

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 1933

Vorbemerkung: Die Verkehrskonjunktur-Berichterstattung bezieht sich auf das 2. Halbjahr 1932. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erscheinenden Nummern enthalten. Die Nachrichtensammlung erstreckt sich bis zum 31. März 1933. Für folgende Zeitschriften ist nachstehende Kürzung angewendet:

A. d. P. T. T. = Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones	Rv. g. Ch. d. f. = Revue générale des Chemins de fer
A. f. E. = Archiv für Eisenbahnwesen	Rb. = Die Reichsbahn
A. f. Fr. V. = Archiv für den Fremdenverkehr	Rw. A. = Railway Age
A. f. P. u. T. = Archiv für Post und Telegraphie	Rw. G. = Railway Gazette
Chr. d. Tr. = Chronique des Transports	V. T. = Verkehrstechnik
DWZ. = Deutsche Wirtschafts-Zeitung	Vt. W. = Verkehrs-technische Woche
Mod. Tr. = Modern Transport	WD. = Wirtschaftsdienst
Mschr. d. IEKV. = Monatschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongress-Vereinigung	Z. d. IEV. = Zeitschrift des Internat. Eisenbahn-Verbandes
Nav. d. Rhin = La Navigation du Rhin	Z. f. B. = Zeitschrift für Binnen-schiffahrt
	Z. f. I. Ebf. = Zeitschrift für die Internat. Eisenbahnbeförderung
	Ztg. d. VMEV ¹⁾ = Zeitung des Vereins Mittel-europäischer Eisenbahnver-waltungen

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	
	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932
Juli.....	27,8 ²⁾	22,4 ²⁾	111,5	96,9	198,7	137,5	122,8	95,2
August.....	26,0	23,0	108,9	96,3	181,9	142,7	120,4	90,2
September.....	28,5	25,0	116,3	103,8	196,5	155,2	93,7	74,7
Oktober.....	32,7	27,8	125,4	110,9	208,1	160,3	85,3	70,3
November.....	29,3	28,4	122,0	113,7	181,8	157,9	69,9	54,8
Dezember.....	21,6	22,8	97,3	93,1	147,1	140,2	79,2	66,7

Der nunmehr bereits drei Jahre anhaltende jähe Absturz im Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn nahm im zweiten Halbjahr 1932 insofern einen langsameren Verlauf, als während dieses Zeitabschnitts zum ersten Mal in der Periode des Konjunkturrückgangs das Ausmaß der Verkehrsschrumpfung relativ ein geringeres war als in der vorhergehenden Jahreshälfte. Der Gütertransport belief sich in den letzten sechs Monaten von 1932 auf 58,9 v H (erstes Halbjahr 1932 56,7 v H) der in den gleichen Monaten der Jahre 1927 bis 1929 im Durchschnitt beförderten Mengen, während das zweite Halbjahr 1931 dieser gleich 100 gesetzten Periode gegenüber einen Güterverkehr von 65,5 v H,

¹⁾ Bis zum 6. Okt. 1932 Ztg. d. VDEV. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

²⁾ Die Zahl für Juni 1931 ist 28,0, für Juni 1932 23,6.

die zweite Jahreshälfte 1930 sogar noch ein Verkehrsvolumen von 80,4 v H für die Bahn aufgebracht hatte. Wiederum in beträchtlich größerem Umfange als die Gütermengen nahmen die Einnahmen aus dem Güterverkehr ab, was in erster Linie auf den Herabsetzungen des Normaltarifs im November/Dezember 1931, daneben auf den Anfall hochwertiger und somit hochtarifizierter Güter zurückgeführt werden muß, nur wenig auf neue Ausnahmetarife, durch welche die Reichsbahn den Verkehr mit zu beleben versuchte. Im Berichtszeitraum blieben die gefahrenen Gütermengen um 9,9 v H, die arbeitstäglige Wagengestellung um 9,5 v H, die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 19,2 v H und aus dem Personverkehr um 21,0 v H gegenüber dem zweiten Halbjahr 1931 zurück.

Im Berichtshalbjahr vermochte die Reichsbahn, was ihr bisher nicht gelungen war, die arbeitstäglige Wagengestellung dem Umfange der Verkehrsabnahme gegenüber den Vergleichsmonaten völlig anzupassen. Bis auf den Monat August, wo die Wagengestellung bei erhöhtem Verkehrsanfall niedriger als im Vormonat war, verhält sich die arbeitstäglige Wagengestellung der Reichsbahn zu der auf- und absteigenden Tonnenzahl der beförderten Gütermengen in der zweiten Hälfte des Jahres 1932 ziemlich parallel.

In den einzelnen Monaten des Berichtszeitraums nahm der Güterverkehr im Vergleich zu der als normal angenommenen Entwicklung in den Jahren 1927 bis 1929 einen sehr ungewöhnlichen Verlauf. Der Monat Juli, der gegenüber dem Vormonat eine Verkehrsbelebung aufzuweisen pflegt, blieb 1932 im Gütertransport um 5 v H gegenüber dem Juni zurück. Die Tonnenzahl der beförderten Gütermengen vergrößerte sich dann in jedem Monat bis einschließlich November, so daß die Spitzenverkehrsleistung des Jahres nicht wie üblich im Oktober, sondern einen Monat später lag. Der Dezember brachte den saisonmäßig bedingten Verkehrsabfall, der sich aber in einem solchen Rahmen hielt, daß im letzten Monat des Jahres 1932 erstmalig in der Zeit der Wirtschaftsdepression der Umfang der beförderten Gütermengen höher war als im Vergleichsmonat des Vorjahres.

Günstige Wasserstände auf den Binnenwasserstraßen und unverminderter Lastkraftwagenwettbewerb, der sich insbesondere in einem in immer stärkerem Umfange sich vollziehenden Unterbieten des Reichskraftwagentarifs und in größeren Transporten ausländischer Lastkraftwagenzüge über die Grenze auswirkte, führten im Juli zu einem ungünstigen Ergebnis im Eisenbahnverkehr. Empfindliche Rückschläge im Wagenladungsverkehr, namentlich im Versand von Kohle, der in den bedeutenderen Kohlengruben um fast 20 v H hinter dem des Vormonats zurückblieb, ferner von künstlichen Düngemitteln und Baustoffen, machten sich bemerkbar und konnten durch jahreszeitlich aufkommende Transporte von frischem Obst, Gemüse und Frühkartoffeln nicht ausgeglichen werden. Der Monat August ließ die durch die Saison zu erwartende Verstärkung des Güterverkehrs nur sehr schwach in Erscheinung treten. Im Eil- und Frachtstückgutverkehr war eine leichte Zunahme durch den Versand landwirtschaftlicher Produkte zu verzeichnen. Der Wagenladungsverkehr sank infolge des verminderten Absatzes von Baustoffen, Erzen und Erzeugnissen der Eisenindustrie; der Kohlenversand verharrete im ganzen auf dem niedrigen Stand des Monats Juli. Der September brachte ein gegenüber dem Vormonat sonst nicht übliches Ausmaß einer Verkehrsbelebung. Dieser Zuwachs war einer Besserung in fast allen Verkehrsarten der Reichsbahn und den durch ungünstigen Wasserstand in der Binnenschifffahrt sich der Bahn zuwendenden eiligen Transporten zuzuschreiben. Konfektionswaren belebten den Expressgutverkehr. Obst- und Fischbeförderungen riefen vielfach eine erhebliche Steigerung des Eilstückgutverkehrs hervor. Massentransporte, vor allem von Futter- und Düngemitteln, letzte auch nach dem Ausland, von Baustoffen, landwirtschaftlichen Erzeugnissen,

Wegebaustoffen sowie Grubenholz und schließlich ein Anwachsen des Kohlenversandes beeinflussten günstig den Wagenladungsverkehr. Im Oktober setzte sich die im Vormonat durch die Saison hervorgerufene Zunahme des Güterverkehrs vorwiegend infolge der durch die Ernte und Verarbeitung der Zuckerrüben und Kartoffeln sich ergebenden Transporte fort. Auch im Kohlenversand war eine Verstärkung zu verzeichnen, während das Zuendegehen der Getreideernte, der Düngesaison und der Bauperiode sich im Güterverkehr schon spürbar auswirkte. Mehrere Arbeitsbeschaffungsprogramme und ein neues Runggengeschäft, ferner ein ziemliches Anhalten des Zuckerrübenversandes beeinflussten im Monat November vorteilhaft den Güterverkehr der Reichsbahn. So war ein von der Saison unbeeinflusstes Ansteigen der Transporte von Kohlen, Erzen, Grubenholz, Kalk, Schotter und Wegebaumaterial festzustellen. Im Stückgutverkehr stieg die Nachfrage nach Behältern so beträchtlich, daß der Nachfrage nach ihnen vielfach nicht entsprochen werden konnte. Die Beförderung von künstlichen Düngemitteln ging weiterhin zurück, überstieg aber noch die des Vergleichsmonates des Jahres 1931. Entsprechend der vorgeschrittenen Jahreszeit zeigte sich ein erhebliches Abnehmen des Versandes von Kartoffeln, dem gegenüber sich die arbeitstäglige Wagengestellung für Brotgetreide fast auf dem Stand vom Oktober hielt. Im Dezember war das Ausmaß der Drosselung des Verkehrs gegenüber dem Vormonat ein geringeres als im Jahre 1931 und nur wenig stärker als im Jahre 1929. Nur der Beendigung der landwirtschaftlichen Saison ist die Verkehrsschrumpfung zum Jahresende zuzuschreiben. Der Versand von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und trotz des Darniederliegens des Baumarktes auch der Transport von Zement war größer als im Vorjahr. Der Verkehr nach dem Ausland in künstlichen Düngemitteln erreichte sogar im Vergleich zum Dezember 1931 eine Verstärkung um mehr als 60 v H. Rege gestaltete sich die Beförderung von Baustoffen und Steinschlag für den Straßenbau und für eisenbahndienstliche Zwecke. Der Versand von Kohle aus den wichtigeren Distrikten verhielt sich zum Vormonat etwas rückgängig, überstieg jedoch um nahezu 10 v H den des Vergleichsmonats von 1931. Unter dem Einfluß des Weihnachtsverkehrs blieben Express- und Eilstückgutverkehr lebhaft. Zu Jahreschluß verharrete der Güterverkehr der Reichsbahn auf dem Niveau der Vorjahresende.

Während im Laufe des zweiten Halbjahres 1932 die rückläufige Bewegung im Güterverkehr vererbte und zu Jahresende der Umfang der beförderten Gütermenge sogar höher lag als im Vorjahr, wirkte sich die schwierige Wirtschaftslage auf den Personverkehr weiterhin lähmend mit noch ständig, wenn auch verlangsamt, sinkender Tendenz aus. Somit vermochte die zu Beginn der Depressionsperiode zu beobachtende ziemliche Krisenfestigkeit des Personenverkehrs auf die Dauer der Krise ihr gegenüber nicht Stand zu halten. Im Juli, dem Monat des stärksten Sommerurlaubs- und Ferienverkehrs und damit des größten Personenverkehrs überhaupt, führten die Sommerurlaubskarten und die Ermäßigung der Zuschläge für D- und Eilzüge seit 1. 6. 1932 im wesentlichen zu der starken Belebung des Verkehrs gegenüber dem Vormonat. Trotz aller Verkehrserleichterungen blieb jedoch der Verkehrsaufwand weit hinter dem früherer Jahre zurück. Wie erwartet, verlor infolge der Sommerurlaubskarten der Feriensonderzugverkehr erheblich an Bedeutung. Rücksichtslose Fahrpreisermäßigungen, aber auch die im Vergleich zur Reichsbahn viel persönlichere und nachhaltigere Werbung der Autonunternehmer, heißt die Bedienung des Nahverkehrs und die Personenbeförderung zu besonderen Anlässen in immer steigendem Ausmaß auf den Kraftwagen übergehen. In dem dem Monat Juli nicht sehr nachstehenden Reiseumat August blieb der Verkehr (die Einnahmen gar um 25 v H) weit hinter dem Vergleichsmonat von 1931 zurück, obgleich im August 1931 die Reiseumöglichkeiten außerordentlich ungünstig lagen. Anhaltend gutes Wetter im August des Berichtszeitraums begünstigten den Wochen-

end- und Ausflugsverkehr, die schlechte Wirtschaftslage und unverminderter Kraftwettbewerb brachten ihn aber nicht zur vollen Entwicklung für die Reichsbahn. Wie alljährlich trat im September mit Schluß der Sommerschulferien und dem Ende der Kur- und Bädersaison ein beträchtliches Nachlassen des Fernverkehrs ein. Eine Reihe besonderer Veranstaltungen führten in den verschiedensten Landesteilen zu einer Belebung des Nahverkehrs und brachten auch im Oktober den Personenverkehr auf einen Stand, der nur wenig hinter dem des Vormonats zurückblieb. Eine stärkere Benutzung der mit Zuschlag belegten Züge läßt auf eine Abwanderung des Geschäftsverkehrs von dem für den Herbst und Winter eingestellten Kraftwagen auf die Eisenbahn schließen. Der November zeigte die bekannte Stille im Reiseverkehr, die wegen der Unmöglichkeit der Ausübung von Wintersport auch in den ersten Wochen des Dezembers vorherrschte. Erst die Einführung von Festtags-Rückfahrkarten veranlaßte eine rege Beanspruchung der Schnellzüge auf große Entfernungen. Der Weihnachtsverkehr erreichte aber nicht die Stärke des Jahres 1931. Die Zahl der von Juli bis einschließlich Dezember verkehrten überplanmäßigen Züge blieb nicht unbeträchtlich hinter der des Vorjahres zurück.

