

V E R K E H R S A R C H I V

Unter Mitwirkung von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn bearbeitet von
Dipl.-Kaufmann Th. Fülles.

Nr. 1.

Abgeschlossen am 1. April 1932

Vorbemerkung: Die Verkehrskonjunktur-Berichterstattung bezieht sich auf das 2. Halbjahr 1931. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten. Die Nachrichtensammlung erstreckt sich bis zum 1. April 1932. Für folgende Zeitschriften ist nachstehende Kürzung angewendet: A. i. E. = Archiv für Eisenbahnwesen; A. f. Fr. V. = Archiv für den Fremdenverkehr; A. f. P. u. T. = Archiv für Post und Telegraphie; A. d. P. T. T. = Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones; Chr. d. Tr. = Chronique des Transports; DWZ. = Deutsche Wirtschafts-Zeitung; Mod. Tr. = Modern Transport; Nav. d. Rhin = La Navigation du Rhin; Rb. = Die Reichsbahn; Rw. A. = Railway Age; Rw. G. = Railway Gazette; Str. B. U. = Straßenbau und Straßenunterhaltung; V. T. = Verkehrstechnik; Vt. W. = Verkehrstechnische Woche; WD. = Wirtschaftsdienst; Z. i. B. = Zeitschrift für Binnenschifffahrt; Z. d. IEV. = Zeitschrift des Internat. Eisenbahn-Verbandes; 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			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1930	1931	1930	1931	1930 ²⁾	1931	1930	1931
Juli	33,7 ¹⁾	27,8 ¹⁾	127,7	111,5	244,4	198,7	144,0	122,8
August	32,5	26,0	128,2	108,9	233,7	181,9	150,2	120,4
September	34,2	28,5	133,8	116,3	245,4	196,5	118,1	93,7
Oktober	38,2	32,5 ²⁾	139,6	125,4	257,8	207,1 ³⁾	104,0	85,8
November	34,4	29,3	138,2	122,0	223,6	181,8	87,9	60,9
Dezember	31,2	22,0 ²⁾	123,1	97,3	207,8	147,1 ³⁾	94,1	70,2

Die Güterverkehrsschrumpfung, verhängnisvoller noch mehr durch ihre zeitliche Dauer, die sich nunmehr über zwei Jahre erstreckt, als durch ihren Umfang, nahm bei der Deutschen Reichsbahn im Halbjahr Juli—Dezember 1931 ihren Fortgang. Der Rückgang der beförderten Gütermengen war gegenüber den Vergleichsabschnitten des Jahres 1930 prozentual noch stärker als in der ersten Jahreshälfte 1931. Der Gütertransport betrug in den letzten sechs Monaten von 1931 nur mehr 65,5 v H der in den gleichen Monaten der Jahre 1927 bis 1929 im Durchschnitt gefahrenen Mengen, während das zweite Halbjahr 1930 dieser gleich 100 gesetzten Periode gegenüber noch einen Güterverkehr von 80,4 v H aufweisen konnte. Im Berichtsraum blieben die beförderten Gütermengen um 18,5 v H, die arbeitstägliche Wagengestellung um 13,8 v H, die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 21,2 v H und aus dem Personenverkehr um 18,2 v H gegenüber dem zweiten Halbjahr 1930 zurück. Auch die Gütertariifenkungen vom 1. Nov. und vom 16. Dez. 1931 vermochten der Reichsbahn keine Verkehrsbelebung

¹⁾ Die Zahl für Juni 1930 ist 31,6, für Juni 1931 28,0.

²⁾ Berichtigte Zahlen.

³⁾ Vorläufige Zahlen.

zu bringen, weil die Art der Handhabung der Ermäßigungen nicht ankurbelnd auf das Wirtschaftsleben wirkte, sondern in Erwartung neuer Tarifsenkungen die Versender weiterhin eine abwartende Stellung einnehmen ließ.

Zu der ab- und aufsteigenden Tonnenzahl der beförderten Gütermengen in den Monaten des Berichtshalbjahres steht diesmal in ziemlich genauer Parallele die arbeits-tägliche Wagengestellung der Reichsbahn. Die Mitte Juli einsetzende Geldkrise veranlaßte die Industrie zu Betriebseinschränkungen, wirkte sich hemmend auf Handel und Gewerbe aus und führte dazu, daß der Güterverkehr, der sich zu Beginn des Monats auf ungefähr dem Stand des Vormonats Juni gehalten hatte, eine Abnahme erfuhr, die sich im August noch verschärft fortsetzte. Eine gute Ernte an Frühkartoffeln und -obst sowie an Gemüse vermochte im Juli die Verschlechterung im Versand von Düngemitteln, Baustoffen und industriellen Erzeugnissen nicht auszugleichen. Der August brachte zum dritten Mal seit 1929 nicht die saisonmäßige Belegung des Güterverkehrs, mit der in normalen Wirtschaftszeiten in diesem Monat gerechnet werden kann. Die Ausfälle in der Beförderung von Kohlen und Baustoffen waren stärker als die Transportzunahmen durch den gegenüber dem Vormonat sich lebhafter abwickelnden Verkehr mit künstlichen Düngemitteln und die gute Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte. Die Reichsbahn führte die Verkehrsabnahme im August zum Teil auch zurück auf unverminderten Wettbewerb des Lastkraftwagens und den infolge günstigen Wasserstandes während des ganzen Monats aufrechterhaltenen Binnenschiffsverkehrs. Verspätet und nur in geringem Ausmaß stellte sich im September eine durch die Saison begründete Verkehrssteigerung ein, die allerdings durch den Tiefstand des Gütertransports im August größer war als die Zunahme gegenüber dem Vormonat im September 1930. Neben der Beförderung der neuen Ernte wirkte sich teilweise verkehrsbelebend aus die eilige Abnahme von Hausbrandkohle und künstlichen Düngemitteln, was mit der Preisgestaltung und Kreditgewährung zusammenhing. Die Spitzenverkehrsleistung des Jahres brachte wie üblich der Monat Oktober, der gegenüber dem September eine Steigerung der beförderten Gütermenge um vier Millionen Tonnen aufwies, eine für diesen Monat durchaus als normal zu bezeichnende Zunahme. Doch der allgemeine tiefe Stand des Güterverkehrs der Reichsbahn hatte zur Folge, daß auch in diesem Monat im Vergleich zum Oktober 1930 sich die beförderte Gütermenge und die arbeits-tägliche Wagengestellung nur um rund 3,5 v H über die im Berichtszeitraum zu verzeichnenden durchschnittlichen Rückgänge von 18,5 v H und 13,8 v H gegenüber dem zweiten Halbjahr 1930 emporheben konnten. Gegenüber der Massenbewegung landwirtschaftlicher Produkte, wie vor allem von Zuckerrüben und Kartoffeln, und umfangreicheren Transporte für die Winterversorgung war eine beachtliche Abnahme in der Beförderung von Erzeugnissen der Eisenindustrie, von Baustoffen und anderen Massengütern zu verzeichnen. Die Kurve der beförderten Gütermengen zeigte im November wieder eine absteigende Tendenz. Die Erntetransporte gingen zu Ende. Dem Auslandsabsatz deutscher Waren stellten sich hindernd in den Weg erhöhte Zollmauern und Valutadumping in England und in den nordischen Staaten. Der Inlandmarkt war in Erwartung von Preissenkungen recht still. Der Monat Dezember wies einen Güterverkehr auf, der nur wenig mehr als die Hälfte der im Dezember 1927 bewegten Tonnen betrug. Damit erreichte der Gütertransport der Reichsbahn einen Tiefstand, wie er in keinem Monat der verfloßenen fünf Jahre zu verzeichnen war. Zu den Ursachen, die bereits im November den Verkehr abflauen ließen und die im letzten Monat des Berichtsjahres in einem noch stärkeren Ausmaß sich auswirkten, traten hinzu vermindertes Güterabsatz infolge abnehmender Kaufkraft breiter Volksschichten, Einfuhrbeschränkungen des Auslandes wie schließlich gegenüber anderen Jahren allgemein stark eingeschränkter Weihnachtsversand.

