

# VERKEHRSARCHIV

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

Nr. 1

Abgeschlossen am 15. Mai 1935

Vorbemerkung: Die Verkehrskonjunktur-Berichterstattung bezieht sich auf das 2. Halbjahr 1934. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten. Die Nachrichtensammlung erstreckt sich bis zum 31. März 1935. Für folgende Zeitschriften ist nachstehende Kürzung angewendet:

A. f. E.	= Archiv für Eisenbahnwesen	Rv. g. Ch. d. f.	= Revue générale des Chemins de fer
A. f. Fr. V.	= Archiv für den Fremdenverkehr	Rw. A.	= Railway Age
A. f. P. u. T.	= Archiv für Post und Telegraphie	Rw. G.	= Railway Gazette
Chr. d. Tr.	= Chronique des Transports	V. T.	= Verkehrstechnik
DVN.	= Deutsche Verkehrs-Nachrichten	Vt. W.	= Verkehrstechnische Woche
DWZ.	= Deutsche Wirtschafts-Zeitung	WD.	= Wirtschaftsdienst
Mod. Tr.	= Modern Transport	Z. d. IEV.	= Zeitschrift des Internat. Eisenbahn-Verbandes
Mschr.d.IEKV.	= Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongress-Vereinigung	Z. f. B.	= Zeitschrift für Binnenschifffahrt
Nav. d. Rhin	= La Navigation du Rhin	Z. f. I. Ebf.	= Zeitschrift für die Internat. Eisenbahnbeförderung
Rb.	= Die Reichsbahn	Ztg. d. VMEV.	= Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen

## Eisenbahnen

### 1. Deutsche Reichsbahn; Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung (arbeitstäglich) in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934
Juli .....	25,2 <sup>1)</sup>	29,6 <sup>1)</sup>	103,2	113,2	147,4	177,1	94,6	102,3
August .....	26,6	31,2	103,5	115,6	153,8	186,0	90,2	95,0
September ..	29,3	31,8	111,8	122,7	166,9	190,4	75,5	84,1
Oktober ....	31,2	37,0	118,2	129,6	168,9	207,6	66,6	72,7
November ..	31,9	36,8	122,4	136,7	169,6	195,4	56,3	61,6
Dezember ...	27,0	30,3	110,0	119,5	164,0	174,1	71,3	78,1
Gesamtjahr .	308,1	365,6	104,9	117,5	1815,2	2140,0	845,9	917,1

Die weiterhin anhaltende allgemeine Besserung der Beschäftigung der deutschen Wirtschaft führte auch im zweiten Halbjahr 1934 zu einem neuen, kräftigen Verkehrsaufschwung bei der Deutschen Reichsbahn. Der Gütertransport belief sich im Berichtszeitraum auf 77,5 v H (erstes Halbjahr 1934 72,7 v H) der in den gleichen Monaten der Jahre 1927 bis 1929 im Durchschnitt beförderten Mengen,

<sup>1)</sup> Die Zahl für Juni 1933 ist 24,9, für Juni 1934 30,3.

während das zweite Halbjahr 1933 dieser gleich 100 gesetzten Periode gegenüber einen Güterverkehr von nur 67,5 v H, die zweite Jahreshälfte 1932 gar nur ein Verkehrsvolumen von 58,9 v H für die Bahn aufgebracht hatte. Der Umfang des Reichsbahnverkehrs in den letzten sechs Monaten 1934 blieb mit seinen 77,5 v H nur mehr geringfügig hinter den Transportmengen von 1930 (zweites Halbjahr 80,4 v H) zurück.

Die gegenüber dem Vergleichshalbjahr 1933 um 14,9 v H erhöhten Verkehrsleistungen wurden bewerkstelligt mit einer lediglich um 10,2 v H vermehrten Wagengestellung. Erstmals seit Beginn des Verkehrsaufschwungs stiegen die Einnahmen im Güterverkehr prozentual etwas stärker als der Verkehr; sie erfuhren einen Zuwachs um 16,5 v H. Da diese größeren Einnahmen nicht in erhöhten Tarifen begründet liegen, zeugen sie für ein lebhafteres Anwachsen höherwertiger Transporte.

In den einzelnen Monaten des Berichtshalbjahres vermochte die Reichsbahn die arbeitstägliche Wagengestellung dem bis September langsam ansteigenden, im Oktober plötzlich stark emporschnellenden, im November nur wenig zurückgehenden und im Dezember dann wieder — saisonbedingt — stark abfallenden Verkehr mehrfach nur unvollkommen anzupassen. Im September vermehrte sich die Wagengestellung außergewöhnlich und in keinem Verhältnis zum Verkehrszuwachs und stieg im November gar noch weiterhin beträchtlich an, während das Verkehrsvolumen bereits nachzulassen anfang. Der Güterverkehr dagegen nahm einen den normalen Saisoneinflüssen entsprechenden Verlauf. Nur blieb der Monat Juli, der gegenüber dem Vormonat eine Verkehrsbelegung aufzuweisen pflegt, 1934 im Gütertransport um stark 2 v H gegenüber dem Juni zurück. Die absolute Spitzenverkehrsleistung des Jahres lag wie üblich im Oktober.

Die rückläufige Verkehrsentwicklung im Monat Juli äußerte sich bei fast allen Transportgütern. Der Kohlenversand aus den deutschen Fördergebieten war bei Rückgang der Hausbrandlieferungen aus Mitteldeutschland und steigenden Industriekohlentransporten infolge der sich weiter bessernden Wirtschaftslage aus dem Ruhrgebiet und Oberschlesien uneinheitlich. Gestalteten sich der Frachtstückgut- und Expreßgutverkehr leicht absinkend, so wurde der Eilgutverkehr durch starken Beeren-, Obst- und Gemüseversand belebt. Trotz erheblich zusammengeschrumpften Auslandsgeschäftes stieg der Güterverkehr der Reichsbahn im August als Folge anhaltender Belegung des Binnenmarktes und saisonmäßigen Zuwachses von Erntetransporten. Diese Verkehrszunahme wirkte sich aber nahezu ausschließlich im Wagenladungsverkehr aus. Eine Steigerung des Kohlenversandes wurde fast nur durch eine Besserung der Absatzlage im westoberschlesischen Bergbau bedingt. Das im September fortdauernde Anwachsen des Verkehrs ist vor allem auf größere Transporte von Braunkohlen und Düngemitteln zurückzuführen. Daneben entwickelte sich auch der Expreßgutverkehr und als Folge des stärkeren Ernteeinsatzes der Eilgut- und Frachtstückgutverkehr weiterhin befriedigend. Der vornehmlich jahreszeitlich bedingte Verkehrsaufschwung im Oktober veranlaßte bedeutende Transporte von Zuckerrüben, Schnitzeln und Zucker, von Kartoffeln, Gemüse und Wein, desgleichen von Brennstoffen. Dagegen nahm im Hinblick auf die Beendigung der Winterbestellung der Versand von Düngemitteln, ferner die Beförderung von Brotgetreide und Mehl ab. Der Frachtstückgutverkehr erfuhr auch eine Vermehrung durch lebhaftere Auslandsgeschäfte einzelner Industriezweige; er wurde weiterhin gefördert durch den ständig stärkeren Einsatz des Eisenbahn-Lastkraftwagenverkehrs. Während der Eilgutverkehr nachließ, hielt der Expreßgutverkehr durchschnittlich seinen Vormonatsstand; doch traten