Erstmalig während der Verkehrskrise waren im Berichtsjahr die Einnahmen aus dem Güterverkehr, und zwar gleich um 70 Millionen RM, höher, als die aus der ersten Jahreshälfte. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung weisen bei dem statistischen Vergleich mit den vorhergehenden sechs Monaten prozentual ein weiteres starkes Absinken auf und verhalten sich zu den Einnahmen aus dem zweiten Halbjahr 1931 viel ungünstiger als eine gleiche Gegenüberstellung für den Gütertransport ergibt. Bei einer exakten Bewertung der Minderung der Einnahmen beim Personenverkehr sind jedoch die mannigfachen, im Laufe des Sommers eingeführten Fahrpreismäßigungen zu berücksichtigen.

Im Güterverkehr des ganzen Jahres 1932 ergibt sich eine beförderte Gütermenge von 280,7 Mill. t gegenüber 325,7 Mill. t 1931, 399,5 Mill. t 1930 und 485,2 Mill. t im Durchschnitt der Jahre 1927 bis 1929. Die prozentuale Abnahme im Güterverkehr betrug im verlossenen Jahr gegenüber 1931 14 v H., während sie sich 1931 und 1930 zum Vorjahr jeweils auf rund 18 v H. belief. Die Einnahmen der Betriebsrechnung der Reichsbahn beliefen sich 1932 nur mehr auf 2934 Millionen, stellten sich 1931 noch auf 3849 Millionen und 1930 auf 4570 Millionen gegenüber einem Höchststand von 5354 Millionen im Jahre 1929. Im Vergleich zu den Einnahmen von 1929 ergibt sich somit für das Jahr 1932 ein Rückgang um mehr als 2400 Millionen oder um 45 v H.

2. Tarifnachrichten. Deutschland: Im mitteleuropäischen Eisenbahntarifwesen wurden während des zweiten Halbjahrs 1932 viele Vereinbarungen und Bestimmungen wertlos und insbesondere internationale Verbandstarife hinfällig, weil Währungsschwierigkeiten die Abfertigung von Grenze zu Grenze günstiger und häufig sogar notwendig erscheinen ließen. Als wichtige Neuerung auf diesem Gebiet kam nach jahrelangen Verhandlungen in den Verkehren der Binnenstaaten mit den deutschen Sechäfen und mit der Adria der Ausgleich divergierender Interessen zustande. Im deutschen Gütertarifwesen selbst traten nur Änderungen bei den Ausnahmetarifen ein. — Am 1. Januar 1933 erhielten die Ausnahmetarife des Reichsbahn-Gütertarifs Heft C II b und die als besondere Tarife herausgegebenen Kohlen-Ausnahmetarife neue Nummern. Die Tarife sind in 25 Gütergruppen eingeteilt; die Tariftarifen werden wie folgt gekennzeichnet: B = Binnen-Ausnahmetarife, G = Ausn. über die trockene Grenze, S = Ausn. über Sechäfen, A = Allgemeine Ausfuhrn. U = Umschlagtarife. Als drittes Kennzeichen dienen innerhalb der Gütergruppe und Tarifart Ordnungszahlen.

In Auswirkung des Übereinkommens zwischen Reichsbahn und Reichspost zur Abgrenzung des Geschäftsbereichs im Kleingüterverkehr hat die Reichsbahn mit Wirkung

vom 15. Januar 1933 eine Ermäßigung des Expreßgutverkehrs vornehmlich für weitere Entfernungen und für die Gewichtsstufen von 5 bis 10 kg vorgenommen. Die Entfernungsstufen wurden von 23 auf 13 vermindert. Gleichzeitig trat eine Ermäßigung des Gepäcktarifs ein, die sich in ähnlichem Rahmen wie beim Expreßgut bewegt. Für die Versendung kleinerer Gepäckstücke wirkt sich die Einführung einer Zwischenstufe für 15 kg günstig aus.

In den Personentarifen der Reichsbahn sind die Festtagskarten zu Weihnachten, Ostern und Pfingsten mit einer den Sonntagsrückfahrkarten gleich hohen Ermäßigung von $33\frac{1}{3}$ v H., aber einer Geltungsdauer von acht bis vierzehn Tagen, zu einem festen Bestandteil geworden. Den Sommer 1933 über werden von der Reichsbahn wieder Sommerurlaubskarten mit 20%iger Ermäßigung und dem Vorjahr gegenüber weiteren Erleichterungen in den Benutzungsvorschriften verausgabt. Die Karten gelten bei einem Mindestferienaufenthalte von sieben Tagen (Vorjahr elf) und einer Mindestentfernungsmenge von 200 km bei einmaliger Fahrtunterbrechungsmöglichkeit auf der Hinreise und dreimaliger auf der Rückfahrt über zwei Monate und werden verfolgt in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober. Die zunächst in Baden, Bayern und Ostpreußen versuchsweise eingeführten festen Rundreisekarten mit 25 v H. Fahrpreisermäßigung sollen während des Jahres 1933 im gesamten Bereich der Reichsbahn für bestimmte, gern befahrene Rundverbindungen ausgegeben werden. Die Geltungsdauer dieser Karte beträgt bei Entfernungen bis 299 km 15 Tage, bei größeren Entfernungen 30 Tage. Die zum Jahresbeginn 1932 eingeführten Netz-, Bezirks- und Bezirksteilmouatskarten haben vom 1. März 1933 ab eine wesentliche Verbesserung und Verbilligung erfahren. Bei den Netzkarten wurde der Geltungsbereich von rund 6000 km auf 7000 km ausgedehnt und die Preise um durchschnittlich 10 v H. gesenkt. Die bisherige Unterscheidung in große und kleine Bezirkskarten hob man auf und schaffte für diese Karte einheitlich einen Geltungsbereich von 1000 km bei Gültigkeitsverlängerung auf Eilzüge und einer Preisfestsetzung in Höhe der bisherigen kleinen Bezirkskarten.

Niederlande: Die bisher nur während der Sommermonate zur Ausgabe gelangten achtjährigen Generalabonnements der Niederländischen Eisenbahnen wurden im Preise stark herabgesetzt und werden nunmehr das ganze Jahr hindurch verabreicht. Gleichzeitig trat bei den allgemeinen Monatskarten eine Preisermäßigung ein. Schließlich liegt bereits die Genehmigung des Ministeriums vor zu einer Senkung der Normal-Personentarie, deren Inkraftsetzung im Laufe des Frühjahrs 1933 erfolgt.

Oesterreich: Der Generaldirektor der Oesterreichischen Bundesbahnen forderte die Lockerung der gesetzlichen Bestimmungen über die Veröffentlichungspflicht der Tarife. Das Finanzministerium lehnte die geplante Einführung einer Krisensteuer im Güter- wie im Personenverkehr ab; von der geplanten Übertragung eines Kohlenmonopols an die Bundesbahnen hat man dergleichen wieder Abstand genommen. Lediglich Zuschläge zu den ermäßigten Fahrkarten sowie Erhebung einer Abgabe bei bisherigen Freikarten, ferner die Einführung einer Verschubnebengebühr wurden genehmigt, Maßnahmen, die dem Einnahmbedarf der Bundesbahnverwaltung keineswegs gerecht werden und den Ausgleich des Finanzhaushalts der Oesterreichischen Bundesbahnen weiter im ungewissen lassen.

Rußland: Nach der russischen Tarifsammlung erfuhr im Februar der Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif eine Erhöhung um 35 v H.

Tschechoslowakei: In einem weitergehenden Maße, als es in Deutschland und Oesterreich angestrebt wird, sieht ein der tschechischen Regierung vorliegender Entwurf die Aufhebung der Öffentlichkeit und Gleichheit der Tarife vor. Die Regierungsverordnung zugunsten der tschechoslowakischen Eisenbahnen sieht folgende Fassung vor: „In inländischen Verkehr ist auch die Gewährung von Frachtermäßigungen durch be-

sondere Vereinbarung selbst an einzelne erlaubt, sofern sie in der Notwendigkeit begründet sind, daß sich die Eisenbahn dadurch ihre bisherigen Transporte erhält, welche ihr andernfalls entgehen würden, oder daß sie dadurch ihre Beförderungsbedingungen jenen Bedingungen anpaßt, die bei der Beförderung durch andere Verkehrsmittel bestehen.“

3. Fahrplan- und Verkehrsachrichten. Im Laufe des Winters unternahm ein Motor-Schnelltriebwagen der Reichsbahn mit einer Riesengeschwindigkeit von rund 120 km mehrere Probefahrten zwischen Berlin und Hamburg, die so zufriedenstellend verliefen, daß dieser schnellste Zug der Welt im Sommerfahrplan 1933 auf dieser Strecke werktags regelmäßig einmal hin und zurück verkehrt.

Zwischen Warschau und Tiflis in Georgien ist ein Luxuszug eingerichtet worden, der diese Reise in 76 Stunden durchführt.

Einen Eisenbahndienst über den Bosphorus zwischen dem europäischen Bahnhof in Istanbul und Haidar Pasha, dem asiatischen Bahnhof, beabsichtigt eine britische Gruppe bei Erhalt eines Monopols für 50 Jahre einzurichten.

Auf der über 2000 km betragenden Strecke New York—Havana hat die „Seatrains“-Gesellschaft mit drei Fährdampfern, die Wagen bis zu 100 t Gewicht und bis zu 100 Wagen aufnehmen können, den Seedienst eröffnet. Es ist der längste Seeweg, über den regelmäßig Eisenbahnwagen hin und her befördert werden.

4. Neue Eisenbahnlinien und Eisenbahnpläne. In der Pfalz ist am 6. November 1932 auf der als vollsprünge Nebenbahn erbauten 17,3 km langen Strecke Eisenberg—Enkenbach der Personen- und Güterverkehr aufgenommen worden. — Aus dem Bauprogramm der Grenzlandbahnen beabsichtigt die Reichsbahn mit dem Bau folgender drei englischen Nebenbahnen zu beginnen: Zur Erschließung des unteren linksseitigen Netzbruchs mit dem Charakter einer Meliorationsbahn die Bahn Schwerin/Warthe—Kreuz (50 km) in der RBD Osten, in der RBD Oepeln die Bahn Groß Strehlitz—Kandrinz (30 km) und in der RBD Trier als Verbindungsbahn zwischen dem Hunsrück, dem Nahe und dem Glantal die Bahn Türkismühle—Kusel (30 km).

In Bulgarien wurde eine Eisenbahn eröffnet, die die weiten Tabakgebiete des östlichen Rhodope-Gebirges erschließt und die zu einer direkten Verbindung mit Nordost-Griechenland ausgebaut werden soll.

Polen eröffnete am 1. März 1933 die Danziger Gebiet umgehende Kohlenbahn von Polnisch-Oberschlesien nach Gdingen und verfügt nunmehr über eine direkte 552 km lange Bahnlinie, die den bisherigen Bahnweg von Kattowitz zum Seehafen um 110 km verkürzt. — Die Regierung beschloß zwischen Warschau und Radom sowie zwischen Mischow und Krakau Bahnlinien anlegen zu lassen, welche die Entfernung zwischen Warschau und Krakau auf der Schiene um 54 km verkürzen werden.

