welche die Übernahme der Verkehrsmittel in die Gemeinwirtschaft begründen, erreicht werden können, und in ihrer Betätigung eingeschränkt wird, soweit sie den erwähnten Zwecken Abbruch zu tun geeignet wäre“.³⁾

Es ist auch nicht zu verkennen, daß die Kleinbahnen mit der Zeit eine monopolistische Natur herausbilden können und ihr Einfluß auf das Gemeinwesen sich dann verstärkt, daß sie notwendige, ihnen aber unerwünschte Maßnahmen hindern können. Auch ist es verständlich, wenn, wie bei Straßenbahnen, öffentliche Straßen benutzt werden, der Wegeigentümer gesichert sein muß, die freie Verfügung über seine Straße einmal wieder zu erlangen.

Die Länge der Dauer der Konzession wird im Einzelfalle nach den besonderen Umständen bemessen. Im allgemeinen sind die Konzession erteilenden Behörden genötigt, weitherzig bei der Genehmigungsfrist zu verfahren, zumal die Gewinnaussichten und die Entwicklung des Unternehmens überhaupt erst nach geraumer Zeit sich bessern.

Falls nach Ablauf der Konzession ein „Heimfall“ der Kleinbahn vorgesehen ist, erfolgt dieser entgeltlich oder unentgeltlich. In beiden Fällen hat der Konzessionsinhaber die Möglichkeit, sich eine angemessene Schadloshaltung durch Vertragsabmachungen mit dem Heimfallberechtigten zu sichern. So wird neben der Tilgung des Anlagekapitals

¹⁾ In vielen Fällen ist vorgesehen, daß die Bahn nach Ablauf der Vertragsdauer entgeltlich oder unentgeltlich in den Besitz des Wegeigentümers übergeht. Auch bei Anlegung eines eigenen Bahnkörpers soll die Genehmigung auf unbeschränkte Zeit nur erteilt werden, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens es erfordern und wichtige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Für Straßenbahnen wurden Genehmigungen meist auf 50 Jahre erteilt, für nebenbahnähnliche Kleinbahnen, die gewöhnlich einen eigenen Bahnkörper haben, entweder dauernd oder mit Fristen bis zu 99 Jahren. — Das KIBG. legt das Recht, die Lebensdauer eines Kleinbahnunternehmens zu bestimmen, allein in die Hand der staatlichen Genehmigungsbehörden, ohne sie an Anträge der Interessenten zu binden.

²⁾ Sax, Verkehrsmittel I, S. 177.

³⁾ Sax, a. a. O. I, S. 177.

aus den Erträgen des Unternehmens, der Speisung der Reserve- und Erneuerungsfonds häufig ein besonderer „Heimfallfonds“ gebildet, wenn unentgeltlicher Heimfall vorgesehen ist,¹⁾ der in den Besitz der unternehmenden Gesellschaft beim Heimfall übergeht. Darin liegt ein Vorteil, der das Wagnis der Anlage privaten Kapitals in Kleinbahnunternehmungen erheblich mildern kann.²⁾

2. Finanzierungsmethoden der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Mit Nachdruck hatten sich die Provinzialverbände sogleich nach der Verabschiedung des Kleinbahngesetzes um die Förderung dieser Bahnen bemüht. Bis zum Schluß des Jahres 1894 hatten sie sämtlich über die zweckmäßige Form der Unterstützung des Baues von Kleinbahnen beraten, ausgenommen die Provinz Westpreußen und die hohenzollernschen Landesteile. Die Beschlüsse zeigten eine große Mannigfaltigkeit in der Art und dem Umfang der Förderung, die man den Kleinbahnen gewähren wollte.

Die Provinzen und Kommunalverbände wollten — in der Regel wenigstens — selbst nicht als Unternehmer von Kleinbahnen auftreten, sondern sich auf die Unterstützung der durch andere öffentliche Körperschaften oder Privatpersonen zu erbauenden Bahnen beschränken.

Die Bedenken gegen das Eintreten der Provinzen beruhten im wesentlichen darauf, daß sie nicht die unmittelbar Beteiligten an den Kleinbahnen waren und auch den lokalen Verhältnissen nicht nahe genug standen, um in allen Fällen das Verkehrsbedürfnis zuverlässig zu beurteilen. Die führende Rolle und das hauptsächlichste Risiko zu übernehmen, war den Kreisen zugedacht, die auch das Interesse der beteiligten Gemeinden und Privatpersonen an den einzelnen Bahnen richtig bemessen und danach die Beiträge oder sonstigen Leistungen der Beteiligten zu bestimmen haben sollten. Ihnen sollte jedenfalls vor den Provinzen die Aufgaben zufallen, mit ihren Mitteln einzutreten, soweit die Kräfte der beteiligten Gemeinden und Privaten dafür nicht ausreichten. Die Hilfe der Provinzen sollte durch Bereitstellung technischer Kräfte, durch direkte finanzielle Unterstützung und durch erleichterte Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen geschehen. Besondere Beachtung fand ein Vorschlag der Provinz Hannover. Er bezweckte, daß die Provinz Organe zur Anfertigung von Vorarbeiten für Kleinbahnen innerhalb der Provinz bestellen und sich an den Kosten der Vorarbeiten beteiligten sollte. Man hoffte auf diese Weise zu einer sachgemäßen Behandlung der Kleinbahnfragen und vor allem zu einer richtigen Beurteilung der technischen Verhältnisse zu kommen, wenn die Provinz hierfür auch die erforderlichen Kräfte gewinnen würde. Gewiß darf man aus diesem Vorschlag das Bestreben erkennen, das Kleinbahnwesen schon in den Anfängen von Seiten der Provinzbehörden stärker zu beeinflussen. Ob die dafür angegebene Begründung zutreffend ist, scheint damals jedenfalls einwandfrei noch nicht festgestanden zu haben. Denn Ministerialdirektor Brefeld³⁾ schreibt: „Für die besondere Aufgabe des Baues bieten aber die zur Zeit vorhandenen Bauunternehmer nach den Erfahrungen im allgemeinen einen durchaus brauchbaren technisch und geschäftlich gut geschulten Bauapparat“.

Die finanzielle Unterstützung des Baues von Kleinbahnen konnte geschehen durch

¹⁾ Einzelheiten enthält mein Aufsatz: „Das Heimfallrecht im Kleinbahngesetz.“ Egers Entscheidungen 1931.

²⁾ Das Heimfallrecht hat für den Heimfallberechtigten oftmals Nachteile. Die Bahnunternehmer beginnen lange vor dem festgesetzten Übergang mit Verbesserungen und Ergänzungen zurückzuhalten. Ausgaben dieser Art vermindern die Rente erheblich und damit die regelmäßige Unterlage für die Berechnung des Heimfallpreises oder werden bei unentgeltlichem Heimfall nicht entsprechend ersetzt. Der Leidtragende ist in solchen Fällen der Heimfallberechtigte, wenn er von dem Heimfallrecht Gebrauch macht.

³⁾ „Über Kleinbahnen.“ Preuß. Jahrbücher, 72. Band 1893, S. 420.

Gewährung von Darlehen, anteilige Übernahme von Zinsen des Baukapitals, Gewährung eines verlorenen Kostenzuschusses oder finanzielle Beteiligung an dem Unternehmen.

Die Rheinprovinz, Hannover, Sachsen, Schleswig-Holstein gewährten Darlehen, und zwar Hannover bis $\frac{2}{3}$ des gesamten Bau- und Betriebskapitals, zu 3% Zinsen und gegen Tilgung von mindestens $\frac{1}{2}$ % jährlich unter Zuwachs der ersparten Zinsen, die Rheinprovinz zu 3% und $\frac{1}{2}$ % jährlicher Tilgung unter dem Vorbehalt, bei größerem Reinertrage die Zinsen bis zu $3\frac{1}{2}$ % zu erhöhen und den etwaigen weiteren Überschuß zur Verstärkung der Tilgung zu verwenden. Sachsen beteiligte sich an der Aufbringung der Zinsen für das Baukapital in der Form der Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung bis zusammen höchstens 4% in Gemeinschaft und unter Gleichberechtigung mit Kreisen oder anderen Kommunalverbänden bis zur Hälfte des Anlagekapitals und unter der Bedingung, daß für den verbürgten Teil des Anlagekapitals der Provinz wie den anderen Kommunalverbänden ganz oder teilweise das Vorzugsrecht vor den übrigen Beteiligten eingeräumt würde.

Verlorene Zuschüsse gab die Provinz Schlesien, wobei jedoch die Rückzahlung bei ausreichendem Ertrage der Bahnen vorgesehen war. Schleswig-Holstein gewährte außer Darlehen verlorene Zuschüsse bis zu $\frac{1}{8}$ des Anlagekapitals, hatte aber für den Fall des Verkaufs der Kleinbahnanlage die Rückzahlung der gewährten Beihilfen mit dem gleichen Bruchteil vom Kaufgeld vorgesehen. Pommern beteiligte sich bis zu $\frac{1}{3}$ der Baukosten ausschließlich der Grunderwerbskosten, Brandenburg an den Unternehmungen kommunaler Verbände bis zu $\frac{1}{4}$ des zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Bahn — abgesehen von den Kosten des Grunderwerbs — erforderlichen Kapitals unter der Voraussetzung der Beteiligung an dem Gewinn des Unternehmens, bei Bahnunternehmungen in der Form von Aktiengesellschaften oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung durch Übernahme von Aktien oder Gesellschaftsanteilen bis zu $\frac{1}{6}$, bei wesentlich kommunalem Charakter des Unternehmens bis zu $\frac{1}{4}$ des Gesellschaftskapitals. Mehrere Provinzen machten ihre Mitwirkung abhängig von der Sicherstellung des Wertes des Bahnunternehmens für den öffentlichen Verkehr, und zwar entweder in der Form, daß die Kommunalverbände sich als Unternehmer beteiligten oder daß sie eine finanzielle Leistung übernahmen. So knüpfte die Provinz Schleswig-Holstein die Gewährung von Beihilfen an die Zusage, daß Kreise oder sonstige Kommunalverbände den Bau und den Betrieb der Kleinbahnen selbst übernahmen oder unter ihrer Verantwortung Privatunternehmern übertragen wurde. Westfalen unterstützte nur von den Kreisen und Gemeinden beschlossene Kleinbahnen, der Bezirksverband Wiesbaden verlangte, daß die Kleinbahnen von den Kreisen, Gemeinden und den an der Strecke liegenden Grundbesitzern und Industriellen ins Leben gerufen wurden. Ostpreußen, Pommern, Sachsen und Westfalen forderten, daß die Kreise und sonstigen Kommunalverbände neben den Kosten des Grunderwerbs wenigstens gleichwertige Leistungen für die Bahnen übernahmen. Auch hatten sich einige Provinzen eine Einwirkung auf den Bau und den Betrieb der Bahnen vorbehalten.

Über die Aufbringung der Mittel für die Beihilfen sind sehr verschiedene Beschlüsse gefaßt worden. So wählten Pommern, Schlesien, Brandenburg die Form der Anleihe. Verfügbare Kapitalbestände stellten die Provinzen Brandenburg und Sachsen zur Verfügung, und zwar die erstere ihren Eisenbahnfonds und Sachsen aus den Beständen des Straßenbauunterhaltungsfonds. Alljährlich durch den Haushalt machten Ostpreußen, Posen, Pommern, Schlesien, Sachsen, die Rheinprovinz und der Bezirksverband des Regierungsbezirks Wiesbaden Mittel flüssig.¹⁾

¹⁾ Beihilfen in Geldleistungen oder durch Übernahme von Aktien konnten die Provinzen unbedenklich gewähren, soweit ihnen in den Dotationen, womit sie ausgestattet waren, dafür Mittel zur Verfügung standen. Im § 41 KVBG. ist zudem hierfür die Ermächtigung ausdrücklich erteilt.

Endlich waren erleichterte Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen vorgesehen, und zwar entweder unentgeltlich, wie in der Provinz Brandenburg für alle Kleinbahnunternehmungen gemeinnützigen Charakters oder entgeltlich, wie in der Rheinprovinz, wenn das Unternehmen über 6% Reinertrag lieferte.