Im Personenverkehr wirkte sich die schwierige Wirtschaftslage gleichfalls sehr verkehrshemmend aus; doch nahm die Personenbeförderung im Berichtszeitraum nicht gerade in dem Umfang ab wie der Gütertransport. Der Berufsverkehr erfuhr vielfach aus den gleichen wirtschaftlichen Gründen, die zu einer Drosselung des Güterverkehrs führten, weiterhin beträchtliche Abnahme. Der Fernreiseverkehr, der zu Ferienbeginn Anfang Juli recht lebhaft eingesetzt hatte, wurde zur Zeit seines sonst stärksten Ausmaßes auf das empfindlichste gestört durch währungspolitische Maßnahmen, die die Geldbeschaffung erschwerten und den Verkehr in das Ausland durch Erhebung einer Ausreisegebühr von RM 100,— drosselten. Die Feriensonderzüge hatten infolge einer Fahrpreismäßigung von 20 v H statt im Vorjahr 10 v H eine stärkere Benutzung als im Vor Sommer zu verzeichnen. Die steigende Zahl der Privatkraftwagen beeinträchtigte die Benutzung der zweiten Klasse der Eisenbahn, und der sich immer weiter ausdehnende Personennahverkehr, mit dem zu Massenveranstaltungen Beförderungen von beträchtlichem Umfang mit noch unter den Sonntagsrückfahrkarten der Reichsbahn liegenden Fahrpreisen vorgenommen wurden, trug nicht unwesentlich zu den fallenden Einnahmen der Reichsbahn aus dem Personenverkehr bei. Kennzeichnend für die Gestaltung des Personenverkehrs im zweiten Halbjahr 1931 sind ferner: Ansteigen der zu ermäßigten Tarifen beförderten Reisenden, ständig wachsende Abwanderung von der Polsterklasse in die Holzklasse und von zuschlagpflichtigen in zuschlagfreie Züge. Von Juli bis einschließlich Dezember verkehrten nur mehr 18 906 überplanmäßige Züge gegenüber 24 240 in der gleichen Zeit des Vorjahres. Im November war ziemlich lebhaft der Verkehr der wieder heimkehrenden Wanderarbeiter. Einen beachtlichen Umfang erreichte der Weihnachtsfestverkehr, der durch verschiedene tarifliche Erleichterungen, wie Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Sonntags- und Arbeiterrückfahrkarten, Vorausbestellbarkeit und Verausgabe von Fern-Sonntagskarten, von der Reichsbahn besonders begünstigt worden war.

Im allgemeinen entsprechend dem Verkehrsrückgang verringerten sich auch die Einnahmen aus dem Güter- und Personenverkehr. Die Einnahmen aus dem Gütertransport weisen bei dem statistischen Vergleich die prozentual stärkste Abnahme auf, was zum Teil begründet liegen dürfte in den zweimaligen Gütertarifsenkungen. In den Monaten September bis November hielten die Einnahmen nicht Schritt mit den im erhöhten Umfang beförderten Gütermengen. Diese Erscheinung ist vornehmlich zurückzuführen auf die saisonmäßige Verkehrsaufblähung, in der landwirtschaftliche Massengüter und Brennstoffe zum Versand gelangten, die fast ausnahmslos zu Ausnahmetarifen befördert wurden.

Im Güterverkehr des ganzen Jahres 1931 ist eine beförderte Gütermenge von 325,6 Mill. t gegenüber 399,5 Mill. t 1930 und 485,9 Mill. t 1929 festzustellen. Im verfloßenen Jahr wie auch 1930 betrug die Abnahme im Gütertransport gegenüber dem Vorjahr rund 18 v H. Die Einnahmen der Betriebsrechnung der Reichsbahn beliefen sich 1931 nur mehr auf 3849 Millionen, stellten sich 1930 noch auf 4570 Millionen und hatten 1929 einen Höchststand von 5354 Millionen zu verzeichnen. Gegenüber dem Jahre 1929 ergibt sich somit ein Rückgang um rund 1500 Millionen oder annähernd 28 v H.

2. Tarifnachrichten. Deutschland: Im Güterverkehr brachte die Tarifreform vom 1. Nov. im Zusammenhang mit der gesetzlichen Regelung des Wettbewerbes zwischen Reichsbahn und Kraftwagen, derzufolge sämtliche K-Tarife aufgehoben wurden, eine Ermäßigung der oberen Klassen der Wagonladungstarife wie namentlich der Tarife der gesamten Nebenklassen. Im Rahmen der Preissenkungsaktion der Reichsregierung wurde am 16. Dez. eine durchgreifende Herabsetzung des Normalgütertarifs und einer Reihe wichtiger Ausnahmetarife vorgenommen, wobei man die zwei Wochen vorher zusammen-

gefaßten Klassen A und B wieder trennte und vor allem darauf achtete, durch organische Senkung die einzelnen Stückgut- und Wagenladungsklassen wieder in gesunde Beziehungen zueinander zu bringen. Die Tarifenkung vom 1. Jan. 1932 führte vornehmlich durch Ermäßigung bestehender und Einführung neuer Ausnahmetarife zu Erleichterungen in der Ausfuhr und im Versand von Kohle nach dem Küstengebiet und setzte die Tierfrachten weiter herab.

Im Personenverkehr dehnte die Reichsbahn zu Weihnachten die Geltungsdauer der Sonntags- und Arbeiterrückfahrkarten über 13 Tage aus und verbesserte diese Verkehrserleichterung noch zu Ostern 1932 durch Ausgabe von Festtagsrückfahrkarten für fast alle Verkehrsbeziehungen. Nach jahrelangen vergeblichen Bemühungen erhielt am 1. Jan. 1932 der Berufsreiseverkehr eine Vergünstigung zugestanden durch Schaffung von Netz- und Bezirkskarten als für einen Pauschalbetrag erhältliche Zeitkarten, wozu das Reichsbahnnetz in je etwa 6000 km umfassende, zum Teil sich überschneidende Gebiete aufgeteilt wurde. Zum gleichen Termin legte auf Ermächtigung der Hauptverwaltung hin die Reichsbahndirektion Karlsruhe im Benehmen mit den benachbarten Direktionen für einige anschließende Linien versuchsweise innerhalb Badens acht feste Rundreisekarten zweiter und dritter Klasse mit 25 v H Fahrpreisermäßigung auf. Am 1. März 1932 setzte die Reichsbahn die Fahrpreise erster Klasse um 25 v H von 11,6 auf 8,7 Reichspfennig für 1 km herab. Gleichfalls vom 1. März ab senkte die Mitropa in den innerdeutschen Läufen unter Fortfall der Vormerkegebühr die Bettpreise in allen Klassen um annähernd 20 v H, nachdem sie bereits zu Beginn des Winterfahrplans die Preise in den Speisewagen ermäßigt und in den meisten Kursen ein kleines Mittagessen für 2 RM geschaffen hatte.

Osterreich: Im Oktober wurden die Personentarife generell, und zwar in der ersten und dritten Klasse Personenzug und in allen Schnellzugsklassen um 20 v H, in der zweiten Klasse Personenzug um 6,7 v H, und bei den Gütertarifen gewisse Positionen erhöht.

Die Österr. Bundesbahnen sprengten am 1. Dez. nach kaum einjährigem Bestand durch ihren Austritt den Tschechoslowakisch-Jugoslawischen Tarifverband, an dem die tschechoslowakischen, jugoslawischen, österreichischen, ungarischen Eisenbahnen und die Reichsbahn beteiligt waren.

3. Fahrplan- und Verkehrsnachrichten. Im Laufe des Winterfahrplans ist in den Luxuszügen „Nord-Expreß“, „Ostende-Wien-Expreß“, „Orient-Expreß“, „Arlberg-Orient-Expreß“ sowie „Engadin“ und „Oberland-Expreß“ die Führung der zweiten Klasse eingerichtet worden.

Gegen Ende 1931 wurde von der Mitropa in einem aus den neuen Eilzugswagen gebildeten, zwischen Frankfurt a. M. und Hamburg-Altona verkehrenden Eilzugpaar versuchsweise der Wirtschaftsbetrieb aufgenommen.

4. Neue Eisenbahnlinsen und Eisenbahnbaupläne. Zwischen Jugoslawien und Rumänien ist im Frühjahr 1932 mit dem Bau einer normalspurigen, 84 km langen Linie begonnen worden, die in dem unteren, besonders erzeichen jugoslawischen Donaugebiet (Posharezatz) die erste unmittelbare Verbindung zwischen diesen beiden Staaten herstellen wird.