Die rumänischen Eisenbahnen haben ihr Netz durch den Bau und die Inbetriebnahme einer Eisenbahnlinie in Bessarabien um 44 km erweitert. Die neue Bahn verkürzt die Strecke Chisinau—Galati um 61 km und ermöglicht dadurch die Leitung direkter Personen- und Schnellzüge von Chisinau nach Bukarest.

In der Tschechoslowakei wurde im November der zweigleisige Betrieb auf der ganzen 115 km langen Strecke Pilsen—Prag aufgenommen, wodurch die Voraussetzung für die Einführung von Motorzügen sowie die beschleunigtere und häufigere Verbindung zwischen diesen beiden Städten gegeben ist.

Die Regierung der Türkei hat erstmalig eine internationale Anleihe in Höhe von 12 Millionen türkischen Pfund in die Wege geleitet zur Finanzierung des Baues einer Eisenbahn von Diarbekir in Kurdistan nach Argbana, wo reiche Kupferminen hierdurch erschlossen werden sollen.

In Portugiesisch Ostafrika (Mocambique) ist die längste Eisenbahnbrücke der

Welt, 11 650 ft. messend, in Bau über den unteren Lauf des Sambesi. Durch diese Brücke wird das Netz der Süd- und Zentralafrikanischen Eisenbahn und der vom portugiesischen Hafen Beira landeinwärts führenden Bahn in direkte Verbindung gebracht mit dem britischen Njassa-Protectorat und dem Njassa-See.

Die Regierung von Palästina plant zwecks einer besseren Orangen-Verschiffung den Bau einer direkten Eisenbahnlinie von Jaffa nach Haifa.

Die erste Eisenbahn auf russischem Gebiet der Insel Sachalin an der östlichen Küste Sibiriens, die die Ölfelder mit der Moskalevo-Bucht verbindet, ist dem Verkehr übergeben worden.

In Australien bemüht sich eine englische Interessenten vertretende Vereinigung um den Erhalt einer Konzession zum Bau einer großen Kontinental-Eisenbahn von rund 600 Meilen von Bourke aus im Norden von Neu-Süd-Wales nach dem Nord-Territorium.

5. Nachrichten über fortschreitende Elektrifizierung von Eisenbahnen. In Schlesien nach der Reichsbahn im Dezember auf der 40 km langen Strecke Hirschberg—Schmiedeberg—Landeshut den elektrischen Betrieb auf. Auf der von dieser Linie abzweigenden privaten Riesengebirgsbahn nach Krummhübel hat man mit den Elektrifizierungsarbeiten begonnen. — Der Verwaltungsrat der Reichsbahn stimmte der Elektrifizierung der Strecke Halle—Köthen—Magdeburg zu, zu deren Durchführung sofort geschritten werden soll. In Mittelddeutschland entsteht nunmehr ein geschlossenes elektrisches Netz Leipzig—Dessau—Magdeburg—Halle—Leipzig.

Die belgische Eisenbahnbehörde stimmte zur Beschleunigung des Personenverkehrs der Elektrifizierung der Hauptlinie Brüssel—Antwerpen zu.

In Frankreich stellte die Paris—Orléans-Eisenbahngesellschaft die 116 km lange Linie Orléans—Tours auf den elektrischen Betrieb um und begann mit der Fortführung der elektrifizierten Strecke Paris—Orléans—Vierzon (228 km) über Limoges bis zum Eisenbahnknotenpunkt Brive (300 km), nach deren Vervollendung eine zusammenhängende Strecke von über 500 km von Paris nach Südfrankreich elektrisch befahren werden kann.

Die Arbeiten zur Elektrifizierung der niederländischen Eisenbahnstrecke Rotterdam—Dordrecht sind aufgenommen worden und sollen Mai 1934 beendet werden.

In Schweden wurde der elektrische Betrieb auf der 113 km langen Staatsbahnlinie Falköping—Naessjöe, welche die Hauptstrecken des Landes Gotenburg—Stockholm und Malmö—Stockholm miteinander verbindet, eröffnet. — Zur Elektrifizierung der Strecke Gotenburg—Malmö und einer kleinen Verbindungslinie beabsichtigt die Regierung eine Anleihe von 11 Millionen Kronen aufzunehmen.

In der Schweiz wurde im Oktober 1932 der elektrische Betrieb auf der 34 km langen Strecke Wallisellen—Ulster—Rapperswil (Glattlinie) und der 40 km laugen Strecke Zürich—Affoltern—Zug aufgenommen.

Die spanische Regierung will die schon seit langem geplante Elektrifizierung der Nordbahnstrecken von Madrid über Villalba nach Avila (zweigleisig) und von Villalba nach Segovia (eingleisig), die große Steigungen aufweisen und eine Gesamtlänge von 191 km besitzen, jetzt beschleunigt durchführen.

Ungarns bisher minimaler elektrischer Eisenbahnverkehr erfuhr durch die Inbetriebnahme des 106 km langen Teilstückes Budapest—Komárom der wichtigen Linie nach Wien eine beachtliche Bereicherung.

In U. S. A. wurde die Verbindung New York—Philadelphia durch die Elektrifizierung der Linie der Pennsylvania-Eisenbahn verbessert.

6. Zusammenschluß, Übergang und Stilllegung von Eisenbahnen. Ein Ausschuß der Dänischen Staatsbahn prüfte die Wirtschaftlichkeit von 14 Nebenbahnen, die einen jährlichen Fehlbetrag von 3,9 Millionen Kronen aufwiesen, und kam zu dem Entschluß, bei neun Nebenbahnen vor einer möglichen Betriebsstilllegung die weitere Ent-

wicklung abzuwarten, nachdem bei ihnen der Zuschußbedarf der Dänischen Staatsbahn durch Ersparnisse verschiedenster Art auf jährlich 1,35 Millionen Kronen festgelegt worden ist. Die übrigen fünf Nebenbahnen, die ein Netz von 141 km umfassen, werden bis auf eine, die für einen eingeschränkten Güterverkehr aufrechterhalten wird, völlig stillgelegt.

Zwischen der türkischen Regierung und der Régie Générale des chemins de fer ist ein Abkommen geschlossen worden, nach dem die Eisenbahnstrecke Adana—Medain-Ekbes (türkisch-syrische Grenze), ein Teil der von den Deutschen gebauten Bagdadbahn, in die Verwaltung der Türkischen Staatsbahnen übergehen soll. Diese Strecke ist für die Türkei von besonderer Wichtigkeit, weil von ihr die noch im Bau befindliche Linie nach Diarbekir abzweigt, die bereits bis zum Euphrat in Betrieb genommen ist, und weil aus den Kupferminen von Arghana ein nicht geringer Güterverkehr über diese beiden Strecken führen wird.

7. Aus Organisation und Verwaltung der Eisenbahnen. In Kanada hat der Eisenbahnausschuß des Senats dem von der Regierung eingebrachten Gesetz zwecks Schaffung eines Schiedsgerichtshofs zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen der Canadian Pacific und der Canadian National Eisenbahngesellschaft seine Zustimmung gegeben. Inzwischen haben sich die Bemühungen um eine engere Zusammenarbeit dahingehend bereits ausgewirkt, daß im östlichen Kanada im Personenverkehr gewisse Züge ausfallen und daß ferner bei den im Wettbewerb stehenden Linien die Fahrkarten beider Gesellschaften gegenseitig Gültigkeit besitzen.

8. Internationaler Eisenbahn-Kongreß in Kairo. In der zweiten Hälfte des Januar 1933 fand in Kairo der in Abständen von drei Jahren zusammen tretende nunmehr zwölfte Internationale Eisenbahn-Kongreß statt, auf dem die Verwaltungen von 50 Ländern aus der ganzen Welt vertreten waren. Die Referate befaßten sich vorwiegend mit den überall festzustellenden Krisenerscheinungen im Eisenbahnverkehr und mit den neuen Formen des Verkehrs zu Lande und in der Luft und galten schließlich der Erreichung einer gedeihlichen Zusammenarbeit aller Transportmittel.

9. Die 4. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit Professoren an deutschen Universitäten und Hochschulen wurde unter Leitung von Reichsbahndirektor Geheimen Baurat Dr.-Ing. Schwarze vom 6. bis 11. März 1933 in Berlin — Friedrichshafen — Stuttgart abgehalten. Die meisten Vorträge, volks- und betriebswirtschaftlichen sowie juristischen Charakters, galten den Tätigkeitsgebieten und Gegenwartsfragen der Deutschen Reichsbahn, weitere dem Verkehrswesen in seiner Gesamtheit sowie allgemeinen Fragen des Staats- und Wirtschaftslebens. Da die Vorträge durch führende Persönlichkeiten verschiedener Reichsministerien und der Reichsbahn sowie der deutschen Hochschulen gehalten wurden, trug die Veranstaltung für das deutsche Verkehrs-, Wirtschafts- und Staatsleben repräsentativen Charakter. Sie wurde ergänzt durch Besichtigungen der Psychotechnischen Versuchsstelle der Deutschen Reichsbahn in Berlin-Grünwald, von LZ 127, LZ 129, DO X und Maybach-Werken am Bodensee, des Hafeneisenbahnhofs Friedrichshafen und des Hauptbahnhofes Stuttgart.

10. Abhandlungen¹⁾

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Les grands réseaux de chemins de fer en 1930 et 1931. Chr. d. Tr. 13, S. 3.

Die Lage der großen Eisenbahnen in 1931 gegenüber 1930 und 1929 und ihre finanzielle Entwicklung in den ersten Monaten des Jahres 1932. Rb. 34, S. 745.

Some aspects of transport finance. Wood. Mod. Tr. 718, S. 6; 719, S. 5.

¹⁾ Die Abhandlungen sind nach Sachgebieten und nach Ländern (alphabetisch) geordnet.

Die Eisenbahnwirtschaft Europas. Missner. Z. f. l. Ebf. 9, S. 475.

Die Elektrisierung der Eisenbahnen von wirtschaftlichem Standpunkt aus. Japiot u. Lebouche. Mschr. d. IEKV. 7, S. 1203.

Railway electrification. Huber-Stockar u. Eckert. Mod. Tr. 698, S. 3.

Wettbewerb oder vereinigte Beförderung durch Eisenbahnen und Luftlinien oder durch Eisenbahnen und Kraftwagen. Mschr. d. IEKV. 9, S. 1541; 12, S. 2535; 1933: 1, S. 169.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Fährbootverkehrs. Z. f. l. Ebf. 12, S. 623.

Die Entwicklung der Wechselbeziehungen zwischen Bergbau und Eisenbahnnetz im Ruhrgebiet. Berg. A. f. E. 6, S. 1341.

Die sächsischen Schmalspurbahnen. Pokorny. Rb. 37, S. 790.

Kleinbahnen in Preußen 1929. A. f. E. 4, S. 911.

Die Eisenbahnen des Deutschen Reiches 1930. Kuchler. A. f. E. 6, S. 1461.

Die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1931. Z. d. IEV. 8/9, S. 239.

Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1932. Rb. 52, S. 1094.

Wirtschaft und Reichsbahn. C. F. v. Siemens. Rb. 49, S. 1033.

Die öffentlichen Abgaben (Steuern, Gebühren und Beiträge) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Genest. A. f. E. 4, S. 837.

Aufgaben, Aufbau und Ziele der Reichsbahnstatistik. Remy. Ztg. d. VMEV. 45, S. 937. Tarifwangsrecht, ein drittes Nachwort zu „Tarif, eine enzyklopädische Studie“. Spiess. Ztg. d. VMEV. 30, S. 637.

Gleichheit und Öffentlichkeit der Tarife. Loening. Allg. Tarif-Anzeiger, 47, S. 1477.

Zur Frage der Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahngütertarifwesens. Schubert. Ztg. d. VMEV. 40, S. 841.

Tarifgestaltung im internationalen Güterverkehr. Herrmann. Ztg. d. VMEV. 50, S. 1048.

Ein Vorschlag zur ehesten Besserung der internationalen Tarifverhältnisse. Allg. Tarif-Anzeiger. 40, S. 1257.

Tarifpolitik der Reichsbahn und der Privatbahnen. Kraus. Der Eisenbahnfachmann. 17, S. 455.

Der deutsch-belgische Eisenbahngütertarif. Redicker. Ztg. d. VMEV. 33, S. 697.

Der Frachtbrief des deutschen Binnenverkehrs, verglichen mit der Postpakete und ausländischen Frachtpapieren. Trierenberg. Ztg. d. VMEV. 51, S. 1057.

Volkswirtschaftliche Umsätze und Güterverkehr der Reichsbahn. Rb. 35, S. 758.