Nach diesen recht vielseitigen Richtlinien — Abweichungen ließen sich in der Folgezeit nicht immer vermeiden — haben die Provinzen und Kommunalverbände erhebliche Mittel für den Kleinbahnbau aufgewandt. Die größere Zahl der Provinzen hatte sich bei ihren Beschlüssen im wesentlichen in den Grenzen gehalten, innerhalb deren die Unterstützung der Kleinbahnen keinen Bedenken begegnete. Wenn in einzelnen Fällen eine weitergehende Unterstützung in Aussicht genommen wurde, so geschah dies durchweg doch nur in einer Form, welche eine mindestens allmähliche Rückerstattung oder eine angemessene Verzinsung der geleisteten Beihilfen sicherstellte. Eigentliche Opfer wurden den Provinzen nur dann auferlegt, wenn die Unterstützung solchen Kleinbahnen zuteil wurde, welche für längere Zeit eine Reineinnahme nicht ergaben.

Bezeichnend war die Zurückhaltung der Provinzen bei der Unterstützung von kapitalkräftigen Privatbetrieben. So lehnte der rheinische Provinzialausschuß im Jahre 1897 eine von der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg für eine Schwebebahn von Barmen—Rittershausen nach Elberfeld—Sonnborn und weiter bis Vohwinkel, sowie für mehrere Linien im bergischen Industrieviertel beantragte Unterstützung ab. Die geforderte Summe bezifferte sich auf 6 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Begründet wurde die Ablehnung damit, daß es nicht befürwortet werden könnte, die Mittel des Provinzialverbandes für kapitalkräftige Unternehmerfirmen zur Erweiterung ihrer Geschäftsbetriebe bereis zu halten. Die antragstellende Firma wäre sehr wohl in der Lage, ihre Pläne ohne besondere Hilfe von seiten der Provinz durchzuführen.

Die Gesamtsumme der bis zum Jahre 1913 bewilligten oder gezahlten Provinzialbeihilfen für nebenbahnähnliche Kleinbahnen betrug . . . 96 944 008 M
Davon entfielen auf Darlehen (vorzugsweise an Gemeinden und Kreise) 38 505 183 „
auf Beteiligungen (Aktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung) 54 904 363 „
in anderer Weise verwandt 3 534 462 „

Im einzelnen hatten die Provinzen bis 1913 bewilligt:

Ostpreußen	7 236 865 M
Westpreußen	4 216 025 „
Brandenburg	10 799 494 „
Pommern	14 690 265 „
Posen	4 463 615 „
Schlesien	827 225 „
Sachsen	9 772 316 „
Schleswig-Holstein	7 953 470 „
Hannover	26 010 284 „
Westfalen	2 247 167 „
Bezirksverband des Regierungsbezirks Kassel	4 356 792 „
desgl. des Regierungsbezirks Wiesbaden	1 214 000 „
Rheinprovinz	592 500 „
Hohenzollern (Landeskommunalverband)	2 564 000 „
Zusammen	96 944 008 M
Hiervon waren aus eigenen Geldmitteln aufgebracht	10 038 323 M
durch leihweise Beschaffung	86 905 685 M

Trotz des von den Provinzen gezeigten guten Willens hatte der Bau von Kleinbah-

nen in den ersten Jahren seit Erlaß des Gesetzes von 1892 nur geringe Fortschritte gemacht. Ihre finanzielle Mitwirkung reichte allein nicht aus, um die Kleinbahnen, vor allem in den Landwirtschaft treibenden Gebieten, so nachdrücklich zu fördern, daß eine merkliche Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere hinsichtlich der Rentabilität des landwirtschaftlich benutzten Grundbesitzes, zu erwarten gewesen wäre. So war in den Provinzen Ost- und Westpreußen, Schleswig-Holstein, ferner in den Regierungsbezirken Frankfurt, Posen und Kassel auch nicht eine einzige dem Verkehr landwirtschaftlicher Produkte und Produktionsmittel dienende Kleinbahn gebaut oder genehmigt worden. Auch sonst standen die hauptsächlich Landwirtschaft treibenden Landesteile zumeist in der Entwicklung zurück. Die Hoffnung auf umfangreiche Beteiligung des Privatkapitals schien sich nicht zu erfüllen, zumal eine ausreichende Verzinsung nur in den wenigsten Fällen gewährleistet war. Die Auffassung, daß nur die finanzielle Hilfe durch den Staat eine kräftige und gleichmäßige Entwicklung des Kleinbahnbaues verbürgte, setzte sich mehr und mehr durch. Die Bedenken gegen die finanzielle Unterstützung solcher Bahnen durch den Staat traten schließlich zurück. In erster Linie sollten die Kleinbahnen, deren Herstellung im öffentlichen Interesse lag, aber wegen der Leistungsunfähigkeit der Beteiligten und der zunächst heranzuziehenden Kommunalverbände ohne Staatshilfe nicht möglich war, unterstützt werden. Jedoch sollte die staatliche Beihilfe — um über die Bau- und Unterstützungswürdigkeit einer Kleinbahn sichere Gewähr zu haben — nur dann zugebilligt werden, wenn auch die höheren Kommunalverbände eine Unterstützung zusagten. Auch sollte die kostenfreie Hergabe des nötigen Grund und Bodens von seiten der Beteiligten zugesichert werden.

Seit 1895 wurde ein durch besondere Bewilligung des Landtages jährlich gespeister Fonds gebildet, aus dem für diese Unternehmungen Zuschüsse gewährt werden sollten. Erstmals wurde ein Betrag von 5 Millionen Mark zur Verfügung gestellt. Über seine Verwendung besagt ein Erlaß des M. d. S. A. vom 25. April 1895¹⁾: „Bahnen, welche lediglich dem Personenverkehr der Großstädte und ihrer Vororte dienen oder, wenn auch für den öffentlichen Verkehr bestimmt, in der Hauptsache tatsächlich dem Vorteile einzelner Verkehrsinteressenten dienen, werden sich nicht zur Gewährung staatlicher Beihilfen eignen.“

Damit war ausgesprochen, daß in erster Linie die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen durch Staatsbeihilfen gefördert werden sollten. In der Tat war die Aussicht auf finanzielle Unterstützung durch den Staat für den Unternehmungsgeist sowohl der beteiligten Privatinteressenten als der Kreise ein kräftiger Ansporn zur Aufnahme von Plänen solcher Kleinbahnen, welche für die wirtschaftliche Hebung der Interessen der Landesteile von großer Bedeutung waren, ihrer mangelnden Rentabilität wegen aber ohne erhebliche Beihilfe aus öffentlichen Mitteln nicht errichtet werden konnten. Deshalb wurden auch in den folgenden Jahren weitere Mittel bereitgestellt, und zwar 1896, 1897, 1898 je 8 Millionen Mark, 1900 und 1902 je 20 Millionen Mark, 1903 bis 1908 je 5 Millionen Mark, 1909 3 Millionen Mark und von 1910 bis 1914 32 Millionen Mark, so daß am Schluß des Jahres 1914 insgesamt 134 Millionen Mark für Staatsbeihilfen zur Verfügung standen.

In den Fällen, wo ohne Beihilfe des Staates ein Kleinbahnunternehmen nicht zustande kommen konnte, erfolgte nach Maßgabe der Vorbedingungen die Vorprüfung und Begutachtung der Gesuche auf Bewilligung von Staatsbeihilfen durch den Oberpräsidenten und die in Frage kommende Eisenbahndirektion. Der Einfluß des Staates war in derartigen Fällen auf die Betriebsführung und Verwaltung der Kleinbahn in der Regel recht wesentlich; er wurde durch die Genehmigungsurkunde festgelegt.

Besondere Rechte auf den Erwerb der Kleinbahnen wurden neben den gesetzlichen in der Regel nicht bedungen. Der Staat begnügte sich mit der aus dem Unternehmen

¹⁾ Wächter, „Die Kleinbahnen in Preußen“, S. 77.

aufkommenden Rente oder verlangte feste, aber wesentlich herabgesetzte Zinssätze. Meist richtete er sich mit seinen Zugeständnissen nach den Vergünstigungen, welche Provinzialverbände den Bahnen gewährten, und sicherte sich ebenso wie diese eine Mitwirkung bei der Verwaltung, um die Gewißheit zu haben, daß die Bahnen im Sinne der Unterstützung zum Besten der Landwirtschaft und des Gewerbes betrieben und die Gewinnbeteiligung des Staates nicht beeinträchtigt wurde.

Es war jedoch Grundsatz, daß der Staat nur dann Beihilfen gewährte, wenn nachgewiesen wurde, daß ohne seine Hilfe die Bahn nicht zustande kam. In den meisten Fällen erfolgte die Staatsbeihilfe durch Beteiligung des Staates an dem Unternehmen unter Gleichberechtigung mit anderen Zeichnern des Anlagekapitals. Die Form der Zins- oder Ertragsgarantie, die Gewährung von Darlehen oder Beiträgen à fonds perdu sollte nur in ganz besonderen Fällen und dann auch nur in geringen Beträgen stattfinden. Sofern einzelnen Teilen des Anlagekapitals ein Vorzugsrecht eingeräumt war (Obligationen, Prioritätsaktien), erstrebte der Staat eine Beteiligung auch an diesem Teil des Kapitals. Der Staat wollte jedenfalls nicht schlechter gestellt werden als die beteiligten höheren Kommunalverbände.

Allgemein sollte die Wirtschaftlichkeit eines Bahnunternehmens Voraussetzung für seine Unterstützungswürdigkeit sein; die Kosten sollten im richtigen Verhältnis zu dem zu erwartenden wirtschaftlichen Nutzen stehen. Das setzte voraus, daß nach Überwindung der ersten Schwierigkeiten die Betriebseinnahmen nicht nur die Deckung der Betriebsausgaben, sondern eine, wenn auch nur mäßige Rente für das Anlagekapital in Aussicht stellten. Wenn ausnahmsweise bei Befürwortung der Unterstützung eines Unternehmens die Betriebseinnahmen voraussichtlich keinen Überschuß über die Betriebsausgaben ergeben sollten, dann mußten die Gründe, aus denen gleichwohl der wirtschaftliche Nutzen der Bahnanlage sich rechtfertigte, besonders wichtig sein. Sofern gewerbmäßige Unternehmer beteiligt waren, wurde die Unterstützungswürdigkeit nur dann bejaht, wenn die Vorteile, welche dem Unternehmer zugestanden wurden, in angemessenem Verhältnis zu seinen Leistungen standen; eine Übervorteilung der übrigen Beteiligten sollte vermieden werden. Das wäre besonders dann der Fall gewesen, wenn die Betonung der Unterstützungsbedürftigkeit der übrigen Beteiligten in ursächlichem Zusammenhang mit übermäßigen Vorteilen gestanden hätte, welche dem gewerbmäßigen Unternehmer zugestanden worden wären.

Aus dem Staatsbeihilfenfonds waren bewilligt worden für die

bis 1914.....	östlichen Provinzen ¹⁾	westlichen Provinzen	zusammen
	69 379 205 M	58 226 452 M	127 605 657 M

Die Verteilung nach den verschiedenen Formen ergab 1914 folgendes Bild: (vgl. Tabelle S. 151).

Aus dieser Übersicht geht hervor, daß besonders die verkehrsarmen und verkehrsbedürftigen, insbesondere landwirtschaftlichen Gebiete unterstützt worden sind. Die private Unternehmungslust, von der man anfangs annahm, daß sie das Kleinbahnwesen nach allen Richtungen hin entwickeln würde, warf sich, wie das ihrem Wesen entsprach, auf die Anlage solcher Linien, die von vornherein einen Ertrag verhiessen; sie baute die Bahnen in dichtbevölkerten oder städtisch belebten Gegenden.

Zwar fehlte es nicht an Gegnern der staatlichen Unterstützungen. Besonders der Freisinn hatte in Verfolgung seiner Manchestertheorie die Staatsbeihilfe für Kleinbahnen stets bekämpft. Da er damit keinen Erfolg hatte, so versuchte er, den Staat auf andere Weise zurückzudrängen. Er propagierte die Förderung des Kleinbahnbaues — abgesehen

¹⁾ Östlich der Elbe.

Verteilung der Staatsbeihilfen nach dem Stand von 1914.