In Rußland hat man im April die Aulegung einer neuen Bahn zwischen Moskau und dem Don-Becken, dem größten südrussischen Kohlendistrikt, in Angriff genommen und rechnet mit ihrer Inbetriebnahme im Herbst 1933. — Im II. Fünfjahresplan (1933 bis 1938) soll zur Entlastung der transsibirischen Bahn eine „Südsibirische Magistrale“ (etwa 3500 km lang), deren Führung aber noch nicht endgültig festliegt, geschaffen werden.

Die Regierung von Chile erteilte die Konzession zur Ausführung einer zweiten Verbindungsbahn zwischen Chile und Argentinien, die von Antofagasta im Norden des Landes nach Salta in Argentinien gelegt werden soll.

5. Nachrichten über fortschreitende Elektrifizierung von Eisenbahnen. In der Schweiz wurde im Rahmen des von den Schweizer Bundesbahnen 1930 aufgestellten Siebenjahrs-Programms Ende 1931 an der schweizerisch-französischen Grenze der elektrische Betrieb auf der 38 km langen Strecke Neuchâtel—La Chaux-de-Fonds und Colds-Roches eingeführt und die Elektrifizierung auf der gleichlangen Strecke Basel—Delsberg nahezu fertiggestellt. — Auch bei den Privatbahnen schritt die Umstellung fort; so konnte im Okt. 1931 auf einem größeren Teilstück der 66 km langen Bodensee—Toggenburg-Bahn die elektrische Zuführung aufgenommen werden.

Frankreich trat in der zweiten Jahreshälfte 1931 trotz der finanziellen Schwierigkeiten seiner Bahnen dem Problem ihrer Elektrifizierung wieder einmal näher. Eine vom Conseil Supérieur des Travaux Publics eingesetzte Kommission verfaßte einen Entwurf für den Umbau von 3000 km Hauptlinien innerhalb von zehn Jahren. Der Plan liegt zur Genehmigung den militärischen Behörden vor. Näheres über die Möglichkeit der Finanzierung ist nicht bekannt. Lediglich bei den ersten zwei Bauabschnitten, die das Netz der Elsaß-Lothringischen Bahnen betreffen, werden die Vorbedingungen in bezug auf Kraftquellen und Finanzierung als günstig bezeichnet.

In Schweden begann man mit dem elektrischen Ausbau der Hauptlinien von Stockholm nach Malmö-Trälleborg und ihrer Nebenstrecken. Mit der Fertigstellung des 960 km umfassenden Netzes wird bis zum Frühjahr 1934 gerechnet.

In Brasilien sind gegen Ende 1931 die Arbeiten zur Elektrifizierung eines Teils des Netzes der Zentralbahn, und zwar aller Linien im Weichbild von Rio de Janeiro und des gebirgigen Streckenstücks zwischen Rio de Janeiro und São Paulo, insgesamt etwa 380 km bei einem Kostenanschlag von rund 18 Millionen Dollar, ausgeschrieben worden.

Die Zentral-Argentinische Eisenbahn weist seit Vollendung des letzten Abschnitts ihres vorstädtischen Netzes von Buenos Aires im verflossenen Dezember mit über 180 km elektrifizierter Streckenlänge den ausgedehntesten breitspurigen elektrischen Eisenbahndienst in Südamerika auf.

6. Zusammenschluß von Eisenbahngesellschaften. Im Südosten Italiens (Tarent) entstand aus bisher zwei verschiedenen Eigentümern gehörenden Bahnen und aus zwei Linien der Staatseisenbahn die Privatbahngesellschaft „Società Italiana per le ferrovie del Sud-Est“, die bei einem Netz von rund 500 km eins der wichtigsten Eisenbahnunternehmen zweiten Ranges in Italien darstellt.

Die Ungarischen Staatsbahnen übernahmen zum Jahresbeginn 1932 die auf ungarischem Staatsgebiet verlaufenden Linien der Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft in ihren Betrieb.

7. Verordnung über Beiräte für die Deutsche Reichsbahn. In einer neuen Fassung, die den Änderungen innerhalb der Reichsbahndirektionsbezirke Rechnung trägt, wurde im Reichsgesetzblatt Teil II, 1932, Nr. 7, S. 82 die Verordnung über Beiräte für die Deutsche Reichsbahn vom 9. März 1932 bekanntgemacht.

8. Auflösung der Reichsbahndirektion Magdeburg. Mit dem 30. Sept. 1931 ist die Reichsbahndirektion Magdeburg aufgelöst worden. Die ihr bis dahin noch verbliebenen Ämter und Strecken erhielt die Direktion Hannover zugeteilt.

9. Einstellung des Zinsendienstes bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon. Durch die Fremdenverkehrskrise und namentlich den Pfundsturz sah sich die vorgenannte Bahngesellschaft genötigt, den Zinsendienst ihrer Anleihen einzustellen. Der Anleihebetrag der Gesellschaft beläuft sich insgesamt auf 119,7

Millionen Franken. Der Kanton Bern hat für 42 Millionen die Zinsgarantie übernommen und einen Teil der Anleihen selbst gezeichnet, so daß nur mehr für 56,9 Millionen Franken ungesicherte Obligationen in Händen des Publikums liegen.

10. Stilllegung englischer Nebenbahnen. Nach einer Äußerung des englischen Ministers für das Verkehrswesen haben die vier großen Bahnen des Landes in den letzten drei Jahren sechs Nebenlinien völlig stillgelegt und auf 76 Nebenbahnen den Personenverkehr eingestellt.

11. Lohnabbau bei den amerikanischen Eisenbahnen. Ein Ausschuß von neun Eisenbahnpräsidenten und 20 Gewerkschaftsführern traf nach 16tägigen Verhandlungen Ende Januar 1932 ein für ein Jahr geltendes Abkommen, auf Grund dessen die Löhne aller Eisenbahnarbeiter in den Vereinigten Staaten um 10 v H gesenkt wurden.

12. Abhandlungen¹⁾.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

- Die Eisenbahnen in der neuzeitlichen Verkehrswirtschaft. Pirath. Vt. W. 27, S. 353.
Die europäischen und nordamerikanischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnis zum Staat. Witte. Z. d. IEV. 8/9, S. 253.
Revision der Berner internationalen Eisenbahnübereinkommen. Loening. Z. f. d. Internationale Eisenbahnbeförderung 12, S. 594.
Zum 50jährigen Bestehen der elektrischen Eisenbahnen. Schieb. Ztg. d. VDEV. 27, S. 737.
Einheits- und Gemeinschaftsbestrebungen der deutschen Staatsbahnen. Hoff. Ztg. d. VDEV. 35, S. 941.
Friedrich List der Vorkämpfer des Deutschen Eisenbahnwesens. v. d. Leyen. A. f. E. 5, S. 1067.
Die preußischen Eisenbahnen und Danzig. Born. A. f. E. 5, S. 1105.
Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Remy. Ztg. d. VDEV. 29, S. 793.
Zur Geschichte der Hamburger Hafenbahnen. A. f. E. 5, S. 1119.
Einige tarifrechtliche Grundfragen. Unverzagt. Ztg. d. VDEV. 34, S. 922.
Tarif und Kontrahierungszwang der Eisenbahnen. Hausteil. Ztg. d. VDEV. 37, S. 989.
Zur Erkenntnis des Begriffs: Tarif. Spieß. Ztg. d. VDEV. 48, S. 1273.
Zur Erkenntnis der Begriffe Tarif und Kontrahierungszwang. Hausteil. Ztg. d. VDEV. 49, S. 1297.
Güterkursbücher. Emrich. A. f. E. 5, S. 1149; 6, S. 1419.
How can railways recover lost freight traffic? Rw. A. Vol. 91, Nr. 8, S. 293.
Gedanken zum Behälterverkehr. Heller. Ztg. d. VDEV. 30, S. 824.
Großbehälterverkehr. Schröder. Ztg. d. VDEV. 47, S. 1257.
Containers save money for shippers and the railroads. Rw. A. Vol. 91, Nr. 25, S. 928.
Die Verwendung von Großgüterwagen im Verkehr der Reichsbahn. v. Schroeder. Vt. W. 34, S. 442; Ztg. d. VDEV. 40, S. 1065.
Das Problem der Stückgutbeförderung. Reffler. Ztg. d. VDEV. 36, S. 969.
Reichsbahn und Spedition. Risch. V. T. 33, S. 393.
Verwendung und betriebliche Ausnutzung der Personenwagen. Achtelik. Vt. W. 39, S. 521.
Schnellverkehr auf der Eisenbahn. Hartmann. Vt. W. 49, S. 641.
Die Bedienung des Personenverkehrs mit schnellfahrenden Zügen. Ballof. Rb. 37, S. 856.
Bahnsteigsperrung und Großstadtverkehr. May. Rb. 35, S. 803.
Die Aufsicht des Reiches über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Br. Sarter. A. f. E. 5, S. 1131; 6, S. 1445.