Kohlenwirtschaft und Kohlenverkehr. Ballouf. Rb. 46, S. 970.

Der Schienen-Straßen-Verkehr. v. Schroeder. Ztg. d. VMEV. 47, S. 977.

Der Behälter im deutschen und im zwischenstaatlichen Verkehr. Holtz. Ztg. d. VMEV. 32, S. 677.

Entwicklung des internationalen Expreßgutverkehrs. Sigel. Ztg. d. VMEV. 44, S. 917. Nochmals zur Frage der Ermäßigung der Personentarife der Reichsbahn. Heisterbergk. DWZ. 46, S. 1096.

Rechtfertigt die Finanzlage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine Ermäßigung der Personentarife? Prang. — Erwiderung. Heisterbergk. DWZ. 51/52, S. 1226. Reisegeschwindigkeiten der Schnellzüge im Sommerfahrplan 1932. Rb. 36, S. 781.

V. T. 30: Eine Folge von Artikeln, die einen Überblick über den gegenwärtigen Stand der Verwendung von Schienentriebwagen im Betriebe von Neben- und Kleinbahnen vermittelten.

Schnellere Personenbeförderung und Verwendung von Triebwagen bei der Reichsbahn. Jänecke, Vt. W. 47, S. 661; 48, S. 677; 49, S. 689. — Born u. Jänecke. Vt. W. 52, S. 723.

b) Europa.

- Die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen im Jahre 1931 und in den fünf ersten Geschäftsjahren der Gesellschaft. Z. d. IEV. 10, S. 297.
 Chronique des Chemins de fer: Belgique. Rv. g. Ch. d. f. 2, S. 140.
 Die finnischen Eisenbahnen im Jahre 1930. Paszkowski. A. f. E. 4, S. 1063.
 Gliederung und Aufbau der französischen Bahnen. Schiffsfrachtdienst. 39, S. 3.
 Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1931. Ztg. d. VMEV. 37, S. 785.
 Les résultats de l'exploitation des cinq grandes Compagnies de Chemins de fer en 1931. Rv. g. Ch. d. f. 3, S. 216. — Gekürzt in deutscher Sprache: Z. d. IEV. 8/9, S. 250.
 Les résultats d'exploitation du réseau des Chemins de fer de l'Etat en 1931. Rv. g. Ch. d. f. 6, S. 472.
 Le réseau du Nord. Chr. d. Tr. 15, S. 3.
 Le problème des chemins de fer: Le plan des Compagnies. Chr. d. Tr. 23, S. 2. — Une étude de la Chambre de Commerce de Paris. Chr. d. Tr. 23, S. 7.
 Auf dem Wege zur Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen. Niederdraing. Vt. W. 34, S. 502.
 La fusion des réseaux. Chr. d. Tr. 21, S. 3.
 Le charbon et les chemins de fer français. Godfemaux. Rv. g. Ch. d. f. 4, S. 314. — Chr. d. Tr. 24, S. 8.
 Die vier großen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens im Geschäftsjahre 1931. Shorrington. Z. d. IEV. 7, S. 203.
 Chemins de fer étrangers: Grande Bretagne. Rv. g. Ch. d. f. 3, S. 261; 4, S. 338.
 Legislative burdens of the railways. Mod. Tr. 720, S. 5.
 Valuation of railways. Mod. Tr. 705, S. 5.
 Zusammenlegung des Verkehrs der London Midland and Scottish Railway und der London and North Eastern Railway. Z. d. IEV. 10, S. 313.
 British pooling plan approved. Rv. A. Vol. 93, No. 14, S. 473.
 Pooling schemes' inquiry. Rv. G. Vol. 57, No. 19, S. 539.
 L. M. S. and L. N. E. R. competition to be annulled. Mod. Tr. 700, S. 10.
 Die englischen Eisenbahnen im Verkehrskampf. Hardt. Rb. 32, S. 707.
 La coordination du rail et de la route en Grande-Bretagne. Chr. d. Tr. 21, S. 7.
 Industry and the Salter report. Mod. Tr. 712, S. 7.
 Employers endorse Salter report. Mod. Tr. 712, S. 12.
 Salter conference reply. Rv. G. Vol. 57, No. 26, S. 773.
 Salter report and its critics. Mod. Tr. 719, S. 3.
 Electrification of main line railways. Mod. Tr. 719, S. 6.
 The first main line electrification in England. Beilage zur Rv. G. Vol. 57, No. 4.
 Southern Railway electrification extension. Beilage zur Rv. G. Vol. 57, No. 27.
 Das englische Eisenbahngütertarifwesen. Schnieper. Schweiz. Speditions- u. Tarif-Ztg. 18, S. 3; 19, S. 3; 20, S. 2.
 Fast goods train services on the L. M. S. R. R. Rv. G. Vol. 57, No. 1, S. 9.
 Problem of passenger fares. Mod. Tr. 704, S. 7.
 Die Eisenbahnen Irlands 1929 und 1930. Schelle. A. f. E. 4, S. 1050.
 Door to door transport in Ireland. Rv. G. Vol. 57, No. 25, S. 744.
 Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen für das Betriebsjahr 1930/31. Z. f. I. Ebf. 11, S. 573.
 Les Chemins de fer de l'Etat Italien pendant les exercices 1929—1930 et 1930—1931. Rv. g. Ch. d. f. 6, S. 481.
 Die Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1930. Roesner. A. f. E. 6, S. 1505.
 Reforms on Austrian Federal Railways. Strauss. Mod. Tr. 698, S. 6.

- Railway problems in Austria. Strauss. Mod. Tr. 710, S. 3.
 The railways of Austria. Strauss. Rv. G. Vol. 57, No. 17, S. 483.
 Rapport sur la situation des Chemins de fer Roumains en 1931. Rv. g. Ch. d. f. 5, S. 393.
 Über Rußland und seine Eisenbahnen. Vt. W. 50, S. 697; 51, S. 711.
 Rußland: Verkehrsfragen. Wagner. WD. 35, S. 1196.
 Die Schwedische Staatsbahn 1906—1931. Paszkowski. Ztg. d. VMEV. 36, S. 759.
 Die Eisenbahnen der Schweiz im Jahr 1930. Nitschke. A. f. E. 6, S. 1537.
 Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1930. Nitschke. A. f. E. 4, S. 1043.
 Der ASTO-Versuch (Automobil-Stückgut-Transport-Organisation) der Schweizerischen Bundesbahnen. SBB-Nachrichtenblatt. 11, S. 191.
 Die Eisenbahnen der tschechoslowakischen Republik in den Jahren 1929 und 1930. A. f. E. 4, S. 1021.
 Türkei: Das Eisenbahnwesen. Z. f. I. Ebf. 10, S. 526.
 Betriebsergebnisse der Türkischen Staatsbahnen im Jahr 1930/31. Dieckmann. A. f. E. 5, S. 1287.
 Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1929/30. Romák. A. f. E. 5, S. 1241.
 c) Afrika.
 The Egyptian State Railways. Rv. G. Sondernummer v. 31. Dez., S. 3.
 Administration of the Egyptian State Railways. Mod. Tr. 716, S. 3; 717, S. 3; 718, S. 8; 721, Beilage. S. III.
 Les Chemins de fer de l'Égypte et du Soudan Anglo-Egyptien. Rv. g. Ch. d. f. 6, S. 452.
 Die Eisenbahnen im Mandatsgebiet Deutsch-Südwestafrika im Jahr 1929/30. Dieckmann. A. f. E. 5, S. 1288.
 Verkehrs-Kolonialbahnen: Le Congrès de l'Outillage Économique Colonial et des Communications et le Congrès International et Intercolonial des Transports. Rv. g. Ch. d. f. 1, S. 26.
 Die Eisenbahnen in Nigeria im Jahr 1929/30. Dieckmann. A. f. E. 6, S. 1563.
 Die Eisenbahnen Portugiesisch-Ostafrikas. Visser. A. f. E. 6, S. 1560.
 Die Eisenbahnen und Häfen in der Südafrikanischen Union im Jahr 1930/31. Dieckmann. A. f. E. 5, S. 1291.
 d) Amerika.
 The railway position in Canada. Mod. Tr. 707, S. 6.
 The Hudson Bay Railway. Rv. G. Vol. 57, No. 12, S. 339.
 Die südamerikanischen Verkehrsverbindungen. Fuchs. L'Union Postale. 10, S. 337.
 Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1929 und 1930. Auerswald. A. f. E. 5, S. 1263.
 Chronique des Chemins de fer: États-Unis. Rv. g. Ch. d. f. 1, S. 59; 2, S. 133.
 Rv. A. Vol. 93, No. 23: Eine Folge kurzer Artikel über die gegenwärtige Lage der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten und über die Wünsche einzelner Bahngesellschaften bezüglich der Gestaltung der Verkehrspolitik.
 Amerikanische Eindrücke. Lochte. Rb. 33, S. 723.
 Das Rentabilitätsproblem der Eisenbahnen in USA. Flint. Der Deutsche Ökonomist. 31, S. 1021.
 Railways and economic recovery. Dunn. Rv. A. Vol. 93, No. 3, S. 73.
 The future of the railways. Whitridge. Rv. A. Vol. 93, No. 20, S. 674.
 Public must solve railroad problem. Wheeler. Rv. A. Vol. 93, No. 18, S. 615.
 Government "Aid to the Railways". Rv. A. Vol. 93, No. 6, S. 171.
 Railways propose legislative program. Rv. A. Vol. 93, No. 24, S. 859.
 Reforms in railway regulation recommended. Rv. A. Vol. 93, No. 14, S. 461.

Taxation and the railroads. *Dunn. R. w. A. Vol. 93, No. 9, S. 285.*
 Zusammenschluß amerikanischer Eisenbahnen. *Ztg. d. VMEV. 37, S. 790.*
 Four-system plan approved. *R. w. A. Vol. 93, No. 5, S. 150.*
 Die Entscheidung des zwischenstaatlichen Handelsausschusses über die von den amerikanischen Eisenbahnen geforderte Erhöhung ihrer Tarife. *Z. d. IEV. 8/9, S. 268.*
 Store-door services in the East. *R. w. A. Vol. 93, No. 4, S. 123.*

e) Asien.

Die Eisenbahnen in Niederländisch-Ostindien in den Jahren 1930 und 1931. *Overmann. A. f. E. 6, S. 1544.*
 Die Eisenbahnen im Irak im Jahr 1930/31. *Dieckmann. A. f. E. 6, S. 1555.*
 Les Chemins de fer d'Asie Mineure. — Les Chemins de fer de Palestine: Le Haifa-Bagdad. *Rv. g. Ch. d. f. 5, S. 414.*

Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen.

11. Neubauten und Baupläne von Stadtschnell- und Untergrundbahnen.

In London wurde im Dezember eine 7,2 km lange, mit Stromschiene ausgerüstete Erweiterungstrecke mit vier Bahnhöfen von der London-Metropolitan-Bahn in Betrieb genommen.

Für Prag ist der Plan einer Untergrundbahn fertiggestellt worden. Die Gesamtkosten würden sich auf 50 Mill. Pfund belaufen. Neben finanziellen Schwierigkeiten ergeben sich noch technische, weil die Stadt auf Fels und Sand gebaut ist, so daß man zunächst nur der Verbindung dreier Vorstädte mit der City näher treten dürfte.

In Madrid haben die Vorarbeiten zu einer Verbindungsbahn zwischen der Süd- und der elektrifizierten Nordbahn quer durch die Stadt begonnen. Da die neue Untergrundbahn in die Gleise der Nordbahn einmünden soll und deshalb die spanische Breitspur erhält, ist eine Verbindung mit der bestehenden Madrider U-Bahn nicht möglich.

12. Umgestaltungen im Pariser Stadt- und Vorortverkehr. Das Anwachsen des Pariser Vorortverkehrs und die Unmöglichkeit, den Bahnhof St. Lazare nochmals zu erweitern, haben Anlaß dazu gegeben, im Frühjahr Züge mit zweistockigen Wagen in den Betrieb einzustellen. — Der Pariser Gemeinderat stimmte der Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 53 Mill. Franken zum Ankauf von 300 neuen Omnibussen zu, welche auf verschiedenen Strecken an Stelle von Straßenbahnen den Verkehr vermitteln sollen. Ein Programm sieht die vollständige Beseitigung der Straßenbahnen im Stadt-kern von Paris innerhalb von fünf Jahren vor.

13. Elektrifizierung von Stadt-Eisenbahnen.

In Glasgow beabsichtigt man die in einem Ring durch die Stadt führende Kabel-Eisenbahn auf den elektrischen Antrieb umzustellen.

