

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 Wirtschaftsbelebung 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 schwer 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 der 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.

Halbjahres 1933 durchaus keinen ungewöhnlichen Verlauf; auch ein starker Verkehrsrückgang im April gegenüber dem Vormonat war in den guten Jahren üblich.

Durch die Jahreszeit bedingt, hatte der erste Monat des Jahres nur einen geringen Verkehr, der um zwei Millionen Tonnen hinter dem des Vormonats zurückblieb. Vom Frost beeinflusste Betriebe stellten die Arbeiten ein und frostempfindliche Güter wurden vom Versand zurückgehalten. Der Kohlenversand erreichte jedoch nahezu den Umfang des Dezembers. Im Februar blieb der Güterverkehr infolge geringerer Arbeitstage unter der Höhe des Vor- und des Vergleichsmonats. Zunehmender Versand von Hölzern aller Art, von Kalk für Düngezwecke sowie von landwirtschaftlichen Maschinen und Saatgut bildeten ein Äquivalent für den saisonmäßigen Rückgang im Kohlenverkehr. Der Abschluß von Inventuren und Ausverkäufen zwang zur Auffüllung der Lager und führte in Verbindung mit Tarifermäßigungen zu einer Belebung des Expresgutverkehrs; auch der Eilgut- und Frachtstückgutverkehr zog an. Manche Transporte gingen infolge Betriebs Einschränkungen auf den Wasserstraßen auf die Eisenbahn über. Die Klärung der politischen Verhältnisse und Hilfsmaßnahmen der Regierung zugunsten der Landwirtschaft brachten der Reichsbahn im März einen beträchtlichen Verkehrsaufschwung, der stärker war als die Verkehrsbelebung im März der vorangegangenen Krisenjahre gegenüber dem Vormonat und diesmal sich nicht mehr im saisonüblichen Rahmen hielt. So versorgte sich die Industrie wieder intensiver mit Rohstoffen und die Landwirtschaft bezog noch für das Frühjahr in größerem Umfang Düngemittel. Ferner gelangten Banstoffe, Getreide und Saatgut in stärkerem Ausmaß zum Versand. Der Transport von Brennstoffen und Fischen ging, jahreszeitlich bedingt, zurück und der Auslandsverkehr nahm infolge Zunahme der Handelserschwerisse mannigfacher Art weiterhin ab. Der Drang zur schnellsten Befriedigung der durch den politischen Umschwung ausgelösten neuen Bedürfnisse wirkte sich in besonderem Grade befruchtend auf den Expresgutverkehr der Reichsbahn aus. Osterbedarfsartikeln und Umzugsverkehr belebten desgleichen den Frachtstückgutverkehr. Im April war der Gesamtumfang des Güterverkehrs vornehmlich wegen geringerer Anzahl von Arbeitstagen (Ostern) schwächer als im Vormonat. Im Wagenladungsverkehr ging die Beförderung von Brennstoffen und künstlichen Düngemitteln, wie stets in dieser Jahreszeit, erheblich zurück. Dieser Verlust wurde aber ziemlich wettgemacht durch Erweiterung der Transporte von Baustoffen aller Art, von Kartoffeln und Saatgut. Besonders der Straßen- und Eisenbahnbau brachten der Reichsbahn neuen Verkehr. Expresgut-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr verzeichneten einen starken Versand von Osterartikeln, Saatgut, Bäumen und Sträuchern, landwirtschaftlichen Maschinen, Südfrüchten und Frühgemüse, was die arbeitstätige Wagenstellung anschwellen ließ. Eine beachtliche Verkehrsbelebung wurde der Reichsbahn wieder im Mai zuteil. Über den saisonüblichen Verkehrszuwachs hinaus hielt sich diese Verkehrsbelebung aber im Rahmen der erst schwachen Versuche einer Aufwärtsentwicklung der deutschen Wirtschaft. Gegenüber dem Vormonat stärker war die Abfuhr von Kohlen und von Baustoffen. Lebhafterer Versand von Frühgemüsen ließ den Eilgutverkehr anschwellen. Im Frachtstückgutverkehr konnte der außerordentlichen Nachfrage nach Behältern vielfach nicht entsprochen werden. Der Güterverkehr hielt sich im Juni auf der Höhe des Vormonats. Gegen Ende des ersten Halbjahres setzte vor allem ein beträchtlicher Transport von Kohlen, insbesondere von Braunkohle aus den mitteldeutschen Fördergebieten, ein. Infolge großzügiger regierungsseitiger Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung erfuhr auch der Versand von Baustoffen eine erhebliche Steigerung. Weiterhin günstig entwickelte sich der Verkehr in landwirtschaftlichen Früherzeugnissen, während der Versand von Getreide, Mehl und Düngemitteln saisonüblich zurückging. Gestaltete sich im Hinblick auf das Pfingstfest der Expresgut-

verkehr lebhafter, so zeigte sich im Frachtstückgutverkehr wenig Änderung; zur Verbesserung der Beförderungszeit wurden von der Reichsbahn in größerem Umfang im Stückgutverkehr Lastkraftwagen eingesetzt.

Der Personenverkehr lag im Berichtszeitraum in seiner Entwicklung um mindestens ein halbes Jahr hinter der des Güterverkehrs zurück. Zu Jahresbeginn war erneut ein starker Verkehrsabfall zu verzeichnen, der auch in den folgenden Monaten zu beträchtlich ungünstigeren finanziellen Ergebnissen für die Reichsbahn gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres führte. Gegenüber den Vergleichsperioden bessere Ergebnisse in den Monaten April und Juni wurden lediglich durch Ostern und Pfingsten bedingt; diese Feste lagen 1933 um je einen Monat später als im Vorjahr. In den Vormonaten März und Mai war infolgedessen im Vergleich zu denselben Zeitabschnitten von 1932 eine um so schärfere Diskrepanz im Verkehrsumfang zu verzeichnen. Das erste Drittel des Januar hatte wegen der verlängerten Gültigkeitsdauer der zur Förderung des Weihnachtsverkehrs ausgebenen Festtagsrückfahrkarten noch eine einigermaßen befriedigende Benutzung der Reisezüge zu verzeichnen; dieser gewichtige Verkehr findet in der Statistik der Einnahmen im Januar so gut wie keinen Niederschlag, da bis auf einen Teil der Zuschläge und erst am Neujahrstag gelöster Festtagskarten die Fahrausweise für diesen Verkehr schon alle im Dezember entnommen werden und in diesem Monat auch ihre Verrechnung finden. In der Folgezeit trat ein erheblicher Rückgang im Fernverkehr ein. Mit der Besserung der Witterungs- und Schneeverhältnisse verbesserte sich gegen Monatsende der Wochenend- und Wintersportverkehr. Die Ausgabe von Sonntagstrückfahrkarten zu besonderen Veranstaltungen vermochte nicht immer dem scharfen Wettbewerb des Kraftwagens entgegenzuwirken. Im Februar nahm der Personenverkehr wieder langsam zu, blieb aber doch bei den allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten beträchtlich hinter dem des Vergleichsmonats von 1932 zurück; so stockte insbesondere der Berufsverkehr weiterhin. In der zweiten Hälfte des Monats veranlaßten gute Wintersportmöglichkeiten einen stärkeren Verkehr, der aber fast vollständig zu bedeutend ermäßigten Fahrpreisen abgewickelt wurde. Wie alljährlich hob im März der Personenverkehr sich etwas. Der Schnellzugsverkehr wurde vorübergehend durch die Leipziger Messe belebt; sonst blieb der Fernverkehr nahezu unverändert. Der Landarbeiterverkehr erreichte nicht den Umfang des Vorjahres. Die Wiederaufnahme zahlreicher Außenbetriebe wie die Ermäßigung der Netz- und Bezirkskarten intensivierten den Berufsverkehr. Auf die Höhe des Nahverkehrs wirkten sich fast allerorts trotz lebhafter Konkurrenz durch Kraftwagens regionale Sonderveranstaltungen sportlicher und politischer Art günstig aus. Den Umfang des Verkehrs beeinflusste im April maßgebend das Osterfest; im allgemeinen war dieser Festtagsverkehr im Berichtsmonat stärker als im Vorjahr. Der durch die wärmere Jahreszeit hervorgerufene und durch Fahrpreisermäßigungen begünstigte lebhaftere Reiseverkehr flaute bei Eintritt ungünstiger Witterungsverhältnisse schnell wieder ab. Diese schlechte Wetterlage herrschte auch im Mai überdauern vor und ließ den Verkehr hinter den Erwartungen zurück. Der Reiseverkehr verstärkte sich erst mit dem Fahrplanwechsel. Die politischen Verhältnisse bewirkten im Verkehr mit Österreich einen weiteren Rückgang um etwa 25 v H. Die Gewährung von Fahrpreisermäßigungen bis zu 75 v H bei Sonderveranstaltungen vaterländischer und sportlicher Art ließ den Nahverkehr vielfach anschwellen. Zu Beginn des Monats Juni stand der Personenverkehr im Zeichen des Pfingstverkehrs. Begünstigt durch vorzügliches Wetter, nahm er einen außerordentlichen Umfang an; er erreichte jedoch nicht überall die Höhe des Vorjahres, vornehmlich infolge des besonders starken Kraftwagenwettbewerbes, der sich desgleichen bei der Bewältigung des Verkehrs zu besonderen Veranstaltungen, wie Aufmärschen, sehr bemerkbar machte. Gegen Monatsende beein-

flußte kühle und regnerische Witterung den Reiseverkehr wieder ungünstig. Die Zahl der im Berichtszeitraum gefahrenen überplanmäßigen Züge übersteigt, vorwiegend infolge vaterländischer Kundgebungen, nicht unerheblich das Ergebnis des ersten Halbjahrs 1932.

Erstmals seit Beginn der Verkehrskrise waren im Berichtshalbjahr die Einnahmen aus dem Güterverkehr, und zwar um 1,8 v H gleich 15 Millionen RM, höher als die der Vergleichsperiode 1932. Doch erhöhten sich die Einnahmen aus dem Güterverkehr nicht in dem gleichen Umfange wie die Gütermengen, was auf ein Anwachsen vornehmlich des zu Ausnahmetarifen beförderten Massengüterverkehrs zurückgeführt werden muß. In vermindelter Stärke, aber mit 12,9 v H gegenüber dem ersten Halbjahr 1932 doch noch in beträchtlichem Ausmaß, sanken weiterhin die Einnahmen aus dem Personenverkehr. Das Gewähren von weiteren Fahrpreismäßigungen vermochte den Verkehr nicht so stark zu beleben, um die Einnahmeausfälle auszugleichen. Infolge der so ungünstigen finanziellen Ergebnisse des Personenverkehrs blieben die Gesamteinnahmen aus beiden Verkehrsweisen noch um 3,3 v H gleich 42,7 Mill. RM hinter dem Stand des Vergleichshalbjahrs 1932 zurück.

47. Tarifnachrichten. Deutschland befand sich im letzten Halbjahr in Stadium des Abwehrkampfes gegen Angriffe auf den Güterumschlag in Hamburg und in Bremen sowie auf den Transitverkehr. Vom 20. Juli ab stellten die deutschen Bahnen im Wege der Auslösung im Verkehr der Tschechoslowakei und der dahinter gelegenen Länder mit den deutschen Seehäfen die Frachten von und nach Gdingen gleich mit den Frachten für Stettin; für die übrigen deutschen Seehäfen wurde ein Zuschlag eingeführt. — Am 1. August trat ein Seehafen-Donaumschlagstarif für den deutsch-ungarischen Verkehr in Kraft. Der Tarif stellt grundsätzlich die Frachtparität zwischen Hamburg—Budapest und Triest—Budapest her.

In Frankreich machen die Eisenbahnen den beachtenswerten Versuch, zu einem neuen Kampfmittel gegen den Wettbewerb des Lastkraftwagens durch Einführung eines „Tarif auf wagon-kilomètre“ zu gelangen. Hierbei erfolgt eine Vermietung von Waggons an Privatleute auf die Dauer von jeweils drei Monaten; die Fracht wird zu äußerst niedrigen Einheitsätzen per Kilometer ohne Rücksicht auf die Art der Belastung des Wagens berechnet.

Italien ist von der Regelung der Konkurrenzverhältnisse zwischen Triest und den Nordseehäfen nicht befriedigt, da nach seiner Ansicht die Abmachungen zwischen Reichsbahn und Donauschiffahrt Triest schädigen. Mitte August lobten die Adriaverwaltungen ähnlich der Deutschen Reichsbahn die von oder nach Danzig/Gdingen erreichbaren Frachten mit einem Zuschlag für Sendungen zwischen der Tschechoslowakei und darüber hinaus gelegenen Ländern und den Häfen Triest/Fiume aus.

Die Norwegische Staatsbahn mußte zum 1. August auf Anordnung des Norwegischen Reichstages gegen ihren Wunsch zur Herabminderung ihres Fehlbetrages eine Erhöhung der Personentarife um durchschnittlich 10 v H vornehmen.

Die Niederländischen Eisenbahnen führten am 1. Mai die schon länger angekündigten Ermäßigungen in ihren Lokaltarifen durch.

In Österreich ließen die Bundesbahnen mit dem Inkrafttreten der neuen Lastkraftwagenverkehrsordnung am 1. Juli eine ganze Reihe von Frachtergünstigungen wegfallen, die bis dahin zur Konkurrenzierung des Kraftwagens für erforderlich erachtet wurden.

Polen führte als erster Staat bereits am 1. Mai die fakultative Benutzung begehbarer Frachtbriele ein. — Die Spediture suchte man in den Interessenskreis der Staatsbahnen hineinziehen, indem man sie durch ziemlich hohe Provisionen in Form von Frachtrückvergütungen zur verstärkten Heranziehung hochtarifizierter Güter (Sammel-

ladungen) vom Kraftwagen ab auf die Schiene ermunterte. — Die weiterzige Förderung der Hafenanlagen in Gdingen erweist sich als ein Vorspiel zu einer direkt offensiven Tarifpolitik der Kleinen Entente. Durch Tarifmaßnahmen wurde die neue Kohlenbahn Danzig/Gdingen nunmehr auch dem allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht. Im Juli veröffentlichten die Eisenbahnen einen neuen Umschlagstarif Danzig/Gdingen—Donau. In der Befürchtung, durch die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn der Transittransporte für Danzig/Gdingen verlustig zu gehen, sind auf polnischer Seite neue Frachtermäßigungen, insbesondere ein neuer Seehafentarif Tschechoslowakei—Polen, sowie weitere Transport- und Zollerleichterungen zugunsten von Danzig und Gdingen erstellt worden, die den Kampf zwischen Polen und Deutschland wiederum verschärfen haben.

48. Neue Eisenbahnlinien und Eisenbahnbaupläne. In Baden wurde mit der Eröffnung der 3,33 km langen vollspurigen Neubaustrecke Bad Peterstal—Bad Griesbach als Fortsetzung der Reutthalbahn Appenweier—Bad Peterstal die Eisenbahn bis an den Fuß des 977 m hohen Kniebismassivs herangeführt.

In Belgien nahm man die neue, 51 km lange Eisenbahnverbindung Brüssel—Gent, die vom Bahnhof Brüssel-Midi ausgeht und gegenüber der alten Strecke ab Brüssel-Nord einen beträchtlichen Zeitgewinn bietet, in Betrieb.

In Dänemark ist der Bau einer Hochbrücke über den Kleinen Belt in Ausführung begriffen. — Im April verfügte der dänische Staat desgleichen den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Storström, die eine Länge von 3,3 km besitzen wird. Die Finanzierung erfolgt durch eine Anleihe in England. — Anfang Juni übergab man in Nord-schleswig die neue Bahulinie Sonderburg—Mummark als Fortsetzung der Linie Tondern—Tingleff den Verkehr.