Provinzen	Beteiligung mit Aktien (Stammeinl.)	Sonstige Beteiligung	Darlehen	Verlorene Zuschüsse	Zusammen
	M				
Ostpreußen	15 094 800	—	—	46	15 094 846
Ost- und Westpreußen.	43 000	—	500 000	—	543 000
Westpreußen.....	6 562 000	49 500	2 042 750	—	8 654 250
Westpreußen und Pommern.....	590 000	—	—	—	590 000
Brandenburg.....	993 000	9 379 653,35	800 000	—	11 172 653,35
Brandenburg und Pommern.....	355 000	—	—	—	355 000
Pommern.....	10 457 700	1 411 630	2 380 030,31	28 223,70	14 277 584,01
Posen.....	700 000	3 472 945	3 521 960	60	7 694 965
Schlesien.....	9 225 875	—	1 770 328	704,41	10 996 907,41
Sachsen.....	9 236 900	—	1 157 000	180 827,90	10 574 727,90
Schleswig-Holstein.....	1 101 000	6 853 113,83	3 837 525	100 000	11 891 638,83
Hannover.....	9 908 000	1 074 420	3 059 416	50 024,12	14 091 860,12
Hannover und Westfalen.....	961 000	—	469 000	—	1 430 000
Westfalen.....	1 625 000	—	3 719 000	—	5 344 000
Hessen-Nassau.....	2 262 000	1 525 781,62	2 078 114,99	18 504,60	5 884 401,21
Rheinprovinz.....	592 500	—	3 130 000	160 000	3 882 500
Hohenzollernsche Lande	5 127 000	—	—	324	5 127 324
Zusammen.....	74 834 775	23 767 043,80	28 465 124,30	538 714,73	127 605 657,83 ¹⁾

von der der Kreise — aus Mitteln der Provinzialkasse. Nach seiner Ansicht verursachte die Beteiligung des Staates zu große Weiterungen bis zur Bereitstellung des gesamten Baufonds. Auch wäre es deshalb richtiger, den Staat auszuschalten, weil die Bedeutung einer Kleinbahn sich nirgends über den Bereich einer Provinz oder zwei benachbarter Provinzen hinaus erstreckte. Mit Erfolg haben die Gegner dieser Bestrebungen immer wieder darauf hingewiesen, daß bei einem Versagen des Staates in der Kleinbahnförderung die verkehrsschwachen oder armen Gebiete nicht in die Lage versetzt werden könnten, sich Kleinbahnen zu verschaffen.

Die Kreise hatten, gestützt auf die Provinz- und Staatsbeihilfen, eine kräftige Initiative bei der Planung von Kleinbahnen entfaltet. Die Wege, die sie dabei einschlugen, waren verschieden. In vielen Fällen gründeten sie besondere Gesellschaften, an welchen Staat und Provinz meist beteiligt wurden. Beispielsweise schloß der Landkreis Bromberg für die Herstellung und den Betrieb aller kreisseitig in seinem Bezirke zu begründenden Bahnen im Jahre 1894 mit einer zu diesem Zwecke errichteten Aktiengesellschaft, der Ostdeutschen Kleinbahn A.-G., einen Vertrag. Danach erwirkte der Kreis die Genehmigung für die Bahnen, die Gesellschaft beschaffte das Baukapital und übernahm unter unentgeltlicher Hingabe des Grund und Bodens von seiten des Kreises, den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Bahnen. Für das festgesetzte Anlagekapital leistete der Kreis die Gewähr einer 4%igen Verzinsung; die Gefahr, daß die Betriebsausgaben durch die Betriebseinnahmen nicht gedeckt wurden, trug dagegen die Gesellschaft.

Im Kreise Marienburg wurde für den Bau und den Betrieb einer Anzahl von Kleinbahnen am 27. Mai 1899 die Westpreussische Kleinbahn A.-G. gegründet mit dem Sitz in Berlin. Das Grundkapital war 2 820 000 M. Es verteilte sich:

¹⁾ Abzuziehen ist ein Betrag von 678 500 M, der den Provinzen Ostpreußen, Brandenburg und Hannover für den Bau von Straßenbahnen zugewiesen worden war.

Staat	720 000 M
Provinz	360 000 „
Kreis	550 000 „
Die bauende Gesellschaft	1 190 000 „

Insgesamt belief sich der Kapitalaufwand der Kreise für nebenbahnähnliche Kleinbahnen einschließlich des Betrages der Staats- und Provinzialdarlehen bis zum Jahre 1913 auf	259 174 411 M
davon waren aufgewandt aus eigenen Geldmitteln	10 447 350 „
durch leihweise Beschaffung	248 727 061 „

Während Kreise und andere Kommunalverbände in der Regel die erforderlichen Geldmittel ohne Zuhilfenahme des Realkredits beschaffen konnten, war dies für Privatgesellschaften und Privatpersonen schwieriger. Schon Brefeld¹⁾ befürwortete deshalb für solche Fälle eine Kreditvermittlung durch die Provinz mit dem Hinweis, daß in den Landeskulturrentenbanken, die nach dem Gesetz vom 13. Mai 1879 Institute der Provinz sind, Vorbilder für die Kreditgewährung an Kleinbahnunternehmen durch Provinzialinstitute geschaffen worden seien. Aus einem noch zu bildenden Provinzialfonds sollten zur Herstellung von Kleinbahnen gegen Verpfändung der Bahn Darlehen gegen Zahlung jährlicher Zinsen und Amortisationsbeträge gewährt werden. Tatsächlich haben diese Gedankengänge mit den Anstoß dazu gegeben, daß das Gesetz über „Das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben“ am 19. August 1895²⁾ vom Landtag genehmigt wurde. Durch dieses Gesetz war beabsichtigt, daß die Gesamtheit der einer Bahn gehörenden Rechte und Sachen samt dem dem Unternehmen selbst konzessionsmäßig und tatsächlich anhaftenden Werte zu einer rechtlichen Einheit, der Bahneinheit, zusammengefaßt wurden. Diese Bahneinheit bildete dann die Grundlage für die Verpfändung und für die Zwangsvollstreckung. So lange die Bahneinheit besteht, erleiden die der Bahneinheit angehörigen Gegenstände und Rechte eine Einschränkung hinsichtlich ihrer rechtlichen Selbständigkeit. Eine Veräußerung und Belastung einzelner Teile wird nur insoweit zugelassen, als dadurch der eigentliche Zweck des Unternehmens, der Betrieb der Bahn, in keiner Weise gefährdet wird. Unter derselben Voraussetzung nur wird eine Zwangsvollstreckung in einzelne Teile der Bahn zugelassen. Auf diese Weise ist die Sicherstellung von Darlehen an Kleinbahnen ermöglicht, wodurch beispielsweise Aktiengesellschaften Obligationen auf Grund erstelliger Eintragungen in das Bahngrundbuch ausgeben können. In größerem Umfange ist von dieser Vergünstigung jedoch kein Gebrauch gemacht worden.

Nur eine Hypothekenbank, die Preußische Pfandbriefbank in Berlin, hat die Hergabe von Kapitalien zum Bau von Kleinbahnen in ihr Geschäftsprogramm aufgenommen. Insgesamt sind nur 9 Kleinbahndarlehen dieser Art im Gesamtbetrage von 7 620 000 M gewährt worden.

Außerdem hatten auch Provinzen und Kreise mehrfach dieses Gesetz zur Sicherstellung für Darlehen von Kleinbahnen benutzt. Die Provinz Hannover hatte z. B. der Kleinbahn Voldagsen-Duingen ein Darlehen von 800 000 M gewährt gegen die Garantie des Kreises Hameln, welcher letzterer wiederum diese Summe als Hypothek ins Bahngrundbuch eintragen ließ.

Die Bauausführung geschah meist durch private Bauunternehmer, da den Provinzen, Kreisen und Gemeinden es an kundigen Fachmännern fehlte, die das Entwerfen, Ausführen, Betreiben und die Verantwortung für die Kosten übernehmen konnten. Nach Auffassung mehrerer Provinzialverwaltungen war dieser Zustand anfänglich auch durchaus

¹⁾ a. a. O. S. 429.

²⁾ G. S. S. 499.

befriedigend. Aus dem Rheinland wurde berichtet, daß sich von vornherein leistungsfähige Firmen in größerer Anzahl (Lenz & Cie. in Stettin, Havestadt & Contag in Berlin, Vering & Wächter in Hannover, Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Cie., Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, beide in Nürnberg, Union Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin u. a.) mit erfahrenem und geschultem Personal zur Verfügung stellten und wohl kaum ein Projekt in der Rheinprovinz vorhanden gewesen wäre, um dessen Übertragung sich nicht die eine oder andere Gesellschaft gleichzeitig bemüht hätte, so daß die Kommunalverbände es in der Hand hatten, unter den ihnen vorliegenden Offerten die geeignet erscheinende auszuwählen.¹⁾ Die Bauverträge wurden vielfach so abgeschlossen, daß der Bauunternehmer auch nach Vollendung der Bahn die Betriebsführung für eine gewisse Zeit übernahm, entweder auf eigene Rechnung oder für Rechnung des Konzessionsinhabers. Dadurch wurde die Aufbringung des Baukapitals wesentlich erleichtert. Meist beteiligte sich so der Bauunternehmer an dem Kapital durch Aktienzeichnung oder durch Verpflichtung zu vorschußweiser Leistung. Zwar war diese Mitwirkung der Baugesellschaft nur vorübergehend helfend und erleichternd. Im Grunde genommen blieb es Aufgabe der Provinzen, Kreise und Gemeinden und der an der Ausführung hauptsächlich beteiligten Privatpersonen, die Geldmittel aufzubringen. In vielen Fällen war die Finanzierung nur möglich, weil private Baufirmen mit Kapital aushalfen. Besonders hervorzuheben ist die Beteiligung der Firma Lenz & Co. an den ersten Kleinbahnbauten in Pommern, die ohne die Mitwirkung dieser Firma kaum zustande gekommen wären.

Die Form der Aufbringung des Baukapitals für Kleinbahnen, welche durch Privatunternehmer zur Ausführung gelangten, geschah gewöhnlich durch Ausgabe verschiedenartiger Aktien, von welchen die mit dem Vorausbezug einer bestimmten Dividende (meist 4—4½%) ausgestatteten Vorzugsaktien von der Baugesellschaft übernommen bzw. von den an derselben beteiligten Bankinstituten untergebracht wurden, während die minderwertigen Stammaktien, meist ½ oder ⅔ des gesamten Aktienkapitals von den Interessenten übernommen wurden. Die Zeichnung des letzten Betrages übernahmen die Kommunalverbände, während die Zeichnung des ersteren durch die Baugesellschaften erfolgte.²⁾

Wenn die Baufirma gleichzeitig auch Betriebsführerin war, so erhielt sie dafür eine Vergütung. So bekam in Pommern die Firma Lenz & Co. 10% der Betriebseinnahmen nach Abzug der Betriebsausgaben einschließlich der Rücklagen in den Erneuerungsfonds und den Spezialreservfonds. Allerdings konnte dieser Zustand auf die Dauer nicht befriedigen. Er hat vielleicht mit dem Anstoß dazu gegeben, daß das Streben, die Kleinbahnen durch die Provinzen verwalten zu lassen, stärker wurde. Auch war von den Bahneigentümern stellenweise über die nachteiligen Verträge, über unzulängliche Ausführung und hohe Betriebskosten als Folge derselben geklagt worden. Zudem hatte der M. d. ö. A. die Zusammenfassung des Baues und des Betriebes von Kleinbahnen in der Hand der Provinzen im öffentlichen Interesse und aus wirtschaftlichen Gründen empfohlen. Ferner hatte die im Jahre 1907 abgehaltene Konferenz der Landesdirektoren zur Beratung des Themas: „Übernahme der Bauleitung und der Betriebsführung von Kleinbahnen seitens der Provinzialverbände“ eine Kommission eingesetzt, die folgenden Beschluß gefaßt hatte:

„Neben der finanziellen Förderung der Kleinbahnen erscheint es geboten, daß die Provinzialverbände nach Maßgabe des hervortretenden Bedürfnisses

¹⁾ Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung, 1897, S. 208.

²⁾ Durch die seit 1896 gewährten Staatsunterstützungen ist es möglich gewesen, das nötige Baukapital meist ohne Hinzutreten des Bauunternehmers aufzubringen. Das hatte den Vorteil, daß der Bau billiger ausgeführt und die Ausgabe von Vorzugsaktien vermieden werden konnte.

- a) die Aufstellung des Bahnplanes nebst Kostenanschlag und Rentabilitätsrechnung,
- b) die Leitung und Beaufsichtigung der Bauausführung und die Beschaffung der Betriebsmittel,
- c) die oberste Leitung des Betriebes und der Verwaltung gegen Entschädigung übernehmen.“

So hatten denn Brandenburg, Sachsen, Hannover und Westfalen provinzielle Kleinbahnabteilungen eingerichtet. Die Provinzialverwaltung Pommern übernahm am 1. April 1910 den Betrieb pommerscher Kleinbahnen in eigene Regie.