Die polnische Eisenbahn trat der Elektrifizierung verschiedener Linien in der Banneile von Warschau, vor allem der Verbindung des Ost- mit dem Zentralbahnhof, näher.

14. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Grundprobleme des städtischen Verkehrs. *Blum. Ztg. d. VMEV. 27, S. 577.*
 Die Linienführung innerstädtischer Verkehrsmittel. *Lehner. A. f. E. 4, S. 891; 5, S. 1189; 6, S. 1373.*
 Die Auswirkung der Notverordnungs-Tarifsenkung auf Einnahme und Verkehr. *Kellner. V. T. 20, S. 394.*
 Das Selbstkostenproblem im Straßenbahnbetrieb. *Mattersdorff. V. T. 22, S. 453.*
 Die Wirkung von Tarifänderungen bei Straßenbahnen. *Loersch. V. T. 21, S. 422.*

Grenzen im Straßenbahnwesen. *Sieber. V. T. 25, S. 543.*
 Der Berliner Nahverkehr 1931. *Heuer. V. T. 24a, S. 519.*
 Die Verteilung des Berliner Nahverkehrs. *Heuer. V. T. 29, S. 651.*
 25 Jahre elektrischer Betrieb auf der Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Hamburg-Ohlendorf. *Freund. A. f. E. 5, S. 1149.*

b) Ausland.

Die Londoner Untergrundbahn-Gruppe. *Gretsch. A. f. E. 5, S. 1113.*
 Underground extensions and improvements. *Beilage zu R. w. G. Vol. 57, No. 21.*

Straßenverkehr.

15. Bestand an Kraftwagen in einigen Hauptländern¹⁾.

Länder	Personen-kraftwagen		Last-kraftwagen		Kraftwagen insgesamt		Einwohner auf 1 Kraftwagen	
	in 1000 Stück						1931	1932
	1931	1932	1931	1932	1931	1932		
Ver. Staat. v. Amerika	23 047	22 520	3 477	3 466	26 524	25 986	4,6	4,8
Frankreich	11 909	1 251	411	438	1 520	1 689 ²⁾	27	25
Großbritannien ³⁾	1 157	1 171	349	361	1 506	1 532	31	30
Kanada	1 057	1 026	167	161	1 224	1 187	8	9
Deutsches Reich ⁴⁾	523	497	161	153	684	650	94	100
Australien (Staatenbund)	467	413	104	110	571	523	11	12
Argentinien	310	261	78	70	388	331	29	35
Italien	211	221	64	73	275	294	150	140

Die Übersicht ergibt für das Jahr 1932 gegenüber 1931 in fünf Ländern eine Abnahme des Bestandes an Personenkraftwagen. Großbritannien und Italien weisen noch ein geringes Anwachsen auf; in Frankreich ist eine Vermehrung um 13 v. H. zu verzeichnen. Der Bestand an Lastkraftwagen hat sich 1932 neben Frankreich, Großbritannien und Italien, wo mit über 14 v. H. die prozentuale Zunahme am größten war, auch in Australien noch vermehrt. In bezug auf die Einwohnerzahl wirkte sich die weitere Motorisierung des Landes 1932 am stärksten in Italien aus.

16. Verordnungen und Maßnahmen gegen unbefugten Gebrauch von Kraftfahrzeugen. Das Reichsgesetzblatt Teil I, 1932, Nr. 69, S. 496 bringt die Verordnung gegen unbefugten Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrern vom 20. Okt. 1932, durch welche die widerrechtliche Benutzung dieser Verkehrsmittel sowie auch der Versuch hierzu grundsätzlich mit Gefängnis bedroht wird.

Das Preussische Ministerium erließ am 21. Okt. Richtlinien zur Bekämpfung der Kraftfahrzeugdiebstähle, die unter anderem eine Förderung der bewachten Parkplätze und eine schärfere Kontrolle des Erwerbs von Fahrzeugen bei den Kraftwagen-Zulassungsstellen und bei den Altwagen-Versteigerungen vorsehen.

17. Internationale Automobilausstellung und internationaler Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft in Berlin. Anlaßlich der Eröffnung der Internationalen Automobil-ausstellung am 11. Febr. 1933 brachte Reichskanzler Adolf Hitler in gewichtigen Ausführungen seine Stellung zum Kraftverkehr zum Ausdruck und stellte, in vier Punkten zusammengefaßt, die zukunftsweisenden Forderungen auf: 1. Herausnahme der staat-

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

²⁾ Ohne 29 550 Cyclecars (Kraftfahrzeuge mit 3 oder 4 Rädern und nur 1 oder 2 Plätzen).

³⁾ Mit Nordirland.

⁴⁾ Ohne Saargebiet.

lichen Interessenvertretung des Kraftwagenverkehrs aus dem Rahmen des übrigen Verkehrs, 2. allmähliche steuerliche Entlastung, 3. Inangriffnahme und Durchführung eines großzügigen Straßenbauplanes und 4. Förderung der sportlichen Veranstaltungen. — Der gleichzeitig am 15. und 16. Febr. stattfindende Internationale Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft gestaltete sich vornehmlich zu einer Demonstrationstagung der am Kraftwagenverkehr interessierten Wirtschaftskreise.

18. Der Fahrradbusbetrieb in England. Der Ende 1932 auf das erste Betriebsjahr zurückblickende, mit 60 Wagen durchgeführte Fahrradbusbetrieb der Londoner United Tramways brachte gegenüber dem früheren Straßenbahnsystem eine Einnahmesteigerung um 20 v. H. und wies die vorteilhafte Anwendung von Oberleitungs-Omnibussen auch in den Vororten von Großstädten nach. Verschiedentlich wurde in London der Fahrradbusbetrieb erweitert; in mehreren Städten Englands ist man mit seiner Einrichtung befaßt.

19. Baupläne von Kraftwagenstraßen.

Da der S. Bernardino-Paß den Winter über gesperrt ist, trägt man sich in der Schweiz mit dem Plan, dieses Gebirgsmassiv zu untertunneln und eine direkte Autostraße von Bellinzona zum Hinter-Rhein und nach Chur zu schaffen, wodurch das ganze Jahr hindurch die Entfernung zwischen Mailand und München um 216 km auf 556 km über S. Bernardino—Lindau gegenüber 772 km über Brenner—Innsbruck gekürzt würde.

Die Regierung von Persien beschloß den Bau einer 1600 km langen Automobilstraße von der Grenze von Belutschistan, wo das Eisenbahnnetz British-Indiens am weitesten gegen Westen vordringt, nach Hamadan, dem Endpunkt einer Zweiglinie der Bagdadbahn.

20. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Der öffentliche Kraftverkehr in den Jahren 1930 und 1931. Sussdorf. V. T. 24a, S. 532. Regelung der Personenbeförderung auf Lastkraftwagen in anderen Ländern. V. T. 28, S. 635. Der Verkehr in europäischen Großstädten. Langenscheidt. V. T. 28, S. 623; 29, S. 655. Die wirtschaftliche Bedeutung des Kraftwagens. Falck. Bildungs-Zschr. 2, S. 29.

Die Unternehmerorganisation im Kraftwagenverkehr. Teubner. Ztg. d. VAMEV. 39, S. 817. Der Verkehrsrückgang des Kraftwagens und seine Ursachen. Gutbrod. Allg. Automobil-Ztg. 48, S. 3.

Maßnahmen zur Wiederbelebung des Kraftwagenverkehrs. Gutbrod. Allg. Automobil-Ztg. 51, S. 3.

Erhaltung oder Vernichtung der Substanz im deutschen Nahverkehrswesen? K. A. Müller. Vt. W. 32, S. 465.

Kritisches zum Problem Eisenbahn und Kraftwagen. Bormann. WD. 44, S. 1430.

Das Kraftwagenproblem und die Nebenbahnen. Bürger. Vt. W. 40, S. 578.

Fertigwarenindustrie und Verkehrsmonopol. Gründer. Eisenb.- u. Schiff.-Nachrichten. 21/22, S. 153.

Der Güterfernverkehr in der Praxis. Tegethoff. V. T. 26, S. 570.

Das neue Kraftverkehrsrecht. Mathes. Eisenbahnkunde. 7, S. 145; 8, S. 169.

Das Genehmigungsverfahren und die Kontrollen im Güterfernverkehr. Der Fuhrhalter. 44, S. 3.

Reichskraftwagentarif und Kontrollmaßnahmen. Hafen-Verkehrs-Ztg. 26, S. 5.

Die Änderungen der Vorschriften über den Kraftfahrzeugverkehr vom 10. und 12. Mai 1932. Gülde. Eisenb.- u. Verkehrsrechtl. Entsch. u. Abh. 53. Band, H. 1, S. 28; 53. Band, H. 2, S. 105.

Die Herabsetzung von Versicherungssumme und Versicherungsprämie wegen Überversicherung im Recht der Fahrzeugversicherung. Weidinger. Das Versicherungsarchiv. 3, S. 222.

Treibstoffmarkt und Kraftverkehr. Boersch. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 44, S. 716. Die Aufgaben des deutschen Straßenbaues unter besonderer Berücksichtigung der Landstraßen. Ehlgöt. Die Straße. 13, S. 145.

Das Organisationsproblem des deutschen Straßenbaues. Rentsch. V. T. 30, S. 699. Die deutschen Fernstraßen und ihre Numerierung. Schroeder. V. T. 22, S. 471. Die Bezeichnung der Fernverkehrsstraßen Deutschlands. Rappaport. V. T. 21, S. 442. Die Straßenverwaltung der preußischen Provinzen. v. d. Lühe. V. T. 21, S. 439. Wirtschaftlicher Straßenbau und Arbeitsbeschaffung. P. Hermann. Die Straße. 18, S. 210. — Erwiderung. E. Schneider. 23, S. 267.

Das Arbeitsbeschaffungsprogramm im Landstraßenbau. Borchart. V. T. 20, S. 391. Die plankreuzungsfreie Kraftwagenstraße Köln-Bonn. Fehlemann. V. T. 23, S. 495.

b) Ausland.

La législation des transports routiers à l'étranger. Chr. d. Tr. 20, S. 10.

Government control of road transport abroad. Sherrington. R. W. G. Vol. 57, No. 21, S. 600.

Getroffene oder geplante Maßnahmen zur Regelung der Beziehungen zwischen Schiene und Straße in Großbritannien. Z. d. IEV. 10, S. 305.

Vorschläge und Regelung des Wettbewerbes zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in England. Hafen-Verkehrs-Ztg. 20, S. 3.

A control board for railways and roads. Mod. Tr. 697, S. 3.

Das Kraftfahrzeug im Dienst der Eisenbahn. Die vorbildliche Lösung in der Schweiz.

K. A. Müller. V. T. 26, S. 573.

Die Schlußfolgerungen des Bundesverkehrsamts der Vereinigten Staaten von Amerika über den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr. Merkert. A. f. E. 4, S. 881.

The problem of motor vehicle regulation. Kelly. Public Roads. Vol. 13, No. 10, S. 153. Shows evils of unregulated trucking. R. W. A. Vol. 93, No. 19, S. 639.

The road to recovery. Downs. R. W. A. Vol. 93, No. 17, S. 569.

Who pays for the highways? Duncan. R. W. A. Vol. 93, No. 7, S. 210.

Survey of truck transportation. R. W. A. Vol. 93, No. 11, S. 363.

Seeschifffahrt.

21. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im zweiten Halbjahr 1932 betrug:

	Hamburg ¹⁾				Bremen ²⁾							
	Eingang		Ausgang		Eingang		Ausgang					
	1000 Schiffe	1000 NRT.	1000 Schiffe	1000 NRT.	1000 Schiffe	1000 NRT.	1000 Schiffe	1000 NRT.				
Juli . . .	1549	1521	967	1715	1511	544	506	648	199	509	638	117
August . .	1538	1528	1040	1710	1554	547	638	628	199	620	625	136
September	1408	1415	902	1557	1401	572	509	625	196	575	651	175
Oktober . .	1631	1614	1180	1724	1624	654	490	594	274	498	577	179
November	1554	1461	1090	1793	1525	607	489	592	215	519	648	177
Dezember	1682	1598	1233	1769	1552	650	532	588	289	519	593	148

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

²⁾ Umfaßt Bremen und Bremerhaven. Doppelzählungen sind ausgeschaltet.