hier vielfach industrielle Erzeugnisse an Stelle landwirtschaftlicher Produkte. Trotz gewisser saisonüblicher Abschwächungen entwickelte sich der Güterverkehr im November bei der anhaltend günstigen Lage des Binnenmarktes recht gut. Erstmals nach Einsetzen der Verkehrskrise wurde der Transportumfang des Vergleichsmonats des Jahres 1930 überflügelt, und zwar um fast 7 v H. Die arbeits-tägliche Durchschnittsleistung lag noch höher als im Oktober. Die außerordentliche Zunahme des Brennstoffverkehrs kam allerdings fast ausschließlich den mittel-deutschen und ostelbischen Fördergebieten zugute. Die Anforderungen an die Ge-stellung von Wagen waren beträchtlich größer als im Vormonat bei Zuckerrüben und -schnitzeln, Zucker und Düngemitteln. Dagegen ließ, saisonmäßig bedingt, der Versand von Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl, ferner Zement nach. Gleich-falls blieben der Expresß- und Eilgutverkehr hinter dem Oktober zurück. Die be-deutende Verkehrsverringerng im Dezember beruht vorwiegend darauf, daß die Abfuhr der Zuckerrübenente beendet war, der Versand von Baustoffen, wenn auch langsam, infolge ungünstigerer Witterung sich verminderte und infolge des anhaltenden warmen Wetters Binnenschiffahrt und Lastkraftwagenverkehr fast ungehemmt blieben, schließlich aus dem gleichen Grund der Bedarf an Winter-brand und -konfektion sich nur zögernd anmeldete. Der Weihnachtsverkehr brachte namentlich in der Eilstückgutbeförderung den üblichen Verkehrsandrang.

Wie im Güterverkehr hielt auch im Personenverkehr der Aufschwung das gesamte Berichtshalbjahr hindurch an. Vor allem der Juli, aber gleichfalls noch der August standen, begünstigt durch andauernde Schönwetterlage, ganz im Zeichen des Ferienverkehrs. Die in weit stärkerem Umfang als im Vorjahr nachgefragten Urlaubskarten, für deren Benutzung weitere Erleichterungen einge-räumt worden waren, die Sondervergünstigungen für Ostpreußen sowie für Aus-länder (60 v H Ermäßigung), die gewaltig ausgedehnten Gesellschaftsfahrten „Kraft durch Freude“ wie die besonders geförderte Verschickung von Stadtkindern aufs Land, brachten in Verbindung mit besonderen Veranstaltungen politischer, kulturel-ler (Oberammergau und Bayreuth), wirtschaftlicher und sportlicher Art einen seit einer Reihe von Jahren nicht mehr gekannten Verkehrsumfang. Dabei breiteten sich aber gleichzeitig Sonderfahrten mit Omnibussen, unter denen auffällig viele aus-ländische waren, sowie mit Lastkraftwagen bei teilweiser Unterbietung der gün-stigsten Ausnahmefahrpreise der Reichsbahn immer weiter aus. Den mit Schluß der Hauptreisesaison nachlassenden Verkehr im September verstärkten wieder bei anhaltender guter Witterung Wochenend- und Sonntagsausflugverkehr, ferner Sonderfahrten zu Massenveranstaltungen und die kaum abnehmenden Urlaubs-fahrten von „Kraft durch Freude“. Der schon im August langsam zunehmende Berufsverkehr steigerte sich im September weiterhin. Während im Oktober die Zahl der Sonderzüge bedeutend zurückging, war der mit den normalen Zügen be-diente Fernreiseverkehr noch recht beträchtlich. Gleichfalls hatte der Bezirks-ausflugverkehr vielerorts noch ein ansehnliches Ausmaß. Neben der saisonüblichen Stärkung des Berufsverkehrs machte sich in dieser Beförderungssparte die sin-kende Zahl der Arbeitslosen belebend bemerkbar. Wie üblich fand der Personen-verkehr im November seinen niedrigsten Stand im Berichtszeitraum. Mit Aus-nahme des Berufsverkehrs, der mit der Erreichung des Höhepunktes der Rück-wanderung von Landarbeitern besonders gefördert wurde, war bei allen Verkehrs-arten ein starker Abbruch zu verzeichnen. In den ersten Wochen des Dezember bot der Personenverkehr nahezu das gleiche Bild wie im November. Doch setzte ein außerordentlich starker und in seinem Ausmaß unerwarteter Reiseverkehr mit dem ersten Geltungstage der Festtagsrückfahrkarten ein. Vor dem Weihnachts-

fest belebte sich der Nahverkehr nur an den Geschäftssonntagen, da infolge ungünstiger Wetterlage der Ausflugs- und Sportverkehr nahezu ohne Bedeutung blieb. — Trotz des bereits im Vorjahre außerordentlichen Anschwellens des Sonderzugverkehrs nahmen während der Berichtsperiode die überplanmäßigen Züge noch um mehr als 25 v H gegenüber dem Vergleichshalbjahr zu und erreichten die Zahl von 42 867 (zweites Halbjahr 1933 33 913). — Die Einnahmen aus dem Personenverkehr wiesen mit 8,6 v H eine noch ein wenig stärkere prozentuale Zunahme als im Vorhalbjahr gegenüber den Vergleichszeitabschnitten auf.

Im Güterverkehr des Gesamtjahres 1934 ergibt sich eine beförderte Gütermenge von 365,6 Mill. t gegenüber 308,1 Mill. t 1933 und 280,4 Mill. t 1932, dem tiefsten Stand in der Verkehrskrise, und 485,2 Mill. t im Durchschnitt der Jahre 1927 bis 1929. Prozentual betrug die Zunahme der beförderten Gütermengen 1934 gegenüber 1933 18,7 v H, die Steigerung der Güterverkehrseinnahmen 17,9 v H. Die Zahl der beförderten Personen ist mit 1360 Millionen 1934 gegenüber 1241 Millionen 1933 um 9,6 v H, die Personenverkehrseinnahme um 8,4 v H gestiegen. Die Gesamteinnahmen der Betriebsrechnung stellten sich mit 3326 Millionen RM 1934 um 13,9 v H höher als 1933 (2921 Mill. RM), indessen um 37,9 v H niedriger als in dem Höchststandsjahr 1929 (5354 Mill. RM).