Das Streben, das Kleinbahnwesen stärker unter die Ohhut der Provinzialverhände zu bringen, ist hieraus deutlich erkennbar. Sicher suchte man auch den Einfluß des Privatkapitals, dessen Hilfe man ehemals gewollt hatte, nicht zu mächtig werden zu lassen. Aber man wollte auch die Zügel strammer fassen; denn es darf nicht vergessen werden: Die Bauförderung war manchmal etwas sprunghaft ohne gründliche Überlegung, ohne sorgfältige Rentabilitätsberechnung erfolgt, da jeder Kreis aus der besten Absicht heraus den Besitz einer Kleinbahn als Lebensnotwendigkeit propagierte.

Buchbesprechungen.

Bruno Dietrich und **Hermann Leiter**, Professoren an der Hochschule für Welthandel in Wien. Produktion, Verkehr und Handel in der Weltwirtschaft. Eine geographische Darstellung. Wien 1930. Verlag von L. W. Seidel & Sohn. XII, 666 Seiten mit zahlreichen Karten und Diagrammen. Lw. RM 36.—

Das Werk erschien sowohl selbständig wie als 3. Band der 4. Auflage von Andree-Heiderich-Sieger, Geographie des Welthandels, deren beiden ersten Bände eine Wirtschaftsgeographie einzelner Länder (Band I: Europa) bzw. Erdteilkomplexe (Band II: Außer-Europa) beinhalten. Da die 3. Auflage des vorliegenden Bandes, 1921 erschienen, hauptsächlich auf den Vorkriegsverhältnissen basierte, da der Bearbeiter des ersten Abschnittes gewechselt hat und da die beiden anderen Hauptteile beträchtlich erweitert wurden, liegt im wesentlichen eine neue Darstellung vor. Dietrich behandelt die Weltproduktion (258 S.), Leiter den Weltverkehr (216 S.) und den Welthandel (177 S.). Die Weltwirtschaft, dementsprechend auch Weltverkehr und Welthandel werden als Summenbegriff für alle Vorgänge auf der Erde im Gegensatz zu dem in der Sozialökonomik üblichen sich auf das zwischenstaatliche Geschehen beschränkenden Beziehungsbegriff gefaßt, der Nachdruck bei Behandlung des Welthandels indessen deutlich auf den Außenhandel gelegt.

Dietrich bietet zunächst eine Übersicht über die geographischen Grundlagen der Weltwirtschaft, wobei im wesentlichen die Stellung des wirtschaftenden Menschen zu den natürlichen Faktoren (Erdoberfläche, Klima, Pflanzen- und Tierwelt usw.) und Phänomene wie Wirtschaftsstufen und -formen, Landschaften, Wirtschaftsräume geklärt werden. Daran schließt sich die Darstellung der Weltproduktion im Sinne der Erzeugung bzw. Förderung der einzelnen pflanzlichen, tierischen und mineralischen Rohstoffe, deren räumliche Verteilung durch zahlreiche sehr anschauliche Karten verdeutlicht wird. Abgesehen davon, daß — wie öfters in wirtschaftsgeographischen Werken — die Weiterverarbeitung allzu stiefmütterlich behandelt wird, verdient Dietrichs Darstellung in ihrer Klarheit und guten Abrundung volle Anerkennung. Nur die Beeinflussung der landwirtschaftlichen wie der industriellen Standortbildung durch den Transportkostenfaktor erschien mir einer eingehenderen Beachtung wert. An kleineren Aus-

setzbarkeiten erwähne ich, daß ein 50%iger Produktionsanteil nicht generell Anlaß geben kann, von einer „Kontrolle über die Weltproduktion“ zu sprechen (S. 78), und daß die Bezeichnung Monokultur nicht am Platze ist, wenn ein Land zwar einen Rohstoff zu annähernd 100% erzeugt, daneben aber zahlreiche andere Kulturen pflegt (S. 188).

Leiters Darstellung des Weltverkehrs ist primär nach den verschiedenen Verkehrsmitteln, sekundär nach einzelnen Ländern unterteilt. Als Schilderung der räumlichen Erstreckung der verschiedenen Verkehrsmittel über die Welt kann sie im ganzen befriedigen. Das ökonomische Wesen und Verhältnis der Verkehrsmittel ist hingegen nur teilweise erfaßt. In die Verkehrspolitik werden gelegentlich nicht tiefer dringende Ausflüge unternommen. In der Darstellung der europäischen Binnenschifffahrt sind verschiedene kleinere Irrtümer und Schiefheiten unterlaufen. Die Ergänzung des Abschnittes Weltverkehr durch Karten ist unzulänglich. Die Karte nach S. 304 weist zahlreiche Ungenauigkeiten auf.

In dem Abschnitt Welthandel bespricht Leiter zunächst die verschiedenen Handelsformen. Die diesbezüglichen Darlegungen haften sehr an der Oberfläche und sind reichlich bunt zusammengestellt. Eigenartig berührt die Aussage, daß „der Großhandel in den Kriegszentralen seine Vorbilder hat“ (S. 485), oder die Behandlung von Börse und Hansierhandel in einem Atem (S. 487). Dagegen bietet die den Hauptteil dieses Abschnittes bildende Darstellung des Welthandels in den verschiedenen Güterarten, die nicht nur die Rohstoffe, sondern auch zahlreiche Fabrikatgruppen berücksichtigt, einen gründlichen und vielseitigen Überblick.

Für spätere Auflagen des Werkes wäre eine Vereinigung der Abschnitte Weltproduktion und Welthandel zu erwägen, derart, daß der Leser jeweils zusammenhängend über Produktion und Handel der einzelnen Güterart unterrichtet würde. Empfehlen möchte ich, in Zukunft sämtliche Tabellen mit Quellenangabe zu versehen, da es für den Weiterforschenden von Wert ist, sogleich zu erkennen, welche der oft stärker voneinander abweichenden Statistiken zugrunde gelegt wurde. —

Abschließend: Unbeschadet der erwähnten Verbesserungsmöglichkeiten eine bedeutende Leistung, ein dank seiner breiten Anlage weiten Kreisen sehr nützliches Einführungswerk in die wirtschaftsgeographische Weltbetrachtung.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

K. Steuernagel, Dr., Reichsbahndirektor, Statistik und Eisenbahn. Berlin 1931. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VIII, 193 S. mit 14 Tafeln und 15 Bildern im Text. RM 5.50, Lw. 6.50.

„...Die Zahl allein tötet, nur der Geist macht lebendig.“ Den Geist der Zahlen sollen diese Ausführungen lebendig machen.“ Nun: dieses im Vorwort gestellte Ziel ist in wahrhaft ausgezeichneter Weise erreicht. Lebenanäher, lebensvoller, wie es hier geschehen, läßt sich Statistik nicht behandeln. Das Buch will weder „Lehrbuch“ noch „Vorschrift“ sein; es gibt — hervorgegangen aus Vorträgen — in lose aneinandergereihten Kapiteln einen Überblick, „was an Statistik bei den Eisenbahnen und insbesondere bei der Reichsbahn geleistet wird, und wie das Zahlenwerk zustande kommt, in dem sich das Unternehmen spiegelt“. Die Hauptabschnitte gelten: der „Eisenbahnstatistik in der Vollendung“, d. h. den eisenbahnstatistischen Veröffentlichungen, der Organisation und der Technik der Reichsbahnstatistik, schließlich den Einzelproblemen der Eisenbahnstatistik, unter denen die Fluktuationen des Verkehrs (Saison — Konjunktur — Trend) im Vordergrund stehen. Alles Tatsächliche wird in hervorragender Klarheit dargestellt, die Problematik überall treffend und geistreich herausgeholt. Das Buch wünsche ich sowohl in die Hand möglichst vieler Dienststellenleiter der Reichsbahn: denn es macht sie mit den wissenschaftlichen Grundlagen der Statistik vertraut und zeigt ihnen, wie

der zu verrichtende „trookene“ statistische Dienst fruchtbar wird für das Unternehmen wie die Volkswirtschaft — als auch in die Hand zahlreicher Nationalökonomien: damit sie die vorhandenen Eisenbahnstatistiken kennen, beurteilen und verwenden lernen.

Mit freudiger Genugtuung kann der Wissenschaftler auch Kenntnis nehmen von den im Gang befindlichen Arbeiten zur Verbesserung der Eisenbahnstatistik, so von dem Ersatz der alten „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“, die man als statistisches Scheusal nicht zu scharf bezeichnet, durch eine einfachere und doch mehr bietende Reichsstatistik aller Schienenbahnen und von dem Ausbau der Konjunkturstatistik. Hoffentlich gelingt es, diese Arbeiten, die eine vertiefte Einsicht in das Eisenbahnwesen und seine Stellung in der Volkswirtschaft ermöglichen werden, trotz der Zeitumstände in Bälde durchzuführen. Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Literaturanzeigen.

Klaskowski, Maximilian, Dr., Organisationsgrundsätze der Fremdenverkehrspflege in Europa. Schriftenreihe des Forschungsinstituts für den Fremdenverkehr, Heft 4. Berlin 1931. Selbstverlag des Instituts. 235 S.

Mit diesem Buch erfährt die Fremdenverkehrsliteratur eine beachtliche Bereicherung, worden doch hier erstmalig Satzungen und Aufgabenkreis der nationalen Organisationen zur Pflege des Fremdenverkehrs aller europäischer Staaten eingehend dargestellt. Des weiteren sind Aufbau und Verfassung der großen internationalen Verbände, der „Alliance internationale des Tourisme“ (A. I. T.), des „Conseil Central du Tourisme International“ (C. C. T. I.) und der „Union Internationale des Organes Officiels de Propagande Touristique“ wiedergegeben. Enthält auch der Verfasser jeglicher Vergleichsziehung und Kritik und sind unter „Organisationsgrundsätze“ der Fremdenverkehrspflege in Europa die gegenwärtig in den einzelnen Ländern vorhandenen organisatorischen Einrichtungen zu verstehen, so verdient diese Arbeit doch vielseitige Beachtung und wird zur Erzielung weiterer wissenschaftlicher Erkenntnisse auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs eine gute Grundlage abgeben. Th. F.

Das Recht der Verkehrswege lokaler Bedeutung in Bayern. Hrsg. vom Rechtsausschuß der Studiengesellschaft für Verkehrswege lokaler Bedeutung. München, Juni 1931. 48 S.

Die Denkschrift stellt den Abschluß der bisherigen Veröffentlichungen dieser Gesellschaft über „Organisierung und Finanzierung“ und „Bau und Betrieb“ neuer lokaler Verkehrswege in Bayern dar. Sie bringt bei Verwertung der Ergebnisse der anderen Abhandlungen unter Aufhebung oder Einarbeitung der bestehenden Vorschriften Vorschläge für eine neue gesetzliche Regelung des Rechts der lokalen Verkehrswege Bayerns, die den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen Rechnung tragen. Th. F.

Verein Deutscher Ingenieure. Das Geschäftsjahr 1930. Bericht über literarische, technisch-wissenschaftliche und sonstige Arbeiten und Einrichtungen des VDI., Hauptversammlung, Mitgliederbewegung, Vereinsverwaltung, Tätigkeit der Bezirksvereine und der mit dem Verein zusammenarbeitenden Körperschaften.

Spramex und Mexphalt im Eisenbahnwesen. Bd. 1: Befestigung von Bahnsteig- und Straßenflächen. Neuzeitliche Planumsdichtungen unter Reichsbahngleisen. Hrsg. von Rhenania-Ossag Mineralölwerke A.-G. Hamburg. Juli 1931. 64 S.

Mitteilungen.

Das Institut für Verkehrswissenschaft 1921—1931. Rückblick und Ausblick.

Bericht gelegentlich der 10-Jahres-Feier des Instituts am 20. Juni 1931
von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn, Köln.

Wenn Sie mir gestatten, die Tätigkeit des Instituts für Verkehrswissenschaft, seine bisherigen Leistungen wie seine weiteren Ziele, in wesentlichen Zügen zu kennzeichnen, so will ich versuchen, das Vielerlei seines Wirkens in drei wesentlichen Funktionen zu erfassen. Ich möchte zunächst einiges sagen über das Institut als Sammelstätte der Verkehrsliteratur, alsdann sprechen über das Institut als Vermittler verkehrswissenschaftlicher Bildung und schließlich die Funktion des Instituts als wirkenden Gliedes in der Gestaltung von Wirtschaft und Politik des Verkehrswesens erörtern. Allerdings fallen manche Arbeiten des Instituts zugleich in zwei der genannten Sphären. Gleichwohl möchte ich sie als solche festhalten, einmal weil sie in sich einen Aufbau verkörpern, beginnend mit einer grundlegenden Funktion, fortschreitend zu höheren, ein ander Mal weil die Arbeiten auf den verschiedenen Gebieten verschieden weit gediehen sind, nämlich auf dem ersten am weitesten, während das letzte noch besonders weite Möglichkeiten eröffnet.