¹⁾ Innerhalb der Gruppen sind die Länder alphabetisch geordnet.

- Der Güterversand auf deutschen Eisenbahnen 1930 im Vergleich zu 1929. Ballof. Rb. 48, S. 1069.
Das Wirtschaftsergebnis des Fernverkehrs der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1930. Tecklenburg. Ztg. d. VDEV. 35, S. 944.
Die Reichsbahn in der Wirtschaftskrise. Homberger. Rb. 51, S. 1164.
Die „Fobu“ und ihre Anwendung bei der Vorhaltung der Bahnanlagen. Röbe. Rb. 53, S. 1227.
Die Fortbildung der Buchungsordnung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Schucht. Ztg. d. VDEV. 51, S. 1356.
Tarifsenkungen der Deutschen Bahnen. L. Ztg. d. VDEV. 52, S. 1380.
Der neue Tiertarif. Paetsch. Ztg. d. VDEV. 33, S. 893.
Die neuen Netz- und Bezirkskarten der Reichsbahn. Rb. 52, S. 1198.
Netz- und Bezirkskarten. K. Joseph. Ztg. d. VDEV. 53, S. 1405.
- ### b) Europa.
- Die autonomen Staatsbahnen in Europa. Sauter. Ztg. d. VDEV. 39, S. 1037.
Das einheitliche Übereinkommen zwischen den Eisenbahnverwaltungen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr. Lüdicke. Ztg. d. VDEV. 34, S. 917.
Le développement de l'électrification des chemins de fer dans les principaux pays. La Traction Électrique. 8, S. 201; 9, S. 239; Forts. folgt.
Die Betriebsergebnisse der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen in den Geschäftsjahren 1929 und 1930. Schriftl. Z. d. IEV. 8/9, S. 279.
Die bulgarischen Staatseisenbahnen und Häfen 1927/28 und 1928/29. Remy. A. f. E. 5, S. 1231.
Relationship of the State to railways in France. Donald. Rw. G. Vol. 55, No. 4, S. 106.
French Railway Re-Organisation. Rw. G. Vol. 55, No. 24, S. 747.
Die Betriebsergebnisse der fünf großen französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1930. Z. d. IEV. 8/9, S. 264; Rev. gén. des Chemins de fer. 2, S. 126.
Les commandes de matériel roulant des grands réseaux. Chr. d. Tr. 10, S. 2.
Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1930. Wk. Ztg. d. VDEV. 28, S. 776.
Das Elektrisierungsprogramm für die englischen Bahnen. Feindler. Ztg. d. VDEV. 31, S. 859.
Bericht des Ausschusses für die Behandlung der Frage der Elektrifizierung der Fernstrecken der Eisenbahnen in Großbritannien. Z. d. IEV. 10, S. 310; La Traction Électrique 10, S. 247.
Behälterbeförderung und Kraftwagenverkehr bei den britischen Bahnen. A. Baumann. Rb. 27, S. 623.
Railway companies and road transport. Mod. Tr. 646, S. 13.
Die Niederländischen Eisenbahnen von 1925 bis 1930. Z. d. IEV. 10, S. 340.
Die Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1929. Roesner. A. f. E. 5, S. 1278.
Das österreichische Gütertarifwesen. Kohn. Schweizerische Speditions- und Tarif-Zeitung. 21, S. 3; 22, S. 1; 23, S. 2; 24, S. 3.
Die polnischen Staatsbahnen Anfang 1931. A. f. E. 4, S. 883.
Einführung kaufmännischer Grundsätze bei den polnischen Staatsbahnen. Wyzomirski. A. f. E. 4, S. 871.
Schwedische Ausfuhrtarifpolitik. Paszkowski. Ztg. d. VDEV. 41, S. 1091.
Las electrificaciones ferroviarias españolas. Los Transportes. 311, S. 265; 317, S. 360; 318, S. 377.
Die Neuordnung der Verhältnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen. Husák. A. f. E. 4, S. 893; 5, S. 1181.

c) Afrika.

- Die Ägyptischen Staatsbahnen. Dieckmann. A. f. E. 5, S. 1261.
 Chemins de fer coloniaux: Algérie. Rev. gén. des Chemins de fer. 1, S. 70; 2, S. 161; 3, S. 228.
 Les Chemins de fer au Maroc. Rev. gén. des Chemins de fer. 1, S. 76.
 Chemins de fer coloniaux: Afrique Occidentale Française. Rev. gén. des Chemins de fer. 5, S. 347.
 Chemins de fer coloniaux: Togo. Rev. gén. des Chemins de fer. 5, S. 357.
 Chemins de fer coloniaux: Tunisie. Rev. gén. des Chemins de fer. 3, S. 233.

d) Amerika.

- Railways and road transport in Argentina. Rw. G. Vol. 55, No. 21, S. 661.
 Shippers oppose rate increase. Rw. A. Vol. 91, No. 8, S. 287.
 Four-System plan submitted to I.C.C. Rw. A. Vol. 91, No. 15, S. 549.
 Co-ordinated rail and truck service. Talbot. Rw. A. Vol. 91, No. 17, S. 640.
 Railroads file pool plan. Rw. A. Vol. 91, No. 21, S. 789.

e) Asien.

- Die Chinesische Ostbahn im Jahr des russisch-chinesischen Konflikts 1929. Wehde-
 Textor. A. f. E. 5, S. 1203.
 Von den Eisenbahnen im Orient (Türkei, Irak, Palästina, Transjordanien, Syrien). Kett-
 ler. Vt. W. 43, S. 573; 44, S. 588; 45, S. 600.
 Railways in Palestine. Mod. Tr. 667, S. 3.
 Die Sinaibahn. Dieckmann. Ztg. d. VDEV. 44, S. 1175.
 Die große sibirische Nordbahn. Saller. Ztg. d. VDEV. 45, S. 1202.

Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen.

13. Neubauten und Baupläne von Hoch- und Untergrundbahnen.

Warschau, das sich in der Nachkriegszeit zu einer Millionenstadt entwickelt hat, ließ, um weiteren Verkehrsteigerungen gewachsen zu sein, durch einen Ausschuß einen Entwurf für ein Schnellbahnnetz aufstellen. Geplant ist der Bau von sieben Linien innerhalb von 35 Jahren, und zwar 26 km Untergrundbahn und 20 km Hochbahn.

Moskau will in nächster Zeit zu den wenigen Städten gehören, die neben London eine Röhrenbahn aufzuweisen haben. Mit der Ausführung des Projekts hat man bereits begonnen. — Die erste Strecke soll im Oktober 1932, das Gesamtnetz von 46 Meilen 1936 fertiggestellt sein.

In Buenos Aires trat Ende 1931 die Vollendung des letzten Abschnitts der Lacroze-Untergrundlinie, die eine Gesamtlänge von rund sechs Meilen besitzt, zur Lösung des Straßenverkehrsproblems der City erheblich bei.

14. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

- Comparison des transports en commun. Nestrupke. Rev. univ. des Transports et des Communications. 112, S. 139.
 Personenbeförderung im Orts- und Bezirksverkehr. E. Müller. V. T. 33, S. 396; 34, S. 412.
 Einheitliche Grundformen der typischen Verkehrsmittel und Verkehrswege für die örtliche Personenbeförderung. E. Müller. V. T. 39, S. 465.
 Die Nachfrage nach Verkehrsleistung im Straßenbahnbetrieb. Büchner. V. T. 40, S. 484.
 Das Verhältnis von Jahresumsatz und Anlagekapital bei Straßenbahn und Kraftverkehr. Fischbach. V. T. 47, S. 553.