**2. Tarifnachrichten.** Die mitteleuropäische Eisenbahntarifpolitik im Güterverkehr stand auch im Berichtshalbjahr im Zeichen stärkster Wettbewerbsmaßnahmen. Dem deutschen Tarifwesen brachte die wichtigste Änderung die Rückgliederung der Saar. Für die deutschen Ein- und Ausfuhrtarife stellt das Saargebiet seit dem 1. März 1935 nicht mehr Ausland dar. Grundsätzlich wurden bei der Aufhebung der bisherigen und der Einführung der deutschen Tarife Erhöhungen und Erschwerungen vermieden. Eine große Zahl deutscher Ausnahmetarife wurde in Verbindung mit der Erweiterung der deutschen Tarife auf saarländische Versand- und Empfangsstationen neu herausgegeben.

Von den Beschlüssen der Ständigen Tarifkommission auf der Sitzung im Dezember 1934 in Köln ist am wichtigsten die Verkürzung der Lieferfristen, die entsprechend der im internationalen Güterverkehr vorgesehenen allgemeinen Verkürzung der Lieferfristen dem Reichsverkehrsminister durch die Reichsbahn-Hauptverwaltung auch für den innerdeutschen Verkehr empfohlen werden soll. Die Lieferfristen (§ 74, Abs. 1, EVO.) sollen in Zukunft betragen: a) für Frachtgut: Abfertigungsfrist 1 Tag, Beförderungsfrist bis zu 150 Tarif-km 1 Tag, bei größeren Entfernungen für je weitere angefangene 200 Tarif-km 1 Tag; b) für Eilgut: Abfertigungsfrist 1 Tag, Beförderungsfrist für je angefangene 400 Tarif-km 1 Tag; c) für beschleunigtes Eilgut: Abfertigungsfrist  $\frac{1}{2}$  Tag, Beförderungsfrist für je angefangene 400 Tarif-km  $\frac{1}{2}$  Tag. Die Lieferfrist für beschleunigtes Eilgut gilt als gewahrt, wenn das Gut so schnell befördert wurde, wie es für die dazu freigegebenen Züge möglich war; d) für Frachtstückgutsendungen der Anlage C in besonderen Fällen sowie für Packmittel und sperrige Güter gilt das Doppelte der Fristen für Frachtgut. Als Beginn der Lieferfrist ist die auf die Annahme folgende Mitternacht sowie für das im Laufe des Vormittags aufgelieferte Eilgut und beschleunigte Eilgut 12 Uhr mittags bestimmt. Bei Frachtgütern soll der Lauf der Lieferfrist an Sonn- und Feiertagen ruhen. Für den Tierverkehr ist ebenfalls eine Kürzung der Lieferfrist vorgesehen.

Bewegte sich die Tarifgestaltung für den Verkehr der deutschen Häfen mit der Adria dank der bindenden Abmachung der beteiligten Verwaltungen in ruhigem Fahrwasser und verloren die Zollpräferenzen durch die Gegenmaßnahmen der Hansesstädte beträchtlich an Bedeutung, so zeigte sich doch ständig die Not-

wendigkeit des Ausgleichs der bestehenden Differenzen durch entsprechende Tarifänderungen. — Die Deutsche Reichsbahn erließ gemeinsam mit den Tschechoslowakischen Staatsbahnen, den Österreichischen Bundesbahnen und den Kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1934 eine Auslobung für den deutsch-rumänischen Güterverkehr mit dem Ziele, auch nach der zum gleichen Zeitpunkt erfolgten Aufhebung des von den Rumänischen Eisenbahnen gekündigten deutsch-rumänischen Gütertarifs die Sendungen nach Möglichkeit den bisherigen Verbandswegen zu erhalten, soweit sie außerhalb Polens liegen. Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1934 wurde für diese Verkehre die neue Einrichtung geschaffen, daß die ausgelobten Frachten nicht wie üblich erst im Erstattungswege gewährt werden, sondern bereits bei der Abfertigung der Sendungen die billigste ausgelobte Fracht angewendet wird. Seit der mit dem 15. Dezember 1934 eingetretenen Änderung fällt insbesondere auch die Übernahme der sich über Gdingen ergebenden Fracht über die deutschen Seehäfen nunmehr unter diese Auslobung. Ferner kann künftig gleichfalls bei Sendungen nach Deutschland die billigste Fracht, sofern sie sich über Polen ergibt, gleich beim Eingang der Sendung berechnet werden. — Mit Gültigkeit vom 1. April 1935 wurde im Rahmen des deutsch- und litauisch-sowjetischen Gütertarifs die eisenbahnseitige Umbehandlung im Verkehr nach und von Persien über Dshulfa sowjetisch und Baku zugelassen.

Unter Vorschreibung des Leitungsweges hat Belgien für den Verkehr zwischen Niederlande und Italien die Frachten ausgelobt, ebenso den Verkehr über die französisch-belgischen und luxemburgisch-belgischen Grenzpunkte gegen die Ableitung über die französisch-italienischen und schweizerisch-italienischen Grenzen. Durch bedeutende Frachtermäßigungen beabsichtigt man ferner die Wolltransporte aus England nach der Schweiz über Antwerpen zu ziehen.

Da in Italien die Konkurrenzverhältnisse zwischen Bahn- und Kraftverkehr sich bedeutend verschärft haben, beschlossen im Herbst 1934 die Staatsbahnen die Einführung zahlreicher Frachtergünstigungen. Die Benutzer der neuen Tarifsätze, die vor allem für Kohlentransporte und für den Verkehr nach den Adria-häfen gelten, müssen sich verpflichten, jährlich serienmäßig mindestens 50 t zu verfrachten und kein Wettbewerbsverkehrsmittel zu benutzen. Bei Serientransporten von mehr als 100 t und bei mehr als 200 t treten Rückvergütungen von 5 v H bzw. 10 v H für die Gesamtmenge in Kraft.