Die erste Funktion des Instituts, nämlich als Sammelstätte der Verkehrsliteratur, ist, wie angedeutet, die grundlegende. Es ist die Funktion, die nach außen am wenigsten in Erscheinung tritt, die aber ein beträchtliches Stück der täglichen Arbeit des Instituts-personals und ebenso einen wesentlichen Teil der Institutsmittel beansprucht. Sie ist von Wichtigkeit in zweifacher Hinsicht, einmal damit das Institut als Informationsstelle über den derzeitigen Stand des Verkehrswesens zu dienen vermag, ein ander Mal damit es die Grundlagen für weiterreichende Untersuchungen, die naturnotwendig auf den bisherigen Erkenntnissen aufbauen müssen, zur Verfügung stellen kann. Für die Bedeutung dieser Tätigkeit ist einmal die Tatsache Beweis, daß der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen Anfang 1929 die Anregung gab, das Institut zu einer Materialsammel- und Auskunftsstätte für ausländisches Verkehrswesen auszubauen und um seine besondere Unterstützung zu diesem Zweck lieh. Ein ander Mal legen verschiedene Erwähnungen in den Jahresberichten des Instituts Zeugnis davon ab, wie selbst weitentfernte Stellen das Institut um Auskünfte verkehrsliterarischer Art ersuchen.

Über den Stand unserer Sammlungen nur wenige Andeutungen. Die Bücherei umfaßt zur Zeit 7300 Bände und Broschüren, die laufende Zeitschriftensammlung 180 verschiedene Organe. Das Geschäftsberichtarchiv erfaßt zur Zeit 420 Unternehmen und Verbände. Daneben besitzt das Institut ein Tarifarchiv, ein allgemeines Sammelarchiv, eine Karten- sowie eine Lichtbildsammlung. Im ganzen läßt sich sagen, daß hier ein die wesentlichen Bedürfnisse praktischer und wissenschaftlicher Art befriedigender Arbeitsapparat geschaffen ist, der unter den Spezialbibliotheken bzw. -archiven Deutschlands schon einen ansehnlichen Platz belegt. Dies hindert nicht festzustellen, daß auf dem Gebiet der Bibliotheksergänzung bei uns noch eine Reihe bislang unbefriedigter Wünsche besteht.

Innerhalb der zweiten Sphäre, nämlich der der Vermittlung verkehrswissenschaftlicher Bildung, steht oben an die Ergänzung des Vorlesungswesens der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln durch dem Verkehrswesen gewidmete Vorlesungen und Seminare. Es könnte da vielleicht als Ideal betrachtet werden, wenn das Institut für jeden Verkehrszweig einen besonderen Ausbildungsgang ein-

richtete. Ein solcher Gedanke ist indessen aus verschiedenen Gründen nicht verwirklichtbar. Zunächst ist die relative Kleinheit des Personenkreises in Betracht zu ziehen, der innerhalb eines einzelnen Verkehrszweiges durch wirtschaftswissenschaftliches Studium sich eine Anwartschaft auf gehobene Stellung in dem betreffenden Verkehrszweig zu erwerben vermag. Andererseits hat das verkehrswissenschaftliche Vorlesungswesen Rücksicht zu nehmen sowohl auf die studierenden Volkswirte, die später als Geschäftsführer wirtschaftspolitischer Interessenvertretungen mit dem Verkehrswesen in nähere Beziehungen zu kommen hoffen, wie die studierenden Kaufleute, die als zukünftige Leiter oder Angestellte von Industrie- und Handelsunternehmen Verfrachterinteressen wahrzunehmen haben werden. Indessen nicht nur diese praktischen Gesichtspunkte, sondern auch das akademische Bildungsideal, das nicht ein einseitiges Fachspezialistentum, sondern einerseits grundlegende Kenntnisse auf breiterer Basis, andererseits nur die Fähigkeit zur Anpassung an Spezialanforderungen erstrebt, empfiehlt einen wenigstens im Grundsätzlichen einheitlichen verkehrswissenschaftlichen Lehrgang. Aufbauend auf der breiteren Basis allgemeiner volks- und betriebswirtschaftlicher Bildung will die Verkehrswissenschaft Einsicht in die Ökonomie des Verkehrs in seiner Gesamtheit und der Verkehrszweige als Glieder dieses Ganzen gewähren, Verständnis für eine wohlabgewogene Verkehrspolitik wecken und den einzelnen befähigen, später seinen beruflichen Pflichten im Verkehrswesen und der Verkehrspolitik auf objektiver Grundlage wirksamer nachzukommen.

Was die Verwendung der verkehrswissenschaftlich Geschulten in der Praxis betrifft, so ist die Schwierigkeit der Unterbringung insonderheit bisher noch nicht praktisch tätig gewesener Jünger der Verkehrswissenschaft nicht zu verkennen. Wir hoffen aber, daß die Einsicht von der Zweckmäßigkeit der Verwendung verkehrswissenschaftlich geschulter Betriebs- und Volkswirte in allen Kreisen der privaten Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände sich weiter durchsetzt und daß die Bewährung der zunächst eingestellten Kräfte das Folgen der jüngeren erleichtert. Was Reichsbahn und Reichspost betrifft, so stehen wir vor der Tatsache, daß die Verwaltungen zur Zeit sich nicht dazu entschließen können, für die bescheidene Zahl von Stellen, für die Wirtschaftswissenschaftler in Frage kommen, eine neue Laufbahn, eine besondere Fachrichtung zu schaffen. Dies mag unter dem Gesichtspunkt praktischer Verwertungsmöglichkeit wirtschaftswissenschaftlicher Bildungselemente bedauerlich erscheinen. Andererseits ist doch mit gewisser Genugtuung festzustellen, daß Reichsbahn wie Reichspost auf die wirtschaftswissenschaftliche, insbesondere verkehrswissenschaftliche Ergänzungsbildung der von ihnen anzustellenden Juristen zunehmenden Wert legen. Da bei der auch relativ kleinen Zahl der von Reichsbahn und Reichspost anzunehmenden Juristen deren verkehrswissenschaftliche Unterweisung an einer Vielzahl von Hochschulen eine unökonomische Zersplitterung bedeuten müßte, andererseits an anderen Hochschulen zu diesem Zweck vielfach auch die nötigen Lehrkräfte mangeln, muß es das Bestreben des Instituts sein, eine Anerkennung von Reichsbahn und Reichspost in dem Sinne zu erhalten, daß den auf Anstellung bei Reichsbahn und Reichspost zielenden Studenten der Rechtswissenschaft eine verkehrswissenschaftliche Ergänzungsbildung an der Universität Köln empfohlen wird.

Werfen wir einen Blick auf unser verkehrswissenschaftliches Vorlesungswesen, so läßt sich feststellen, daß sich seit 1926 ein System wiederkehrender Vorlesungen herausgebildet hat, das, gelegentlich ergänzt durch Vorlesungen spezieller Art oder über aktuelle Probleme, sich als den Bedürfnissen konform erwiesen hat. Ebenso gehören die Seminare, die Herr Professor Dr. Esch einerseits, Herr Oberregierungsrat Dr. Adam und ich gemeinsam andererseits halten, zum festen Bestand der Unterrichtstätigkeit. Sie findet ihre Ergänzung durch kleinere Exkursionen, die die Seminare in jedem Semester zu

unternehmen pflegen, wie durch einzelne größere Besichtigungsreisen, deren Zielpunkte bislang jeweils ein Glied oder eine Gruppe der großen nordwesteuropäischen Seehäfen war.

Außer durch Vorlesungen und Seminare äußert sich die Bildungsfunktion des Instituts in der Veröffentlichung verkehrswissenschaftlicher Literatur, mit der es sich an einen weiteren Kreis zu wenden vermag. Das periodische Organ des Instituts, die Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, erscheint jetzt im neunten Jahrgang. Die Reihe ihrer Bände legt Zeugnis nicht nur von Arbeiten des Instituts, seiner Lehrer und Studiorenden, sondern auch eines sich erweiternden Mitarbeiterkreises aus dem Reich und dem Ausland. Neben der Zeitschrift gibt das Institut eine Buchreihe, in der bislang 4 Schriften erschienen sind, heraus, ferner die Sammlung Rheinischer Verkehrs-Studien, in der bisher 3 Dissertationen über rheinisches Verkehrswesen veröffentlicht wurden.

Innerhalb der dritten Funktion des Instituts, d. h. in seinem Wirken auf die Gestaltung von Wirtschaft und Politik des Verkehrswesens wird man gegenständiglich zwei Gebiete unterscheiden können. Das Institut kann einerseits die betriebliche Ökonomie der einzelnen Verkehrszweige zu fördern suchen, andererseits kann es zu den Fragen der Gesamtorganisation des Verkehrswesens und der Einflußnahme des Staates auf das Verkehrswesen Stellung nehmen. Methodisch kann diese Betätigungsmöglichkeit einmal realisiert werden durch wissenschaftliche Untersuchungen, die die am Institut wirkenden Kräfte durchführen, ein andermal durch verkehrswissenschaftliche Tagungen, auf denen durch Referate und Aussprachen bestimmte Fragen der Betriebsökonomie oder der Verkehrspolitik durch die interessierten Kreise selbst zu klären versucht werden.

Fassen wir zunächst das Wirken des Instituts durch wissenschaftliche Untersuchungen bestimmter Probleme ins Auge, so muß gesagt werden, daß Arbeiten, die geeignet sind die Betriebsökonomie zu fördern, z. B. die Aufstellung einwandfreier Selbstkostenrechnungen, vom Institut erst in verhältnismäßig geringem Umfang geleistet worden sind. Hier eröffnet sich für die Zukunft wohl noch manche Betätigungsmöglichkeit. In ungleich größerem Umfang ist von den für das Institut verantwortlich zeichnenden Wissenschaftlern zu Problemen der Verkehrspolitik in Büchern und Aufsätzen, Vorträgen und Diskussionen Stellung genommen worden. Es scheint mir zweckmäßig hier zu betonen, daß das Institut als solches bisher in keinem Fall selbst begutachtend in Aktion getreten ist. Vielmehr sind alle Arbeiten seiner Kräfte als persönliche Äußerungen, für die der Bearbeiter allein die Verantwortung trägt, zu betrachten. Gleichwohl ist es verständlich, daß in der Öffentlichkeit die Summe der einzelnen Äußerungen als Ausdruck im Institut herrschender Auffassungen gewertet wird.

Es liegt in der Natur der Dinge, daß solche Stellungnahmen der Wissenschaftler nicht immer den vollen Beifall der Interessentenkreise der einzelnen Verkehrszweige finden können. Ich darf vielleicht aus diesem Anlaß darauf hinweisen, in welcher schwieriger Situation sich grundsätzlich der Wissenschaftler befindet, der zur Fortentwicklung des Verkehrswesens Stellung nehmen will. Auf der einen Seite hat uns die Technik nicht nur eine Vermehrung der species der Verkehrsmittel beschert, sondern gleichzeitig die Kapazität der bestehenden Verkehrsmittel und ihre Anpassungsmöglichkeiten an bestimmte Verkehrsaufgaben erhöht. Andererseits läßt der derzeitige Stand des Wirtschaftssystems, der Wirtschafts-, insbesondere Bevölkerungsentwicklung eine Vermehrung des Verkehrsbedarfes in dem Ausmaß der Vorkriegszeit nicht möglich erscheinen. Grundsätzlich ist daher der Wissenschaftler vor die Aufgabe gestellt, die Diskrepanz zwischen dem Umfang bzw. den Vergrößerungstendenzen des Verkehrsapparates und dem Verkehrsbedarf in seinen verkehrspolitischen Vorschlägen zu überbrücken. Hierbei ist es unvermeidbar, daß die Interessen der einzelnen Verkehrszweige an einer unbeschränkten Fortentwicklung von dem Wissenschaftler zurückgestellt werden müssen hinter das wirtschaftliche Gesamtinteresse. Wollten wir Wissenschaftler eine Kritik der Praxis von

ihrem Interessenstandpunkt aus vermeiden, so bliebe nichts anderes übrig, als sich lediglich zurückschauend auf eine Registrierung der Verkehrsentwicklung zu beschränken. So reizvoll und wesentlich vom kulturgeschichtlichen Standpunkt die Verfolgung der Verkehrsgeschichte ist, so bin ich doch davon überzeugt, daß der weitaus größte Teil der Freunde des Instituts für Verkehrswissenschaft von den an ihm wirkenden Wissenschaftlern auch eine aktive Stellungnahme zu den Verkehrsproblemen der Gegenwart erwartet und verlangt, mögen die Ergebnisse auch manchmal den rein interessenmäßigen Erwartungen nicht entsprechen. Wir Wissenschaftler müssen es andererseits besonders dankbar anerkennen, daß weite Kreise des deutschen Verkehrswesens unbeschadet ihrer Sonderinteressen unsere Arbeit unterstützen, damit wir in der Lage sind, offen auszusprechen, wie uns die Lösung von Verkehrsproblemen im Interesse der Gesamtwirtschaft möglich oder förderlich erscheint.