In Jugoslawien befindet sich die normalspurige Strecke Požarevac-Kučevo, welche eine Länge von 65 km hat und einen Teil der projektierten Hauptlinie internationalen Charakters, Bordeaux-Lyon-Mailand-Triest-Belgrad-Požarevac-Donaubrücke-Bukarest-Odessa, der sogenannten Hauptlinie am 45. Breitgrad, bildet, im Bau. — Ferner ist die bei Veles von der Hauptlinie Belgrad-Skopje-Saloniki abzweigende normalspurige, 86 km lange Strecke Veles-Prilep in Ausführung begriffen.

Die Persische Regierung schloß mit einem schwedisch-dänischen Konsortium einen Vertrag über den Bau der an der persischen Transversalbahn noch fehlenden 950-km-Strecke. Die Hauptstadt Teheran gedankt man vom Norden her in 4 Jahren, vom Süden her in voraussichtlich 7 Jahren zu erreichen.

Der König von Hedjas hat den Bau einer Bahn vom Hafendorf Djedda am Roten Meer nach der Hauptstadt Mekka an eine Gruppe von indischen Mohammedanern konzessioniert.

In China wurde im März das erste Teilstück Hangschau-Lanschi der Hangschau-Kiangschuanbahn unweit Schanghai eröffnet und damit eine der wichtigsten Bahnstrecken des zukünftigen chinesischen Industriegebietes im Süden des Landes dem Verkehr übergeben.

In Französisch-Marokko wird zwischen Gueerif und Taz eine 65 km lange Eisenbahnstrecke in kürzester Zeit dem Verkehr übergeben werden. — Außerdem befinden sich noch zwei neue Strecken im Bau, und zwar die 143 km lange Strecke zwischen Ben Guerif und Safi, eine weitere zwischen Fez und Taza.

49. Nachrichten über fortschreitende Elektrifizierung von Eisenbahnen. In Süddeutschland weichte man am 30. Mai den Eisenbahnbetrieb auf der Strecke Augsburg-Ulm-Stuttgart und auf den Vorortstrecken Stuttgart-Eßlingen und Stuttgart-Ludwigsburg feierlich ein. — Die Reichsbahn konnte mit Hilfe der beteiligten Länder die Mittel beschaffen für die Elektrifizierung folgender, insgesamt 209 km langer Strecken:

1. Augsburg-Treuchtlingen-Nürnberg, 2. München-Dachau, 3. Tübingen-Plochingen. Weiter soll zur Erprobung neuester Fortschritte auf dem Gebiet der elektrischen Stromumformung die Höllentalbahn und Dreisenbahn (Freiburg i. Br.—Titisee—Sehrugg) für den elektrischen Fahrbetrieb eingerichtet werden.

Der Völkerbund ermächtigte die Österreichischen Bundesbahnen zur Elektrifizierung des nördlichen Abschnittes der Tauernbahn von Schwarzach—St. Veit nach Mallnitz. Sofern die Finanzierung gelingt, sollen später auch die Strecken Wien—Salzburg, Wien—Graz und einige weitere Linien elektrifiziert werden.

In der Schweiz stellte man im Mai die Strecken Delsberg—Delle (40 km) und Uznach—Ziegebrücke—Linthal (38,6 km) auf den elektrischen Betrieb um, wodurch das Netz der Schweizer Bundesbahnen nunmehr auf 1883 km oder zu rd. 68 v H des gesamten Netzes elektrifiziert ist.

50. Zusammenschluß, Übergang und Stilllegung von Eisenbahnen. In Österreich, Dänemark und Norwegen wurden im letzten Halbjahr eine Reihe von Eisenbahnnebenstrecken stillgelegt.

In England trat dem Poolvertrag zwischen LMS und LNER, auf Grund dessen die Einnahmen aus dem Wettbewerbsverkehr zur wirtschaftlicheren Gestaltung von Betrieb und Verwaltung gepoolt werden, die Great Western Eisenbahn-Gesellschaft bei.

Ostchina-Bahnen. Zwischen Rußland und Japan schweben Verhandlungen über den Verkauf des Sowjetrussischen Anteils und Kontrollrechts an der Ostchinabahn; es soll ein vorläufiges Abkommen getroffen sein. Während Japan das Recht der Russen auf Kontrolle der Bahn für unbestreitbar hält, zieht es aber ein Eigentumsrecht in Zweifel.

In den Vereinigten Staaten von Amerika stehen zahlreiche Eisenbahnen mit einer Gesamtlänge von 2448 Meilen in Konkurs. Zur Beseitigung des Wettbewerbs und zur Erzielung besserer Betriebsergebnisse fusionierten sich mit Genehmigung der Interstate Commerce Commission die Pennsylvania und Reading Eisenbahnen im Eisenbahnnetz von South Jersey.

In Kanada hat sich die Zusammenarbeit zwischen der Canadian Pacific und der Canadian National Eisenbahngesellschaft weiter dahingehend vertieft, daß die Wettbewerbszüge beider Gesellschaften zwischen Montreal und Toronto nunmehr in Wegfall kommen und man sich über einen gemeinsamen Fahrplan verständigt hat.

51. Aus Organisation und Verwaltung der Eisenbahnen. Die von der fachmännischen Kommission neu festgesetzte Fassung der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr (Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände) fand im Reichsgesetzblatt 1933, Teil II, Nr. 17, S. 175 ff., ihre Veröffentlichung und trat am 1. Juli 1933 in Kraft.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wurde durch Verordnung vom 12. Mai 1933 (Reichsgesetzblatt 1933, Teil II, Nr. 19, S. 281 ff.) den neuen Erfordernissen des Verkehrs durch eine Reihe von Änderungen angepaßt.

Die bisher zwischen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn und den bayerischen Reichsbahndirektionen eingeschaltete Gruppenverwaltung Bayern einschl. ihrer besonderen Ämter wird ab 15. Okt. 1933 aufgelöst. Die Geschäftsaufgaben gehen zum Teil auf die Reichsbahndirektionen (insbesondere Reichsbahndirektion München) und die Oberbetriebsleitung Süd, zum Teil auf ein neu zu errichtendes Reichsbahn-Zentralamt in München über. (Vgl. Z. f. v. W., 1933, Nr. 3, S. 81.)

Der bisherige Präsident der Reichsbahndirektion Köln, Wilhelm Kleinmann, trat an die Stelle des auf seinen Antrag von seinen Dienstgeschäften entbundenen Dr. Dr. h. c. Wilhelm Weirauch als Ständiger Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn.

Ägypten beabsichtigt, dem Beispiel anderer Länder folgend, seine Staatsbahnen

zu einem wirtschaftlich selbständigen Unternehmen zu machen, dessen Einnahmen und Ausgaben nicht mehr im Staatshaushalt erscheinen.

Senat und Repräsentantenhaus der Vereinigten Staaten von Amerika nahmen den Gesetzesvorschlag des Präsidenten an, zur Vermeidung von unnützen Verkehrsleistungen, zur Beseitigung überspitzten Wettbewerbs sowie zur finanziellen Reorganisation der Bahnen einen Eisenbahnkommissar (Federal Co-ordinator) zu bestimmen.

52. Abhandlungen¹⁾.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1930. Auerswald. A. f. E. 1, S. 1.

Rückblick auf das Jahr 1932. Wulff. Ztg. d. VMEV. 1, S. 1; 2, S. 37.

Advantages of various systems of traction. Mod. Tr. 725, S. 5.

Gedanken über die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen. Sarter. Ztg. d. VMEV. 8, S. 161.

Der Eisenbahnfernverkehr. Z. d. IEV. 2, S. 66; 3, S. 92.

Le développement de l'électrification des chemins de fer dans les principaux pays. La

Traction Electrique. 3, S. 36 (Siehe Z. f. v. W., 1932, Verkehrsarchiv, S. 7 u. S. 32).

Railway electrification. Huber-Stockar und Eckert. Mod. Tr. 721, Beilage, S. IV.

Economics of railway electrification. Witherington. Mod. Tr. 721, Beilage, S. XIV.

Aspects of railway electrification. Japiot und Leboucher. Mod. Tr. 721, Beilage, S. XXVII.

Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Kaessbohrer. A. f. E. 1, S. 12;

2, S. 345.

50jähriges Bestehen der Abrechnungsstelle des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahn-

verwaltungen. Kaessbohrer. Ztg. d. VMEV. 14, S. 281; 15, S. 306.

Beiträge zur Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnbetriebes. Czzygan. Vt. W. 26, S. 389;

27, S. 407.

Die preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, ihre Finanzierung, Unterstützungs-

bedürftigkeit und Maßnahmen zu ihrer Erhaltung. Böttger. Ztg. d. VMEV. 21, S. 432.

Das Eisenbahnnetz Niedersachsens. Blum. A. f. E. 2, S. 317; 3, S. 605; 4, S. 913.

Der Berliner Wanneseebahn zum 15. Mai 1933. Remy. Ztg. d. VMEV. 19, S. 389.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in ihren Beziehungen zum öffentlichen Recht.

Kittel. Rb. 2, S. 27.

Die Reichsbahn in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat. Dorjtmüller. Rb. 21,

S. 426.

Methoden der inneren Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn. Prang. Rh. 20,

S. 410.

Finanzfragen im Beschaffungswesen der Reichsbahn. Jaeger. Ztg. d. VMEV. 26,

S. 537; 27, S. 557.

Buchungsgrundsätze und Bilanz der Deutschen Reichsbahn. Röbe. Rb. 4, S. 66.

Ziele der Betriebsführung. Leibbrand. Rb. 12, S. 230.

Die Betriebskostenrechnung der Reichsbahn und ihre Auswertung für den Finanzdienst.

Tecklenburg. Rb. 23, S. 475; 24, S. 502.

Die Betriebskostenrechnung der Deutschen Reichsbahn. Zilz. Verk. u. Betriebswiss. in

Post u. Tel. 6, S. 123.

Die Kosten des Mitläuferverkehrs. Jacobi. Vt. W. 7, S. 81.

Das Rechnungswesen der Eisenbahnwerkstätten in seiner allgemeinen Entwicklung.

Leicher. Vt. W. 25, S. 377; 26, S. 394.

Fälle der Anwendung der wissenschaftlichen Organisation der Arbeit im Eisenbahn-

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

- dienst. Beteiligung des Personals am Ertrag und am Gewinn. Soulez und Bloch. Mschr. d. IEKV. 1, S. 148.
- Über die Beziehungen der Deutschen Reichsbahn zu den Hafeneisenbahnen der Binnenhäfen in nichttechnischer Richtung. Meyer. Rb. 15, S. 294.
- Die Beeinflussung des internationalen Verkehrs durch die Tarif- und Verkehrspolitik der Reichsbahn. Vogt. Ztg. d. VMEV. 16, S. 329.
- Handelsfähigkeit und wechselmäßige Begehrtheit der Frachtkunden im Eisenbahnverkehr. Spiess. Z. d. IEV. 2, S. 45; 3, S. 81.
- Zifferlose Verbandstarife. Allg. Tarif-Anz. 20, S. 581.
- Währungslose Tarife. Allg. Tarif-Anz. 26, S. 766.
- Bahnabfertigungsvorschriften und Begleitpapiere. Schiffsfrachtendienst. 2, S. 3.
- Geforderte Einschaltung des Rheinseeschiffsverkehrs in die Seehafentarifpolitik der Reichsbahn. Spec. u. Schiff. Ztg. 24, S. 372; 25, S. 390.
- Der neue Expresguttarif vom 15. Jan. 1933 und seine Entstehung. Rb. 3, S. 50.
- Schenker-Vertrag — Bahnspeditionsvorschrift. Bürger. Eisenbahnkunde. 4, S. 73; 5, S. 97.
- Betrachtungen über eine erstrebenswerte Güterbeförderung. H. Tecklenburg. Rb. 22, S. 453.
- Fließarbeit bei den Güterabfertigungen. Engelmann und Landwehr. Ztg. d. VMEV. 10, S. 205.
- Das Problem der Stückgutbeförderung. Reffler. Ztg. d. VMEV. 3, S. 65.
- Regelung des Stückgutverkehrs und geeignetste Maßnahmen zur raschesten Ablieferung der Stückgüter. Hauter. Mschr. d. IEKV. 1, S. 105.
- Der kommende Behälterverkehr. Bäseler. Ztg. d. VMEV. 22, S. 454.
- Wirtschaftliches Zusammenwirken der Verkehrsmittel. Der Behälterverkehr eine Aufgabe berufsständischer Gemeinschaftsarbeit. RKW-Nachr. 5, S. 65.
- Das Straßenfahrzeug für Eisenbahnwagen. Eine Verkehrsaufgabe und ihre Lösung. Culemeyer. Rb. 26, S. 553.
- Der Güterverkehr mit dem Fernen Osten über Sibirien. Wyszomirski. Ztg. d. VMEV. 26, S. 541.
- Der Personenverkehr der Reichspost und Reichsbahn in den Jahren 1930 und 1931. Dörter. V. T. 7, S. 161.
- Der Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1932. Baumgarten. Ztg. d. VMEV. 24, S. 493.
- Eisenbahnwerbung und Fahrzeug. Wentzel. Ztg. d. VMEV. 23, S. 479.
- Dienst am Personenzugfahrplan, Dienst an der Wirtschaft, Baumgarten, Vt. W. 20, S. 313.
- Der Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Fuchs. Rb. 1, S. 7.
- Berlin—Hamburg. Zur Eröffnung des Schnelltriebwagenverkehrs. Wendt. Ztg. d. VMEV. 20, S. 421.
- Verdichtung und Beschleunigung des Personenzugverkehrs im Ruhrbezirk. Wiskott. Ztg. d. VMEV. 18, S. 369.
- Ruhrschnellverkehr. Rb. 5, S. 93.
- Rechtfertigt die Finanzlage der Deutschen Reichsbahn eine Ermäßigung der Personentarife? Prang. Rb. 2, S. 32.
- Die Elektrifizierung Magdeburg—Halle. Vester. Die Elbe. 4, S. 80.

b) Europa.

- Les projets d'électrification des chemins de fer belges. Poplimont. La Traction Électrique. 2, S. 25.

- Die bulgarischen Staatseisenbahnen und Häfen 1929/30 und 1930/31. Remy. A. f. E. 1, S. 99.
- Die Eisenbahnen in Dänemark in den Betriebsjahren 1929/30 und 1930/31. Thomsen. A. f. E. 2, S. 447.
- Rationalisierung des Stückgutverkehrs in Dänemark. Paszkowski. Ztg. d. VMEV. 19, S. 400.
- Die estländischen Staatseisenbahnen im Geschäftsjahr 1930/31. Neuhaus. A. f. E. 1, S. 175.
- Das Eisenbahnwesen Finnlands. Scraphim. Ztg. d. VMEV. 21, S. 435.
- Die staatlich betriebenen Eisenbahnen Frankreichs im Jahre 1931. Z. d. IEV. 2, S. 53.
- Die französischen Eisenbahnen im Jahr 1932. In Chr. d. Tr.: Orléans-Bahn 8, S. 2; Ost-Bahn 9, S. 10; P.-L.-M.-Bahn 10, S. 9; Midi-Bahn 11, S. 8; Nord-Bahn 12, S. 7.
- Betrachtungen über das Beförderungsproblem (franz. Eisenbahnen). Dautry. Z. d. IEV. 4/5, S. 118.
- Les interpellations sur le déficit des chemins de fer et l'organisation des transports au Sénat. Chr. d. Tr. 7, S. 6.
- La réforme des conditions d'exploitation des voies ferrées dans les départements. Chr. d. Tr. 4, S. 3.
- The railcar situation in France. Rv. G. Vol. 58, No. 23, S. 769.
- Où est la question des autorails? Chr. d. Tr. 9, S. 3; 10, S. 5.
- Rapport sur la situation des chemins de fer en Grèce en 1932. Rv. G. Ch. d. f. 5, S. 416.
- Die Eisenbahnen Großbritanniens 1930. Schelle. A. f. E. 1, S. 125.
- Großbritannien: Die Eisenbahnen im letzten Jahr. Fürbringer. WD. 14, S. 461.
- Financial and operating results of the British Group Railways in 1932. Beilage zu Rv. G. Vol. 58, No. 19.
- Die vier großen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens im Geschäftsjahr 1933. Sherrington. Z. d. IEV. 6, S. 173.
- British railways since the war. Mod. Tr. 732, S. 4.
- Co-ordination of goods transport. Maynard. Mod. Tr. 727, S. 3.
- Die Italienischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1930/31. A. f. E. 1, S. 145.
- Die Italienischen Staatsbahnen. Z. d. IEV. 6, S. 192.
- Jugoslawien: Die südslawischen Eisenbahnen 1929 und 1930. Remy. A. f. E. 2, S. 415.
- Die Lettländischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1930/31. Rungis. A. f. E. 1, S. 191.
- Letland: Die Staatseisenbahnen im Jahre 1931. Z. f. I. Ebf. 4, S. 150.
- Die Litauischen Eisenbahnen von 1927—1931. Z. d. IEV. 4/5, S. 156.
- Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahr 1931, mit einer Übersicht über die Vereinheitlichung des niederländischen Eisenbahnwesens. A. f. E. 1, S. 73.
- Chemins de fer étrangers: Pays-Bas. Rv. G. Ch. d. f. 6, S. 559.
- Het nieuwe goederentarif der Nederlandsche Spoorwegen. Elias. Spoor- en Tramwegen. 6, S. 135.
- Die Eisenbahnen in Norwegen in den Jahren 1929—30 und 1930—31. Thomsen. A. f. E. 2, S. 475.
- Chemins de fer étrangers: Pologne. Rv. G. Ch. d. f. 5, S. 453.
- Rumänien: La situation des chemins de fer à la fin de 1932. Chr. d. Tr. 9, S. 30.
- Bericht über die Ausführung des Programms zur Verbesserung der rumänischen Bahnen im 2. und 3. Anwendungsjahr. Dr. S. A. f. E. 3, S. 755.
- Die russischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1929/30. Wehde-Textor. A. f. E. 3, S. 765.
- Das Eisenbahnwesen Sowjet-Rußlands. Eisenbahntechnik. 6, S. 1.
- Das schwedische Eisenbahnnetz 1929 und 1930. Thomsen. A. f. E. 2, S. 459.
- Résultats d'exploitation des réseaux Scandinaves. Rv. G. Ch. d. f. 3, S. 254.