Die Entwicklung des österreichischen Tarifwesens steht immer noch unter den Auswirkungen des Wirtschaftsabkommens mit Italien. So wurden 25 v H Frachtermäßigungen für Gerste und Hafer von den Wiener Umschlagsplätzen nach italienischen Grenzpunkten und weiterhin beträchtliche Vergünstigungen für Agrumen aus Italien nach den Baltischen Staaten zugestanden. — Nach langen Verhandlungen gelang es, das Kraftwagenunternehmen der Bundesbahnen in ein gemeinschaftliches Unternehmen der Österreichischen Bundesbahnen und der Spediteur-Organisation umzuwandeln, wodurch die Bundesbahnen sich von einem sehr notleidenden Betrieb befreiten, die Spediteure als Konkurrenten ausschalteten und gleichzeitig Werber für den Schienenweg gewannen. Diese Maßnahme dürfte für das innerösterreichische Tarifwesen auch zu einer Gesundung der Verhältnisse beitragen.

Mit dem 1. Januar 1935 trat bei den rumänischen Eisenbahnen unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Mai 1933 ein neuer Lokalgütertarif in Kraft, der eine stattliche Reihe von Neuerungen und Änderungen enthält.

In der Tschechoslowakei befaßt man sich ernstlich mit dem Gedanken,

die französische Einrichtung, unter bestimmten Bedingungen Waggons an Parteien gegen Bezahlung bestimmter Mietgebühren und Einheitsfrachten für den Leer- und Volltransport ohne Rücksicht auf den Wert des beförderten Gutes zu vermieten, den sog. Waggon-Kilometertarif, zu übernehmen.

Im deutschen Personenverkehr erfuhren die Ausnahmetarife der Reichsbahn eine Erweiterung durch Erhöhung der im allgemeinen 25 v H betragenden Fahrpreisermäßigung für Ausländer und Auslandsdeutsche auf 60 v H für die Winterreisezeit und anschließend für die gesamte Zeit bis zum 31. Oktober 1935. Nach einer späteren Verfügung wird jedoch diese Vergünstigung nur mehr gegen ausländische Zahlungsmittel — nicht Registermark — zugestanden. — Mit der Heimkehr des Saargebiets zu Deutschland wurden auch die Bahnen des Saargebiets in den Geltungsbereich der von der Reichsbahn ausgegebenen Netz- und Bezirkskarten einbezogen. Für das gesamte Saargebiet und einige Strecken der RBD. Ludwigshafen und der bisherigen RBD. Trier wurde eine eigene Bezirkskarte herausgegeben.

Die Belgischen Staatsbahnen verabfolgen seit dem 1. Januar 1935 Kilometerhefte, gültig für 1000 km, 5000 km oder 10000 km, mit einer Preisermäßigung von 25 v H, 35 v H und 50 v H gegenüber den Normaltarifen für die erste und zweite Klasse. Die Gültigkeit der Hefte beträgt steigend mit dem Kilometerumfang 1, 6 und 12 Monate.

Die Französischen Staatsbahnen geben neuerdings Karten aus, die ihren Inhaber berechtigen, zwischen Paris und den in einem Umkreis von 100 km gelegenen Orten zu halbem Fahrpreis zu reisen. Der Preis der Karten richtet sich nach der Entfernung und das Ausmaß der Ermäßigung nach der Anzahl der getätigten Fahrten. Die Karten gelten für ein Jahr für alle Züge und können in Begleitung des Besitzers auch von den Familienangehörigen zu gemeinsamen Reisen benutzt werden. Ähnliche Preisermäßigungen bestehen bei den Staatsbahnen, der P.L.M.- und der P.O.-Eisenbahn für Reisen innerhalb eines Departements. — Die französischen Eisenbahnen gewähren nunmehr in bestimmten Zeiten auf ihre bereits niedrigen Grundfahrpreise gleichfalls beträchtliche Ermäßigungen für Ausländer.

In Jugoslawien trat am 1. März 1935 eine großzügige Reform der Personen- und Gepäcktarife ein. Die Herabsetzung beträgt bei Personenzügen etwa 28 v H. Eine weitere Verbilligung des Reisens wird durch Neuberechnung der Zonen und vorteilhaftere Abrundung der Entfernungen herbeigeführt. Urlaubsreisenden wird bei 10 tägigem Aufenthalt in einem Bad oder Kurort freie Rückfahrt gewährt. Die erste Wagenklasse hat man nur mehr im zwischenstaatlichen Verkehr beibehalten.

Die Österreichischen Bundesbahnen führten mit dem 1. Oktober 1934 den österreichischen Reisemarkenverkehr ein, durch den die Vorauszahlung des Fahrpreises in Teilbeträgen ermöglicht wird. Marken und Sammelblätter vertreiben die Bahnhöfe, Reisebüros und Postämter. Bei Bezahlung der Fahrkarten (auch ermäßigter) werden die Markenhefte entgegengenommen und die gesammelten Beträge erfahren unter bestimmten Voraussetzungen eine von 6—10 v H steigende Aufwertung.

Die Schweizerischen Eisenbahnen förderten den Winterverkehr durch Ersetzung der Wintersportbillette durch Sonntagskarten, bei Wegfall der im Vorjahr durchgeführten Herbst-Reiseweche für den Inlandsverkehr, und durch 30 bis 45 v H Fahrpreisermäßigungen für Auslandsreisende bei 7 tägigem Aufenthalt in der Schweiz. — Unter der Bedingung des Zustandekommens des Verkehrsteilungs-

gesetzes beschloß die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten die Einführung eines Freigewichts im schweizerischen Gepäckverkehr. Die geplante Vergünstigung sieht ein Freigewicht von 30 kg pro Fahrkarte zum ganzen Preis und von 20 kg pro Fahrkarte zum halben Preis vor, bei einer festen Taxe im Sinne einer Einschreibgebühr ohne Rücksicht auf die Transportstrecke von 60 Rappen.

Zur Belebung des Fremdenverkehrs führte die Ungarische Staatsbahn für alle Hochzeitsreisende eine Ermäßigung von 50 v H von der Grenze nach Budapest und von 33 $\frac{1}{3}$  v H für inländische Paare nach der Hauptstadt ein.

**3. Neue Eisenbahnlinien und Eisenbahnbaupläne.** Die Deutsche Reichsbahn nahm am 7. Oktober 1934 folgende von der Schmalspur auf die Normalspur umgebauten Strecken in Betrieb: Von der Strecke Eichstätt—Kinding in Bayern das letzte Teilstück Eichstätt Bf.—Eichstätt Stadt; die 27,7 km lange „Feldabahn“, eine Nebenbahnstrecke von Dorndorf (Rhön) nach Kaltennordheim.

Am 17. Dezember 1934 wurde in Sachsen die den Anschluß der Strecke Klotzsche—Schwepnitz an die Linie Bischofswerda—Kamenz—Lübbenau herstellende 9,8 km lange Strecke Schwepnitz—Straßengrübchen—Bernsdorf (O/L) dem Verkehr übergeben. Durch sie wird der Schienenweg Dresden—Senftenberg um 26 km verkürzt.