Außer in wissenschaftlichen Arbeiten kann das Institut wie gesagt durch die Veranstaltung Verkehrswissenschaftlicher Tagungen sowohl auf die Gestaltung der Betriebsökonomie wie die Fortentwicklung der Verkehrspolitik Einfluß üben. In letzterer Hinsicht glauben wir einen erfolgreichen Anfang gemacht zu haben in der gemeinsam mit dem Langnamverein 1930 veranstalteten Eisenbahn-Kraftwagen-Tagung, die alle Interessentenkreise dieser Frage in offener Aussprache vereinte und neben dem Trennenden ganz entschieden auch gewisse Gemeinsamkeiten der Auffassung gezeitigt hat, von denen bei der Lösung des Problems ausgegangen werden kann. Die andere Wirkungsmöglichkeit verkehrswissenschaftlicher Tagungen, nämlich durch Referate und Aussprachen zur Förderung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrszweige beizutragen, ist von dem Institut bislang nur andeutungsweise realisiert worden. Meine Hoffnung und mein Wunsch geht aber dahin, bereits im nächsten Jahr durch eine Tagung, deren Gegenstand die Erörterung betriebswirtschaftlicher Fortschritte auf einzelnen Verkehrsgebieten sein soll, das Institut auch auf diese Weise wirksam werden zu lassen.

So viele Arbeitsmöglichkeiten sich dem verkehrswissenschaftlichen Betätigungsdrang sozusagen von selbst darbieten, so begrüßt das Institut es doch besonders dankbar, wenn ihm auch aus der Praxis heraus Anregungen für seine künftige Tätigkeit gegeben werden. So haben wir gerne von dem Wunsch des Rheinischen Verkehrsverbandes, das Institut stärker um den rheinischen Personenverkehr bemüht zu sehen Kenntnis genommen und werden uns befeißigen, ihm nachzukommen. —

Zum Schlusse bleibt mir nur noch die gern geübte Pflicht, als Leiter des Instituts den Dank zu bekunden, den das Institut seinen in der Förderungsgesellschaft zusammengeschlossenen Freunden und Gönnern schuldet. Groß ist die Zahl derer, deren Verdienste um das Institut ein Namhaftmachen verlangte. Ich glaube aber das Einverständnis aller zu finden, wenn ich diesen Dank zusammenfassend an Herrn Generaldirektor Dr. Ott richte, der durch 10 Jahre hindurch als Präsident der Gesellschaft dem Institut die Förderung der verschiedensten Kreise zuführte und der selbst unermüdlich ihm seinen persönlichen Beistand gewährt hat.

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; Rw. A. = Railway Age; Rw. 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 ¹⁾	33,3 ¹⁾	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 Konjunkturrückgang hat den Güterverkehr der Reichsbahn auf einen seit Jahren nicht mehr erreichten Tiefstand sinken lassen. Infolge einer allseitigen Produktions- und Konsumeinschränkung 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

¹⁾ 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 Tariferhöhung 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 Verkehrsbedienungen? 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.
 Flugeisenbahnverkehr. 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.¹⁾

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 ²⁾	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 ³⁾ . .	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.

¹⁾ Bestand zu Anfang des Jahres, Deutsches Reich am 1. Juli.

²⁾ Mit Nordirland.

³⁾ 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 Großbritannien. 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 ¹⁾				Bremen ²⁾			
	Eingang Schiffe 1000 NRT.	Ausgang Schiffe 1000 NRT.	Eingang Schiffe 1000 NRT.	Ausgang Schiffe 1000 NRT.	Eingang Schiffe 1000 NRT.	Ausgang Schiffe 1000 NRT.	Eingang Schiffe 1000 NRT.	Ausgang 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.	Schiffe 1000 NRT.	Schiffe 1000 NRT.	Schiffe 1000 NRT.
Juli	Eingang	2817	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	809	2964	3010	5083	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 ³⁾	Bremen ⁴⁾	Rotterdam	Antwerpen
1930	22438000	9134000	20536000	19941000
1929	21965000	9090000	21545000	20677000

¹⁾ Umfaßt Hamburg, Altona und Harburg-Wilhelmsburg. Doppelzählungen sind ausgeschaltet.

²⁾ Umfaßt Bremen, Bremerhaven, Vegesack, Wesermünde, Brake, Nordenham. Doppelzählungen sind ausgeschaltet.

³⁾ Einschließlich Altona und Harburg-Wilhelmsburg.

⁴⁾ 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	31869	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 „Bremer“ 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 Hauptschiffbauländern¹⁾ 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.

¹⁾ Für Rußland lagen keine Angaben vor.

30. Weltschiffbauergebnis 1930. Nach Lloyds Register liefen vom Stapel:¹⁾

	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
Zusammen:	1084	2889000	1012	2793000

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 bruttoinkomster 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. 630.

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.

¹⁾ 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 ¹⁾	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 Enladungen 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	2694	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	368	600	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	2943	30165	

¹⁾ endgültige Zahlen.

In den wichtigsten Häfen wurden umgeschlagen in 1000 t:

	Duisburg-Ruhrort				
	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
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 ¹⁾		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 ²⁾	8997 ²⁾	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 Binnenschiffverkehrsverkehr 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 ³⁾	
	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 ⁴⁾	1838,—	481,—	1444,—	1385,—	742,—	5877,—

¹⁾ Hückingen, Rheinhausen, Essenberg, Rheinpreußen, Duisburg-Meiderich, Orsoy, Rheinberg, Schwelgern-Alsum, Walsum.

²⁾ ohne Hückingen.

³⁾ ohne äußere Stadtgebiete.

⁴⁾ Endgültige Zahlen.

	Hamburg ¹⁾		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 ²⁾	4916,—	3585,—	513,—	734,—	723,—	929,—

34. Der deutsche Binnenschiffverkehrsverkehr 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 Rheinschiffahrtsgutachtens. 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:

¹⁾ Mit Altona und Harburg-Wilhelmsburg.

²⁾ 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.¹⁾

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.

¹⁾ 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. Maignet. 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. VI. W. 29, S. 396.

Imperial Airways. Mod. Tr. 577, S. 23.

Die Europäischen Luftverkehrsgesellschaften. Scheu. VI. 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. Eitel. Ztschr. f. Geopolitik 3, S. 214.

Trans-urasiatische 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 ¹⁾	371,2 ¹⁾
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 Konjunkturrückgang 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

¹⁾ 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 ¹⁾	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 ²⁾	3 728 ²⁾	73,0 ..	81,5 ..

52. Abhandlungen.³⁾

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.

¹⁾ Geschäftsjahr (1. 4. — 31. 3.).

²⁾ Ende 1929.

³⁾ Die Zeitschriftenangaben beziehen sich auf das ganze Jahr 1930.

Allgemeines.

54. Abhandlungen¹⁾.

Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft in Deutschland und Österreich. Nr. 1/2 der Zeitschrift „Der Kapitalist“ mit Beiblatt „Die Versicherungswelt“, Wien (enthaltend zahlreiche Artikel, z. T. führender Persönlichkeiten aus allen Verkehrszweigen).

Verkehr und Reich. Rede des Staatssekretärs Dr.-Ing. h. c. Guthrod zur 10jährigen Wiederkehr der Errichtung des Reichsverkehrsministeriums am 21. 1. 1930. Z. f. B. 2, S. 50.

Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Walter Spieß, Reichsbahn 24, S. 691.

Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Erich Schreiber. Z. f. B. 9, S. 423.

Verkehrssubventionen. Fritz Neumark. Die Wirtschaftskurve 3, S. 273.

Abhängigkeit der Schnelligkeit der Personenbeförderung verschiedener Verkehrsmittel von der Reisezeit, dem Zu- und Abgang und der Zugfolge. Jänecke. Vt. W. 41, S. 607; 42, S. 621; 43, S. 634.

Verkehrsprobleme in New York, Hafen und Stadt. Sieveking. Werft—Reederei—Hafen 23, S. 483.

Literaturanzeigen.

Bormann, Artur, Dr., Die Lehre vom Fremdenverkehr. Ein Grundriß. Berlin 1931. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. XII, 167 S. Mit 9 graph. Darstellungen. Das Buch trägt nicht, wie man nach dem Titel annehmen müßte, lehrbuchhaften Charakter, was auch mit dem heutigen Stand der Wissenschaft vom Fremdenverkehr schwer vereinbar wäre. Es ist vielmehr ein systematischer Aufriß der Probleme des Fremdenverkehrs. Behandelt sind: Begriff und Zusammensetzung des Fremdenverkehrs; seine Bestimmungsfaktoren; Statistik des Fremdenverkehrs; die Einrichtungen: Verkehrsmittel — Gaststätten i. w. S. — Reisebüros; allgemeine Fremdenverkehrspolitik. Am meisten hat sich der Verfasser um die statistische Erfassung des Fremdenverkehrs bemüht, für deren Reform und Ausbau er zum Schluß beachtliche Vorschläge macht. Darüber hinaus sind zahlreiche Probleme des Fremdenverkehrs näher behandelt, weitere wenigstens angeschnitten. Gibt die Schrift immerhin auch zu einigen Einwendungen Anlaß, so muß sie doch grundsätzlich als recht instruktiv und solid anerkannt werden. Sie ist auch geeignet: „unbeschadet des wissenschaftlichen Charakters... die maßgebenden Stellen wie auch die Allgemeinheit für die Fragen des Fremdenverkehrs in Deutschland mehr als bisher zu interessieren“.

N.-Z.

Wolf, P., Geh. Reg.-Rat, Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Deutsche Reichsbahn und ihre Beziehungen zu ausländischen Eisenbahnen. Berlin 1931. Verkehrswissenschaftl. Lehrmittel-G. m. b. H. VIII, 152 S. Die Schrift, die treffender „Die Organisation der internationalen Zusammenarbeit der Eisenbahnen“ hieß, gibt auf 62 Seiten eine gedrängte Übersicht über Entwicklung und Funktion der Gemeinschaftsorgane verschiedenstaatlicher Eisen-

¹⁾ Die Zeitschriftenangaben beziehen sich auf das ganze Jahr 1930.

bahnunternehmen und der zwischenstaatlichen Vereinbarungen auf dem Eisenbahngebiet sowie einige Andeutungen über die Beziehungen verschiedener Organe bzw. Nebenbetriebe der Reichsbahn zum Ausland, während auf weiteren 100 Seiten die Satzungen der Eisenbahnverbände abgedruckt sind. Die Veröffentlichung — als Informationsmittel sehr willkommen — „erhebt nicht den Anspruch einer wissenschaftlichen Arbeit; sie vermeidet jegliche kritische Stellungnahme“. Dies ist von dem in dieser Zeitschrift gepflegten Standpunkt aus zu bedauern; wäre doch eine Beurteilung der einzelnen Institutionen und ihres Nebeneinander durch den Leiter der Verwaltungsabteilung der Reichsbahn von hohem Interesse und Wert.

N.-Z.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1931. Berlin. Verkehrswissenschaftl. Lehrmittel-G. m. b. H. 492 S. mit 4 Bildnissen. In der bisherigen übersichtlichen Anordnung und geschmackvollen Ausstattung unterrichtet diese Rangliste über Vorrückung und Stellung der oberen Reichsbahnbeamten und die Besetzung der höheren Dienststellen, wobei insbesondere auch die Ende 1930 erfolgte Zerlegung des Reichsbahn-Zentralamtes in 4 Reichsbahn-Zentralämter zum Ausdruck kommt.

N.-Z.