Die wirtschaftliche Bedeutung der schwedischen Staatsbahnelektrisierung. Paszkowski. *Ztg. d. VMEV.* 25, S. 321.

Railway electrification in Sweden. Oefverhohn. *Mod. Tr.* 723, S. 7.

Schwedische Personalarifreform. Paszkowski. *Ztg. d. VMEV.* 13, S. 274.

Die Schweizerischen Bundesbahnen im Geschäftsjahre 1931. *Z. d. IEV.* 1, S. 1.

Die Bundesbahnen im Jahre 1932. *SBB-Nachr.bl.* 4, S. 62.

Railways and roads in Switzerland. *Mod. Tr.* 745, S. 18.

Schweiz: Der Einfluß unserer Eisenbahnen auf den Touristenverkehr. *Schrafl. SBB-Nachr.bl.* 3, S. 43.

Spanien: Les résultats d'exploitation des chemins de fer espagnols en 1930 et 1931. *Rv. g. Ch. d. f.* 2, S. 170.

e) Afrika.

Cape to Cairo by rail. Williams. *Mod. Tr.* 735, S. 7.

Die Ägyptischen Staatsbahnen im Jahr 1930/31. Dieckmann. *A. f. E.* 1, S. 227.

Die Eisenbahnen Ägyptens. *Z. d. IEV.* 4/5, S. 148.

Traffic and financial results. Railway operation in Egypt. *Mod. Tr.* 721, Beilage, S. XXI.

Die Kleinbahnen im Nildelta und in der Oase Fajjum. Dieckmann. *A. f. E.* 2, S. 431.

La modernisation du chemin de fer: L'exemple de l'Algérie. *Chr. d. Tr.* 5, S. 5.

Die Kenya- und Ugandabahn im Jahr 1931. Dieckmann. *A. f. E.* 1, S. 240.

South African Railways. Results during 1932. *Mod. Tr.* 723, S. 9.

d) Amerika.

Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen im Kalenderjahr 1930. Pausin. *A. f. E.* 1, S. 211.

Railway position in the United States. *Mod. Tr.* 721, S. 14.

Railway Trends in 1932 and prospects for 1933. *Rw. A. Vol.* 94, No. 5, S. 129.

A review of railway operations in 1932. Parmelee. *Rw. A. Vol.* 94, No. 5, S. 134.

Railway finances in 1932. Lyne. *Rw. A. Vol.* 94, No. 5, S. 160.

Die Botschaft der amerikanischen Eisenbahnen an das amerikanische Volk und seine Regierungen. Morkert. *A. f. E.* 3, S. 569.

Two railroad crises — 1917 and 1933. *Rw. A. Vol.* 94, No. 15, S. 541.

Three years of under-maintenance. *Rw. A. Vol.* 94, No. 5, S. 149.

Regional railroad consolidations. *Rw. A. Vol.* 94, No. 13, S. 465.

Solution suggested for the railroad problem. Synnestvedt. *Rw. A. Vol.* 94, No. 18, S. 665.

Government railroad loans and business revival. *Rw. A. Vol.* 94, No. 20, S. 719.

Railroad plan nears completion. *Rw. A. Vol.* 94, No. 14, S. 509.

Regulation as it looks today. Wheeler. *Rw. A. Vol.* 94, No. 20, S. 727.

Railroad bill arouses little enthusiasm. *Rw. A. Vol.* 94, No. 20, S. 729.

President Roosevelt's railway policy and railway wages. *Rw. A. Vol.* 94, No. 19, S. 685.

Wat staat de Rails te wachten onder Roosevelt? *Prins. Spoor-en Tramwegen.* 10, S. 241; 11, S. 273; 12, S. 297; 13, S. 320.

Railroad co-ordinator not to be czar. *Rw. A. Vol.* 94, No. 19, S. 688.

Railroad bill passed by house. *Rw. A. Vol.* 94, No. 23, S. 827.

Congress passes railroad bill. Lane. *Rw. A. Vol.* 94, No. 24, S. 865.

Railway interest and other costs. *Rw. A. Vol.* 94, No. 11, S. 387.

Traffic recovery, the railways' greatest problem. *Rw. A. Vol.* 94, No. 23, S. 820.

Railways oppose general freight rate reduction. *Rw. A. Vol.* 94, No. 22, S. 797.

Will reductions in rates attract more passenger traffic? *Rw. A. Vol.* 94, No. 25, S. 884.

Entwicklung des Behälter-Verkehrs auf amerikanischen Eisenbahnen. *Vt. W.* 7, S. 85; 8, S. 100; 9, S. 109; 10, S. 125.

The changing freight car. Peck. *Rw. A. Vol.* 94, No. 6, S. 209.

Store-Door Service — Can the railroads afford it? *Turney. Rw. A. Vol.* 94, No. 12, S. 452.

A great railway electrification project. *Rw. A. Vol.* 94, No. 8, S. 265.

e) Asien.

Die Eisenbahnen Japans im Rechnungsjahr 1929/30. Schelle. *A. f. E.* 2, S. 487.

Neue Entwicklungen und Literatur auf dem Gebiet des indischen Eisenbahnwesens. *Voigt. A. f. E.* 1, S. 111.

The transport problem in India. *Freeland. Mod. Tr.* 742, S. 7.

Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen.

53. **Neue preußische Polizeiverordnung für Kleinbahnen.** In der Preußischen Gesetzssammlung Nr. 32, S. 58 ff. ist eine dem Stand der heutigen Verkehrsentwicklung und des übrigen Verkehrsrechts angepaßte neue Polizeiverordnung für nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen in Preußen vom 20. April 1933 veröffentlicht worden. Sie trat mit dem 15. Mai in Kraft.

54. **Umgestaltungen im Berliner Stadt- und Vorortverkehr.** Am 15. Mai fand nach zweijähriger Bauzeit auf der 18,6 km langen, für den Ausflugsverkehr besonders wichtigen Wannseebahn (Potsdamer Bhf. — Wannsee) der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen die Umstellung auf den elektrischen Betrieb statt.

Der Verwaltungsrat der Reichsbahn beschloß im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms den Bau einer unterirdischen Nord-Süd-Verbindung der Berliner Stadtbahn, wodurch das Schnellbahnnetz der Reichshauptstadt eine Erweiterung von grundlegender Bedeutung erhalten wird. Die neue Stadtbahn wird sowohl dem Berliner Nahverkehr als auch dem auf den Kopfbahnhöfen einlaufenden Fernverkehr dienen. Die Tunnelstrecke besitzt eine Gesamtlänge von 5,8 km und führt vom Anhalter Bhf., wohin die von Wannsee, Lichtenfelde-Ost und Zossen kommenden Strecken der S-Bahn vereinigt in einer Schleife hingelegt werden, unter dem Potsdamer Bhf. her zu den Linden, von dort zum Bhf. Friedrichstraße und verläuft weiter nach Unterführung der Spree zum Stettiner Bhf., hinter dem die neue Linie in die nördlichen S-Bahnstrecken einmündet. Bei einer Bauzeit von 4 Jahren sind die Gesamtkosten auf RM 140 Mill. veranschlagt.

Die Berliner Verkehrs A.-G. beauftragte im August die AEG mit dem Bau einer Fahrdrabbuslinie auf der bisher mit Benzinbussen betriebenen Strecke Spandau — Staaken; sie wird für Berlin das erste Verkehrsmittel dieser Art sein.

Für den Berliner Verkehrstarif ist eine Reform vorgesehen, die dem starken Anfall der Erwerbslosen als Fahrgäste Rechnung trägt und den Einheitsstarif in Wegfall bringt. Durch einen Kurzstreckentarif sollen die Kurzstreckenfahrer wiedergewonnen werden, ohne daß aber die weiten Strecken verteuert werden. — Die Tarifpolitik der Berliner Stadtbahn (Reichsbahn) verläuft in gleicher Richtung; zu Beginn des Winters werden sowohl im Normal- wie im Zeitkartenverkehr Kurzstreckenkarten eingeführt.

55. **Eine Neuregelung des Personenverkehrs in London,** die schon des längeren geplant war (vgl. *Z. f. V.W.* 1931, Verkehrsarchiv, Nr. 65), ist durch Gesetz am 1. Juli erfolgt. Hierdurch werden die dem Londoner Personenverkehr dienenden Unternehmen in einer Hand, dem als öffentliche Behörde erstellten London Passenger Transport Board, vereinigt. Beseitigung des Wettbewerbs und Befriedigung der stets zunehmenden Verkehrsbedürfnisse der Londoner Bevölkerung durch Verkehrsverbesserungen sind die Hauptaufgaben der neuen Behörde. Der Vorortverkehr der Fernbahnen, die an dem neuen Unternehmen sich vorerst nicht beteiligen haben, soll völlig in den Gesamt-Stadt- und Vorortverkehr eingegliedert werden. Bei einer Eigentumslänge der Untergrund-

Straßenbahnen von rund 790 km und 699, zusammen 4375 km langen Omnibustrecken stellt die Londoner Verkehrsbehörde das größte Gemeinde-Transportunternehmen der Welt dar.

56. Erweiterung des Pariser Untergrundbahnnetzes. Die Metro-Gesellschaft und die Stadt Paris haben mit dem Seine-Departement eine Übereinkunft getroffen, demgemäß die Untergrundbahnen an 16 Stellen um durchschnittlich je 2 km über den Festungsgürtel hinaus verlängert werden. Die bisher dem Binnenstadtverkehr dienenden Untergrundlinien erhalten hierdurch auch Bedeutung als Verkehrsmittel für die Vororte. Zur besseren Abwicklung des Personen- wie des Marktverkehrs plant man ferner die Verbindung der Untergrundbahnen mit den von Paris ausgehenden Fernbahnen.

57. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die preußischen Straßenbahnen 1913—1932. Böttger. A. f. E. 2, S. 393; 3, S. 727. Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen im Jahre 1932. Pohl. V. T. 6, S. 133. Die Benutzung der Straßenbahnen in der Wirtschaftskrise. Karpf. V. T. 7, S. 163. Zum Tarif- und Wirtschaftsproblem der städtischen Verkehrsunternehmen in Amerika und Deutschland. Gretsch. A. f. E. 3, S. 661. Die Fahransweise der Straßenbahn. Weninger. V. T. 10, S. 241; 12, S. 299.

b) Ausland.

England: Evolution of the trolley omnibus. Spencer. Mod. Tr. 735, S. 21. Les trolleybus a Londres. La Traction Electrique. 3, S. 38. Straßenbahn, Omnibus und Schnellbahn in Paris. Mattersdorff. V. T. 9, S. 213. Chemins de fer de Ceinture de Paris. Geschäftsbericht 1931. Remy. A. f. E. 1, S. 167.

Straßenverkehr.

58. Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich am 1. Juli 1933.

Kraftfahrzeugarten ¹⁾	1931	1932	1933	Zu- u. Abnahme in v H 1933 gegenüber	
				1932	1931
Kleinrakfträder . . .	374 506	433 559	478 601	+ 10,4 v H	+ 27,8 v H
Rakfträder	417 569	385 619	374 175	— 3,0 v H	— 10,4 v H
Personenwagen . . .	510 840	488 001	510 819	+ 5,0 v H	— 0,0 v H
Kraftomnibusse . . .	12 103	11 274	11 390	+ 1,0 v H	— 5,9 v H
Lastkraftwagen . . .	161 072	152 420	155 219	+ 1,8 v H	+ 3,6 v H
Zugmaschinen	26 686	26 158	27 539	+ 5,3 v H	+ 3,2 v H
Feuerwehrkraftwagen ²⁾	4 353	4 693	5 080	+ 8,2 v H	+ 16,7 v H
Kraftfahrzeuge	Sa. 1 507 129	1 499 724	1 562 823	+ 4,2 v H	+ 3,7 v H

Das Abstoppen der Wirtschaftskrise und des Verkehrsrückgangs ließ in Deutschland während des ersten Halbjahrs 1933 den Bestand an Kraftfahrzeugen wieder ausweichen und zum Zähltag den bisherigen Höchststand von 1931 sogar überflügeln. Steuerliche Erleichterungen führten vornehmlich dazu, die Gesamtzahl der im Verkehr befindlichen Personenwagen wiederum auf die Höhe des Jahres 1931 zu bringen. Der Rückgang der Rakfträder hielt weiter an, während die Kleinrakfträder sich erneut stark vermehrten. Die Zunahme an Lastkraftwagen fällt vornehmlich mit ungefähr 2500 Stück in die Gruppe der Wagen von 2000 bis 3000 kg Eigengewicht. An vorübergehend abgemeldeten Fahrzeugen wurden am gleichen Stichtag 58778 Personenkraftwagen, 18950 Lastkraftwagen

¹⁾ Einschließlich Reichspost und Wehrmacht.

²⁾ Einschließlich selbstfahrenden Straßenreinigungsmaschinen.

und 41266 Rakfträder (ohne Kleinrakfträder) gezählt, insgesamt 120162 Kraftfahrzeuge gegenüber 133573 am 1. Juli 1932.

59. Herabsetzung der deutschen Kraftfahrzeug-Besteuerung. Durch Befreiung der seit 1. April 1933 neu zugelassenen Personenkraftwagen und -rakfträder von der Kraftfahrzeugsteuer zufolge Gesetz vom 10. April 1933 (Reichsgesetzblatt, Teil I, Nr. 37, S. 192) und durch Ermöglichung der Ablösung dieser Steuer bei Altfahrzeugen dieser Art zufolge Gesetz vom 31. Mai 1933 (Reichsgesetzblatt, Teil I, Nr. 58, S. 315) erfuhr der Personenwagenverkehr in Deutschland einen starken Auftrieb.