Gegenüber dem Vergleichshalbjahr 1931 zeigte der Verkehr in Hamburg wie in Bremen der Zahl der Schiffe, dem Raummaß und der Zahl der umgeschlagenen Tonnen nach einen beträchtlichen Rückgang. Nur zu Jahresende ergaben sich gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres vereinzelt höhere Werte.

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

		Ostsee		Nordsee		Zusammen				
		1000	1000	1000	1000	1000	1000			
		Schiffe	NRT.	†)	Schiffe	NRT.	†)	Schiffe	NRT.	†)
Juli . . .	Eingang	1688	623	461	2398	2444	1272	4086	3067	1733
	Ausgang	1640	610	160	2551	2404	927	4191	3014	1087
August . . .	Eingang	2054	599	392	2588	2477	1388	4642	3076	1780
	Ausgang	1907	577	202	2702	2481	1000	4609	3058	1202
September	Eingang	1705	582	420	2360	2300	1257	4065	2882	1677
	Ausgang	1606	577	262	2461	2341	1091	4067	2918	1353
Oktober . . .	Eingang	1766	678	521	2524	2521	1558	4290	3200	2079
	Ausgang	1722	665	301	2546	2498	1274	4268	3163	1575
November	Eingang	1557	567	429	2397	2356	1468	3954	2934	1897
	Ausgang	1534	576	296	2612	2439	1226	4146	3014	1522
Dezember	Eingang	1546	589	457	2682	2539	1690	4228	3128	2147
	Ausgang	1457	562	251	2672	2463	1277	4129	3025	1528

Im zweiten Halbjahr 1932 nahm der Verkehr in den deutschen Seehäfen allgemein weiter ab; besonders stark war der Rückgang in den Ostseehäfen. Im Dezember dagegen war der Schiffsverkehr in den deutschen Ost- und Nordseehäfen beträchtlich lebhafter als im gleichen Monate des Jahres 1931. Im November wie im Dezember lag der Tonnenzahn nach die Ausfuhr aus den deutschen Seehäfen bedeutend höher als im Vorjahr.

Im ganzen Jahr 1932 blieb der Verkehr dem Schiffsraum zufolge um 12 v. H., den umgeschlagenen Gütermengen zufolge um 9 v. H. gegenüber 1931 zurück. Der Rückgang entfällt ganz auf den Auslandsverkehr, während der Küstenverkehr, insbesondere mengenmäßig, zunahm.

22. Der Verkehr der großen nordwesteuropäischen Häfen 1932 weist, verglichen mit 1931, folgendes Ergebnis auf (in N.R.T. Eingang):

	Hamburg	Bremen	Rotterdam	Antwerpen
1932	18 253 000 ²⁾	7 293 000 ²⁾	14 997 000	16 717 000
1931	20 870 000 ²⁾	8 584 000 ²⁾	18 073 000	19 030 000

Zieht man in Betracht, daß bei Bremen für das Jahr 1932 in der Zahl der eingegangenen Nettoregistertonnen nicht mehr sämtliche Weserhäfen enthalten sind, so weisen Hamburg und Bremen gegenüber dem Vorjahr und im Vergleich zu dem Jahr ihres

¹⁾ Die Zahl der der Erfassung des Umschlages zugrunde liegenden Häfen differiert unbedeutend von der Zahl der im Tonnageverkehr berücksichtigten Häfen (in der T-Statistik fehlt Cuxhaven, ist enthalten noch der deutsche Rhein-Seeverkehr).

²⁾ Einschließlich Altona und Harburg-Wilhelmshurg.

³⁾ Umfaßt Bremen und Bremerhaven.

⁴⁾ Umfaßt Bremen, Bremerhaven, Vegesack, Wesermünde, Brake, Nordenham.

stärksten Verkehrs, 1930, nahezu den gleichen prozentualen Verkehrsrückgang auf, nämlich Hamburg 13 v. H. und 19 v. H., Bremen 15 v. H. und 20 v. H. Für Antwerpen liegen diese Zahlen mit 12 v. H. und 19 v. H. gegenüber dem Verkehrsmaximum im Jahre 1929 nur wenig günstiger. Den stärksten Verkehrsabbruch erlitt mit 17 v. H. gegenüber dem Vorjahr und über 30 v. H. im Vergleich zum Rekordjahr 1929 der Hafen von Rotterdam.

23. Der Verkehr des Suez-Kanals 1932 betrug, verglichen mit 1931:

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in 1000 t
		1000 BRT.	1000 NRT.	
1932	5 032	39 426	28 340	23 632
1931	5 366	41 743	30 028	25 332

Folgende Flaggen waren führend an dem Verkehr 1932 beteiligt:

Großbritannien . . .	2 787	21 850	15 721	= 55,47%
Deutschland	431	3 513	2 506	= 8,84%
Niederlande	342	3 255	2 364	= 8,34%
Frankreich	332	2 931	2 037	= 7,19%
Italien	316	2 318	1 609	= 5,68%
Japan	262	1 943	1 440	= 5,08%
				Sa. 90,6%

24. Der Verkehr des Panama-Kanals 1932 erreichte, verglichen mit 1931:

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in 1000 t
		1000 BRT.	1000 NRT.	
1932	4 367	27 331	16 574	18 100
1931	4 972	31 232	18 921	22 048

Führend waren 1932 folgende Nationen beteiligt:

Vereinigete Staaten . . .	1 686	12 072	7 360	7 777	= 43,0%
Großbritannien	1 059	7 004	4 255	4 427	= 24,5%
Norwegen	351	2 014	1 210	1 551	= 8,6%
Japan	191	1 299	821	982	= 5,4%
Deutschland	323	1 202	714	855	= 4,7%
					Sa. 86,2%

25. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals (Handelsfahrzeuge) belief sich im 2. Halbjahr 1932 auf:

	Durchfahrten		1000 NRT		
	1932	1931	1932	1931	
Juli	3 536	1 181	November	3 329	1 167
August	3 626	1 081	Dezember	3 453	1 227
September	3 390	1 072	Jahr 1932	39 852	12 554
Oktober	3 564	1 252	Jahr 1931	48 286	17 757

Der Verkehrsrückgang setzte sich im Berichtszeitraum weiter fort. Er erreichte im 3. Vierteljahr mit einer Abnahme von 38 v. H. in der durchgeführten Tonnage gegenüber der Vergleichsperiode von 1931 sein größtes Ausmaß. Im letzten Vierteljahr von 1932 betrug der Unterschied im Schiffsraum-Verkehr gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres nur mehr 17 v. H. Für das volle Jahr 1932 blieb die Zahl der Handelsfahrzeuge gegenüber 1931 um 14 v. H., ihr Raumgehalt um 28 v. H. zurück.

26. Dezentralisation beim Norddeutschen Lloyd. Der Norddeutsche Lloyd führte Ende 1932 eine Vervollständigung seiner europäischen Fahrt durch, nachdem die ihr dienenden Gliedunternehmen in den letzten Jahren der unmittelbaren Verwaltung des Lloyd unterstellt worden waren. Aus der Roland-Linie (ohne ihre außereuropäischen Dienste), der mit ihr fusionierten „Argo“, der „Seefahrt“ und der Hanseatischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde die neue Argo-Reederei A.G. gebildet, die mit 43 Damp-

fern von 48 000 BRT die Fahrt nach Frankreich, England, den Randstaaten und Finnland betreibt. Wie die „Argo“ wurde auch die Verwaltung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, die mit 70 Schiffen von 73 000 BRT nach Spanien, Portugal, England, Rheinhäfen, Skandinavien und Randstaaten fährt, von der Verwaltung des Lloyd getrennt.

27. Poolabkommen zwischen deutschen und amerikanischen Reedereien sowie zwischen allen von deutschen Häfen sowie Antwerpen und Rotterdam ausfahrenden Linien im Westwärtsverkehr über den Nordatlantik wurden Dezember 1932 geschlossen. Ebenso gelang die Neubildung der La Plata-Konferenz mit Abschluß eines Pools. (Vgl. Hansa, Nr. 51. S. 1775.)

28. Cuno †. Am 3. I. 1933 verschied der Vorsitzende des Vorstandes der Hamburg-Amerika-Linie, Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno, Reichskanzler a. D. Ende 1918 als Nachfolger Albert Ballins an die Spitze der Hapag getreten, war er an deren Wiederaufbau und der gesamten deutschen Seeschiffahrtspolitik seit Weltkriegsende ausschlaggebend beteiligt.

29. Weltschiffbauergebnis 1932. Nach Lloyds Register liefen von Stapel¹⁾:

	1932		1931	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Dampfer	139	456 000	237	683 000
Motorschiffe	156	269 000	332	921 000
Segler u. a.	12	2 000	27	14 000
Zusammen: 307	727 000	596	1 618 000	

Von den Stapelläufen 1932 entfielen auf:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Großbritannien mit Irland	77	184 000	12	2 000
Vereinigte Staaten (ohne Große Seen)	14	140 000	2	1 000
Frankreich	10	86 000	13	3 000
Deutschland mit Danzig	6	4 000	12	79 000
Japan	10	23 000	34	31 000
Italien	2	1 000	6	46 000
Schweden	4	6 000	8	37 000
Holland	—	—	30	26 000
Dänemark	7	6 000	11	16 000

Der Umfang des 1932 in der Welt von Stapel gelaufenen Schiffsraums blieb sonach um 55% hinter dem Ergebnis von 1931, um 75% hinter dem Ergebnis von 1930 zurück. Großbritannien mit Irland war daran 1932 nur noch zu 26% (gegen 31% 1931; 51% 1930) beteiligt. Insbesondere hörten in Großbritannien größere Motorschiffbauten gänzlich auf, so daß in der Welt — im Gegensatz zu 1931 und 1930 — die Stapelläufe von Dampfern die von Motorschiffen beträchtlich übertrafen. Von den Stapelläufen 1932 entfielen nur 135 000 BRT auf Tankschiffe (über 1000 BRT), gegen 643 000 BRT 1931. 5 Tankschiffe von zusammen 62 000 BRT bildeten den Hauptteil der deutschen Stapelläufe.

30. Neue Groß-Schiffe. 1932 wurden in Dienst gestellt: Dampfer „Rex“ der Italia für den Dienst Genua—New York, 50 100 BRT, erbaut von Ansaldo, Sestri Ponente. — Dampfer „Conte di Savoia“ der Italia für den Dienst Genua—New York, 48 500 BRT, erbaut von Cantieri Riuniti dell' Adriatico, San Marco. — Dampfer „Champlain“ der Compagnie Générale Transatlantique für den Dienst Havre—New York, 28900 BRT,

¹⁾ Angaben für Rußland fehlen.

erbaut von Chantier et Ateliers de St. Nazaire-Penhoët. — Motorschiff „Georgic“ der White Star Line für den Dienst Liverpool—New York, 27 800 BRT, erbaut von Harland & Wolff, Belfast. — Dampfer „Manhattan“ der United States Lines für den Dienst New York—Hamburg, 24 300 BRT, erbaut von New York S. B. Co., Camden, N. J.

31. Stand des Weltschiffbaus. Nach Lloyds Register befanden sich zu Ende des 3. Vierteljahrs 1932 in den Hauptschiffbauländern¹⁾ in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Großbritannien mit Irland	43	213 000	9	25 000
Italien	2	50 000	9	78 000
Vereinigte Staaten (ohne Große Seen)	11	124 000	2	1 000
Frankreich	8	81 000	14	28 000
Deutsches Reich mit Danzig	4	2 000	10	79 000
Schweden	3	4 000	12	69 000
Japan	7	8 000	8	38 000
Holland	2	200	12	40 000
Spanien	2	2 000	5	19 000
Dänemark	3	2 000	5	17 000
Welt	93	490 000	93	410 000

Mit Ausnahme Japans zeigt der Weltschiffbau einen abermaligen bedeutenden Rückgang. An 130 000 BRT Dampfern und 43 000 BRT Motorschiffen (vorstehend mit angeführt) ruht die Arbeit. Von der im Bau befindlichen Tonnage entfallen 24% auf Tankschiffe (hiervon 92% Motorschiffe).

32. Die Schiffbautechnische Gesellschaft hielt ihre 33. Hauptversammlung vom 16. bis 19. November 1932 in Berlin ab. Tagungsbericht von Dr.-Ing. Teubert in: Schiffbau, 1932, Nr. 24, S. 395; Wert-Reederei-Hafen, 1932, Nr. 24, S. 359.