Die Lokomotivdampfmaschine. Heft 4 des Lehrfachs m 5 III 1 — Lokomotivkunde — der Lehrstoffhefte der DRG. für die Dienstanfängerschule. Verkehrswissenschaftl. Lehrmittel-G. m. b. H. XII, 104 S. mit 102 Abbildungen. Der ausschließlich technisch-physikalische Inhalt der Schrift gliedert sich in die Behandlung der Dampfmaschine im allgemeinen, der Lokomotivsteuerung, der verschiedenen Maschinenarten (Zwillings-, Verbund-, Drei- und Vierzylindermaschinen) und deren Steuerungen. Die klare und verständliche Darstellung, die durch zahlreiche Abbildungen ausgezeichnet ergänzt wird, dürfte die Schrift als „Handwerkzeug“ für alle, die sich mit Lokomotivkunde beschäftigen, unentbehrlich machen.

Sch.

Friedrich, Kurt, Dr. Dipl.-Ing., Regierungsbaumeister. Der Eisenbahntriebwagen. Berlin 1931. Verkehrswissenschaftl. Lehrmittel-G. m. b. H. X, 175 S. mit 18 Texttabellen und 10 Anlagen. Neben technischen Untersuchungen über die zweckmäßigste Bauart des Eisenbahntriebwagens gibt der Verfasser eine eingehende Darstellung der Selbstkostengestaltung des Eisenbahntriebwagendienstes (insbesondere einen Vergleich mit der Lokomotivzugförderung) und der verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Vorteile dieser Beförderungsart. Die im Anhang aufgeführten Beispiele verschiedener Betriebskostenvergleiche und Betriebsergebnisse erleichtern das Verständnis der schwierigen Untersuchungen. Die steigende Konkurrenz des Kraftwagens wird die Frage der Einsetzung von Eisenbahntriebwagen als Abwehrmittel bei allen Eisenbahnverwaltungen zur Erörterung bringen, die Schrift dabei ein willkommener Ratgeber sein.

Sch.

Reichsbahn und Kraftwagenverkehr. Herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Hauptverwaltung. Berlin, Januar 1930. Mit dieser Schrift wurde die das Jahr 1930 kennzeichnende „Generaldebatte“ des Eisenbahn-Kraftwagenproblems in Deutschland eröffnet. Im ersten Kapitel wird der Versuch einer rechnerischen Erfassung der Wirkung des Kraftwagenverkehrs auf die Finanzen der Reichsbahn unternommen, der Einnahmerückgang der Reichsbahn auf mindestens 320 Mill. RM 1928 und 410 Mill. RM 1929 errechnet. Im 2. Kapitel wird ein Selbstkostenvergleich angestellt, während das 3. Kapitel die Auffassung der DRG. von einer wirtschaftlich gesunden Verkehrsteilung enthält. Die wesentliche Forderung der Reichsbahn ist die Unterwerfung des gewerbsmäßigen Güter-Überlandverkehrs (also ausschließlich des Werkverkehrs) unter eine Kon-

zessionspflicht mit gleichzeitigem Verbot der Unterbietung der Reichsbahntarife, anderenfalls sie eine Lockerung des Tarifzwangs und der Tarifveröffentlichungspflicht für unumgänglich erachtet.

N.-Z.

Eisenbahn und Kraftwagen. Tatsachen und Gedanken zur Neugestaltung des deutschen Verkehrswesens. Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen“ beim Deutschen Industrie- und Handelstag. Berlin, März 1930. Carl Heymanns Verlag. VIII, 98 S. Die Denkschrift ist das Werk eines vom Deutschen Industrie- und Handelstag aus der Reihe seiner Verkehrs-Sachbearbeiter eingesetzten 9köpfigen Ausschusses unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Most. Sie enthält in 4 Hauptteilen (Allgemeines — Reichsbahn und Reichspost im Kraftwagenverkehr — Gewerbmäßiger und Werks-Kraftverkehr — Die Tarifpolitik der Reichsbahn in bezug auf den Kraftverkehr) die bislang umfassendste und gründlichste Darstellung der wechselseitigen Entwicklung von Eisenbahn und Kraftwagen unter kritischer Stellungnahme zu den einzelnen Problemen. Der 5. Hauptteil enthält in knapper, jedoch nicht restlos klarer Form die Folgerungen, unter denen die Forderung nach einer Genehmigungspflicht für den gewerbmäßigen Güterkraftverkehr außerhalb einer auf etwa 50 km zu begrenzenden Nahzone (ohne Tarifbindung, wie von Reichsbahnseite gewünscht; indessen eventuell unter Erhebung einer Sonderabgabe) am bedeutsamsten ist. — In einem Anhang wird die Entwicklung des Verhältnisses von Eisenbahn und Kraftwagen in 7 ausländischen Staaten geschildert.

N.-Z.

Eisenbahn und Kraftwagen. Verhandlungen auf der von dem Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen und dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 27. Mai 1930 in Düsseldorf veranstalteten Verkehrstagung mit Anschluß einer verkehrswissenschaftlichen Kritik von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn. Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft Nr. 4. Köln, Januar 1931. Kommissionsverlag: Oskar Müller. VIII, 182 S. In der Düsseldorfer Tagung fand die Diskussion des Eisenbahn-Kraftwagenproblems einen Höhepunkt, insofern hier maßgebende Vertreter sämtlicher großen an der Frage interessierten Verkehrsgruppen (für die DRG. Reichsbahndirektor Dr. Zietzschmann; für den RDA. Dr.-Ing. W. Scholz; für die Deutsche Reichspost Ministerialdirektor Dr.-Ing. Küsgen; für den Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen Oberbaurat K. A. Müller) sich in systematisch aufeinander abgestellten Referaten äußerten, an die sich eine vielseitige Diskussion anschloß. Die verkehrswissenschaftliche Kritik sucht einerseits durch Gegenüberstellung der auf der Tagung vertretenen Standpunkte die Stellungnahme der Parteien zu verdeutlichen und zusammenzufassen, legt andererseits an die geäußerten Auffassungen und Forderungen bestimmte wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Maßstäbe, um zu eigener Urteilbildung zu gelangen, wobei auch außerhalb der Tagung erfolgte Stellungnahmen zu dem Problem berücksichtigt sind.

N.-Z.

Die Finanzierung des deutschen Straßenbaues. Denkschrift der Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Straßenbaues. Berlin 1930. Als Handschrift gedruckt. 92 S. mit 9 Kartenbeilagen. Ziel der Denkschrift ist die Prüfung des Straßenbauaufwandbedarfes und seiner Deckungsmöglichkeit durch Anleihen. Nach einem Überblick über die Entwicklung des Kraftverkehrs und den Stand des Straßenwesens werden die finanziellen Anforderungen der schwebenden Straßenbauprogramme — alles sehr unsichere Größen — und die Zweckmäßigkeit der Finanzierung der Dauerinvestitionen im Anleiheweg erörtert. Zur Durchführung der Anleihefinanzierung wird ein freiwilliger Zusammenschluß der

Wegeunterhaltungspflichtigen in Form einer „Deutschen Straßenbau-Kredit-A.G.“ empfohlen.

N.-Z.

Reichsverband der Automobilindustrie E. V. Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeug-Industrie 1930. Berlin 1931. Dr. Ernst Valentin-Verlag. IV, 115 S. mit 3 Zahlentafeln außer Text. Mit Recht betont das Vorwort, daß dies Handbuch seit seiner ersten Ausgabe 1927 „sich allmählich zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk für alle an der Kraftverkehrswirtschaft interessierten Kreise entwickelt hat“. Abgesehen von einer Formatänderung, bedingt durch das nunmehrige Erscheinen als Sonderdruck aus dem Jahrbuch des RDA., und der Weglassung der Kraftfahrzeug-Produktions- und Außenhandelszahlen einer Reihe fremder Staaten, die man auch kaum in diesem Handbuch suchen wird, entspricht der Inhalt des vorliegenden Jahrgangs im wesentlichen dem des vorigen, d. h. es enthält, stets dem neusten Stand entsprechend, aber auch die Entwicklung verzeichnend, Zusammenstellungen über Produktion und Absatz der Kraftfahrzeugindustrie und ihrer Zubehörindustrien, Zulassung und Bestand von Kraftfahrzeugen, Verkehrsleistungen, Straßenwesen, Kraftfahrzeugbesteuerung, dazu eine Konstruktionsstatistik der Kraftfahrzeuge nebst eingehenden Typendaten.

N.-Z.

Feilchenfeld, Werner, Dr., Syndikus der Industrie- und Handelskammer Berlin. Die Kraftfahrzeugbesteuerung in Europa unter besonderer Berücksichtigung der Betriebsstoffsteuern. Berlin 1930. Hrsg. v. A. d. I. u. II. K. Berlin. 84 S. Wie die europäische zur amerikanischen Kraftverkehrswirtschaft verhält sich das Schriftchen zur „USA-Denkschrift“ Feilchenfelds (vgl. Z. f. V. W. 1930 S. 73) wie der Zwerg zum Riesen. Es bietet einen begrüßenswerten konzentrierten Überblick über die Kraftfahrzeugbesteuerung in Dänemark, Deutschland, England, Frankreich, Italien und Schweden, wobei die Eigenart der Verhältnisse der einzelnen Länder wie der allgemeine Gegensatz zu USA. mit besonderem Nachdruck herausgestellt sind.

N.-Z.

Betz, L., Das Trolleybus-System. Ein neuzeitliches Verkehrsmittel. Berlin 1930. M. Krayn, Technischer Verlag G. m. b. H. 158 Seiten mit 96 Abbildungen. Die vorwiegend technisch gehaltene Schrift gibt einen interessanten Überblick über die bisherige Entwicklung des Trolleybus von seinen ersten Anfängen in Deutschland, seiner Verbreitung in England, Amerika und Frankreich bis zu den heutigen Bestrebungen seiner weiteren Ausdehnung. Daneben nehmen Beschreibungen und Abbildungen der Haupttypen dieses Fahrzeugs einen breiten Raum ein. Die Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der englischen Trolleybuslinien dürfte als Materialquelle für Rentabilitätsberechnungen sehr willkommen sein.

Sch.

Schiffer, A., Betriebsdirektor R. W. E. Beschreibung des Elektrischen Oberleitungsomnibusses Mettmann-Gruiten. Hrsg. Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk Essen. 1930. 66 S. Din A4. Die sehr gut illustrierte Schrift erörtert zunächst die betriebsökonomische Eigenart des Fahrdrathbus, um alsdann eingehend die organisatorische und technische Einrichtung des am 26. Aug. 1930 von dem R. W. E. eröffneten Fahrdrathbusbetriebes zwischen Mettmann und Gruiten (5,8 km) im Regierungsbezirk Düsseldorf darzustellen.

N.-Z.

Heim, Kurt, Referendar. Die Auswirkungen der Weimarer Reichsverfassung auf dem Gebiete des deutschen Wasserstraßenwesens in den Jahren 1919—1927. Kölner jur. Dissertation 1929. XVI, 135 S. Die Schrift stellt eine „Zerpflückung“ der Art. 97—100 der Reichsverfassung von 1919 nach der öffentlich-rechtlichen und politischen Seite hin dar. Sie zeigt, daß die Bestimmungen keineswegs eine eindeutige Auslegung zulassen und daß die jetzige

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			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1930	1931	1930	1931	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 wie weit 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 Kleinkraftfahrzeugen 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 Kraftfahrlineiengesetzes. 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 Hafenbautechnische 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 ausschlaggebendem 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

und den gegenwärtigen Stand der durch die zahlreichen Ermäßigungen sehr komplizierten Reichsbahn-Personentarife. Der Leser gewinnt insbesondere Einblick in die Motive, die die Reichsbahn bei der Erstellung der Tarife bzw. der Ablehnung von Änderungswünschen geleitet haben bzw. leiten. Leider läßt andererseits auch die neue Auflage eine klare, tariftheoretische Fundierung vermissen, die zur Erziehung zum ökonomisch-substantiellen Denken dringend erwünscht ist. Gern begrüßt man hingegen einen neuen Abschnitt über die Organe der Reichsbahn zur Personenverkehrswerbung und ihre Einstellung auf den Wettbewerb von Kraftverkehr und Luftverkehr. N.-Z.