60. Reichsautobahnen. Durch Reichsgesetz vom 27. Juni 1933 (Reichsgesetzblatt, Teil II, Nr. 28, S. 509) wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ermächtigt, zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen ein Zweigunternehmen „Reichsautobahnen“ zu errichten, und der Posten eines vom Reichskanzler zu bestellenden Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen geschaffen, der die Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen bestimmt. Die erste Durchführungsverordnung wurde am 7. August 1933 erlassen (Reichsgesetzblatt, Teil II, Nr. 32, S. 521), das Unternehmen „Reichsautobahnen“ am 25. August 1933 durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft errichtet (vgl. Z. f. V. W. 1933, Heft 3, S. 86). — Die „Haftrabs“ (Verein zur Vorbereitung der Autostraßen „(„Gezuvr“) umgewandelt. — Reichskanzler Adolf Hitler tat zum Bau der ersten Strecke Frankfurt a. M.—Mannheim/Heidelberg am 23. September 1933 den ersten Spatenstich (vgl. Z. f. V. W. 1933, Heft 3, S. 89).

61. Straßenbauten und -Pläne. Im Mai wurde die mittlere, 27 km lange Moselstraße als wichtiger Teil der Durchgangsstraße Trier—Koblenz dem Verkehr übergeben. — Im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms für die Provinz Pommern wird nunmehr mit der Ausführung des Projekts des Rügendamms als Eisenbahn und Autobahn zwischen der Insel Rügen und dem Festland begonnen werden.

In Norwegen verbindet man jetzt planmäßig die einzelnen, am Meer entlang führenden Straßenstücke, um so in Verbindung mit den Fährkursen über die Fjorde zu einem einzigartigen Küstenstraßennetz vom südlichsten Punkt Mandal bis zum hohen Norden zu gelangen.

In Antwerpen sind ein Fußgänger- und ein Fahrzeugtunnel unter der Scheide her, die der Stadt neue Entwicklungsmöglichkeiten auf der linken Flußseite eröffnen sollen, dem Verkehr übergeben worden.

Die Behörde für die öffentlichen Arbeiten in den Vereinigten Staaten von Amerika sicherte die finanzielle Seite des Baues eines weiteren Kraftwagentunnels in New York, der, unter dem Hudson flührend, die Verbindung zwischen dem mittleren Stadtabschnitt von Manhattan und New Jersey schafft.

62. Gesetzliche Regelung des Kraftverkehrs im Ausland. Die Grundlagen für die zukünftige Zusammenarbeit von Kraftwagen und Eisenbahn in England schuf im April 1933 die Road and Rail Traffic Bill, die sich eng an den Salter-Bericht anschließt. Drei Gruppen von Lizenzen werden unterschieden, je nach dem es sich um transportgewerblichen Verkehr, gemischten oder reinen Werksverkehr handelt. Die Eisenbahnen erhielten größere Bewegungsfreiheit und als wichtigste Neuerung unter Wahrung des Eisenbahngesetzes von 1921 das Zugeständnis, die Frachtsätze in Übereinkunft mit den Auftraggebern — mit allerdings nachfolgender Genehmigung des so vereinbarten Tarifes durch den Eisenbahntarifausschuß — festzusetzen.

Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Bahn und Auto wurde in Oesterreich vom 1. Juli 1933 ab zunächst auf ein Jahr gesetzlich festgelegt. Die entgeltliche Beförderung von Gütern mit Lastkraftwagen darf nunmehr nur unter Einhaltung von Mindest-

frachtsätzen erfolgen. Der Werksverkehr wurde innerhalb eines Umkreises von 100 km von dem Standort des Unternehmens zugelassen.

Die Eisenbahnen und die Automobilinteressenten in der Schweiz verständigten sich bezüglich der Koordination der beiden Verkehrsmittel. Die vorgeschlagene Neuordnung, die auf dem Konzessionssystem beruht, daneben aber in weitgehender und durchaus neuartiger Weise die Zusammenarbeit von Bahn und Auto durch den Anschluß aller Konzessionäre an eine Genossenschaft sicherstellt, die sich zur Hälfte aus Eisenbahnverwaltungen, zu einem Viertel aus Automobilinteressenten und zu einem weiteren Viertel aus Wirtschaftsvertretern zusammensetzen wird, soll durch ein Bundesgesetz in die Wege geleitet werden.

Die Tschechoslowakei unterwarf den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Automobil einer sehr weitgehenden staatlichen Regelung. Bis auf den Werksverkehr unterliegt jeder regelmäßige Kraftwagenverkehr der Konzession; Eisenbahn und Post erhielten Vor- und Sonderrechte zugestanden. Bemerkenswert ist, daß für die Massenbeförderung von Personen durch Kraftfahrzeuge eine auf die Reisenden überwälzende Fahrpreisteuer von 30 v H eingeführt wurde.

Für Ungarn sieht ein im Auftrag der Regierung von den Staatsbahnen verfaßter Entwurf vor, daß sich sämtliche Lastkraftwagenunternehmer zu einer Genossenschaft vereinigen, an welcher sich auch die Bahnen als Autounternehmer beteiligen. Die Regierung überträgt das unbeschränkte, nicht ausschließliche Recht der Kraftwagenbeförderung auf zehn Jahre den Staatsbahnen, die dieses Recht im Wege der Genossenschaft auf Grund eines Betriebsvertrages ausüben. Bis auf eine strengere Kontrolle bleibt der Werksverkehr hiervon unbetroffen.

63. Reichsbahn-Kraftwagenverkehr. Das Liniennetz des Reichsbahn-Kraftwagenverkehrs vergrößerte sich im Jahre 1932 weiter und erreichte zu Jahreschluß im Personenverkehr eine Gesamtlänge von 3369 km (1931: 2657 km), davon 254 (237) km bahneigener Verkehr, 2796 (2101) km Gemeinschaftsverkehr mit der Reichspost, 319 (319) km Gemeinschaftsverkehr mit anderen Unternehmen; im Güterverkehr verringerten sich 1932 Zahl und Ausdehnung der Kraftwagenlinien auf eine Gesamtlänge von 1321 (1767) km, davon 935 (825) km bahneigener Verkehr, 386 (942) km Gemeinschaftsverkehr. Befördert wurden 1932 insgesamt 6,03 (4,51) Mill. Personen und 168 500 (203 500) t.

64. Kraftwagenlinien der Dänischen Staatsbahn. Im letzten Halbjahr eröffnete die Dänische Staatsbahn für den Personenverkehr 20 neue Kraftwagenlinien; sie ist noch ständig bemüht, das Kraftwagenliniennetz, das nunmehr 1050 km umfaßt, zu erweitern.

65. Errichtung der „KÖB“, Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen, G. m. b. H. Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen hat beschlossen, die bisher unter verschiedener Rechtspersönlichkeit bestehenden bundesbahneigenen Kraftwagenbetriebe „Lobegg“, „Niburg“, „Sol“ mit Ausnahme des Rollfuhrdienstes und der Annahmestelle der Bundesbahnen in Wien in einer Einheitsgesellschaft, der „KÖB“, Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen, G. m. b. H., zusammenzufassen.

66. Kraftpost Berchtesgaden—Lindau. Als längste deutsche Kraftpostlinie eröffnete die Deutsche Reichspost im Juni die zunächst versuchsweise betriebene Sommer-Kraftpost Berchtesgaden—Lindau (vom Königssee zum Bodensee). Die für den Fremdenverkehr sehr bedeutungsvolle Alpenquer-Kraftpost legt die 507 km lange Fahrstrecke in zwei Tagen zurück.

67. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Der deutsche Kraftverkehr im Jahre 1932. Süßdorf. V. T. 4, S. 77.
Zur Frage der Struktur des Güterkraftverkehrs. Heisterbergk. Vt. W. 23, S. 349.
Kraftwagenüterfernverkehr. Einst — Jetzt — Künftig. Deutsche Verk.-Nachr. 6, S. 21.

Das Organisationsproblem des Güterkraftverkehrs. Winterhoff. WD. 1, S. 8.
Auto in Not. Reißner. Luft- u. Kraftfahr. 1, S. 2.

Der Leidensweg des Autogüterverkehrs. Isaac. Recht d. Kraftfahr. 2, S. 38.
Autotransportgenossenschaften im Güterkraftverkehr. Winterhoff. WD. 3, S. 74.
Railways and road transport. Mod. Tr. 726, S. 5; 727, S. 4.
Gefahren unregelmäßigem Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. Vogt. WD. 5, S. 138; 6, S. 183.

Kraftwagen — Eisenbahn. Eine Entgegnung. Tecklenburg. Vt. W. 9, S. 105.
Gemeinwirtschaft bei Eisenbahn und Kraftwagen, eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit. Köberlin. Eisenbahnkunde. 5, S. 100; 6, S. 124.

Monopolpolitik der Reichsbahn. — „Freiheit des Güterkraftverkehrs.“ Utermann. Kraftwerk.-Wirtsch. 17, S. 1; 18, S. 1.

Der Verkehr auf den Straßen des Ruhrkohlenbezirks. Ballof. Vt. W. 13, S. 157.
Der Berliner Verkehr am 1. Mai 1933. Titel — Lademann — Remy. V. T. 11, S. 269.
Entwicklungsgeschichte der Straße. Thomann. Autobahn. 5, S. 1; 6, S. 5.
Straßenbau! Muthesius. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 20, S. 339.
Vereinheitlichung der Straßenunterhaltung. Sauppe. V. T. 12, S. 314.
Die Vorhaltungskosten von Schienenweg und Landstraße. Ein Vergleich. Steuernagel. Vt. W. 4, S. 41.

Projekt der Querpalpenstraße. Motor-Tourist. 2, S. 20.

b) Ausland.

Der Lastkraftwagenverkehr in England. Merkert. V. T. 1, S. 1.
Das Güterverkehrsproblem in England (Eisenbahn und Kraftwagen). Gretsch. A. f. E. 1, S. 35.

Road and rail traffic bill. Mod. Tr. 736, S. 6.
Wettbewerb oder kombinierte Eisenbahn-Kraftwagenbeförderungen in Frankreich. Gilles-Cardin. Mschr. d. IEKV. 2, S. 187.

Pour la coordination rationnelle des transports ferroviaires et routiers. Chr. d. Tr. 4, S. 6.
Kraftwagen und Eisenbahn in Italien. Becker. Vt. W. 11, S. 133.
Kraftverkehrsrecht in Jugoslawien. Rb. 5, S. 95.
Niederland: Vergunnungen voor vrachtautodiensten. Spoor- en Tramwegen. 11, S. 265.
Das polnische Gesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Waren mit Kraftfahrzeugen. Hein. V. T. 2, S. 21.

Die von den Eisenbahnen und Automobilinteressenten in Aussicht genommene Verkehrsbedeutung und Zusammenarbeit von Bahn und Auto in der Schweiz. Cottier. SBB-Nachr. bl. 5, S. 92. — Ztg. d. VMEV. 24, S. 508.

La coordination du rail et de la route en Espagne. Chr. d. Tr. 5, S. 8.
Das tschechoslowakische Kraftwagenverkehrsgesetz. Zoll-, Sped.- u. Schiff.-Ztg. 2, S. 1.
Das neue tschechoslowakische Konzessionsgesetz vom 23. Dez. 1932. SBB-Nachr. bl. 5, S. 96.

Eisenbahn und Auto in Ungarn. Rockenstein. Zoll-, Sped.- u. Schiff.-Ztg. 17/18, S. 5.
Trucks. Their service to the public. Fulbright. Bus Transportation. Vol. 12, No. 1, S. 13.
The automobile's challenge. Hutchinson. Bus Transportation. Vol. 12, No. 1, S. 13.
Highlights of 1933 bus legislation. Bus Transportation. Vol. 13, No. 12, S. 185.
A survey of highway transportation in Michigan. Public Roads. Vol. 13, No. 12, S. 185.
The Wisconsin financial survey. Public Roads. Vol. 14, No. 2, S. 21.
The Michigan financial survey. Public Roads. Vol. 14, No. 4, S. 57.

Seeschifffahrt.

68. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im ersten Halbjahr 1933 betrug:

Monat	Hamburg ¹⁾						Bremen ²⁾					
	Eingang		Ausgang		1000 t		Eingang		Ausgang		1000 t	
	Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.	1000 t	Schiffe	1000 NRT.	Schiffe	1000 NRT.	1000 t	Schiffe	1000 t
Januar . .	1323	1419	1088	1358	1431	504	409	552	189	426	537	139
Februar . .	1222	1305	950	1314	1311	457	441	493	195	421	493	152
März . . .	1533	1511	984	1648	1494	594	566	567	231	539	563	153
April . . .	1449	1437	1106	1556	1412	567	472	523	179	454	507	111
Mai . . .	1665	1658	1198	1683	1642	590	543	629	188	541	590	119
Juni . . .	1480	1583	1145	1723	1669	565	581	634	236	585	682	154

Gegenüber dem Vergleichshalbjahr 1932 zeigte der Verkehr in den deutschen Weltseehäfen bis April/Mai noch ein weiteres Abgleiten. Bemerkenswert für Bremen ist das Vordringen kleinerer Schiffeinheiten, das zu einer beachtlichen Steigerung in der Zahl der ein- und ausgehenden Schiffe führte, während der Nettoregister-tonnenzahl nach bis gegen Ende des Berichtshalbjahrs gegenüber der Vergleichsperiode der Verkehr noch stark sank. In der zweiten Hälfte des Halbjahrs war namentlich in Hamburg ein Anwachsen der beförderten Gütermengen festzustellen.

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

Monat	an und ab	Ostsee			Nordsee			Zusammen		
		Schiffe	1000 NRT.	1000 t ³⁾	Schiffe	1000 NRT.	1000 t ³⁾	Schiffe	1000 NRT.	1000 t ³⁾
		Januar . .	Eingang	1206	481	293	2022	2231	1452	3228
	Ausgang	1125	471	171	2038	2237	977	3173	2708	1148
Februar . .	Eingang	1091	456	262	1954	2027	1275	3045	2483	1837
	Ausgang	1081	456	202	2005	2012	869	3086	2468	1071
März . . .	Eingang	1368	548	348	2502	2393	1411	3870	2931	1759
	Ausgang	1244	530	233	2522	2313	1083	3766	2843	1316
April . . .	Eingang	1348	544	401	2249	2197	1409	3597	2741	1810
	Ausgang	1346	552	231	2308	2141	956	3654	2693	1187
Mai . . .	Eingang	1539	639	570	2579	2467	1554	4118	3106	2124
	Ausgang	1516	643	217	2701	2483	1017	4217	3127	1234
Juni . . .	Eingang	1773	682	612	2511	2519	1551	4284	3201	2163
	Ausgang	1797	703	206	2723	2545	988	4520	3248	1194

Aus der Statistik des Gesamtverkehrs der wichtigsten deutschen Seehäfen im Berichtszeitraum ist das insbesondere für Bremen festgestellte Anwachsen der Zahl

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

²⁾ Umfaßt Bremen und Bremerhaven. Doppelzählungen sind ausgeschlossen.

³⁾ Die Zahl der Erfassung des Umschlages zugrunde liegenden Häfen differiert unbedeutend von der Zahl der im Tonnagevergleich berücksichtigten Häfen (in der t-Statistik fehlt Cuxhaven, ist enthalten noch der deutsche Rhein-Seeverkehr).

kleinerer Schiffstypen und damit der Zahl der ein- und ausgehenden Schiffe überhaupt gleichfalls zu entnehmen. Doch ergeben sich gegen Halbjahrschluß gegenüber den Vergleichsmonaten bei niedrigeren Schiffszahlen höhere Raumaßzahlen. Insgesamt zeigt sich gegenüber dem 1. Halbjahr 1932 durch Zunahme des Küstenverkehrs eine Steigerung des Verkehrs in den Ostseehäfen, während sich in den Nordseehäfen dieses Moment und eine geringe Abnahme des Auslandsverkehrs die Wage hielten. Die Zahlen der umgeschlagenen Tonnen — sie geben für die Beurteilung des Seeschiffverkehrs den besten Maßstab ab — liegen im ersten Halbjahr 1933 ziemlich günstig, besonders bei den Ostseehäfen. Aufschlußreich sind Vergleiche mit dem gleichen Zeitabschnitt 1929, in welchem Jahr der Güterverkehr aller größeren deutschen Häfen mit Ausnahme von Hamburg bei längerem Stillliegen der Seehäfen während einer scharfen Frühjahrsfrösteperiode letztmalig in den Nachkriegsjahren weiter zunahm. So überflügelte im Berichtshalbjahr der eingehende Güterverkehr in den Ostseehäfen mit über 9 v H den des ersten Halbjahres 1929; an dieser Steigerung ist namentlich der Küstenverkehr beteiligt; besonders stark ist der Zuwachs in Stettin und in Königsberg. Auch ausgehend weist der Güterverkehr der Ostseehäfen eine beachtliche Vermehrung auf, erreicht aber erst 90 v H des Verkehrsumfanges von 1929. Im Eingangverkehr der Nordseehäfen liegen die umgeschlagenen Tonnen auf derselben Höhe des ersten Halbjahres 1932 und bleiben über 30 v H unter dem Ergebnis von 1929. Erfreulich aber ist das Resultat des Ausgangsverkehrs. Gegenüber den ersten sechs Monaten von 1932 ergibt sich eine Verkehrszunahme um mehr als 12 v H. Der Verkehr liegt hier nur mehr 9 v H unter dem Umfang von 1929.