U-Bahnen? Ph. Kremer. V. T. 30/31, S. 349.

Die Gutachten von Kemmann und Giese über die Lage der Berliner Verkehrs A.-G. und ihre Auswirkung auf die Probleme des großstädtischen Schnellverkehrs. Remy. Ztg. d. VDEV. 47, S. 1250.

Die Berliner Verkehrs A.-G. im Verkehrsrückgang des Jahres 1930. Feindler. Vt. W. 42, S. 560.

h) Ausland.

Le Chemin de fer Métropolitain de Paris. Godfernaux. Rev. gén. des Chemins de fer. 3, S. 193.

Straßenverkehr.

16. Bestand an Kraftwagen in einigen Hauptländern¹⁾.

Länder	1930	1931	1930	1931	1930	1931	1930	1931
	Personen- kraftwagen		Last- kraftwagen		Kraftwagen insgesamt		Einwohner auf 1 Kraftwagen	
	in 1000 Stück							
Ver. Staat. v. Amerika	23 123	23 047	3373	3477	26 501	26 524	4,6	4,6
Großbritannien ²⁾ ...	1 160	1 157	347	349	1 447	1 506	32	31
Frankreich.....	630	1 109	304	411	1 296	1 520	32	27
Canada	1 021	1 057	147	167	1 198	1 224	8	8
Deutsches Reich ³⁾ ..	501	523	158	161	650	684	97	94

Die Übersicht zeigt ein durchschnittlich geringes Anwachsen der Kraftfahrzeuge in den einzelnen Ländern im Jahre 1931. Lediglich bei den Vereinigten Staaten ist gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme der Personenkraftwagen zu verzeichnen, die aber durch die Zunahme im Bestand an Lastkraftwagen mehr als wettgemacht wird. Auffallend fortgeschritten ist im Berichtszeitraum die Motorisierung in Frankreich, das nun im Bestand an Kraftwagen Großbritannien auch abseits überflügelt hat und nach den Vereinigten Staaten an zweiter Stelle unter den Ländern rangiert.

16. Dem Internationalen Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr sind neuerdings beigetreten: die Französische Regierung für Algerien, die Britische Regierung für eine Reihe von ihr verwalteter Mandatsgebiete, die Portugiesische Regierung für Angola, ferner das Fürstentum Liechtenstein.

17. Zusammenschluß der deutschen Kraftverkehrswirtschaft. Am 15. März 1932 erfolgte durch Zusammenschluß der bisherigen Vereinigung der Spitzenverbände des Kraftverkehrswesens beim Automobilklub von Deutschland und des Spitzenverbandes des Allgemeinen Deutschen Automobilklubs die Bildung des „Reichsausschusses der Kraftverkehrswirtschaft“ (Kraft-Verkehrskammer KVK.). Die Aufgaben der KVK. werden vorwiegend darin bestehen, die großen Probleme des Kraftverkehrswesens gemeinsam zu bearbeiten und ihre Erfordernisse gegenüber Behörden, Parlament und der Öffentlichkeit geschlossen zu vertreten. Alle Interessenten der Kraftverkehrswirtschaft und die gesamten beteiligten Verbände sollen zur Mitarbeit herangezogen werden, weshalb eine Gliederung der KVK. in folgende Gruppen vorgesehen ist: Erzeugung, Handel und Gewerbe, Privater Kraftverkehr, Gewerblicher Kraftverkehr, Treibstoffwirtschaft, Berufskraftfahrer, alle sonstigen Interessenten.

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

²⁾ Mit Nordirland.

³⁾ Ohne Saargebiet.

18. **Regulierung des gewerbmäßigen Güter-Fernkraftverkehrs.** Die dritte Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. Oktober 1931, veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Teil I, 1931, Nr. 67, regelt im 5. Teil, Kapitel V, den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen. Außer dem bereits einem Genehmigungszwang unterworfenen Personen-Linienverkehr bedarf hiernach seit dem 1. Nov. 1931 auch die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen für andere gegen Entgelt auf Entfernungen über 50 km der Konzession durch die für den Sitz des Unternehmens zuständige höhere Verwaltungsbehörde. Die Beförderungspreise dieses Verkehrs setzt der Reichsverkehrsminister einseitlich für das ganze Reich fest. Sie sollen so bemessen werden, daß der Preiswettbewerb zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen auf gleiche Grundlage gestellt und der gemeinwirtschaftliche Aufbau des deutschen Eisenbahngütertarifs nicht gefährdet wird. — Die Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9. Okt. 1931 sind in Nr. 68 des Reichsgesetzblattes, Teil I, veröffentlicht.

19. **Reichskraftwagentarife.** Im Reichsministerialblatt Nr. 45 vom 15. Okt. 1931 wurde erstmalig ein Reichskraftwagentarif für Güter und Tiere veröffentlicht. In Nr. 6 des Reichsministerialblattes vom 10. Febr. 1932 ist der Reichskraftwagentarif dahingehend geändert worden, daß ein Tarif für Stückgut und ein Tarif für Ladungen, bestehend aus der Hauptklasse B für alle Güter der Klassen B bis G des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung B und unverpackte lebende Tiere und der Hauptklasse A für alle übrigen Güter sowie Leichen und verpackte lebende Tiere mit den Nebenklassen A 10, A 5, und B 10, B 5 geschaffen worden sind.

20. **Omnibus-Zentralbahnhof in Flensburg.** Der in der Stadtmitte von Flensburg gelegene alte Reichsbahnhof ist durch Umbau in eine zentrale Haltestelle für alle Überland-Kraftomnibuslinien — insgesamt 22 Linien, darunter sieben der Reichspost — umgewandelt worden. Dieser Omnibusbahnhof, zum Jahreswechsel in Betrieb genommen, verfügt wie die Eisenbahnstationen über alle erforderlichen Einrichtungen zur Abwicklung des Personen- und Stückgutverkehrs.

21. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Der internationale Verkehr mit Handelskraftfahrzeugen. Pflug. V. T. 50, S. 587; 51/52, S. 610.

Municipal motor omnibus services. Hoggard. Mod. Tr. 650, S. 17.

Long-distance transport by road. Hicks. Mod. Tr. 659, S. XI.

Fahrzeiten und Brennstoffverbrauch bei einem städtischen Kraftverkehrsnetz. W. Müller. V. T. 36, S. 433; 37, S. 446.

Die Ergebnisse der 2. deutschen Verkehrszählung von 1928—29. K. Hoffmann. Str. B. U. 23, S. 189; 24, S. 198.

Der Entwurf eines Gesetzes betr. den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen. K. A. Müller. V. T. 32, S. 335.

Die neue Reichsverordnung über den Kraftwagenverkehr. v. Beck. Ztg. d. VDEV. 42, S. 1109.

Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen. v. Kienitz. Ztg. d. VDEV. 44, S. 1161.

Der Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen. Kritik der neuen gesetzlichen Regelung. K. A. Müller. V. T. 46, S. 535.

Die gesetzliche Regelung des Kraftverkehrs. Schleibert. Der Rhein. 11, S. 302.

Belastung des Kraftwagenverkehrs durch die Zollerhöhung auf Mineralöle. Volk. Vt. W. 34, S. 445; Eine Erwiderung. Tokayer. Vt. W. 46, S. 611; Schlußwort. Volk. 46, S. 613.

Die Kraftfahrzeugversicherung in Deutschland und ihre Reformen. W. Rohrbeck. Das Versicherungsarchiv, 2, S. 36.

Die Beziehungen zwischen Straßenbeschaffenheit und Straßenverkehr. Merkert. Str. B. U. 25, S. 206.

Die Wirtschaftlichkeit im Straßenbau. Kurz. Str. B. U. 18, S. 150.

Organisation und Bedeutung von Pflasterkassen. Zollikofer. Die Straße. 22, S. 345.

Das Verkehrsproblem der Großstadt und seine Beziehung zur Stadtplanung. Adler. V. T. 35, S. 417; 37, S. 448.

Landesplanung und Straßenplanung in der Rheinprovinz. Großjohann. Str. B. U. 17, S. 139.

Der Bau der Kraftwagenstraße Köln-Bonn. Fehlemann. Str. B. U. 19, S. 155.

b) Ausland.

Das österreichische Kraftfahrlineiengesetz. Reinöhl. Ztg. d. VDEV. 50, S. 1337.