33. Der Schiffssicherheitsvertrag London 1929 (Internationales Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See vom 31. Mai 1929) trat nach bis I. Oktober 1932 in London erfolgter Hinterlegung der Ratifikationsurkunden für das Deutsche Reich, Kanada, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Norwegen, Schweden, Dänemark, die Niederlande und Spanien am 1. I. 1933 in Kraft (RGBl. II, 1932, Nr. 30, S. 240). Auf Grund einer Notverordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung der Seefahrt vom 22. Dezember 1932 erließ die Reichsregierung vier Ausführungsverordnungen vom 25. Dezember 1932 (RGBl. II, 1932, Nr. 31, S. 243 ff.).

34. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.
Die Schrumpfung des Welthandels und Weltseeverkehrs. I. Fenchel. WD. 36, S. 1223.
Aufgaben, Abwicklung und Organisation des Hamburger Hafenbetriebes. A. Bolle. Ztschr. f. Betriebswirtschaft 11, S. 641.
Sondernummer: Hansa Nr. 32: Bremen im Weltverkehr.

b) Ausland.

The development of the port of Liverpool. The Nautical Gazette. Vol. 122, Nr. 22, S. 5.
Port of Manchester. The Nautical Gazette. Vol. 122, Nr. 26, S. 5.
The Port of Hull. The Nautical Gazette. Vol. 122, Nr. 24, S. 6.
Les tirants d'eau disponibles dans les ports français. P. H. Watier. J. d. l. Marine Marchande. Nr. 712, S. 2297; 713, S. 2337.
The Port of Buenos Aires. Shipbuilding and Shipping Record. Vol. XL, Nr. 5, S. 102; 6, S. 134; 7, S. 159.

¹⁾ Angaben für Rußland fehlen.

Binnenschifffahrt.

35. Deutschlands Binnenwasserstraßenverkehr (Konjunkturüberblick). Im 2. Halbjahr 1932 wurden an den folgenden Stellen (Emmerich = Durchgangsverkehr; übrige Plätze = Hafenumschlag) nachstehende Verkehrsmengen (in 1000 t) gezählt:

	VII	VIII	IX	X	XI	XII	1932
E. ¹⁾ Grenze Emmerich	1143	1136	1049	1184	1259	1251	13 278
davon Erz	380	347	313	380	353	350	3 875
davon Getreide	193	181	202	243	241	253	2 740
A. ²⁾ Grenze Emmerich	1651	1567	1586	1717	1676	1866	19 441
davon Kohle	1026	954	959	1063	1122	1349	12 271
davon Eisen	110	95	115	144	139	114	1 469
E. Duisburg-Ruhrort	116	149	178	147	144	162	1 971
A. „ „ „ „	740	738	726	743	808	923	8 618
davon Kohle	677	670	657	673	736	833	8 062
E. Übr. Niederrhein(häfen) ³⁾	664	639	632	636	698	699	7 803
davon Erz	652	650	248	222	273	261	3 118
A. Übr. Niederrhein(häfen) ³⁾	652	625	656	749	712	696	7 561
davon Kohle	393	359	457	446	439	418	4 270
E. Mannheim-Ludwigshafen	467	447	467	418	509	479	5 295
A. „ „ „ „	99	94	101	115	129	111	1 269
E. Karlsruhe und Kehl	327	338	300	297	320	256	3 607
A. „ „ „ „	49	50	45	61	80	62	601
E. Häfen der Rhein-Ems-Kanäle	237	264	277	320	357	315	3 185
davon Erz	114	158	138	174	205	157	1 653
A. Häfen der Rhein-Ems-Kanäle	1014	953	978	1179	1152	1136	11 812
davon Kohle	926	862	888	1074	1050	1046	10 696
E. Emden	182	178	225	329	315	251	2 322
A. „ „ „ „	33	56	70	48	84	89	718
E. Bremen u. a. Unterweserbäfen	113	121	123	146	134	133	1 397
A. „ „ „ „	57	56	59	59	69	60	783
E. Groß-Hamburg	266	335	363	385	381	421	3 656
A. „ „ „ „	344	319	354	369	458	451	4 621
E. Übr. Elbhäfen	155	167	144	165	216	214	1 999
A. „ „ „ „	145	190	197	211	191	194	2 094
E. Groß-Berlin	382	380	372	395	465	538	4 713
A. „ „ „ „	67	70	76	80	82	113	926
E. Stettin und Swinemünde	79	92	78	81	86	85	976
A. „ „ „ „	104	112	130	151	152	174	1 259
E. Kosel	31	15	10	13	14	19	147
A. „ „ „ „	158	177	161	122	99	40	1 519

Der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen bewegte sich von Juli bis September 1932 auf gleichbleibendem, gegenüber Mai-Juni vermindertem Niveau. Durch kräftigen Aufstieg im Oktober/November erreichte er in diesem Monat den Jahreshöhepunkt. Der Rückgang im Dezember blieb unter dem saisonüblichen Umfang. Der Umschlag in den deutschen Binnenhäfen war dementsprechend im 3. Viertel um rd. 14%, im 4. Viertel nur um rd. 1% geringer als in den Vorjahreszeiträumen.

Im ganzen Jahr 1932 blieb der deutsche Binnenhafenumschlag um rd. 12% hinter dem von 1931 zurück, im einzelnen im Rheingebiet um rd. 14% (in den Niederrhein(häfen) durchweg stärker, am Oberrhein schwächer oder gar nicht), im Elbegebiet um rd. 9%, in Berlin um rd. 12%, im Odergebiet um rd. 17%, wogegen sich im Ems-Weser-

¹⁾ E. = Eingang, Zufuhr.

²⁾ A. = Ausgang, Abfuhr.

³⁾ einsch. Köln.

Gebiet eine Zunahme um rd. 5% — auf Kohlenverschiffungen über Emden zurückzuführen — ergab. Die Entwicklung des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze steht mit einer Verminderung des Bergverkehrs um 15%, des Talverkehrs um 28% gegenüber 1931 in Übereinstimmung mit der ausgeprägten Verringerung des Außenhandels, insbesondere der Ausfuhr.

Während die Zufuhren nach Straßburg sich abermals leicht erhöhten (3 432 000 t 1932 gegen 3 319 000 t 1931), sanken die Abfuhrungen durch Verminderung der Erz- und Kaliverschiffungen weiter stark (1 490 000 t 1932 gegen 2 195 000 t 1931). Der Hafenvverkehr Basels über den Rhein-Rhone-Kanal hat mit 1 082 000 t Zufuhr, 38 000 t Abfuhr 1932 sich abermals vermehrt, wogegen der Verkehr über den Rhein mit 254 000 t Zufuhr, 35 000 t Abfuhr sich etwas verminderte.

Der Rheinfrachtenindex sank im 3. Viertel weiter auf 73,1 (1913 = 100). Im 4. Viertel erholte er sich bei ungünstigen Wasserständen und etwas besserer Nachfrage nur leicht auf 78,1. Im Elbe-Oder-Gebiet stieg hingegen — vornehmlich dank der Zwangskartellierung der Elbenschifffahrt — der Frachtenindex auf 84,7 bzw. 101,9. Der Gesamt-Binnenschifffahrts-Frachtenindex blieb mit 78,5 im 3. Viertel beträchtlich, mit 89,6 im 4. Viertel nur wenig hinter dem Stand von 1931 zurück.

36. Die deutsche Binnenflotte zeigte zu Anfang 1932 gegenüber dem Vorjahr im ganzen eine geringfügige Verminderung, während die Motorkähne allein sich noch leicht vermehrt haben:

	Schlepper		Andere Schiffe mit Triebkraft		Kähne	
	Zahl	PS	Zahl	PS	Zahl	t Tragf.
1932	2 243	497 500	2 370	239 900	347 000	14 118
1931	2 281	504 100	2 529	237 300	336 900	14 356

37. Der Zentral-Verein für Deutsche Binnenschifffahrt hielt seine 62. o. Hauptversammlung als „Deutscher Binnenschifffahrtstag 1932“ am 1. X. 1932 in Mannheim ab, wobei die Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt im Vordergrund stand. (Vgl. Tagungsbericht in: Z. f. B. 1932, II, S. 263 ff.)

38. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Zur Lage der deutschen Binnenschifffahrt. M. Schleichert. Eisenbahn- u. Schifffahrtsnachrichten 15, S. 113; 16, S. 121.

Die Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt. E. Schreiber. Z. f. B. 11, S. 273.

Entstehung und Auswirkungen der Notverordnung vom 23. XII. 1931. H. Baur. Z. f. B. 11, S. 277.

Notverordnete Binnenschifffahrt. L. Seiermann. Der Rhein 8, S. 93.

Krisenbekämpfungspläne der Rheinschifffahrt und ihre Hemmnisse. A. F. Napp-Zinn. Der Rhein 8, S. 90.

Zur Bekämpfung der Notlage in der Rheinschifffahrt. A. Linden. Der Rhein 9, S. 109. Plan der Selbsthilfe der Rheinschifffahrt. G. Jaeger. Z. f. B. 10, S. 242.

Die Elbeschifffahrt in der Krise. Hafen-Verkehrs-Zg. 19, S. 3.

Die Donauschifffahrt im Jahre 1932. Fr. Wallisch. Die freie Donau 12, S. 223.

Stand des Ausbaues der Reichswasserstraßen. Gährs. Z. f. B. 10, S. 244.

Wasserstraßenpolitik und ihre finanziellen Voraussetzungen. Kreuzkamp. Der Deutsche Ökonomist 49, S. 1625.

Die Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee. G. Himmelsbach. Der Rhein 9, S. 105. Die Mannheim Hafenanlagen. H. Bartsch. Z. f. B. 10, S. 237.

Kahnbauten für die deutschen Wasserstraßen vor und nach dem Kriege. Prietze. Z. f. B. 12, S. 309.

b) Ausland.

Reisebeobachtungen über die französische Binnenschiffahrt. H. Baur. Z. f. B. 12, S. 314.
Le port de Mulhouse. A. Uhry. Nav. d. Rhin 9, S. 327.
Le rôle et l'organisation du crédit fluvial à moyen terme et la situation des entreprises de navigation intérieure en Belgique. H. van Crielinge. Nav. d. Rhin 8, S. 288.
Die litauische Binnenschiffahrt. H. Steinert. Z. f. B. 8, S. 203.

Luftverkehr.

39. Deutscher Flugverkehr im Jahr 1932. Die Deutsche Luft Hansa weist für 1932 der Zahl der beförderten Fluggäste nach eine Zunahme um 4 v H und im Gepäckverkehr eine Steigerung um sogar 15 v H gegenüber 1931 auf. Im Frachtverkehr sind die Beförderungsleistungen allerdings um 15 v H und der Umfang des Flugpostverkehrs um 3 v H zurückgegangen. Die Wirtschaftsdepression und die mannigfachen Sperrmaßnahmen des Auslandes gegen deutsche Einfuhr wirkten sich naturgemäß am stärksten im Luftfreigutverkehr aus und führten dazu, daß während des Sommerfahrplanes im Post- und Frachtspezialdienst nahezu nur die Hälfte der Kilometer des Vorjahres geflogen wurden. Die Verkehrsbewegung im Berichtsjahr im Vergleich zu 1931 wird durch folgende Zahlen erhellt: 86 578 (1931: 82 998) Passagiere, 778 000 (675 000) kg Gepäck, 1 138 000 (1 344 000) kg Fracht, 354 000 (364 000) kg Post.

Zu Jahresbeginn 1933 waren in Deutschland 31 Flughäfen I. Ordnung vorhanden, von denen vier nur für Seeflugzeuge bestimmt sind und Berlin-Staaken auch für Luftschiffe geeignet ist. Von diesen Flughäfen sind 16 mit Zollstellen versehen. Ferner gab es 65 Flughäfen II. Ordnung, darunter fünf Wasserflughäfen und einer, Friedrichshafen, auch dem Verkehr mit Luftschiffen angepaßt. Von den zweitgradigen Flugplätzen waren neun gleichfalls als Zollflughäfen zugelassen.

Das Jahr 1932 brachte den ersten regelmäßigen zwischenkontinentalen Zeppelinverkehr. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ stellte nach vorher festgelegtem Plan zwischen Europa und Südamerika eine transatlantische Verbindung her und führte in vierzehntägigen Zeitabständen ohne Zwischenfall und ohne Verspätung neun Fahrten durch.