69. Verkehr und Umschlag der bedeutendsten Häfen Frankreichs 1932 erreichten folgende Mengen:

	Verkehr (Ankunft) in 1000 RT.	Güterumschlag in 1000 t		Gesamt
		Ankunft	Abgang	
Dunkirchen	4 464	2 851	1 314	4 165
Boulogne	3 977	559	485	1 044
Le Havre	10 088	3 045	891	3 936
Rouen (mit Nebenhäfen)	4 427	7 359	734	8 093
Cherbourg	8 383	230	45	273
Nantes (mit Nebenhäfen)	1 603	1 954	463	2 417
Bordeaux (mit Nebenhäfen)	4 128	3 321	733	4 054
Marseille (mit Nebenhäfen)	15 627	5 752	2 569	8 321
88 Häfen Frankreichs	69 454	34 460	9 649	44 109

Gegenüber 1931 ist der Güterumschlag der französischen Häfen um durchschnittlich etwa 10% gesunken.

70. Der Verkehr der bedeutendsten Häfen Schwedens 1932 erreichte, verglichen mit 1931, folgende Maße (Summe der ein- und ausgehenden Tonnage in 1000 NRT):

	1932	1931	1932	1931				
Göteborg	11 004	11 342	Hälsingborg	5 462	4 911	Norrköping	1 663	1 787
Stockholm	9 065	9 909	Trälleborg	3 445	4 305	Kalmar	1 335	1 563
Malmö	7 159	6 941	Gävle	1 724	1 751	Landskrona	1 271	1 339

Der Erzhafen Luleå, 1929 noch an 6. Stelle stehend, ist durch die Schrumpfung der Erzaußfuhr auf den 19. Platz zurückgesunken.

71. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals (Handelsfahrzeuge) betrug im 1. Halbjahr 1933:

	Durch-fahrten	1000 NRT.	Massengut 1000 t		Durch-fahrten	1000 NRT.	Massengut 1000 t		
			West-Ost	Ost-West			West-Ost	Ost-West	
Januar	2347	891	312	325	April	3004	911	316	268
Februar	2215	720	232	253	Mai	3574	1097	443	357
März	2993	824	366	296	Juni	3387	1151	403	421

Während die Zahl der Durchfahrten im 1. Halbjahr 1933 beträchtlich hinter 1932 zurückblieb, war der Raumverkehr durch Kompensation von Minderverkehr in den ersten Monaten durch Mehrverkehr in den letzten Monaten gleich groß. Der allein für das zweite Vierteljahr mögliche Vergleich der Massenguttransporte mit dem Vorjahr ergibt eine Verminderung der West-Ost- und eine größere Vermehrung der Ost-West-Transporte (Holz und Erz).

72. Die Kaiser-Wilhelm-Kanal-Abgaben haben zufolge Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 22. Juni 1933 (Reichsgesetzblatt, Teil II, Nr. 25, S. 367) ab 1. Juli 1933 eine durchschnittlich 10%ige Senkung erfahren.

73. Reichshilfe für die Seeschifffahrt. Zur Milderung der außerordentlichen Schwierigkeiten der Seeschifffahrt und zur Stützung und Belegung ihres Arbeitsmarktes hat die Reichsregierung für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober 1933 in Schatzanweisungen Beträge bis zu 20 Mill. RM zur Verfügung gestellt. Die Reichshilfe soll den Reedern nach folgenden Maßstäben zuteil werden: 1. für die fahrende BRT täglich 3 Rpfr; 2. auf die während der Fahrt gezahlten Löhne und Gehälter der Schiffsbesatzung 20%. Je nach Raumgehalt sind Höchstbeträge festgesetzt. Auch während der Hafenaufenthalte gelten die Schiffe unter bestimmten Voraussetzungen als im Betrieb befindlich. (Abdruck der Richtlinien in: Hansa, Nr. 29, S. 992.)

74. Auflösung des U. S. Shipping Board. Zufolge einer Verfügung des Präsidenten Roosevelt vom 10. Juni 1933 ist das U. S. Shipping Board aufgelöst worden. Seine Funktionen und die der Merchant Fleet Corporation gingen an das Department of Commerce über.

75. Französische Seehafen-Erweiterungen. Die Anlaufmole von Le Verdon, durch die Bordeaux einen jederzeit auch für die größten Seeschiffe zugänglichen Vorhafen erhielt, wurde am 22. Juli 1933 in Betrieb genommen (vgl. J. d. l. Marine Marchande, Nr. 747), der neue See-Bahnhof Cherbourg durch den Präsidenten der Republik am 30. Juli 1933 eingeweiht (vgl. J. d. l. Marine Marchande, Nr. 748).

76. Stand des Wertschiffbaus. Nach Lloyds Register befanden sich zu Ende des 1. Vierteljahres 1933 im Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT.	Zahl	BRT.
Großbritannien mit Irland	47	192 000	15	59 000
Frankreich	7	79 000	11	18 000
Schweden	1	1 000	16	81 000
Italien	—	—	7	59 000
Japan	2	3 000	13	53 000
Deutsches Reich mit Danzig	6	3 000	37	50 000
Spanien	4	3 000	7	31 000
Holland	2	200	12	32 000
Vereinigte Staaten (ohne Große Seen)	1	30 000	1	1 000
Dänemark	1	3 000	10	17 000
Welt	83	329 000	142	410 000

Obschon einige Länder mit entwerteter Währung, so Großbritannien, Schweden, Japan, Spanien, leichte, dem Motorschiffbau zugutgekommene Belegungsansätze zeigen, ist der Wertschiffbaubestand, in dem seit der Jahreswende 1932/33 wieder die Motorschiffe vorherrschen, abermals gesunken. Überdies ruht die Arbeit an 132000 BRT. Dampfern und 15000 BRT. Motorschiffen in Großbritannien und an 1000 BRT. Dampfern und 30000 BRT. Motorschiffen in anderen Ländern. 23% des Weltbaubestandes (17000 BRT. Dampfer und 153000 BRT. Motorschiffe, von diesen 54000 BRT. auf Schweden entfallend) sind Tanker.

77. Die Welthandelsflotte Mitte 1933 zeigt bei einem Vergleich mit dem Stand des

Vorjahres erstmalig eine beachtliche, allerdings den schlechten Beschäftigungsmöglichkeiten noch lange nicht genug Rechnung tragende Verminderung. Der Dampferbestand sank um 1903000 BRT., während der Motorschiffbestand um 162000 BRT. stieg. Es betrug der Umfang der Welthandelsflotte nach Lloyds Register:

Jahr	Dampfer und Motorschiffe		Segler BRT.	Zusammen BRT.
	BRT.			
1914	45 404 000		3 686 000	49 090 000
1932	68 368 000		1 366 000	69 734 000
1933	66 627 000		1 293 000	67 920 000

An Dampfer- und Motorschiffraum besaßen die wichtigeren Schiffsfahrtsländer:

	1914	1932	1933
	BRT.	BRT.	BRT.
Großbritannien	18 892 000	19 562 000	18 562 000
Britische Dominien	1 632 000	2 970 000	2 983 000
Vereinigte Staaten (ohne Große Seen)	2 027 000	10 270 000	10 088 000
Japan	1 708 000	4 255 000	4 258 000
Norwegen	1 957 000	4 164 000	4 078 000
Deutsches Reich	5 135 000	4 143 000	3 888 000
Frankreich	1 922 000	3 508 000	3 470 000
Italien	1 430 000	3 331 000	3 093 000
Holland	1 472 000	2 957 000	2 759 000

Nach der Antriebsart entfielen in Prozenten der Welthandelsflotte auf:

	1914	1932	1933
Segelantrieb	8,1	1,9	1,9
Motorantrieb	0,5	14,4	15,—
Ölfeuerung	2,6	28,9	29,5
Kohlenfeuerung	88,8	54,8	53,6

78. Abhandlungen:

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die deutsche Seeschifffahrt 1925—1932. Wirtschaft und Statistik 5, S. 138.

Die Lage des deutschen Seeverkehrs. L. Fenschel. WD. 16, S. 519.

Schiffverträge in 1932. (Flaggenwechsel und Abwracktonnage) P. Schroedter.

Hansa 5, S. 193; 6, S. 226.

Betrachtungen zur Südatlantik-Passagierfahrt. E. W. Schiedewitz. Hansa 6, S. 223.

Spezialnummern:

Hansa, Nr. 1. Die Schifffahrt im Jahre 1932.

Fairplay, No. 2591. Special Annual Returns Issue. (Wertschiffahrtsüberblick 1932.)

Fairplay, No. 2610. Jubilee Number. (1883—1933; mit zahlreichen schiffahrts-geschichtlichen Artikeln.)

b) Ausland.

Le marché hollandais du crédit maritime et fluvial. H. van Crieckinge. Nav. d. Rhin 2, S. 57.

Bulgariens Küste, Häfen und Schifffahrt. J. F. Gellert, Marine-Rundschaу 2, S. 73.

Organisation und Machtstellung der japanischen Trampschifffahrt. P. Schulz-Kiesow. WD. 19, S. 624.

Binnenschifffahrt.

79. Deutschlands Binnenwasserstraßenverkehr (Konjunkturüberblick). Im 1. Halbjahr 1933 wurden an den folgenden Stellen (Einmischer = Durchgangsverkehr; übrige Plätze = Hafenumschlag) nachstehende Verkehrsmengen (in 1000 t) gezählt:

	I	II	III	IV	V	VI
E.) Grenze Emmerich	840	1164	1319	1168	1246	1232
davon Erz	247	381	397	364	342	306
davon Getreide	118	109	249	156	191	166
A.) Grenze Emmerich	1182	1450	1621	1603	1741	1781
davon Kohle	807	1006	1003	963	1061	1108
davon Eisen	91	99	129	164	137	145
E. Duisburg-Ruhrort	138	140	160	143	150	177
A. Duisburg-Ruhrort	635	694	721	683	831	797
davon Kohle	583	624	667	623	777	956
E. Übr. Niederrhein(häfen*)	532	642	762	773	871	896
davon Erz	219	296	326	301	376	688
A. Übr. Niederrhein(häfen*)	512	555	600	574	344	272
davon Kohle	279	283	297	277	747	750
E. Mannheim-Ludwigshafen	498	443	478	416	553	422
A. Mannheim-Ludwigshafen	100	116	123	105	122	109
E. Karlsruhe und Kehl	238	222	284	252	371	400
A. Karlsruhe und Kehl	43	54	58	54	63	62
E. Häfen der Rhein-Ems-Kanäle	291	301	370	288	358	337
davon Erz	163	173	197	141	175	192
A. Häfen der Rhein-Ems-Kanäle	630	844	992	908	1221	1155
davon Kohle	636	779	885	821	1134	1057
E. Emden	161	118	206	218	271	238
A. Emden u. a. Unterweserhäfen	46	82	91	90	75	129
E. Bremen u. a. Unterweserhäfen	69	76	117	112	112	124
A. Bremen u. a. Unterweserhäfen	49	50	62	62	71	62
E. Groß-Hamburg	167	203	428	271	326	249
A. Groß-Hamburg	163	296	428	407	455	383
E. Übr. Elbehäfen	690	626	672	676	176	168
A. Übr. Elbehäfen	113	115	194	144	175	174
E. Groß-Berlin	92	116	151	144	175	477
A. Groß-Berlin	151	172	560	457	560	560
E. Stettin und Swinemünde	56	57	236	93	135	72
A. Stettin und Swinemünde	28	35	127	117	108	83
E. Kassel	1	0	130	164	201	214
A. Kassel	1	0	45	22	14	17
E. Köln	3	0	204	168	119	105

Die Entwicklung der Binnenschiffahrtstransporte im I. Halbjahr 1933 ist durch Sprunghaftigkeit und größere Unterschiede zwischen dem westdeutschen und dem ostdeutschen Wasserstraßennetz gekennzeichnet. Im Januar war der Verkehr durch Eisbildung behindert, im Osten sehr stark, jedoch auch auf dem Rhein fühlbar. Im Westen brachte dann der Februar eine beachtliche Belobung, im Osten erst der März. Während hier im April ein Rückschlag erfolgte, bewegte sich der Rheinverkehr — unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zahl von Arbeitstagen — im März/April auf dem im Februar erreichten Niveau. Im Mai ergab sich auf allen Wasserstraßen eine bemerkenswerte Verkehrszunahme, der im Juni auf Elbe und Märkischen Wasserstraßen wieder ein Rückgang, im Rheingebiet Gleichstand folgte.

Gegenüber 1932 zeigt sich in allen Monaten mit Ausnahme des Januar eine Steigerung des Gesamtumschlages der deutschen Binnenhäfen, wenn auch schwankenden Umfangs. Im I. Vierteljahr belief sich die Steigerung auf 12 v H, im 2. Vierteljahr auf 8 v H gegenüber den Vorjahreszeiträumen.

Die Binnenschiffahrtstransporte zeigten im I. Vierteljahr mit einem Index von 81,2 (1913 = 100) für das Rheingebiet, 102,2 für das Elbe-Oder-Gebiet gegenüber dem 4. Vierteljahr 1932 ein geringfügig erhöhtes Niveau, was aber größtenteils nur durch

1) E. = Eingang, Zufuhr.

2) A. = Ausgang, Abfuhr.

3) bis Köln einschli.

die Ausnutzungs einschränkung im Januar bedingt war. Die weitere leichte Hebung auf 81,6 und 107,1 im 2. Vierteljahr bedeutete hingegen eine gewisse Besserung, die im Osten auf der Tätigkeit der Frachtausschüsse, am Rhein auf der Zusammenfassung der Partikulierschiffer in der Nationalsozialistischen Betriebszellen-Organisation basierte. Der Gesamt-Binnenschiffahrts-Frachtenindex lag mit 88,5 im ersten, 90,2 im zweiten Vierteljahr 1933 um 3,3 v H bzw. 14,8 v H über dem Stand der Vorjahreszeiträume.

80. Frankreichs Binnenschiffahrtsverkehr 1932 zeigte mit einem Rückgang um nur 3,1 v H gegenüber 1931 abermals eine bemerkenswerte Krisenfestigkeit. Im einzelnen verringerte sich der Verkehrsrückgang gegenüber den gleichen Vorjahreszeiträumen in den ersten 3 Vierteljahren allmählich, um im letzten Vierteljahr eine Steigerung Platz zu machen. Die Veränderungen der einzelnen Wasserstraßengebiete beliefen sich in t:

	1932	1931
Norden, Pas-de-Calais, Somme	10 820 000	10 178 000
Linien Belgien—Paris	4 764 000	4 984 000
Seine und Kanäle von Paris	14 159 000	14 773 000
Linien Paris—Straßburg und Osten	8 635 000	8 783 000
Rhein	5 002 000	5 634 000
Zentrum	3 829 000	3 986 000
Süden	2 718 000	3 008 000
Westen	501 000	1 023 000
Zusammen	50 728 000	52 369 000

81. Vollstreckungsschutz für die Binnenschifffahrt. Ein Gesetz über Vollstreckungsschutz für die Binnenschifffahrt vom 24. Mai 1933, das der Notlage der Binnenschifffahrt Rechnung trägt, dabei aber auch die Belange des Schiffsverkehrs zu wahren sucht, ist im Reichsgesetzblatt, Teil I, Nr. 54, S. 289 ff. veröffentlicht. Danach sind sämtliche Verfahren zur Zwangsversteigerung von Binnenschiffen mit gewissen Einschränkungen bis zum 31. März 1934 einstweilen eingestellt.

82. Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt. Der dritte, dieser Aufgabe gewidmete Teil der „Anpassungsverordnung“ vom 23. Dezember 1931 (vgl. Verkehrsarchiv 1932, Nr. 39) ist durch ein Gesetz zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt vom 16. Juni 1933 (Reichsgesetzblatt, Teil II, Nr. 23, S. 317 f.) ersetzt worden. Hiernach bedarf die Reichsregierung bzw. jetzt der Reichsverkehrsminister bei den von ihr zu treffenden Maßnahmen nicht mehr des Einvernehmens mit den beteiligten Ländern, ebenso nicht mehr des Hörens der Wasserstraßenbeiräte. Die Befugnisse der zur Aufsicht über die öffentlich-rechtlichen Verbände der Schifffahrt-treibenden bestellten Behörden sind erweitert. Neu ist die Möglichkeit vorgesehen, diesen Verbänden zur Durchführung von Abwrackmaßnahmen das Recht der Umlagerhebung zu verleihen. Zwei verschiedene wesentliche Fragen behandelnde Durchführungsverordnungen ergingen unter dem 21. Juni 1933 (Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 15, S. 49).

83. Endgültige Satzungen der Schiffer-Betriebsverbände (des Mitteldeutschen S.B.V., des Ostdeutschen S.B.V. und des S.B.V. für die Oder) wurden unter dem 3. Juli 1933 vom Reichsverkehrsminister genehmigt und im Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 17 veröffentlicht.

84. Elbschiffahrtspolizeiverordnung. Die am 27. Februar 1932 von der Internationalen Elbekommission festgestellte Elbschiffahrtspolizeiverordnung wurde für die deutsche Elbestrecke durch Verordnung vom 27. Januar 1933 (RGBl. Teil II, Nr. 5, S. 19 ff.) mit Wirkung vom 1. November 1933 in Kraft gesetzt.

85. „Deutsche Rheincharter“. Auf Vorschlag des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen eingeleitete Verhandlungen zwischen Reedereien und Partikulieren

zur Bereinigung bei den Frachtabschlüssen bestehender Differenzen führten im Juni 1933 zur Annahme eines einheitlichen Frachtvertragsmusters, der sog. Deutschen Rheincharter (wiedergegeben in: Der Rhein, Nr. 7, S. 94).

86. Das **Staubecken Ottmachau** an der Glatzer Neisse in Schlesien (Gesamtinhalt: 143 Mill. cbm; 43 Mill. cbm zum Hochwasserschutz, 95 Mill. cbm zur Oderspeisung bestimmt) wurde nach 5jähr. Bauzeit am 17. Juni 1933 durch den Reichsverkehrsminister Freiherr von Eltz-Rübenach seiner Bestimmung übergeben.

87. Die **Compagnie Nationale du Rhône**, die den Ausbau der Rhone zu kraftwirtschaftlichen, schiffahrtlichen und landwirtschaftlichen Zwecken betreiben soll und bereits durch Gesetz vom 27. Mai 1921 genehmigt worden war, konstituierte sich am 27. Mai 1933 in Lyon. (Vgl. Nav. d. Rhin, No. 6, S. 234.)

88. **Abhandlungen.** a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Die Rheinschifffahrt im Jahre 1932. H. Schleichert. Der Rhein 1, S. 5.

Einige Zahlen vom Rheinverkehr 1932. Hoffbauer. Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung 23, S. 384.

Grundsätzliches zum Jaegerplan. H. Schleichert. Eisen- u. Schiff.-Nachr. 1, S. 1. Die Elbekartellierung. Hafen-Verk.-Ztg. 5, S. 12; 6, S. 12.

Das Zwangskartell f. d. Elbeschifffahrt. P. Platow. Weltwirtsch. Archiv, 37. Bd., Heft 1, S. 299. Die Kartellierung der Elbeschifffahrt. P. Schulz-Kiesow. WD. 22, S. 726.

Die Oder — Das Rückgrat des ostdeutschen Verkehrsnetzes. Freymark. Z. f. B. 1, S. 4. Die Donauschifffahrt 1932. Fr. Wallisch. Die Rheinquellen 3, S. 36.

Wirtschaftliche Schleppzuggröße und Schleppgeschwindigkeit auf Kanälen. H. Pieper. Z. f. B. 1, S. 16.

Die Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung 1932. Gährs. Bautechnik 1/2, S. 5; 4, S. 58; 7, S. 88; 10, S. 121; 17, S. 223; 19, S. 251.

Die Reichswasserstraßen im Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung. Weidner. Z. f. B. 5/6, S. 141.

Wasserstraßen und Arbeitsbeschaffung. P. Schulz-Kiesow. WD. 25, S. 341.

Deutschland und die Schweiz (Gemeinschaftsarbeit an dem Gebiet des Wasserstraßenverkehrs). Fuchs. Z. f. B. 5/6, S. 136.

b) Ausland.

Der heutige Stand der schweizerischen Rheinschifffahrt. P. Buser. Die Rheinquellen 2, S. 17. L'activité du port de Strasbourg en 1932. G. Haelling. Nav. d. Rhin 1, S. 1. Histoire du Canal du Rhône au Rhin de 1744 à 1833. M. Freyss. Nav. d. Rhin 6, S. 217.

Luftverkehr.

89. Der deutsche Luftverkehr im Jahre 1932; Konjunkturüberblick.

Gesellschaft	Flugkilometer in 1000	Beförderte Fluggäste	Personenkilometer in 1000	Fracht und Gepäck ¹⁾		Post ²⁾	
				t	tkm	t	tkm
Luftansa	7 802,7	86 678	24 630,2	1 943	793 775	354	138 767
Verkehrsflug	458,9	7 545	1 033,6	71	7 666	6	762
Deruluf	1 905,5	4 306	2 547,9	105	78 255	24	18 615
Zus. 1932	9 267,1	98 489	28 211,7	2 119	879 696	384	158 144
dagegen 1931	10 335,4	98 167	35 661,6	2 231	896 782	406	179 918
dagegen 1930	10 861,8	93 677	23 817,9	2 176	816 006	481	190 234

¹⁾ Einschließlich Zeitungsspezialdienst. ²⁾ Einschließlich Drucksachen und Postpakete.

Der von der Deutschen Lufthansa A.-G., der Deutschen Verkehrsflug A.-G. und der Deutsch-Russischen Luftverkehrs-G. m. b. H. betriebene planmäßige deutsche Luftverkehr zeigt im Jahr 1932 im Vergleich zu 1931, im ganzen gesehen, ein Stagnieren, was bei dem Anmaß der Wirtschaftskrise ein zufriedenstellendes Ergebnis bedeutet. Der Personenverkehr weist eine geringe Steigerung auf; die Fracht- und Postbeförderung ist um rund je 5 v H nur zurückgegangen. Die im Planverkehr insgesamt durchgeflogene Strecke hat sich um 10,4 v H verringert. Der Ausnutzungsgrad der Flugzeuge verbesserte sich also weiterhin. Eine weitere Erhöhung erfuhr auch — vom Postverkehr abgesehen — die mittlere Beförderungsstrecke; im Personenverkehr stellt sie sich für 1932 auf 286 km, im Frachtverkehr auf 415 km. Während bei der Lufthansa die Verkehrsleistungen gegenüber 1931 verhältnismäßig geringen zu- und abnehmenden Schwankungen unterworfen waren, nahmen bei der Verkehrsflug A.-G. alle Dienste in außerordentlichem Umfang ab. Eine beträchtliche Verkehrszunahme weist — bis auf den Postverkehr — in allen Sparten die Deruluf auf.

90. Das **Abkommen zur Regelung des Luftverkehrs**, bekannt unter den Bezeichnungen „Pariser Luftverkehrsabkommen“ oder „Cina“ (Convention Internationale de Navigation Aérienne), welches durch die Protokolle vom 15. Juni und vom 11. Dez. 1929 geändert wurde, trat in seiner neuen Fassung am 17. Mai 1933 in Kraft.

91. **Organisationsänderungen in der deutschen und in der französischen Luftfahrt.** Durch Verordnung der Reichsregierung vom 5. Mai 1933 (RGBl. Teil I, Nr. 47, S. 241) wurde für die deutsche Luftfahrt als oberste Reichsbehörde ein Reichsluftfahrtministerium errichtet. Die Geschäfte und Befugnisse des am 2. Febr. 1933 bestellten Reichskommissars der Luftfahrt sind damit auf den Reichsminister der Luftfahrt übergegangen.

Der französische Staat, der bisher mit den einzelnen Zivilluftfahrtgesellschaften nur Verträge auf Subventionen abgeschlossen hatte, brachte durch einen Verwaltungsakt des Luftfahrtministers die fünf bestehenden Gesellschaften unter seine direkte Kontrolle, indem zugleich eine Zusammenlegung angeordnet wurde. Bereits im Januar 1933 war eine Teilfusion zwischen den Farman-Linien und der Air-Union erfolgt. Nachdem geforderte weitere Fusionen nicht stattfanden, schloß der Staat die Gesellschaften zwangsmäßig zur Société Centrale pour l'exploitation de lignes aérielles zusammen. Das neue Unternehmen, an dem der französische Staat maßgebend beteiligt ist, für das er ferner sich das Recht der Übernahme der gesamten Anlagen nach Ablauf der Subventionskonventionen vorbehalten hat, bedient nunmehr ein Luftnetz von 40 000 km.

92. **Schwimmender Flugzeug-Stützpunkt „Westfalen“ in der Atlantik.** Der zum schwimmenden Stützpunkt für Flugzeuge umgebaute ehemalige Lloyd-Dampfer „Westfalen“ begab sich Mitte April in sein Stationsgebiet zwischen Afrika und Südamerika. Das Schiff wurde nicht verankert, sondern kreuzte in langsamer Fahrt innerhalb eines bestimmten Bezirks; es erwies sich als ein sehr erfolgversprechendes Hilfsmittel zur Verwirklichung eines baldigen planmäßigen Transatlantik-Flugverkehrs.

93. **Deutsches Nachtstreckennetz und Nachtflugverkehr.** Das bisher von Königsberg über Berlin—Hannover—Köln (mit Abzweigungen nach Halle/Leipzig, Amsterdam und Brüssel) nach Frankfurt reichende deutsche Nachtstreckennetz wird gegenwärtig in Richtung Stuttgart und München mit Weiterführung nach Nürnberg und später auch nach Halle/Leipzig ausgebaut. Der Nachtflugverkehr setzte bereits am 1. August auf den Strecken Nürnberg/Fürth—München—Frankfurt und Stuttgart—Frankfurt ein. — Reichspost-Nachtflüge auf der Linie Köln—Brüssel—Paris mit Anschluß in Köln aus Richtung Berlin und Frankfurt wurden mit dem 1. Juni aufgenommen.

94. **Personenbeförderung der Lufthansa im ersten Halbjahr 1933.** Mit rund 8500 mehr beförderten Fluggästen als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, was einer Zunahme

von etwa 35 v H entspricht, hat die Deutsche Lufthansa in der ersten Jahreshälfte 1933 eine beachtliche Steigerung des Personenverkehrs zu verzeichnen. Die zurückgelegten Personen-Kilometer haben sich sogar um annähernd 45 v H erhöht. Der bedeutende Verkehrszuwachs, der vornehmlich dem Einsatz großer und schneller Flugzeuge zu verdanken ist, konnte mit nur 7 v H vermehrter Flugleistung bewältigt werden.

95. Zusammenarbeit Reichsbahn und Lufthansa im Güterverkehr. Wie englische Eisenbahngesellschaften sich seit kurzem dem Flugzeug-Personenverkehr zugewandt haben, so hat nunmehr die Deutsche Reichsbahn auf einigen Strecken, auf denen ein besonders starker Anfall von Expreßgut besteht, versuchsweise einen Schnellgüterverkehr mit Flugzügen eingerichtet und der Lufthansa zum Betrieb übergeben.

96. Ausbau des Luftverkehrsnetzes in Großbritannien. Im Laufe dieses Jahres ist man der Einrichtung eines eigentlichen innerbritischen Luftverkehrsnetzes mit Erfolg näher getreten. Einige englische Eisenbahngesellschaften sind hieran maßgebend beteiligt. So schuf die Great Western Railway im April einen zweimal täglich in jeder Richtung beflogenen Personenflugdienst von Cardiff über Torquay nach Plymouth und betraute die Imperial Airways mit dem Betrieb. Dieser erstmaligen Inanspruchnahme der den englischen Eisenbahnen im Jahr 1929 vom Parlament verliehenen Rechte der Einrichtung und des Betriebes von inländischen Flugverkehrslinien folgte sehr schnell die Inbetriebnahme der Strecke South Devon—Cardiff durch die G. W. und später die Verlängerung bis Birmingham. Die London Midland and Scottish Railway befähigte sich daraufhin mit der Anlage eines Flugnetzes zwischen Manchester, der Insel Man, Dublin und Belfast. Durch den Dienst der Spartan Air Lines ist London auf dem Luftwege mit der Insel Wight verbunden worden. Die International Airlines bedient seit dem 15. August den Personenluftverkehr auf der Strecke London—Portsmouth—Southampton—Plymouth. Die North Sea Aerial and General Transport hat einen stündlichen Flugverkehr über den Humber zwischen Hull und Grimsby aufgenommen. Die Imperial Airways versah den Sommer über einen Flugzeug-Wochenendverkehr zwischen London und Glasgow.

97. Das Luftschiff Macon der Vereinigten Staaten, ein Schwesterschiff der in einem Unwetter bei New Jersey auf See verunglückten Akron, führte im April als neuestes und größtes Luftschiff der Welt seine Jungfernfahrt aus.

98. Luftverkehr in Schweden. Beide Kammern des schwedischen Reichstages nahmen einen Regierungsvorschlag auf Auflegung einer Anleihe von 200000 Kronen zur Einrichtung eines regulären Luftverkehrs in Schweden an. Das Geld soll zur Anlage neuer Flugplätze und zur Beleuchtung von Nachtflugstrecken verwandt werden.

99. Neue Fernfluglinien. Der japanische Einmarsch in die Mandchurei zwang zur Verlegung des letzten Luftstreckenabschnittes der großen Fluglinie Deutschland—Ostasien. Die neue, etwa 1000 km kürzere Route der Eurasia verläuft von Sianfu, dem Sammelpunkt dreier aus den Hauptwirtschaftsgebieten Chinas (von Peking, von Kanton und von Schanghai über Nanking und Hankau) dorthin führenden Linien, entlang der Wüste Gobi auf das Gebirgsmassiv des Großen Altai und erreicht beim Grenzflughafen Chugutschak die Linie der russischen Luftverkehrsgesellschaft. Diese führt über Semipalatinsk nach Omsk, wo sie sich mit dem großen russischen Luftweg durch Sibirien vereinigt und geht weiter über Kasan nach Moskau; von dort bis Berlin versieht die Deruluf den Flugdienst.

Die bisher von Karachi nach Delhi führende Luftpostlinie ist von der Indian Trans-Continental Airways in Verbindung mit der Imperial Airways vom 1. Juli ab nach Kalkutta weitergeführt worden. Der wöchentlich einmal ausgeübte Dienst soll im Oktober bis Rangoon und zu Jahressechluß noch bis Singapore ausgedehnt werden, um so 1934 zum regelmäßigen Flugverkehr London—Australien übergeben zu können.

100. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

Continental railways and airways. Villamil and D'Ocon-Cortes. Mod. Tr. 721, Beilage, S. XVI.