Kraftverkehrsrecht in Jugoslawien. Rb. 48, S. 1086.

Future of municipal road transport services. Calder. Mod. Tr. 642, S. 15.

Interstate motor carrier regulation in 1930. George. Bus Transportation. 11, S. 575.

Der Omnibusverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika. Neumann. V. T. 27, S. 329.

Omnibus operators and the Road Traffic Act. Mod. Tr. 661, S. 22.

Why shippers use trucks. Talbot. Rw. A. Vol. 91, No. 13, S. 485.

Die Automobil- und Motorradindustrie Japans. Kumabe. Automobiltechnische Zschr. 34/35, S. 795.

Seeschifffahrt.

22. **Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick).** Der Verkehr im 2. Halbjahr 1931 betrug:

	Hamburg ¹⁾				Bremen ²⁾					
	Eingang		Ausgang		Eingang		Ausgang			
	1000 Schiffe	1000 NRT.	1000 t	1000 Schiffe	1000 NRT.	1000 t	1000 Schiffe	1000 NRT.		
Juli	1870	1867	1208	1968	1820	649	648	774	668	798
August	1892	1803	1130	2068	1762	747	702	668	699	678
September	1671	1693	1163	1811	1745	747	645	721	674	723
Oktober	1852	1696	1238	1987	1770	846	559	686	593	742
November	1748	1719	1258	1764	1604	677	535	714	527	659
Dezember	1551	1648	1375	1694	1647	601	490	692	455	706

Ein Vergleich des Verkehrsumfanges der einzelnen Monate des zweiten Halbjahrs 1931 mit denen des Vorjahres ergibt ein uneinheitliches Bild. In den Monaten August, September und namentlich Oktober ist gegenüber den vorjährigen Monaten ein sehr starker Verkehrsrückgang festzustellen, der sich dahin auswirkte, daß bei den beiden Welthäfen auch der Gesamtverkehr des zweiten Halbjahrs 1931 hinter der Vergleichsperiode 1930 beträchtlich zurückblieb.

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:

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

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

		Ostsee		Nordsee		Zusammen		
		Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.	1000 t ¹⁾
Juli	Eingang	2204	850	2755	2903	4959	3753	2090
	Ausgang	2198	845	2839	2828	5037	3673	1214
August	Eingang	2264	940	2821	2742	5085	3682	1864
	Ausgang	2268	936	2979	2701	5247	3637	1439
September	Eingang	2117	827	2471	2504	4588	3421	1923
	Ausgang	2124	850	2647	2718	4771	3568	1537
Oktober	Eingang	1913	785	2547	2535	4400	3320	2062
	Ausgang	1922	787	2710	2683	4632	3470	1584
November	Eingang	1622	701	2423	2609	4045	3310	2157
	Ausgang	1650	660	2416	2424	4066	3063	1336
Dezember	Eingang	1371	602	2147	2523	3518	3125	2162
	Ausgang	1336	591	2207	2485	3603	3076	1115

Im zweiten Halbjahr 1931 ist der Verkehr in den deutschen Seehäfen der Zahl der Schiffe wie der Zahl der Nettoregistertonnen nach gegenüber der entsprechenden Zeit des Vorjahres um durchschnittlich 8 v H zurückgegangen.

23. Der Verkehr der großen nordwesteuropäischen Häfen 1931 weist, verglichen mit 1930, folgendes Ergebnis auf (in N.R.T. Eingang):

	Hamburg ²⁾	Bremen ³⁾	Rotterdam	Antwerpen
1931	20 870 000	8 584 000	18 073 000	19 030 000
1930	22 438 000	9 134 000	20 536 000	19 941 000

Von den großen nordwesteuropäischen Häfen hat allein Hamburg 1931 seinen Eingangsverkehr über 20 Millionen Nettoregistertonnen halten können. Gegenüber dem Vorjahr, das für die deutschen Weithäfen den bisher größten Schiffsverkehr überhaupt hatte, verminderte sich der ankommende Raungehalt bei Hamburg um 7 v H, bei Bremen um 6 v H. Die Hafenplätze Rotterdam und Antwerpen, die beide 1929 ein Verkehrsmaximum anwiesen, haben bezüglich der Zahl der einlaufenden Nettoregistertonnen im Vergleich zu diesem Rekordjahr 1931 eine Abnahme um 16 und um 8 v H, gegenüber 1930 einen Rückgang von 12 und rund 5 v H zu verzeichnen.

24. Der Verkehr des Suez-Kanals 1931 betrug, verglichen mit 1930:

	Durchfahrten	Raungehalt in		Ladung in 1000 t
		1000 BRT.	1000 NRT.	
1931	5366	41 743	30 028	25 332
1930	5761	43 947	31 669	28 511

Folgende Flaggen waren führend an dem Verkehr 1931 beteiligt:

Großbritannien	2976	23 042	16 624 = 55,36%
Deutschland	568	4 647	3 315 = 11,04%
Niederlande	444	3 948	2 848 = 9,49%
Frankreich	354	3 016	2 084 = 6,94%
Italien	286	2 007	1 424 = 4,74%
Japan	196	1 576	1 153 = 3,84%
			Sa. 91,41%

¹⁾ Die Zahl der der Umfassung des Umschlages zugrundeliegenden Häfen differiert unbedeutend von der der im Tonnageverkehr berücksichtigten Häfen (in der t-Statistik fehlen Swinemünde, Cuxhaven und Wesermünde, ist enthalten noch der deutsche Rhein-Seeverkehr).

²⁾ Einschließlich Altona und Harburg-Wilhelmsburg.

³⁾ Sämtliche Weserhäfen (vgl. Nr. 22).

25. Der Verkehr des Panama-Kanals 1931 erreichte, verglichen mit 1930:

	Durchfahrten	Raungehalt in		Ladung in 1000 t
		1000 BRT.	1000 NRT.	
1931	4972	31 232	18 921	22 048
1930	5885	36 301	22 063	27 848

Führend waren 1931 folgende Nationen beteiligt:

Vereinigte Staaten	2191	14 329	8 777	10 339 = 46,9%
Großbritannien	1176	7 929	4 825	4 991 = 22,6%
Norwegen	332	1 788	1 073	1 560 = 7,1%
Deutschland	353	1 637	973	1 203 = 5,5%
Japan	186	1 269	817	1 029 = 4,7%
				Sa. 86,8%

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

	Durchfahrten		1000 NRT.	
	Durchfahrten	1000 NRT.	Durchfahrten	1000 NRT.
Juli	4 093	1 906	November	3 847
August	4 852	1 787	Dezember	3 563
September	4 324	1 701	Jahr 1931	48 286
Oktober	4 414	1 538	Jahr 1930	53 541
				17 757
				22 025

Brachte die zweite Jahreshälfte 1931 eine gegenüber dem ersten Halbjahr übliche Verkehrsbelebung in der Zahl der Durchfahrten sowie der Nettoregistertonnen, so erreichte dieser Verkehrszuwachs doch längst nicht das gewohnte Ausmaß. Im Berichtszeitraum wie auch für das volle Jahr 1931 blieb der Umfang des Verkehrs beträchtlich hinter den vorjährigen Vergleichsperioden zurück. Die Verkehrsabnahme, die zum Teil auf die Verkehrsschrumpfung in den deutschen Ostseehäfen zurückzuführen ist, betrug gegenüber 1930 bei den Schiffen deutscher Flagge 17 v H, bei den fremden Schiffen 21 v H, im ganzen 19 v H.

27. Stimming †. Am 6. XI. 1931 verschied der 1. Vorsitzende des Norddeutschen Lloyd, Geh. Oberregierungsrat Carl Joachim Stimming. 1917 in den Vorstand des Lloyd berufen, seit 1921 an Stelle von Philipp Heineken, der als Präsident in den Aufsichtsrat des Lloyd übertrat, Generaldirektor, hat Stimming an dem Wiederaufbau des Norddeutschen Lloyd entscheidend mitgewirkt.