Nachdem die beteiligten Kreise sich mit der unentgeltlichen Bereitstellung von Grund und Boden für den Bahnbau Heiligenbeil—Zinten—Pr. Eylau (in Ostpreußen) einverstanden erklärt hatten, gab der Reichsverkehrsminister Herbst 1934 der Reichsbahn die Anweisung, umgehend mit den Bauarbeiten zu beginnen.

In Italien wurde eine Gesellschaft zum Bau einer direkten Linie Brescia—Pavia über Soncino—Crema—Lodi gegründet, wodurch eine Verbindung zwischen Venedig—Verona—Brescia und Pavia—Genua ohne Berührung von Mailand geschaffen werden soll.

Zufolge einem zwischen der rumänischen und der russischen Eisenbahnverwaltung im Februar 1935 getroffenen Übereinkommen soll der Durchgangsverkehr über Bender (Tighina)—Tiraspol wieder aufgenommen werden. An Stelle der 1918 zerstörten Dnjesterbrücke soll eine neue Brücke mit Geleisen sowohl für die Normalspur wie die russische Breitspur treten.

In Westsibirien wurde der Bau einer Verbindungslinie Semipalatinsk—Kulunda (an der Linie Tatarskaja [östlich Omsk]—Pawlodar) begonnen, wodurch die bisher über Nowo-Sibirsk führende Verbindung zwischen der Turksib und dem europäischen Rußland eine bedeutende Abkürzung erfährt.

In Mandschukuo wurden die Bahnlinien Tumen (an der koreanischen Grenze)—Mutankiang (zwischen Charbin und Pograntschnaja) (250 km) und Peianchen—Erchan (im Norden) (150 km) fertiggestellt. — Nach einem Vertrag zwischen der Regierung von Mandschukuo und der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft übernimmt diese den Bau von 7 neuen Eisenbahnlinien mit einer Gesamtlänge von 1110 km.

In Portugiesisch-Ostafrika wurde die mit 3677 m längste Eisenbahnflußbrücke der Welt über den unteren Zambesi zwischen Bawe und Sena (an Stelle der Fähre zwischen Chindio und Muracca) durch die Nyasaland Railways Ltd. fertiggestellt. Sie liegt im Zug der Eisenbahnverbindung des britischen Nyasaland-Protectorats mit dem portugiesischen Hafen Beira, die sich aus der Shire Highland Railway (Blantire—Port Herald), der Central Africa Railway (Port Herald—Chindio), der Trans-Zambesia Railway (Muracca—Dondo) und der Beira Junction Railway (Dondo—Beira) zusammensetzt. Im Zusammenhang mit dem

Brückenbau wurden die beiden erstgenannten Eisenbahngesellschaften den Nyasaland Railways Ltd. eingegliedert.

**4. Eisenbahn-Elektrifizierungen.** Die Deutsche Reichsbahn nahm Oktober 1934 den elektrischen Betrieb in Württemberg auf der Strecke Plochingen—Tübingen (49 km), in Mitteldeutschland auf der Strecke Halle—Köthen—Magdeburg (87 km) auf. Damit stieg das elektrisch betriebene Netz der Reichsbahn auf rd. 2070 km (= 3,9 v II der gesamten Betriebslänge).

Die Köln—Bonner Eisenbahnen vollendeten Oktober 1934 den Umbau der schmalspurigen Vorgebirgsbahn Köln—Bonn (32 km) in eine normalspurige elektrische Bahn.

Die Italienischen Staatsbahnen eröffneten Oktober 1934 den elektrischen Betrieb auf folgenden Strecken: Neapel—Salerno (53 km), Torre Annunziata—Gragnano (13 km), Bozen—Trento (56 km), Bozen—Meran (32 km), Trofarello—Cuneo (75 km), Fossano—Ceva (39 km).

Die Ungarischen Staatsbahnen stellten im Frühjahr 1935 fortschreitend den Dienst auf der Hauptstrecke Budapest—Wien bis zur Grenze (Hegyshalom) auf elektrischen Betrieb um.

In den Vereinigten Staaten von Amerika hat die Pennsylvania Railroad auf der Strecke New York—Washington im Februar/März 1935 den elektrischen Betrieb für den Personenverkehr eingeführt, dem der Güterverkehr folgt.

**5. Änderungen in der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn.** Bei dem mit Ende 1934 erfolgten Wechsel in 7 Verwaltungsratsitzen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft schieden u. a. Dr. C. F. v. Siemens, Präsident des Verwaltungsrates 1924—1934, und Staatssekretär a. D. Dr. Stieler, 1. Vizepräsident 1924—1933, aus. Der neu in den Verwaltungsrat berufene Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums G. Koenigs wurde zum Präsidenten des Verwaltungsrates, Kurt Freiherr von Schröder wieder zum Vizepräsidenten bestimmt.

Dr.-Ing. Dormmüller wurde Ende März 1935 zum 4. Mal auf weitere 3 Jahre zum Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bestellt.

Die bisher zur Reichsbahndirektion Dresden gehörigen Strecken des Leipziger Wirtschaftsgebietes wurden zum 1. Oktober 1934 der Reichsbahndirektion Halle angegliedert. Die Reichsbahndirektion Oldenburg wurde mit dem 31. Dezember 1934 aufgelöst, der größte Teil ihrer Strecken der Reichsbahndirektion Münster, der Rest der Reichsbahndirektion Hannover zugeschlagen. Diese von der Reichsbahnverwaltung schon lange geplanten, indessen früher am Widerstand der beteiligten Länderregierungen gescheiterten Organisationsänderungen, durch die unwirtschaftliche Grenzziehungen aus der Zeit der Länderbahnen beseitigt werden, wurden durch Kapitel IV des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 möglich.

Zufolge der Verordnung über die Saareisenbahnen vom 18. Februar 1935 (RGBl. II, Nr. 9, S. 119) übernahm die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft am 1. März 1935 (Tag der Rückgliederung der Verwaltung des Saargebietes in die Reichsverwaltung) Verwaltung und Betrieb der im Eigentum des Reichs stehenden Eisenbahnen im Saarland. — Die bisher zu den Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen gehörenden, im Saargebiet belegenen, zusammen 40 km betragenden Strecken Bous/Völklingen—Reichsgrenze, Dillingen—Reichsgrenze, Merzig—Reichsgrenze gingen zufolge dem Deutsch-Französischen Abkommen über die Übertragung des Eigentums des französischen Staates an den Gruben, Eisenbahnen und anderem unbeweglichen Vermögen im Saarland vom 18. Februar 1935 (Bekanntmachung vom 26. Februar 1935, RGBl. II, Nr. 10, S. 121) zum 1. März 1935 an das Reich über. —

Die nach der Abtrennung des Saargebietes 1920 eingerichtete Reichsbahndirektion Trier kehrte am 1. März 1935 nach Saarbrücken zurück und wurde mit der bisherigen Eisenbahndirektion des Saargebietes (Streckenlänge 407 km) zur Reichsbahndirektion Saarbrücken verschmolzen.