Übersicht über die deutsche Luftfahrt nach dem Stande vom 1. Jan. 1933. Nachr. f. Luftfahrer. 1/2, S. 1; 3/4, S. 17.

Luftverkehr und Luftverkehrsrecht. Falck, Bildungs-Zschr. 6, S. 141.

Transport by air. Economic problems and their solution. Woods Humphery. Mod. Tr. 727, S. 5.

Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa A.-G. und der Deruluf A.-G. Nachr. f. Luftfahrer. 12, S. 94; 13/14, S. 105.

Nacht- und Nebelflüge. Deutsche Verk.-Ztg. 6, S. 81; 7, S. 97.

Deutscher -Flug-eisenbahn- Expreßverkehr. Thyßen. Ztg. d. VMEV. 23, S. 469.

b) Ausland.

Air transport. Progress in France. Sprig, Mod. Tr. 741, S. 13.

U. S. A.: Co-ordinated air-rail express brings fast service to entire country. R.w.A. Vol. 94, No. 13, S. 477.

Post- und Nachrichtenverkehr.

101. Deutsche Reichspost; Konjunkturüberblick.

Vierteljahr	Beförderte Pakete in Mill.		Beförderte Telegramme in Mill.		Orts-gespräche in Mill.		Vororts-, Bezirks- u. Schnellgespr. in Mill.		Fern-gespräche ¹⁾ in Mill.		Einnahmen in Mill. RM	
	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933
I.	51,2	52,8	5,0	5,2 ²⁾	499,6	475,2	12,5	11,3	43,1	41,7	447,6 ³⁾	409,7 ³⁾
II.	54,7	58,2	5,8 ²⁾	5,9 ²⁾	495,6	471,0	12,9	11,8	46,9	44,9	405,9	386,1

Auch im ersten Halbjahr 1933 zeigte sich bis auf den Paketverkehr und den Kreis der Rundfunkhörer bei allen Diensten der Reichspost ein Anhalten der Verkehrsschrumpfung. Doch war das Tempo der Verminderung des Verkehrs im Vergleich zu vorhergehenden Berichtsperioden bedeutend verlangsamt. Die Einnahmen blieben nur mehr 6,8 v H (1932 zu 1931 17 v H) hinter denen des Vergleichshalbjahrs zurück und waren relativ schon höher als in der zweiten Jahreshälfte 1932. Gegenüber den Einnahmen im Durchschnitt der ersten Halbjahre 1927 bis 1929 weisen im ersten Halbjahr 1933 die Eingänge der Reichspost eine Minderung um 22 v H auf, während sich bei der Reichsbahn für die gleichen Zeitabschnitte der Einnahmerückgang auf 45 v H beläuft. Allerdings muß hier bemerkt werden, daß für die Reichspost die besten Nachkriegsjahre die von 1928 bis 1930

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

²⁾ Für die Feststellung der beförderten Telegramme hat die Reichspost eine neue Zählart gewählt. Bei der Erfassung der Telegramme des inneren Verkehrs werden nunmehr die Zahlen der eingegangenen Telegramme eingesetzt, die durch die Telegramme mit mehreren Adressen sowie durch die Werbetelegramme und Kreistelegammme (d. h. am Bestimmungsort zu verbleibende Telegramme) wesentlich höher liegen. Nach der früheren Methode (abgegangene Telegramme) errechnet, beläuft sich die Zahl der beförderten Telegramme im 2. Vierteljahr 1932 auf 5,4 Mill., im 1. Vierteljahr 1933 auf 4,8 Mill. Stück.

³⁾ Errechnet nach den in den Geschäftsberichten der Deutschen Reichspost ausgewiesenen unberichtigten Betriebseinnahmen.

waren, denen gegenüber die postalischen Einkünfte des ersten Halbjahres 1933 um annähernd 28 v H zurückliegen. Das erste Jahresviertel — das vierte Viertel des Rechnungsjahres der Reichspost — weist trotz verminderten Verkehrs stets höhere Einnahmen als das zweite Jahresviertel auf. Dies ist auf den Einfluß der Jahresabrechnung, die dieser Rechnungsperiode in größerem Umfang vermischte und sonstige Einnahmen zur Gutschrift bringt, zurückzuführen.

Die prozentual stärkste Verkehrsabnahme gegenüber dem Vergleichshalbjahr ist nicht wie bisher im Telegrammverkehr, sondern überraschenderweise mit 9,1 v H im Schnellgesprächsverkehr zu verzeichnen. Der Rückgang beträgt bei den Ortsgesprächen 5,1 v H und bei den Ferngesprächen 3,8 v H. Weiterhin abgenommen hat die Zahl der Sprechstellen. Mit 6,9 v H beträchtlich ist die Verkehrsverminderung im Briefverkehr. Der Telegrammverkehr stagniert, legt man bei seiner Errechnung für 1932 die neue Zahlart der Reichspost zugrunde. Doch herrscht hier nunmehr eine innere, einnahmenmäßige Verkehrsverminderung vor. Zu einer stärkeren Benutzung der billigen Kurztelegramme tritt ein Anwachsen der Werbetelegramme hinzu; mit dem Ausmaße ihrer Zunahme haben sich aber die ertragreicheren Normaltelegramme vermindert. Da die Werbetelegramme der Beförderung und den Einnahmen nach nicht zum Telegrammverkehr gehören, muß die neue Zählmethode der Reichspost als unzweckmäßig bezeichnet werden. Die im zweiten Halbjahr 1932 zu beobachtende leichte Steigerung des Paketverkehrs hielt im Berichtshalbjahr weiterhin an und verstärkte sich noch beträchtlich im zweiten Jahresviertel, so daß der Warenversand der Reichspost Stückmäßig um 4,8 v H höher lag als vor Jahresfrist.

102. Übereinkommen Reichsbahn-Reichspost im Kleingüterverkehr. Zur Beseitigung des Wettbewerbs auf dem Gebiete des Kleingüterverkehrs wurde zwischen Reichspost und Reichsbahn ein Abkommen geschlossen, wonach die vergleichbaren Tarife beider Verwaltungen so gestaltet werden, daß für Sendungen bis zum Gewicht von 7 kg einschließlich die Tarife der Reichspost, für schwerere Sendungen die Tarife der Reichsbahn billiger sind. Die Höhe des Postpakettarifs wird dadurch nicht berührt.

Die Reichspost führte am 15. Januar 1933 eine neue, als „Postgut“ bezeichnete Sendungsart ein, die für den Massen-Paketverkehr bis zu einem Höchstgewicht von 7 kg für das Einzelstück eine Vergütung im Ausmaß der allgemeinen im Sammelverkehr bestehenden Vergütungssätze gegenüber dem gewöhnlichen Postpaket darstellt.

103. Postabfindung an Bayern und Württemberg. Die seit einem Jahrzehnt vorgelagerte Lösung in der Streitfrage der Vergütung für die Übernahme des gesamten Eigentums der süddeutschen Posten und Telegraphen durch das Reich an die Länder Bayern und Württemberg hat nunmehr das Gesetz über die Postabfindung vom 15. Juli 1933 (RGBl. I, Nr. 82, S. 486) gebracht. (Vgl. Z. f. V.W. 1933, Nr. 3, S. 81.)

104. Änderung der Post- und der Fernsprechordnung, Tarifiermäßigkeiten, neue Verkehrsrichtungen. Der neuernannte Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost verfügte in seiner ersten Sitzung im Juli einige Änderungen der Post- und Fernsprechordnung zwecks Senkung einzelner Gebühren sowie im Postverkehr insbesondere zur Anpassung der Beschaffenheit und Aushändigung der Postsendungen an die Bedürfnisse der Versender. Im Postverkehr erfuhren die Drucksachen-, Warenproben-, Postwurfsendungen und Zeitungsgebührenartige Änderungen und Ermäßigungen, im Fernsprechverkehr wurden die Gebühren für Einrichtung von Fernsprechhauptanschlüssen, Übertragung von Anschlüssen sowie die Zuschlagsgebühren im Überlandfernprechverkehr herabgesetzt.

Im Telegrammverkehr sind vom 1. April ab Privattelegramme von sämtlichen deutschen und fremden Luftfahrzeugen über 16 deutsche Bodenflugfunkstellen zugelassen worden. — Für den inneren deutschen Verkehr schuf die Reichspost ein Werbetelegramm,

das als nichtelgige Telegramm befördert und als Brieftelegramm zugestellt wird; es muß an mindestens 50 Empfänger gerichtet sein, unterliegt aber besonders niedrigen Gebührensätzen.

105. Europäische Funkkonferenz in Luzern 1933. Die auf der Weltfunkkonferenz Madrid 1932 beschlossene besondere europäische Funkkonferenz zur Neuordnung der Wellenverteilung für den Rundfunk des europäischen Bereichs tagte im Mai/Juni in Luzern und setzte nach langwierigen Verhandlungen für 35 Länder auf zwei Jahre einen neuen Wellenplan fest. Der Plan, der am 15. Jan. 1934 in Kraft tritt, bringt für Deutschland gegenüber dem gegenwärtigen Stande nur geringfügige Änderungen.

106. Fernsprechverkehr mit dem Ausland. Die Deutsche Reichspost hat folgende Fernsprechverbindungen mit dem Ausland eröffnet:

1. Anfang Januar 1933 von Deutschland mit der türkischen Hauptstadt Angora.
2. Am 1. März 1933 von allen deutschen Orten mit allen Orten Rumäniens.
3. Am 1. März 1933 Deutschland—Philippinen über die Funkverbindung Berlin—Manila.
4. Am 8. April 1933 Deutschland mit den Orten Haifa, Jaffa und Jerusalem in Palästina über die Funkfernprechverbindung Berlin—Cairo.
5. Am 10. April 1933 Deutschland mit den Hauptstädten Bogota in Kolumbien und Lima einschließlich Vororte in Peru über die Funkfernprechverbindung Berlin—Buenos Aires.
6. Am 1. Mai 1933 von Deutschland mit nunmehr allen Orten Portugals.
7. Am 1. Mai 1933 von Deutschland nach Tanger über Französisch Marokko (Funkverbindung Paris—Rabat).
8. Am 8. Mai 1933 Deutschland—Britisch Indien über die Funkverbindung London—Bombay.
9. Am 15. Juli 1933 zwischen Deutschland und Algerien und Tunis über Paris.
10. Am 1. September 1933 von allen deutschen Orten mit allen Orten Jugoslawiens.
11. Am 30. September 1933 über die drahtlosen Verbindungen London—New York und Miami—Bestimmungsland sowie die Drahtverbindung New York—Miami von Deutschland mit San José in Costarica, der Stadt Guatemala in Guatemala, Managua in Nikaragua sowie mit allen Orten in der Republik Panama und der Kanalzone.

107. Funkverbindung Deutschland—Italien. Zwischen Berlin und Rom wurde am 1. August eine unmittelbare Funkverbindung in Betrieb genommen, über die alle Telegramme aus Deutschland sowie die aus dem Ausland über Deutschland geleiteten nach Rom, Mittel- und Süditalien sowie nach Sizilien und Sardinien befördert werden.

108. Bildfunkverbindungen. Am 1. Februar 1933 ist der Bildtelegraphendienst mit Siam, der dritte von Deutschland nach Übersee und der erste mit Asien, eingerichtet worden. Die funktographische zu überbrückende Entfernung beträgt rund 10000 km und gehört zu den längsten Strecken, über die bisher Bild-telegraphisch übertragen werden. Der Verkehr wickelt sich über die öffentlichen Bildstellen Berlin und Bangkok ab.

Am 5. März wurde der Bildfunkdienst Deutschland—Frankreich aufgenommen.

109. Fernschreibverkehr auf Telegraphen- und Fernsprechleitungen. Zur Nutzbarmachung der unverkennbaren Vorteile des unmittelbaren telegraphischen Nachrichtenaustausches für noch weitere Kreise mit Hilfe einer Fernschreibmaschine, der bisher nur auf besonderen Fernschreibleitungen möglich war, hat sich die Deutsche Reichspost entschlossen, von Mitte August ab sowohl einen besonderen Fernschreibvermittlungsdienst auf Telegraphenleitungen einzuführen wie auch auf Fernsprechleitungen den Fernschreibverkehr zuzulassen. Der Vermittlungsdienst auf Telegraphenleitungen wird zunächst zwischen Berlin und Hamburg eingerichtet. Für den Verkehr auf Fernsprech-

leitungen benötigt der Fernsprechanschlußinhaber zu einer Fernschreibmaschine noch ein Zusatzgerät zur Stromumformung.

110. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

I. Zweites Halbjahr 1932:

Aus dem Weltpost- und Wetschnellnachrichtenverkehr. Roemer. Weltwirtschaft. 7, S. 166; 8, S. 182.

Die „Statistique générale“ des Weltpostvereins. Koerber. Blätter für Post u. Tel. 22, S. 192; 23, S. 204.

Cinq années de service téléphonique intercontinental. Rood. Journal Télégraphique. 9, S. 259; 10, S. 286. — A. d. P. T. T. 12, S. 1086.

Entwicklung des Fernsprech-Weitverkehrs und seiner Leitwege. Mentz. Europäischer Fernsprechdienst. 29, S. 159.

Staatspolitik, Presse und Post. Bäume. Archiv für Postgeschichte in Bayern. 1 (Juni), S. 1; 2, S. 77.

Die Post im Deutschen Staatsrecht. Hoppenhöfer. Bildungs-Zschr. 12, S. 309.

Unkosten der verschiedenen Postdienstzweige. Untersuchung im Bereich der schwedischen Verwaltung. L'Union Postale. 7, S. 222.

Zur Frage der Gebührenermäßigung bei Massensendungen. Die Verkehrsnachrichten für Post u. Tel. 28, S. 239; 30, S. 259.

Das Postgut. Deutsche Verkehrs-Ztg. 53, S. 881.

II. Erstes Halbjahr 1933:

Über internationale Verkehrsverträge amtlicher und halbamtlicher Art unter besonderer Berücksichtigung des Post- und Telegraphenwesens. Schwaighofer. Verk.- u. Betriebswiss. in Post u. Tel. 3, S. 48; 4, S. 77; 5, S. 96.

Revue télégraphique de 1932. Journal Télégraphique. 1, S. 1.

Die Vorläufer des Weltpostvereins. Knecht. L'Union Postale. 5, S. 141.

Rückblick auf 1932. Deutsche Verk.-Ztg. 2, S. 17; 3, S. 35.

Die Entwicklung der einzelnen Betriebszweige der Deutschen Reichspost. Koerber. Deutsche Verk.-Ztg. 15, S. 225; 16, S. 246; 17, S. 258.

Reichspost und Konjunktur. A. f. P. u. T. 4, S. 85.

Betriebswirtschaftliche Betrachtungen über das deutsche Fernleitungsnetz. Europ. Fernsprechd. H. 31, S. 14.

Der Fernsprechgebührenindex. Wittber. Deutsche Verk.-Ztg. 5, S. 65. — DWZ. 5, S. 101.

Exprefügt, Postpaket, Postgut. K. Joseph. Ztg. d. VMEV. 3, S. 61.

b) Ausland.

I. Zweites Halbjahr 1932:

Le téléphone à Paris. Gouglinaac. A. d. P. T. T. 7, S. 572.

Großbritannien: Vorschläge zur Postreform. Bandmann. WD. 38, S. 1293.

Das Briefpostwesen in den Niederlanden vom Mittelalter bis zur Neuzeit. Belling. A. f. P. u. T. 11, S. 285; 12, S. 310.

Das Postkraftwesen der Schweiz. Heberle. A. f. P. n. T. 12, S. 293.

Le développement des communications par télétype aux États-Unis. Cougnenc. A. d. P. T. T. 11, S. 929.

II. Erstes Halbjahr 1933:

Die französisch-schweizerischen Postbeziehungen vom 13. Jahrhundert bis zum Jahre 1815. Henrioud. L'Union Postale. 6, S. 196; 7, S. 255; 8, S. 288.

Die Postverbindungen zwischen den Niederlanden und Niederländisch-Indien auf dem See- und auf dem Luftwege. Demmer. L'Union Postale. 2, S. 70.