40. Organisationsänderungen in der deutschen Luftfahrt. Zuzufolge einer im RGBl. I, 1933, Nr. 8, S. 35 verkündeten Verordnung vom 2. Februar 1933 wurde ein Reichskommissar für die Luftfahrt bestellt, der als oberste Reichsbehörde gilt und dem Reichskanzler untersteht. Gegenüber der bisherigen Luftfahrtabteilung im Reichsverkehrsministerium hat der Aufgabenbereich des neuen Luftfahrt-Reichskommissariats eine Erweiterung erfahren und gliedert sich in fünf Unterabteilungen, von denen Abt. I die gesamten Fragen des Luftverkehrs und des internationalen und deutschen Luftrechts bearbeitet. In Abt. II sind die technischen Angelegenheiten zusammengefaßt, während in Abt. III sämtliche Verwaltungsangelegenheiten behandelt werden. Der Abt. IV unterstehen Luftsport und Flugausbildung; die Abt. V umfaßt alle Fragen des passiven Luftschutzes.

41. Luftverkehr in England. Die Zahl der abgeflogenen und angekommenen Passagiere auf dem Croydoner Flughafen betrug 1932 70 162 und überstieg damit das Ergebnis des Vorjahres um 56 v H. Der Personenverkehr des Londoner Flugplatzes lag somit nur um 19 v H niedriger als die Zahl der von der Deutschen Luft Hansa im Jahre 1932 insgesamt beförderten Fluggäste.

Die Gemeindebehörde von Southampton hat in der Umgebung der Stadt Gelände und Gebäulichkeiten erworben, um in Verbindung mit dem transatlantischen Fahrgastverkehr Southampton zu einem Flugverkehrszentrum zu gestalten.

42. Neue Fluglinien. Durch die Sahara wurde im März von Algier aus zum oberen Niger und weiter nach Zinder nördlich der Grenze von Nigeria ein regelmäßiger, wöchentlicher Militärflugverkehr eingerichtet, der bei Siehbewäher in einen Postflugdienst umgewandelt werden soll.

Zur Ausführung eines Luftverkehrs quer durch Nikaragua im Anschluß an den wöchentlichen Dienst der „Pan American Airways“ auf der transamerikanischen Luftverkehrsstrecke von New York nach Mittel- und Südamerika erteilte die Regierung die Genehmigung.

In Fortführung der Flugroute Croydon-Karachi eröffnete am 15. Oktober 1932 die Imperial Airways Ltd. den regelmäßigen Luftverkehr Karachi-Madras, der diese Strecke gegenüber den bisherigen Verkehrsmitteln in einem Fünftel der Zeit bewältigt.

Im Irak ist eine Gesellschaft in Bildung begriffen, die für Passagiere und Post einen wöchentlichen Flugdienst von Mosul über Kerkuk nach Bagdad betreiben soll.

Mit dem Zwecke der Einrichtung eines Luftverkehrs zwischen der Küste Australiens und Singapur gründete man in Sydney mit einem Kapital von 200 000 Pfund die „Australian Empire Airways“.

43. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Weltluftverkehr. Wronsky. Deutsche Luft Hansa-Nachrichten. 3/4, S. 26.
Internationalisierung der Handelsluftfahrt? Pollog. Geopolitik. 7, S. 385.

Was bedeutet der deutsche Gleichberechtigungsanspruch für die Luftfahrt? Brandenburg. Die Luftreise. 4, S. 85.

Die luftverkehrstechnische Überquerung des Atlantik. Thelen. Vt. W. 39, S. 567.
Der Wettkampf in Europa-Asien-Luftverkehr. Reichenheim. WD. 49, S. 1648.

Luftverkehr ohne Subventionen. Schweizer Aero Revue. 11, S. 302.
Sicherheit im Luftverkehr. Brüning. Wirtschaft und Verkehr. 18, S. 430.

b) Ausland.

Frankreich: Le trafic postal aérien en 1931. A. d. P. T. T. 12, S. 1111.

Die Luftpost der Vereinigten Staaten von Amerika. Deutsche Verkehrs-Ztg. 33, S. 561.
Die Entwicklung des Luftpostverkehrs in Niederländisch-Indien. Hajenius. L'Union Postale. 9, S. 209.

Post- und Nachrichtenverkehr.

44. Deutsche Reichspost; Konjunkturüberblick.

Vierteljahr	Beförderte Pakete in Mill.		Beförderte Telegramme in Mill.		Orts- gespräche in Mill.		Vororts-, Bezirks- und Schnelldgespr. in Mill.		Fern- gespräche ¹⁾ in Mill.		Einnahmen in Mill. RM	
	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932
III.	54,3	51,9	6,8	5,7	527,5	471,8	14,1	12,4	55,7	48,7	487,1	406,3
IV.	65,6	69,0	6,1	5,5	533,9	492,8	13,5	12,1	50,0	44,4	496,5	437,0
Jahr	235,1	226,8	26,7	21,6	2175,7	1960,8	55,5	49,9	213,8	183,1	2017,1 ²⁾	1696,8 ²⁾

¹⁾ Innerhalb des Deutschen Reiches und im Durchgangsverkehr sowie nach und aus dem Ausland.

²⁾ Errechnet mit Hilfe der in den Geschäftsberichten der Deutschen Reichspost ausgewiesenen unberichtigten Betriebseinnahmen.

Im Berichtszeitraum blieben die Einnahmen der Deutschen Reichspost um 14 v H gegenüber der Vergleichsperiode 1931 zurück, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß in der Zwischenzeit im Brief-, Paket- und Telegrammverkehr Gebührenermäßigungen eingetreten sind. Bei einem Vergleich mit dem Durchschnitt der zweiten Jahreshälfte von 1927 bis 1929 weisen die Einnahmen der Reichspost im Berichtshalbjahr einen Rückgang um 25 v H auf; dem gegenüber beläuft sich bei der Reichsbahn die Einnahmenderminderung aus dem Güter- und Personenverkehr für den gleichen Zeitaltschnitt auf 46 v H. In der zweiten Jahreshälfte 1932 sank der Telegrammverkehr um 13 v H; der Umfang der Orts-, Schnell- und Ferngespräche verminderte sich um 10 bis 12 v H. Lediglich in der Beförderung von Paketen trat im letzten Vierteljahr eine leichte Belebung ein, die zu einer Steigerung des Paketverkehrs im zweiten Halbjahr 1932 gegenüber den letzten sechs Monaten von 1931 um 1 v H führte. Die geringen Anzeichen einer Wirtschaftsbellebung zu Ende des Jahres wirkten sich, wie bei der Reichsbahn nur im Güterverkehr, so auch bei der Reichspost lediglich im Warenversand sichtbar aus, was auf einen sehr niedrigen Bestand in den Warenlagern schließen läßt. Geringfügig (mit nur 1,5 v H) war in der zweiten Jahreshälfte im Vergleich zu 1931 die Schrämpfung des Briefverkehrs. Bei prozentual fast gleichen Rückgängen im Telegramm- wie im Telefonverkehr läßt sich ein weiteres Verdrängen des Telegramms durch den Fernsprecher nur mehr sehr nachweisen. Als sicher darf bei dem Sichbehaupten des Briefverkehrs aber eine anhaltende Abwanderung von dem hochstehenden Nachrichtenverkehr auf die billigsten Nachrichtenvermittler angenommen werden. Der Kreis der Rundfunkteilnehmer erfährt wieder eine Erweiterung, wobei allerdings auch der Anteil von den Gebühren Befreiten ständig im Wachsen sich befindet.

Ein Gesamtüberblick über die Lage der Reichspost im Jahre 1932 zeigt für den Jahresbeginn einen starken Verkehrsschwund in fast allen Diensten der Reichspost, der sich im Laufe des Jahres ständig mäßigt und zu Jahreschluß in einzelnen Betriebszweigen nahezu völlig zum Stillstand kommt. Für die zwölf Monate von 1932 insgesamt angestellten Vergleiche mit dem Vorjahr ergeben somit ein etwas ungünstigeres Resultat als die Gegenüberstellung der zweiten Jahreshälfte.

45. Die Welttelegraphen- und Weltfunkkonferenz Madrid 1932. Die vom September bis Dezember 1932 in Madrid tagende Welttelegraphen- und Weltfunkkonferenz bewältigte neben der Anpassung der Bestimmungen an den neuzeitlichen Stand vor allem drei große Aufgaben: 1. Die Errichtung eines Einheitsvertrages mit Einzel-Vollzugsordnungen für die einzelnen Nachrichtendienste (Telegraphie, Funk, Fernsprecher) nach dem Muster des Weltpostvertrages und seiner Sonderabkommen; 2. die endgültige Regelung der Bestimmungen über Abfassung von Telegrammen in verabredeter Sprache; 3. die Änderung des Washingtoner Wellen-Verteilungsplans.

In Auswirkung der Beschlüsse der Welttelegraphenkonferenz sind nach dem 31. März 1933 folgende Änderungen im Telegrammverkehr eingetreten: Die Zehn-Buchstaben-Wörter der verabredeten Sprache (Klasse A) sind abgeschafft und durch das Fünf-Buchstaben-Wort (Klasse B) ersetzt worden. Für dringende Telegramme wird nur das Doppelte der Wort- und der Mindestgebühr der gewöhnlichen Telegramme erhoben. Die Bestimmungen für Brieftelegramme im europäischen und außereuropäischen Verkehr haben eine einheitliche Regelung erfahren. Die bisher zugelassenen Wochenendtelegramme kommen in Fortfall.

Wegen Raummangels mußten weitere Nachrichten und Literaturangaben für das folgende Verkehrsarchiv zurückgestellt werden.

Vorbemerkung: Die Verkehrskonjunktur-Berichterstattung bezieht sich auf das 1. Halbjahr 1933. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten. Die Nachrichtensammlung erstreckt sich bis zum 1. Okt. 1933. Das Verzeichnis der Abkürzungen für die einzelnen Zeitschriften enthält Verkehrsarchiv 1933, Nr. 1, S. 1.

Eisenbahnen.

46. Deutsche Reichsbahn; Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung (arbeitsfähig) in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933
Januar	19,6 ¹⁾	20,8 ¹⁾	89,6	86,9	122,9	133,7	68,0	56,8
Februar	20,9	19,9	93,4	89,4	135,8	129,6	62,5	53,1
März	22,4	24,5	98,4	98,6	144,9	154,4	80,9	55,5
April	22,9	21,8	98,5	102,5	145,8	132,2	65,5	72,4
Mai	21,9	25,0	101,1	106,1	135,0	148,4	90,8	67,8
Juni	23,6	24,9	99,3	106,4	145,0	146,5	79,9	82,2

Die im Laufe des zweiten Halbjahres 1932 auftauchenden ersten Anzeichen einer Verhebung der rückläufigen Bewegung im Güterverkehr verstärkten sich in der ersten Jahreshälfte 1933 und ließen die seit Anfang 1930 ständig sinkende Güterverkehrskurve der Deutschen Reichsbahn zu einem Wendepunkt mit nennenswert langsam steigender Tendenz gelangen. Erstmals blieb das besondere Merkmal der Krise im Eisenbahngüterverkehr, der jeweils schroffe Absturz des Verkehrsumfanges zur Zeit der Jahreswende und im ersten Viertel des neuen Jahres, aus. Der Gütertransport belief sich in den ersten sechs Monaten von 1933 auf 59,1 v H (zweites Halbjahr 1932 58,9 v H) der in den gleichen Monaten der Jahre 1927—1929 im Durchschnitt beförderten Mengen, während das erste Halbjahr 1932 dieser gleich 100 gesetzten Periode gegenüber mit 56,7 v H den tiefsten Stand des Güterverkehrs der Reichsbahn während der Wirtschaftskrise aufzuweisen bat. Verglichen mit dem ersten Halbjahr 1932 nahmen im Berichtszeitraum die gefahrenen Gütermengen um 4,3 v H, die arbeitsfähige Wagengestellung dagegen nur um 1,7 v H zu, was eine Erhöhung des Ausnutzungsgrades des Wagenmaterials bedeutet.

Zu der auf- und absteigenden Tonnenzahl der beförderten Gütermengen verhält sich die arbeitsfähige Wagengestellung der Reichsbahn im Berichtshalbjahr durchaus nicht parallel. Gegenüber stärkeren Rückschlägen in der Menge der beförderten Güter im Februar und namentlich in April sowie einer leichten Verkehrsabnahme im Juni verharrt die Wagengestellung während des gesamten Halbjahres auf einer kontinuierlich aufsteigenden Linie. Im Vergleich zu der als normal angenommenen Entwicklung in den Jahren 1927—1929 nahm der Güterverkehr in den einzelnen Monaten des ersten

¹⁾ Die Zahl für Dezember 1931 ist 21,6, für Dezember 1932 22,8.