**6. Eisenbahnverstaatlichung in der Türkei.** Das von der Türkischen Regierung verfolgte Ziel des reinen Staatsbahnsystems ist durch Kaufverträge mit den beiden großen von Izmir (früher Smyrna) ausgehenden Privatbahn-Unternehmen seiner Erreichung nahegerückt worden. Die mit französischem Kapital arbeitende Izmir—Kasaba-Bahngesellschaft (Hauptstrecke Izmir—Kasaba—Afyon Kara Hisar und Manisa—Bandirma; insgesamt 710 km) sowie die mit englischem Kapital arbeitende Izmir—Aidin-Bahngesellschaft (Hauptstrecken Izmir—Aidin—Egherdir und Turballi—Odemish; insgesamt 610 km) gehen in den Besitz der Türkischen Republik über.

### 7. Abhandlungen.<sup>1)</sup>

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Die Lage der Eisenbahnen im Jahre 1933 gegenüber 1932 und 1929 und ihre finanzielle Entwicklung in den ersten Monaten 1934. Rb. 41, S. 1032.

Sonderheft: Überseeische Eisenbahnen. Rw. G. Vol. 61, 28. Nov. 1934.

Die Weltwirtschaftskrise und die Eisenbahnen. Mschr. d. IEKV.: Davies. 7, S. 675; von Beck und Cottier. 11, S. 1133.

Wettbewerb und Zusammenarbeit der Eisenbahn mit dem Kraftwagen im Personen- und Güterverkehr. Z. d. IEV. 7/8, S. 255.

Economy in Railway working. Mod. Tr. 804, S. 3.

Die Eisenbahnen in der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung. Baumann. Vt. W. 49/50, S. 647.

Die Schienenbahn an der Schwelle eines neuen Verkehrszeitalters. Remy. Ztg. d. VMEV. 49, S. 877.

What motive power for high speeds? Wright and McGee. Rw. A. Vol. 97, Nr. 17, S. 499.

Die Miete für die gegenseitige Wagenbenutzung und ihr Einfluß auf die Ausnutzung der Wagen im internationalen Verkehr. Petraro. Z. d. IEV. 10, S. 343.

Notwendigkeit eines internationalen Warenverzeichnisses. Kolm. Wiener Wirtschafts-Woche 50, S. 4.

Les containers dans le monde en 1933. Rv. g. Ch. d. f. 4, S. 292.

Continental passenger train working. Mod. Tr. 804, S. 4.

European express train services in 1934. Rw. G. Vol. 61, Nr. 9, S. 354.

The development of european express passenger train services, 1914—1934. Rw. G. Vol. 61, Nr. 25, S. 1034.

The position of electric traction in Germany. Rw. G. Vol. 61, Nr. 4, S. 168.

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnpolitik. Risch. Vt. W. 37, S. 493.

80 Jahre Eisenbahnen in Schleswig. Overmann. Rb. 43, S. 1074.

75 Jahre bayrische Ostbahnen. Noël. Rb. 48, S. 1199.

25 Jahre Eisenbahn-Fährverbindung Saßnitz—Trälleborg 1909—1934. Fischer. Rb. 27, S. 656.

— Flume. Ztg. d. VMEV. 27, S. 473.

Die Nord-Süd-Richtung der Eisenbahnen östlich und westlich der Weser. Sarrazin. Vt. W. 41, S. 548.

Die Feldbahn. Dassau. Ztg. d. VMEV. 48, S. 862.

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1932. Küchler. A. f. E. 4, S. 885; 5, S. 1119.

Der deutsche Führerstaat und die Reichsbahn. Koellreutter. Rb. 48, S. 1190.

Schwebende Reichsbahnfragen. Dorpmüller. Rb. 47, S. 1167.

Die Wirtschaftsprüfung, ihre Aufgaben und ihre Durchführung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Gehr. Rb. 43, S. 1067.

Die Einkaufsorganisation der Reichsbahn. Mantey. Ztg. d. VMEV. 43, S. 761.

Der Tarifpreis im Gütertransportgeschäft der Eisenbahnen. Spiess. Ztg. d. VMEV. 39, S. 681.

Ein neuer Weg für die Verteilung von Verbands-Frachtsätzen. Schwarz. Ztg. d. VMEV. 43, S. 757.

Die begebaren Frachtpapiere. Schmid. Ztg. d. VMEV. 27, S. 480.

Die Begebarkeit der Eisenbahnfrachtpapiere. Maltese. Z. f. I. Ebf. 7, S. 346.

Tarife und Behälterverkehr. DVN. 51, S. 9; 54, S. 13; 55, S. 9.

Wirtschaftsbelebung und Eisenbahngüterverkehr im Jahre 1933. Ballof. Ztg. d. VMEV. 51, S. 921.

Zur Überladung schwerer Großbehälter. Wentzel. Vt. W. 33, S. 450.

<sup>1)</sup> Die Abhandlungen sind nach Sachgebieten und nach Ländern (alphabetisch) geordnet.

Vereinigter Personen- und Gütertriebwagen auf Nebenbahnstrecken? Dassau. Rb. 45, S. 1123.  
Die Steigerung der Reisegeschwindigkeiten schnelfahrender Züge zum Sommer 1934. Meyer.  
Rb. 37, S. 910.

Neuzeitliche Fahrplangestaltung. Hay. DWZ. 35, S. 819.

Die Abwicklung des Reichsbahnverkehrs zum Reichsparteitag. Schwerd. Rb. 37, S. 906.

Die Entwicklung der Netz- und Bezirkskarten bei der Deutschen Reichsbahn bis Ende April  
1934. Fritze. Ztg. d. VMEV. 42, S. 744.

#### b) Europa

Résultats du septième exercice (1933) de la Société nationale des Chemins de fer belges. Rv.  
g. Ch. d. f. 2, S. 114.

Future of Railways. Absorption of road and air services advocated. Hallsworth. Mod. Tr. 809, S. 3.

Great Western Railway prospectus 1834. Rv. G. Vol. 61, Nr. 21, S. 851.

New british electrification schemes. Rv. G. Vol. 61, Nr. 20, S. 824.

Electrification history of the Southern Railway. Rv. G. Vol. 61, Nr. 12, S. 478.