Spedition und Lagerei.

111. Organisation des deutschen Speditionsgewerbes. Die Interessen-Gegensätze innerhalb des deutschen Speditionsgewerbes führten im März 1933 zu einer Spaltung, indem sich die zur Reichsbahn hinneigenden Spediture in einer neuen Organisation, dem Allgemeinen Deutschen Speditoren-Verein, vereinigten, wogegen der Verein Deutscher Spediture als Vertreter der übrigen Spediture den Kampf gegen den Bahnspeditions-(Schenker-)Vertrag energisch fortsetzte. Auf der 54. ordentlichen Hauptversammlung des Vereins Deutscher Spediture in Berlin, am 27. Mai 1933, erfolgte eine Wiedervereinigung. Der Allgemeine Deutsche Speditoren-Verein vollzog jedoch seine Auflösung erst im September, nachdem zuvor aus seinen Kreisen ein Reichsfachverband der Sammelspediture Deutschlands (SS-Verband) gegründet worden und dessen Aufnahme als angeschlossenen Fachverbandes in den Verein Deutscher Spediture gesichert war.

Der im Mai zum Führer des deutschen Speditionsgewerbes auserufene Ehrenvorsitzende des Vereins Deutscher Spediture Oberstleutnant a. D. Ahlemann stellte Anfang Oktober auf Weisung der Reichskanzlei den von ihm energisch geführten Kampf gegen Schenker ein und trat zurück. Vorsitzender des Vereins Deutscher Spediture wurde Dr. Gröseling.

112. Abhandlungen.

I. Zweites Halbjahr 1932:

Der Inhalt des Bahnspeditionsvertrags. Simonson. Ztg. d. VDEV. 35, S. 737.

Ein Halbjahr Bahnspeditionsvertrag in Deutschland. Zoll-, Speditions- u. Schiffsahrts-Ztg. 29, S. 1; 30, S. 2.

Rollfrunternnehmer und Sammelgutspediture nach dem Bahnspeditionsvertrag. E. v. Beck. Eisen- u. n. Verkehrsrechtl. Entsch. u. Abh. 53. Bd., 1, S. 1; 2, S. 97.

Zur bevorstehenden Durchführung des Sammelgutverkehrs im Rahmen des Bahnspeditionsvertrages. Hafen-Verkehrs-Ztg. 24, S. 3; 25, S. 3.

II. Erstes Halbjahr 1933:

Das deutsche Speditionsgewerbe und der ständige Aufbau der Wirtschaft. Gröseling. Deutsche Verk.-Nachr. 6, S. 13.

Grundsätzliches zur Organisation. W. Kes. Sped. u. Schiff.-Ztg. 25, S. 387.

Fremdenverkehr.

113. Ein Reichsausschuss für den Fremdenverkehr wurde durch Reichsgesetz vom 23. Juni 1933 (RGBl. I, Nr. 69, S. 393) zur Zusammenfassung und Leitung der Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs für das Reichsgebiet gebildet. Es gehören ihm Vertreter der an diesem Gebiet beteiligten Reichsministerien, der größeren deutschen Länder, der wichtigsten Verkehrszweige sowie verschiedener Körperschaften an. Zugleich erhielten die Landesverkehrsverbände den Charakter von der Landesregierung anerkannter und beaufsichtigter Vereinigungen.

114. Abhandlungen.

Die Grenzen der Wirksamkeit des episodischen Fremdenverkehrs. R. Glücksmann. A. f. Fr.V., 3. Jg., 3, S. 65.

Der Deutsche im Fremdenverkehr des europäischen Auslands. A. Bormann. A. f. Fr.V., 3. Jg., 3, S. 68.

Die Strukturwandlungen der deutschen Hotel-Aktiengesellschaften in den Jahren 1914 und 1924—1930. H. Huseher. A. f. Fr.V., 3. Jg., 3, S. 87.

Die deutsche Fremdenverkehrszahlungsbilanz. A. Grünthal. A. f. Fr.V., 3. Jg., 4, S. 98.

- Die Bestimmung des Begriffs Fremdenverkehr. W. Benschaid. A. f. Fr.V., 3. Jg., 4, S. 108.
- Die Bedeutung des Fremdenverkehrs im Rahmen einer Volkswirtschaft. A. Rockstroh. A. f. Fr.V. 4. Jg., 1, S. 1.
- Erfolgsstatistik im Fremdenverkehr. F. Schuhwerk. A. f. Fr.V., 4. Jg., 1, S. 10.
- Großräumern und Fremdenverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika. M. Kast. A. f. Fr.V., 4. Jg., 1, S. 15.
- Zur internationalen fremdenverkehrspolitischen Lage. A. Bormann. DWZ. 18, S. 415.

Allgemeines.

115. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich.

- Das Produktivitätsproblem im Verkehrswesen. A. Hesse. Rb. 9, S. 166.
- Der Wettbewerb in der Verkehrswirtschaft. R. v. Kienitz. Vt. W. 5, S. 53.
- Transport Control and Regulation. Monopolies and their Alternatives. H. Osborne. Mod. Tr. Nr. 738, S. 7; Nr. 739, S. 5.
- Staat en Vervoer. J. O. M. Broek. Spoor-en Tramwegen 5, S. 111; 6, S. 143.
- Berufsstand: Öffentlicher Landverkehr. M. Pohl. V. T. 11, S. 266. — Dazu Stellungnahme von Erlcr. V. T. 12, S. 293.
- Die Bedeutung der deutschen Nahverkehrsmittel. K. A. Müller. Vt. W. 6, S. 69.
- Großstadt und Riesenstadt. Blum. Vt. W. 8, S. 93.
- Der Kohlenverkehr nach Berlin. Schulz-Kiesow. Die Elbe 3, S. 58.

b) Ausland.

- De Weg naar Coördinatie in het Verkeerswesen in Nederland. Spoor-en Tramwegen 1, S. 5; 2, S. 35; 3, S. 68; 4, S. 93; 5, S. 115; 6, S. 141; 7, S. 166; 8, S. 193.
- Het A-B-C van Verkeerseconomie. Hoe komen wij uit de Verkeersmisère? Spoor-en Tramwegen 14, S. 342; 15, S. 390.
- Das Verkehrswesen in der UdSSR. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 1932, 20/21, (Sondernummer: 15 Jahre Sowjetunion), S. 69.

Literaturanzeigen.

Taschenbuch der Kriegslotten. Nachtrag zum XXVII. Jahrg. 1932. Hrsg. v. B. Weyer, Korvettenkapitän a. D. München 1933. J. F. Lehmanns Verlag. 36 S. mit 18 Abb. Geh. RM 1,80.

Der Nachtrag bringt bis Ende Nov. 1932 die neuen Baupläne, die Baubestände, die Neueinstellungen, Außen dienststellungen und Verluste aller Kriegslotten, ferner die letzten Flottenverteilungspläne Deutschlands und der 5 großen Seemächte. Zur Unterrichtung über den derzeitigen Stand der Seerüstungen unentbehrlich. N.-Z.

Jean R. Frey, Der Basler Schifffahrts- und Hafenbetrieb in den Jahren 1904—1932. Basel 1933. Verlag: Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. 32 S. m. 6 Abb. sfr. 1,—.

Die Schrift unterrichtet recht anschaulich über Entwicklung und Stand der Basler Hafenanlagen, des dortigen Umschlages und der Funktion des Rhein-Rhone-Kanals, die gegenüber dem Rheinweg in den letzten Jahren überragende Bedeutung erlangt hat. Sie enthält insbesondere einige beachtliche Statistiken über Struktur und Hinterland des Basler Hafenverkehrs. N.-Z.

Rhein—Main—Donau A. G., Die Main-Kanalisation. Ein notwendiger Bestandteil der Groß-Schiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau. Eine Erwiderung auf die Denkschrift des Floßholzhandels „Die Main-Kanalisation“. München, Februar 1932. 80 S., dazu Tabellen- und Bilderbeilagen.

In scharfer, punkteweiser Erwiderung der z. T. unsachlichen Angriffe wird die Beinträchtigung des Floßholzhandels als größenteils von anderen Umständen (Staffeltarif) abhängig, im übrigen als gegenüber den Vorteilen der Großschiffahrtsstraße in Kauf nehmbar dargestellt. Ebenso wird der Übergang von der Klein- zur Großschiffahrt als notwendig und mit den Partikulierinteressen vereinbar entwickelt. Wie bereits geläufig, wird die mangelnde Eigenwirtschaftlichkeit des Großschiffahrtsweges nach Nürnberg zugegeben, sein Bau gleichwohl mit seinem Einfluß auf die standortlichen Bedingungen Bayerns gerechtfertigt. N.-Z.

Der Mittellandkanal und seine Bedeutung für die deutsche Wirtschaft. Sonderbeilage der Magdeburger Tageszeitung. Magdeburg. 18. 6. 1933. RM 0,50.

In zahlreichen Artikeln zuständiger Persönlichkeiten haben hier die technischen und volkswirtschaftlichen Belange des Mittellandkanals eine umfassende Würdigung erfahren. N.-Z.

Jony Schneider, Dr. iur., Rechtsanwalt und Notar, Das Notrecht der Binnenschifffahrt. Berlin 1933. Carl Heymanns Verlag. VIII, 79 S. RM 4,—.

Der der Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt gewidmete dritte Teil der sog. Anpassungsverordnung v. 23. Dez. 1931 hat eine Flut von Verordnungen und Satzungen der neuen zwangswirtschaftlichen Gebilde (Schifferbetriebsverbände, Frachtauerschüsse, Zwangskartelle) nach sich gezogen. Die systematische Zusammenstellung des gesamten Materials und seine gründliche Kommentierung — neben den juristischen kommen auch die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte zur Sprache — durch eine als Vorkämpfer der Kleinschiffahrtsorganisation bekannte Persönlichkeit ist praktisch wie wissenschaftlich verdienstvoll. N.-Z.

Lade-, Löschen- und Schleppbedingungen in den wichtigsten Rheinhäfen. Heft 12 der Materialien des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V. 2. Auflage. Duisburg 1933. „Rhein“ Verlags-G. m. b. H. 60 S.

Inhalt: Auszüge der einschlägigen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsrechtes und Willergänge der anerkannten Lade-, Löschen- und Schleppbedingungen im deutschen, holländischen und belgischen Rheinwasserstraßen-Gebiet.

Elbeband. Die wirtschaftliche Bedeutung der Niedrigwasserregulierung der Elbe. Gutachten der im Elbeband zusammengeschlossenen Industrie- und Handelskammern. Geschäftsführende Stelle: Industrie- und Handelskammer Magdeburg. Magdeburg, Mai 1933. 76 S.

Auf Grund einer Reihe von Einzeluntersuchungen, die die Beziehungen der von der Elbe berührten Wirtschaftsprövinzen zur Elbe und ihre frachtliche Benachteiligung durch die Niedrigwasserjahre 1928—1930 schildern, wird in anschaulicher Weise gezeigt, welche Bedeutung der Niedrigwasserregulierung der Elbe, die bisher im Reichswasserstraßenetat stiefmütterlich behandelt wurde, zukommt. Die Denkschrift bewegt sich damit in der Linie einer wirtschaftlich gesunden Wasserstraßenpolitik, die im wesentlichen im Ausbau der Flüsse ihre Aufgabe zu erblicken hat. N.-Z.

Jochim Volz, Dr., Die Frage der Internationalisierung der Weichsel. Ostland-Forschungen, hrsg. v. Ostland-Institut in Danzig, Heft 1. Danzig 1932. Danziger Verlags-Gesellschaft m. b. H. 78 S.

Die Untersuchung schildert in flüssigem Stil die wiederholten, bisher aber nur in kleinstem Kreis bekannten Versuche einer Wechsel-Internationalisierung, so auf Grund

der Wiener Kongreß-Akte, dann während der Besetzung Polens durch die Deutschen im Weltkrieg, anschließend gelegentlich der Friedensverhandlungen in Versailles, für die Deutschland eine Weichsel-schiffahrtsakte angearbeitet hatte, und — unabhängig hiervon — in dem Vertrag zwischen den alliierten Hauptmächten und Polen vom 28. 6. 1919, in dem sich Polen u. a. zur Internationalisierung der Weichsel verpflichtete — um sie zu unterlassen. Auch wenn man der These des Verfassers von einer völkerrechtlichen Verpflichtung zur Internationalisierung jedes mehrere Staaten berührenden Flusses nicht zu folgen vermag, zeugt die Schrift eindeutig von der Berechtigung und der Verpflichtung zu einer Weichsel-Internationalisierung. N.-Z.

Karl Neumeyer, Prof. Dr., Internationales Verwaltungsrecht. 3. Band, 2. Abteilung: Innere Verwaltung. III. München 1930. J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier). VI, 390 S.

Der größte Teil dieses Teilbandes ist der Währung gewidmet, während auf 75 Seiten die in der 1. Abteilung (vgl. Z. f. V.-W. 1928, S. 79) noch nicht behandelten Verkehrsmittel Post und Telegraphie zur Darstellung gelangen. Diese kennzeichnet sich durch scharfe Abstufung auf Einzelfragen der Rechtsbeziehungen zwischen Staat, Verkehrsmitteln und deren Benutzern im zwischenstaatlichen Nachrichtenverkehr. Sie setzt Vertrautheit des Lesers mit der Materie und volle juristische Schulung voraus. N.-Z.

Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Hrsg. von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath. Heft 6. München und Berlin 1933. Verlag von R. Oldenbourg. 116 S. mit 27 Abb. RM 7,—.

Durch dieses, den „Grundlagen der Flugsicherung“ gewidmete Heft erfährt das Pirath'sche Werk „Die Luftverkehrswirtschaft in Europa und in den Vereinigten Staaten von Amerika“ (vgl. Z. f. V.-W. 1932, S. 42) die in Aussicht gestellte Ergänzung nach einem bisher wenig in den Bereich systematischer verkehrswirtschaftlicher Erkenntnis gezogenen Gebiet. In 2 längeren, gründlich in die Materie eindringenden, daher ein Spezialinteresse und -verständnis voraussetzenden Arbeiten wird die Flugsicherung im europäischen Luftverkehr von Reg.-Baurat Dr.-Ing. F. W. Petzel, in den Vereinigten Staaten von Amerika von Dr.-Ing. E. Rössger behandelt, dabei sowohl Organisation und Einrichtung der Flughafen- und der Flugstreckensicherung als auch deren Kosten dargestellt. Ein einführender und zusammenfassender Beitrag von Pirath entwickelt allgemein „Die Probleme der Flugsicherung“. Die ökonomische Bedeutung der Betriebssicherheit im Verkehrswesen, die leistungs- und kostenmäßige Lage des Luftverkehrs in diesem Punkte im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, Fragen wie die Einfachheit und zwischenstaatliche Einheitlichkeit der Flugsicherung oder die Heranziehung des Luftverkehrs zur Tragung der Flugsicherungskosten sind hier in der gewohnten scharfsinnigen und fesselnden Art behandelt. N.-Z.

A. Isler, Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, und **W. Dollfus**, Geschäftsführer der Schweiz. Luftverkehrs-Union, Der dritte Weg. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Zivilluftfahrt mit besonderer Berücksichtigung der Schweiz. Oerlikon-Zürich 1933. Verlag Schweizer Aero-Revue A.-G. 129 S. Reich ill.

Der Anteil der Schweiz an der Entwicklung der Luftfahrt hat hier eine sehr ansprechende Darstellung erfahren, die sowohl die verkehrswissenschaftliche Literatur nach der geschichtlichen Seite bereichert wie auch praktischen Informationswert besitzt. Für die Qualitätsleistung der Schweiz auch auf diesem Verkehrsgebiet dürfte die das Buch abschließende Feststellung sprechen, wonach „die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften seit ihrer Betriebsaufnahme 1922 bis zum Saisonschluss 1932 im regelmäßigen Streckenverkehr eine Totaldistanz von rund 5 Millionen Kilometer zurückgelegt haben, ohne daß sich dabei ein einziger tödlicher Unfall zutrug.“ N.-Z.