Bundesbahnen und Automobil. „Caveant Consules!“ Hrsg. von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern, November 1930. Kommissionsverlag: A. Francke A.-G. VIII, 150 S. mit 10 graph. Darstellungen und 2 Karten. Die auf hohem nationalökonomischem Niveau sich bewegende Denkschrift stellt mit der Untersuchung der Eisenbahn-Kraftwagenfrage in der Schweiz einen sehr schätzenswerten Beitrag zur Verkehrspolitik der Eidgenossenschaft dar. Die Einnahmehausfälle der S. B. B. durch den Kraftverkehr werden auf 10—15 Millionen Franken in der Personenbeförderung, 20—25 Millionen im Gütertransport geschätzt. Während hinsichtlich des Personenverkehrs die Regelung des Verhältnisses von Bahn und Auto in der Schweiz (Postregal; im übrigen Konzessionspflicht für wiederkehrende Autofahrten) als im ganzen befriedigend betrachtet wird, gibt die Gefährdung des Tarifsystems und des finanziellen Ausgleichs der S. B. B. durch den Lastkraftwagen Anlaß zu den Forderungen nach Tariffdifferenzierung zuungunsten von Kunden, die die Bahn durch Überweisung des hochbelastbaren Verkehrs an den Kraftwagen schädigen, und Unterwerfung des gewerbsmäßigen Schwerverkehrs auf größere Entfernungen unter eine Konzessionspflicht. Nachdrücklich herausgestellt werden auch die ungenügende Heranziehung des Kraftwagens zur Straßenkostentragung und die sehr starke Belastung der schweizerischen Handelsbilanz durch die Kraftwagen- und Betriebsstoffeinfuhr. N.-Z.

Landeshauptmann der Rheinprovinz. Denkschrift über den Ausbau der rechts- und linksrheinischen Durchgangsstraßen zwischen Köln und Koblenz. Düsseldorf 1930. L. Schwann. 36 S. (4^o) und 15 Tafeln. In dem ersten von dem Leiter der Abteilung für Landesplanung, Landesoberbaurat Dr. Prager bearbeiteten Teil der Denkschrift wird ein hervorragend abgerundetes Bild der siedlungs- und verkehrstechnischen Verhältnisse des Rheinlandes zwischen Köln und Koblenz geboten, während in dem zweiten, von den Provinzialbauräten Fehlemann und Dr. Renfert bearbeiteten Teil der Ausbau der Rheinuferstraßen in dem Sinn geklärt wird, daß der Ausbau einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung in der Rheinprovinz im Anschluß an die Kraftwagenstraße Industriegebiet—Düsseldorf—Köln—Bonn aus verkehrsbau- und siedlungstechnischen sowie wirtschaftlichen Gründen zweckmäßig zunächst linksrheinisch, unter Anschluß des Siebengebirges und des Neuwieder Beckens mit Brücken, erfolgt, während die rechtsrheinische Straße verschiedene Verbesserungen und Entlastungen erfährt. Die Denkschrift wird durch die Kartenbeigaben ausgezeichnet ergänzt. N.-Z.

Stephan Dietl, Zivil-Ingenieur. Die Fahrtechnik. Ein Hilfs- und Nachschlagewerk, mit dem Kraftwagen richtig umgehen und ihn sicher lenken zu können. Hrsg. im Auftrage des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club E. V., München-Berlin. Berlin 1931. Richard Carl Schmidt & Co. 373 S. Mit 258 Abbildungen und 1 Tafel. Ein langjähriger Automobilist und Fahrlehrer schöpft hier aus der Fülle seiner reichen Erfahrungen und gibt in leichtverständlicher und übersichtlicher Form Anweisungen über richtiges und sicheres Fahren. Nach einer Einführung in die allgemeine Fahrtechnik (z. B. Kuppeln und Schalten, Lenken, Bremsen usw.) schildert er in erschöpfender Weise die Fahrtechnik in ihrer sich dauernd verändernden Art (z. B. auf der Landstraße,

in der Stadt, im Gebirge, bei Schneeeis und Nebel, bei Nacht usw.). Die gesetzlichen Bestimmungen über den Kraftfahrzeugverkehr sind teils in besonderen Kapiteln dargestellt, teils in die obigen Ausführungen eingeschaltet. Die zahlreichen Abbildungen geben ein sehr instruktives Bild davon, wie man fahren soll und wie nicht. Das Werk, dem eine weite Verbreitung zu wünschen ist, bietet sowohl dem Anfänger wie dem schon langjährigen Fahrer wertvolle Belehrungen. Sch.

Edwin Fels, Professor Dr., Das Weltmeer in seiner wirtschafts- und verkehrsgeographischen Bedeutung. Wissenschaft und Bildung, Bd. 273. Leipzig 1931. Verlag von Quelle & Meyer. 151 S. mit 10 Abbildungen. Die Schrift erstreckt sich nach drei Richtungen: Zunächst wird die Physis des Meeres, nämlich Weiten- und Tiefengliederung, Beschaffenheit des Meerwassers, Bewegungserscheinungen umrissen, alsdann die Produktion aus dem Meer, das ist in erster Linie die Seefischerei, deren Umfang weitgreifend und sorgfältig ergründet wird, behandelt, schließlich der Seeverkehr in seiner geographischen Bedingtheit, nämlich natürliche Bedingungen, Flotte und Verkehrswege, geschildert. Diese Gesamtdarstellung des Meeres ist in ihrer Vielseitigkeit sehr reizvoll. Der Verfasser hat es vermocht, auf der Basis eines umfangreichen Schrifttums das Wesentliche in konzentrierter und anregender Form zu bieten, so daß sein Werk, das gemeinverständliche Wissenschaft im besten Sinne ist, viele dankbare Leser finden sollte. N.-Z.

Otto Most und Erwin Geldmacher, Wettbewerbslage und Wirtschaftlichkeit in der deutschen Rheinschifffahrt. Heft 17 der Schriftenreihe „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein“. Duisburg 1930. „Rhein“ Verlags-G. m. b. H. 34 S. Die Verfasser, von denen der erstere als Mitglied, der letztere als betriebswirtschaftlicher Beirat der „Rhein-Kommission“ an der Erstattung des „Rheinschifffahrts-Gutachtens“ mitwirkten, bieten hier einem größeren Kreis in Gestalt überarbeiteter Rundfunkvorträge einen knappen, jedoch gut gerundeten Eindruck in wesentliche Ergebnisse des Gutachtens, Most hinsichtlich des Umfangs der Rheinflotte und der durch Lohn- und andere Lasten gehemmten Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flotte, Geldmacher hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen Eigenarten und — 1928 durchweg negativen — Ergebnisse der Rheinschifffahrtsunternehmen. N.-Z.

Rudolf Halter, Professor, Hofrat. Die technischen Grundlagen der Donauschifffahrt. Österreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit. Veröffentlichung 5. Wien 1931. Verlag von Julius Springer. 66 S. mit 4 Bildern, dazu 4 Tafeln. Die Schrift, der technische Gegenpart zu der auf S. 60 angekündigten wirtschaftlichen Donau-Darstellung Wertheimers, bietet einen konzentrierten Überblick über Stand, Arbeiten und Probleme des Donauausbaues in einer auch den Nicht-Wasserbauer fesselnden Form. Besonders interessant, zumal gut illustriert, ist die Darstellung der Schleppverhältnisse in der Eisernen Torstrecke, für deren Verbesserung Deutschland ja während des Weltkrieges durch die Anlage der Treidel-Eisenbahn Bedeutendes geleistet hat, ebenso die Vorführung der Pläne zum Ausbau der Kataraktenstrecke und der Donaumündung. N.-Z.

Heinrich Triepel, Geh. Justizrat Professor Dr., Internationale Wasserläufe. Kritische Betrachtungen. Heft 35 der „Völkerrechtsfragen“. Berlin 1931. Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung. 32 S. Die dem Andenken an Heinrich Pohl gewidmete Schrift gibt einen auf Einladung des Völkerrechtlichen Seminars der Universität Breslau und der Schlesischen Gesellschaft für vaterländische Kultur gehaltenen Vortrag mit einigen Zusätzen wieder. Sie bietet nicht nur eine lebendige Einführung in die Materie, sondern gewährt auch dem Fachmann auf diesem Gebiete wertvolle Anregung, selbst wenn er dem Verfasser in wesentlichen Punkten, so in der Begriffsfassung von „internationalem“ und „internationalisiertem“ Strom, ferner in der Geringschätzung des Naturrechtes

und des Wiener Kongresses für die Entwicklung dieses Rechtskomplexes nicht zu folgen vermag. N.-Z.

Aviaticus, Jahrbuch der deutschen Luftfahrt 1931. Hrsg. von der Interessengemeinschaft der Deutschen Luftfahrt: Reichsverband der Deutschen Luftfahrt-Industrie und Luft Hansa A.-G. Berlin, Union Deutsche Verlagsgesellschaft. VIII, 396 S. Abweichend von den bisher erschienenen Luftfahrtjahrbüchern, deren abfällige Beurteilung man sich hätte ersparen können, will der *Aviaticus* nur Tatsachen- und Zahlenmaterial bringen und als lexikonähnliches Nachschlagewerk dienen. Dieses Ziel wird im großen ganzen erreicht. Doch vermißt man noch wesentliche Angaben, die geeignet wären, dem Buch sowohl einen größeren praktischen wie wissenschaftlichen Wert zu verleihen, so über Entfernungen, Personen-, Fracht- und Posttarife im Luftverkehr, Flughafeneinrichtungen, deutsche und internationale Statistiken, wogegen man auf das Personenverzeichnis der Luftfahrt verzichten könnte. N.-Z.

Heinz Schenk, Dr. rer. pol. Dipl. Volkswirt, Finanzierung und Organisation des Luftverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse. Frankfurter wirtschaftswiss. Diss. 1930. XIV, 165 S. Im wesentlichen auf der sehr gut beherrschten bisherigen Luftverkehrsliteratur aufbauend, bietet Schenk einen umfassenden Überblick über den Stand der Luftverkehrswirtschaft unter Hervorstellung von Finanzierung und Organisation vom volkswirtschaftlichen Standpunkt, wobei insbesondere die Beziehungen von Staat und Luftverkehr eine von gründlicher wirtschaftspolitischer Schulung zeugende Darstellung erfahren. N.-Z.

Archiv für Luftrecht. Vierteljahrsschrift des Instituts für Luftrecht (an der Universität Königsberg). Hrsg. von dem Leiter Professor Dr. Hans Oppikofer. I. Band. Heft 1/2. Berlin und Königsberg, Pr. 1931. Ost-Europa-Verlag. 108 S. Nachdem die von dem allzufrüh verschiedenem Begründer und Leiter des Instituts für Luftrecht, Otto Schreiber, begründete, auch hier (Z. f. V. W. 1926, S. 229) willkommen geheißen Zeitschrift für das gesamte Luftrecht 1928 ihr Erscheinen hatte einstellen müssen, hat Schreibers Nachfolger Oppikofer den unter heutigen Zeitverhältnissen doppelt kühnen, aber des Einsatzes werten Versuch unternommen, ein neues eigenes Organ des Instituts für Luftrecht zu schaffen, wozu er die Unterstützung maßgebender deutscher, österreichischer und schweizerischer Persönlichkeiten zu gewinnen vermochte. Das vorliegende Doppelheft enthält Arbeiten von A. v. Unruh (Zur Frage der Untersuchung von Luftfahrtunfällen) und H. v. Mangoldt (Das Luftrecht der Vereinigten Staaten von Amerika 1930), zwei luftrechtliche Tagungsberichte von H. Döring, Rechtsprechung, Schrifttum und den ersten Teil eines Nachweises der luftrechtlichen Gesetzgebung des Auslandes. N.-Z.

Chronik der Handels-Hochschule Berlin 1926—1930. (Berlin) Oktober 1930. Zu beziehen vom Sekretariat der Handels-Hochschule Berlin. IV, 136 S. Das Buch vermittelt einen umfassenden und gründlichen Einblick in die Wirksamkeit der H. H. B. in den vier ersten Jahren ihres Bestehens als mit dem Promotionsrecht ausgestatteter Vollhochschule. Es enthält hauptsächlich Rektoratsberichte, Lehrkörperveränderungen, eingehende Berichte der einzelnen Fachvertreter über den Studiengang, insbesondere die Seminare, Angaben über Zusammensetzung und Wohlfahrtseinrichtungen der Studentenschaft, Diplom-Prüfungs- und Promotionsergebnisse und -leistungen. N.-Z.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Geschäftsbericht über das 6. Geschäftsjahr — 1930 —. Berlin 1931. Reichsdruckerei. 128 S. Als wesentliche Neuerung bringt der Geschäftsbericht 1930 die Gliederung der Ausgaben der Betriebsrechnung in Betriebsführung, Unterhaltung und Erneuerung sowie eine Aufteilung der persönlichen und sachlichen Ausgaben nach Arbeitsgebieten bzw. Gegenständen. Ferner ist dem Geschäftsbericht erstmalig eine Reihe graphischer Darstellungen beigelegt.