28. Zusammenschluß der italienischen Seeschifffahrt. Ende 1931 wurden die führenden italienischen Seeschifffahrtsunternehmen unter regierungseitigem Druck zu Einheitsgesellschaften für bestimmte Fahrtgebiete verschmolzen. Durch Vereinigung der Navigazione Generale Italiana (212 000 BRT.), des Lloyd Sabauda (166 000 BRT.) und der Societa di Navigazione Cosulich (134 000 BRT.) entstand die „Italia (flotte riunite Cosulich, Lloyd Sabauda, Navigazione Generale Italiana)“, Sitz Genua, mit einem Aktienkapital von 720 Mill. Lire, als Träger der italienischen transatlantischen Linienfahrt. Die Orient-, Süd- und Ostasiendienste betreibenden Schwesterunternehmen der vorgenannten Gesellschaften (Societa Italiana dei Servizi Marittimi, Marittima Italiana, Lloyd Triestino) wurden zusammengefaßt in dem „Lloyd Triestino (flotte riunite Lloyd Triestino, Marittima Italiana, Sitmar)“, Sitz Triest; Aktienkapital: 180 Mill. Lire; Flotte: 286 000 BRT. Anfang 1932 erfolgten zwei weitere, kleinere Zusammenschlüsse, nämlich von zwei im Thyrrhenischen Meer und in der Afrikafahrt sich betätigenden Reedereien zur „Tirrenia (flotte riunite Florio e Citra)“, Sitz Neapel, und von 6 Adria-Schifffahrtsunternehmen zur „Cia. Adriatica di Navigazione“, Sitz Venedig.

29. Die United States Lines, die bisher von einer unter Leitung des Bankiers Chapman stehenden Gruppe betrieben wurden, gingen Dezember 1931 an ein Konsortium über, in dem sich die beiden führenden Schifffahrtskonzerne der U. S. A., nämlich die Roosevelt-JMM Co.-Gruppe und die Dollar-Dawson-Gruppe vereinigt haben.

30. Die Seeflotte der U.S.A. setzte sich zufolge dem Jahresbericht des Commissioner of Navigation wie folgt zusammen (in BRT.):

	Private Unternehmer	U. S. Shipping Board
1. Juli 1930	7 818 000	2 664 000
1. Juli 1931	7 893 000	2 239 000

Von dem Gesamtbestand von 10 132 000 BRT. waren 5 489 000 BRT. für den Außenhandel, 4 643 000 BRT. für den Küstenhandel bestimmt.

31. Wollschiffbauergebnis 1931. Nach Lloyds Register liefen von Stapel¹⁾:

	1931		1930	
	Zahl	BRT.	Zahl	BRT.
Dampfer	237	683 000	570	1 252 000
Motorschiffe	332	921 000	421	1 583 000
Segler u. a.	27	14 000	93	54 000
Zusammen:	596	1 618 000	1084	2 889 000

Von den Stapelläufen 1931 entfielen auf

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT.	Zahl	BRT.
Großbritannien mit Irland	98	270 000	37	228 000
Vereinigte Staaten (ohne Große Seen)	18	148 000	26	48 000
Italien	19	106 000	13	60 000
Dänemark	7	9 000	23	117 000
Holland	6	6 000	93	114 000
Deutschland mit Danzig	40	35 000	32	80 000
Schweden	5	5 000	16	108 000
Frankreich	15	77 000	7	28 000
Japan	3	7 000	39	77 000

Mit Ausnahme Italiens, das eine Zunahme aufweist, und Frankreichs und der U.S.A., bei denen etwa Gleichstand festzustellen ist, zeigen die größeren Schiffbauländer 1931 einen Rückgang der Stapelläufe gegenüber 1930, besonders ausgeprägt Großbritannien und Deutschland. Seit der ersten statistischen Schiffbau-Verlautbarung von Lloyd's 1888 hat Großbritannien noch nie eine solch geringe Schiffbauleistung aufgewiesen. Sowohl in Großbritannien wie in Deutschland wäre die Schiffbautätigkeit ohne Auslandsaufträge noch bedeutend geringer gewesen. So gingen in Großbritannien 41%, in Deutschland 88% des 1931 von Stapel gelassenen Schiffsraums auf ausländische Rechnung.

32. Neue Groß-Schiffe. 1931 wurden in Dienst gestellt: Dampfer „Empress of Britain“ der Canadian Pacific Steamships Ltd. für den Dienst Southampton—Quebec, mit 42 348 BRT. der größte britische Schiffbau seit der Vorkriegszeit, erbaut von John Brown & Co., Clydebank. — Dampfer „L'Atlantique“ der Cie. de Navigation Sud-Atlantique (Konzern der Chargeurs Réunis) für den Dienst Bordeaux—Buenos-Aires, mit 40 945 BRT. das größte in der Südatlantik-Fahrt tätige Schiff, erbaut von der Soc. des Chantier et Ateliers de St. Nazaire-Penhoët. — Turbo-Electric-Liner „Strathnaver“ der P. & O. für den London—Bombay—Australien-Dienst, 22547 BRT. — Turbo-Electric-Liner „Monarch of Bermuda“ der Bermuda & West Indies Steamship Co. Ltd. (Konzern von Furness, Withy & Co. Ltd.) für den New York—Bermuda-Dienst, 22 424 BRT. — Turbo-Electric-Liners „President Hoover“ und „President Coolidge“ der Dollar Steamship Lines, San Francisco, mit 21 900 BRT. die bisher größten in Amerika gebauten Schiffe.

¹⁾ Angaben für Rußland fehlen.

33. Stand des Wollschiffbaus. Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 3. Vierteljahrs 1931 in den Hauptschiffbauländern¹⁾ in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT.	Zahl	BRT.
Großbritannien mit Irland	64	254 000	22	183 000
Vereinigte Staaten (ohne Große Seen)	19	248 000	5	13 000
Frankreich	8	111 000	6	59 000
Italien	13	102 000	7	57 000
Schweden	5	7 000	15	114 000
Deutschland mit Danzig	7	8 000	14	110 000
Holland	1	200	30	95 000
Dänemark	2	2 000	10	67 000
Spanien	1	200	9	54 000
Welt	139	753 000	146	776 000

Der Schiffbaubestand setzte im Sommer 1931 seinen Rückgang fort. Nur die Vereinigten Staaten und Spanien weisen eine Zunahme auf. Die vorgenannten Zahlen geben ein noch zu günstiges Bild, da die Arbeit an zahlreichen Schiffen mehr oder minder ruht. Der Tankschiffbau, der für die Wertindustrien verschiedener Länder, so auch Deutschlands, noch den rettenden Zweig bietet, läßt ebenfalls nach. Es entfielen immerhin von dem Baubestand am 30. 9. 1931 33% auf Tanker.

34. Die Suez-Kanal-Gebühren sind für die Zeit vom 15. 11. 1931 bis 1. 7. 1932 herabgesetzt worden für beladene Schiffe von 6,65 Gold-frs. auf 6,— Gold-frs. pro Tonne, für leere Schiffe von 3,325 Gold-frs. auf 3,— Gold-frs. pro Tonne.

35. Die Schiffbautechnische Gesellschaft hielt ihre 32. Hauptversammlung vom 18.—21. November 1931 in Berlin ab. Tagungsbericht in Wert-Reederei-Hafen, 1931, Nr. 24, S. 403.

36. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die Krise im nordatlantischen Passagierverkehr. Fenchel. WD. 42, S. 1736.

Entwicklung und Bedeutung der Küstenschifffahrt. P. Schulz-Kiesow. WD. 44, S. 1803.

Der Schiffssicherheitsvertrag London 1929. Sebba. Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Bd. 54, Nr. 4, S. 289.

Die deutsche Schiffbau-Industrie in der Weltkrise. E. Foerster. Wert-Reederei-Hafen 19, S. 333.

b) Ausland.

Rotterdam vom Hinterland aus gesehen. Alfred Linden. Der Rhein 12, S. 216.

Danzig-Gdynia och östersjöhandeln efter världskriget. H. Richter. Kommerciella Meddelanden 23/24, S. 1139.

Le origini del Lloyd Triestino. G. Stefani. Bollettino mensile delle Compagnie di Navigazione Lloyd Triestino-Cosulich. No. 7, S. 13; No. 8, S. 13; No. 9, S. 13.

La réception et l'emmagasinage des Hydrocarbures dans les ports de la France métropolitaine. Aug. Pawlowski. Nav. d. Rhin. 10, S. 361.

Spezialnummern des J. d. l. Marine Marchande:

No. 639. Le Havre et ses trafics. — No. 644. Les relations maritimes de la France avec ses ports coloniaux et nord-africains. — No. 648. Cherbourg et ses trafics. — No. 662. Le port de Bordeaux.

¹⁾ Angaben für Rußland fehlen.

Binnenschifffahrt.

37. Deutschlands Binnenwasserstraßenverkehr (Konjunkturüberblick). Im 2. Halbjahr 1931 wurden an den folgenden Punkten (Durchgangsstelle Emmerich; im übrigen Häfen) nachstehende Verkehrsmengen (in 1000 t) gezählt:

	VII	VIII	LX	X	XI	XII	Jahr 1931
E. ¹⁾ Grenze Emmerich	1563	1201	1127	1232	1275	1170	15727
davon Erz	684	402	261	304	352	377	6149
davon Getreide	205	176	301	329	283	253	2859
A. ²⁾ Grenze Emmerich	2372	2336	2419	2373	2090	1848	27043
davon Kohle	1366	1382	1433	1399	1310	1194	16093
davon Eisen	192	229	238	273	214	151	2626
E. Duisburg-Ruhrort	206	150	155	180	132	147	2246
A. " " "	1660	967	1123	1163	1007	944	12623
davon Kohle	938	873	947	1034	934	859	11291
E. Übr. Niederrheinhäfen ³⁾	1040	724	663	644	681	757	10342
davon Erz	651	380	292	281	312	384	5849
A. Übr. Niederrheinhäfen ³⁾	753	682	731	792	692	548	8238
davon Kohle	384	339	364	308	366	263	4043
E. Mannheim-Ludwigshafen ⁴⁾	642	439	475	609	556	531	5955
A. " " "	136	141	140	156	135	119	1602
E. Karlsruhe und Kehl	293	265	253	348	341	297	3247
A. " " "	62	52	45	54	50	44	560
E. Häfen der Rhein-Ems-Kanäle ..	407	386	299	266	217	255	4051
davon Erz	237	225	124	123	80	121	2220
A. Häfen der Rhein-Ems-Kanäle ..	1240	1184	1163	1194	1056	864	12937
davon Kohle	1101	1053	997	1086	959	775	11601
E. Emden	130	149	175	138	117	99	1474
A. " " "	82	63	62	40	40	87	905
E. Bremen u. a. Unterweserhäfen ..	158	164	142	176	139	115	1679
A. " " "	88	72	60	91	70	71	880
E. Groß-Hamburg	315	333	366	404	363	331	3035
A. " " "	459	407	461	532	540	504	5361
E. Übr. Elbehäfen	199	143	165	159	246	208	1967
A. " " "	163	220	242	257	233	157	2226
E. Groß-Berlin	498	408	526	524	513	441	5423
A. " " "	104	61	94	100	73	62	969
E. Stettin und Swinemünde	113	110	153	142	154	87	1334
A. " " "	88	99	107	114	90	68	1032
E. Kosel	33	25	23	35	27	8	315
A. " " "	168	125	160	228	202	105	1882

Der Verkehrsrückgang hielt sich im 2. Halbjahr 1931, verglichen mit der entsprechenden Vorjahrszeit, ungefähr im gleichen Rahmen wie im 1. Halbjahr 1931. Im August 1931 ergab sich, z. T. als Folge der Geldkrise, ein ausgeprägter Verkehrsabfall. Nach leichter Zunahme im September belebte sich der Verkehr, vorwiegend durch Winter-eindeckungen, im Oktober fühlbar, um im November und besonders im Dezember stark abzusinken. — Der Rückgang des gesamten deutschen Binnenhafenumschlags 1931 gegenüber 1930 beträgt etwa 16%. Wesentlich stärker (rd. 33%) war der Verkehrsrückgang auf den märkischen Wasserstraßen, nur gering (rd. 7%) auf der Elbe, bzw. speziell in Hamburg. Auf dem Rhein hat die Einfuhr über Emmerich um 26%, die Ausfuhr über Emmerich um 9%, der Umschlag in Duisburg-Ruhrort um 21% nachgelassen.

¹⁾ E. = Eingang, Zufuhr. ²⁾ A. = Ausgang, Abfuhr. ³⁾ Einschl. Köln. ⁴⁾ Einschl. Speyer.

während der Umschlag in den Oberrheinhäfen Mannheim-Ludwigshafen um 12% zurückging, in Karlsruhe und Kehl sogar unbedeutend anstieg.

Straßburg hat sich der Gesamtmenge seines Umschlags zufolge (5520000 t gegen 5700000 t 1930) gut behauptet, allerdings unter Zunahme der Zufuhren von 3061000 t auf 3332000 t und Abnahme der Abfuhren von 2639000 t auf 2188000 t. Der Umschlag Basels erreichte mit 1279000 t einen neuen Rekord (Aufuhr über Kanal 908000 t, über Rhein 285000 t; Abfuhr über Kanal 27000 t, über Rhein 59000 t).

Der deutsche Binnenschifffahrtsfrachtenindex erreichte mit einem Durchschnitt von 87,6 (Rheingebiet 78,9; Elbe-Oder-Gebiet 92,3) (1913 = 100) im 3. Viertel 1931 einen neuen Tiefstand. Im 4. Viertel trat eine nur leichte Hebung ein, im wesentlichen als Folge geringerer Kabnausnutzung durch ungünstigeren Wasserstand, daneben auch frachtlicher Zusammenschlüsse von Partikulierschiffen am Rhein (Gesamtindex: 88,9; Rheingebiet 85,6; Elbe-Oder-Gebiet 87,1).

38. Die deutsche Binnenflotte zeigte zu Anfang 1931 eine vornehmlich auf verminderte Neubautätigkeit zurückzuführende Verringerung gegenüber dem Vorjahr, wobei jedoch die Güterboote (Motorkähne) eine Ausnahme bildeten:

	Schlepper		Andere Schiffe mit Triebkraft			Kähne	
	Zahl	PS	Zahl	PS	t Tragf.	Zahl	t Tragf.
1931	2281	504100	2529	237300	336300	14356	6287000
1930	2360	511100	2512	232300	318600	14557	6323800

39. Reichsmaßnahmen zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt. Durch die Verordnung des Reichspräsidenten zur Anpassung einiger Gesetze und Verordnungen an die veränderte Lage von Wirtschaft und Finanzen (Anpassungsverordnung) vom 23. Dezember 1931, dritter Teil (RGBl. I, Nr. 84, S. 783) wurde die Reichsregierung ermächtigt, zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt im Einvernehmen mit den beteiligten Ländern verkehrswirtschaftliche Maßnahmen zu treffen, insbesondere zwecks Ausgleichs zwischen dem Angebot an Frachtgut und an Frachtraum

a) Schifffahrtstreibende zu öffentlich-rechtlichen Verbänden zusammenzuschließen sowie die Ausnutzung des Kahn- und des Schlepparkes und ihre Vermehrung zu beschränken,

b) selbst oder durch dazu von ihr ermächtigte Verbände oder andere Stellen Mindest- und Höchstentgelte im Binnenschiffsverkehr festzusetzen sowie die Verteilung des Frachtgutes zu regeln.

40. Die Schifffahrtsabgaben auf den mitteldeutschen Reichswasserstraßen und auf den westdeutschen Kanälen sind ab 16. XII. 1931 um durchschnittlich 10% gesenkt worden (vgl. Reichs-Verkehrs-Blatt 1931, Nr. 27 u. 28).

41. Der XV. Internationale Schifffahrtskongreß fand vom 12.—22. September 1931 (Eröffnung durch den König von Italien am 12. 9. im Dogenpalast) in Venedig statt. Inhaltsangabe der deutschen Berichte in Z. f. B. 1931, Nr. 10, S. 419, der Ergebnisse in Z. f. B. 1932, Nr. 1 u. 2.

42. Abhandlungen.

Die Lage der deutschen Binnenschifffahrt. M. Drews. WD. 43, S. 1771.

Probleme der deutschen Binnenschifffahrt. M. Drews. WD. 50, S. 2012.

Schifferbörsen und Binnenschifffahrt. P. Schulz-Kiesow. WD. 32, S. 1386.

Von Philadelphia bis Venedig. Deutschlands Binnenschifffahrt 1913—1931. E. Schreiber. Z. f. B. 9, S. 286.

Der Ausbau der deutschen Wasserstraßen in den letzten 20 Jahren. Gährs. Z. f. B. 9, S. 334.