Manipulation of passenger carrying stock on the L. M. S. R. Rv. G. Vol. 61, Nr. 21, S. 848.

Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1933. Wk. Ztg. d. VMEV. 28, S. 495.

Les résultats de l'exploitation des Grands Réseaux de Chemins de fer français en 1933. Rv.  
g. Ch. d. f. 3, S. 157; deutsch in: Z. d. IEV. 10, S. 360.

Neuordnung im französischen Eisenbahnwesen. Wk. Ztg. d. VMEV. 51, S. 932.

La restauration des Chemins de fer et la coordination des transports. Chr. d. Tr. 22, S. 2.

Railway communications in France. Mod. Tr. 804, S. 8.

High speed railcar services on the P. L. M. Rv. G. Vol. 61, Nr. 2, S. 58.

Betriebsvereinfachungen bei den Französischen Staatsbahnen. Ztg. d. VMEV. 47, S. 851.

Der französische Tarif als Muster. Pollaczek. Zoll-, Sped.- u. Schiff.-Ztg. 31, S. 2; 32, S. 6.

La tarification des Chemins de fer français. Chr. d. Tr. 13, S. 3.

The transport problem in Northern Ireland. Pole. Rv. G. Vol. 61, Nr. 4, S. 139.

Les Chemins de fer de l'Etat italien pendant l'exercice 1932—1933. Rv. g. Ch. d. f. 6, S. 440.

Die neue Bahn Bologna—Florenz. Vt. W. 28, S. 399.

Die Lettländischen Staatsbahnen von 1919—1933. Upmalis. Ztg. d. VMEV. 36, S. 630.

Niederlande: Allgemeiner Überblick über das Eisenbahnwesen. Z. f. I. Ebf. 10, S. 494.

Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1932. A. f. E. 4, S. 937.

Die Eisenbahnen in den Jahren 1930/31, 1931/32 und 1932/33. Thomsen. A. f. E. 5,  
S. 1153.

Chemins de fer étrangers: Autriche. Rv. g. Ch. d. f. 4, S. 285.

Electrification of the Austrian Federal Railways. Kaan. Rv. G. Vol. 61, Nr. 16, S. 652.

Zwei kostbare Denkmale aus der Frühzeit des Österreichischen Eisenbahnwesens. Feiler. Ztg. d.  
VMEV. 47, S. 846.

Österreichischer Reismarktenverkehr. Rybiczka. Ztg. d. VMEV. 52, S. 950.

Die Polnischen Staatsbahnen im Jahre 1931. Wyszomirski. A. f. E. 4, S. 913.

Chemins de fer étrangers: Roumanie. Rv. g. Ch. d. f. 3, S. 222.

Rußland: Die Eisenbahnkrise noch ungelöst. Wagner. WD. 42, S. 1437.

Über die Elektrisierung der Eisenbahnen in der UdSSR. W. L. Vt. W. 44, S. 584.

Der Umbau des Verkehrsknotenpunktes Moskau. Saller. V. T. 15, S. 411.

Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1933. Paszkowski. Ztg. d. VMEV. 43, S. 764.

Schweiz: Die Reorganisation und Sanierung der Bundesbahnen. SBB.-Nachr. bl. 8, S. 140.

Zur Bundesbahnsanierung. SBB.-Nachr. bl. 11, S. 202.

Die Schweizerischen Bundesbahnen im Geschäftsjahr 1933. Z. d. IEV. 9, S. 320.

Le développement des Chemins de fer funiculaires suisses, particulièrement de la Suisse centrale.

Hunziker. La Traction Electrique. 8, S. 151.

Das spanische Eisenbahnproblem. Schneider. Vt. W. 43, S. 565.

Chemins de fer étrangers: Tchécoslovaquie. Rv. g. Ch. d. f. 5, S. 357.

Ten Years of Railway Developments in Turkey. Rv. G. Vol. 61, Nr. 7, S. 282.

Bedeutung der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen im Wirtschafts- und Geistesleben des

Landes. Ztg. d. VMEV. 29, S. 512.

Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1931/32. Béla Romák. A. f. E. 5, S. 1167.

Chemins de fer étrangers: Hongrie. Rv. g. Ch. d. f. 5, S. 354.

Diesel railcar practice in Hungary. Rv. G. Vol. 61, Nr. 18, S. 740.

#### c) Afrika

Die Entwicklung der Eisenbahnen in den früheren deutschen Kolonien seit Kriegsende und die

Erschließung des schwarzen Erdteils. Reichelt. Ztg. d. VMEV. 42, S. 747.

Reiseeindrücke von den Eisenbahnen Südafrikas. H. K. Meyer. Ztg. d. VMEV. 47, S. 837; 48,

S. 857.

L'inauguration du Chemin de fer Congo—Océan. Rv. g. Ch. d. f. 2, S. 123.  
 Les Chemins de fer marocains. Rv. g. Ch. d. f. 1, S. 17; Chr. d. Tr. 19, S. 31.  
 New French colonial railway. Link between Algeria and Morocco. Mod. Tr. 803, S. 5.  
 Railway electrification in North Africa. Rv. G. Vol. 61, Nr. 20, S. 828.

d) Amerika

Canadian railways popularize excursions. Gardiner. Rv. A. Vol. 97, Nr. 3, S. 71.  
 Montreal and its railways. Rv. G. Vol. 61, Nr. 22, S. 897.  
 Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1931 und 1932. Auerswald. A. f. E. 6, S. 1401.  
 Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1933. Ztg. d. VMEV. 32, S. 563.  
 Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und der Staat. Wk. Ztg. d. VMEV. 50, S. 909.  
 How rehabilitate the railroads? Rv. A. Vol. 97, Nr. 19, S. 577; Nr. 20, S. 607.  
 Government loans to railways and economic recovery. Rv. A. Vol. 97, Nr. 18, S. 531.  
 Co-ordinated transportation regulation. Eastman. Rv. A. Vol. 97, Nr. 20, S. 612.  
 Railroads and the durable goods industries. Eastman. Rv. A. Vol. 97, Nr. 22, S. 668.  
 Need for order in transportation. Fletcher. Rv. A. Vol. 97, Nr. 21, S. 647.  
 Empty mileage and car pooling. Rv. A. Vol. 97, Nr. 6, S. 172.  
 Per diem versus pooling. Rv. A. Vol. 97, Nr. 7, S. 201.  
 The pro and con of car pooling. Castle. Rv. A. Vol. 97, Nr. 19, S. 569.

e) Asien

Die Eisenbahnen der Türkischen Republik in Asien und der Mandatsgebiete (Syrien, Palästina, Transjordanien, Irak). Z. d. IEV. 9, S. 311; 1935: 1, S. 9.  
 Chemins de fer coloniaux: Indochine. Rv. g. Ch. d. f. 1, S. 54.  
 Der Kampf um die Eisenbahnen in der Mandchurei. Blum. Vt. W. 38, S. 505; 39, S. 518.  
 Die Shantung-Bahn in den Jahren 1929—1933. Wehde-Textor. A. f. E. 4, S. 961.  
 Completing the Canton-Hankow Railway. Ling. Rv. G. Vol. 61, Nr. 3, S. 119.

f) Australien

Rail transport in New Zealand. Valentine. Mod. Tr. 808, S. 6.  
 North Island main trunk line, New Zealand. Rv. G. Vol. 61, Nr. 11, S. 428.

## Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen

8. Erweiterungen und Neubauten von Untergrundbahnen. Durch ministerielle Verfügung wurde dem Bau einer Verlängerungsstrecke der Pariser Untergrundbahn vom Gare du Nord nach der Porte de Pantin zugestimmt. Der Bau ist auf drei Jahre berechnet. Ende 1934 gab das Staatsministerium seine Genehmigung zu einem Ergänzungsübereinkommen zwischen dem Chemin de fer Métropolitain auf der einen Seite und der Stadt Paris wie dem Seine-Departement auf der anderen Seite, das vor allem Netzerweiterungen zum Inhalt hat.

Nach Zusammenfassung der zwei in Algier bisher den Personenverkehr vermittelnden Verkehrsgesellschaften billigte die Stadtverwaltung die Anlage einer Untergrundbahn von der Oper zum Gallandpark mit einem Kostenaufwand von 85 Mill. Franken. Die Strecke soll in vierzehn Monaten fertiggestellt sein.

In Buenos Aires wurde Herbst 1934 der erste Teil der dritten Untergrundbahnlinie, die im Gegensatz zu den zwei bisher bestehenden von den Docks sich nach Westen erstreckenden Unternehmen nordsüdlich, von Retiro nach Plaza Constitucion verläuft, fertiggestellt. Die neue Linie gehört einer spanischen Organisation (Comp. Hispano Argentina de Obras Publicas y Finanzas), während Bau und Betriebsmittel von deutschen Firmen stammen.

9. Der Verkehr der deutschen Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen erreichte in den letzten Jahren folgende Zahlen beförderter Fahrgäste (in Millionen):

	158 Straßenbahnen	3 Schnellbahnen	Insgesamt
1929	4 154,6	390,8	4 545,4
1932	2 568,1	275,9	2 844,0
1933	2 393,3	253,5	2 646,8
1934	2 523,2	250,2	2 773,4

Der großstädtische Schienenverkehr erreichte seinen durchschnittlichen konjunkturellen Tiefpunkt im 3. Vierteljahr 1933. Seitdem zeigt sich ein langsamer Wiederanstieg, dessen geringes Ausmaß z. T. auf die strukturelle Umlagerung des Verkehrs von den Straßenbahnen auf das Fahrrad, weniger den Privatkraftwagen zurückzuführen ist. Während die 3 Schnellbahnen (Berlin, Hamburg, Wuppertal) 1934 zu 1933 noch einen Verkehrsverlust von 1,3 v H aufweisen, beträgt bei den Straßenbahnen die Verkehrszunahme 1934 zu 1933 5,4 v H (insgesamt + 4,8 v H). Gegenüber 1929 blieb der Verkehr 1934 um 36 v H (Schnellbahnen) bzw. 39,3 v H (Straßenbahnen) bzw. insgesamt 39 v H zurück. (Näheres vgl. Pohl, Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen im Jahre 1934, V. T. 1935, 9, S. 225.)

### 10. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs. Benninghoff. V. T. 22, S. 587.

Regelung und Entwicklung des Orts- und Zwischenortsverkehrs durch zeitgemäße Verkehrsmittel. König. Vt. W. 49/50, S. 682.

Fahrzeuge zur Verkehrsbedienung des großstädtischen Oberflächenverkehrs. Benninghoff. Vt. W. 34, S. 457.

Die öffentlichen Nahverkehrsmittel bei der Neugestaltung des deutschen Verkehrswesens. Kern. Vt. W. 31/32, S. 433.

Die Reichsbahn im Nahverkehr. Remy. Vt. W. 49/50, S. 670.

Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im heutigen Staat. Wehrspan. Vt. W. 36, S. 481.

Die Zukunftsaufgaben der deutschen Straßenbahnen. Bayer. Wirtschaft, Technik und Verkehr. 11/12, S. 7; Z. f. öffentliche Wirtschaft. 11, S. 393.

Die Gestaltung des Bezirks- und Großstadtverkehrs durch die Deutsche Reichsbahn. Wege zu seiner Verbesserung im Ruhrgebiet. Drees. A. f. E. 4, S. 813; 5, S. 1051.

Der Berliner Nahverkehr 1933. Heuer. V. T. 22, S. 595.

Erfahrungen mit Kurzstreckentarifen. Roffhack. Wirtschaft, Technik u. Verkehr. 11/12, S. 11. Kurzstreckentarife. Kellner. Z. f. öffentliche Wirtschaft. 11, S. 417.

Die Aufgaben des Reichsverbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen. Engel. V. T. 24, S. 643.

#### b) Ausland

London transport development plans. Rw. G. Vol. 61, Nr. 19, S. 769.

The Moscow underground. Rw. G. Vol. 61, Nr. 16, S. 642; Ztg. d. VMEV. 48, S. 871.

The freight problem of New York. Rw. G. Vol. 61, Nr. 22, S. 895.

Tokyo electric underground railway. Rw. G. Vol. 61, Nr. 16, S. 650.

## Straßenverkehr

### 11. Bestand an Kraftwagen in einigen Hauptländern.<sup>1)</sup>

Länder	Personenkraftwagen		Lastkraftwagen		Kraftwagen insgesamt		Einwohner auf 1 Kraftwagen	
	in 1000 Stück						1933	1934
	1933	1934	1933	1934	1933	1934		
Ver. Staaten v. Amerika	21 091	20 616	3 226	3 211	24 317	23 827	5	5
Frankreich .....	1 279	1 432	343	458	1 622	1 890	26	22
Großbritannien <sup>2)</sup> .....	1 171	1 324	361	401	1 532	1 725	30	27
Kanada .....	949	900	157	151	1 106	1 051	9	10
Deutsches Reich <sup>3)</sup> .....	522	674	155	192	677	866	96	75
Australien (Staatenbd.)	417	433	117	128	534	561	12	12
Italien .....	237	257	81	90	318	347	131	119
Argentinien .....	240	199	68	68	308	267	38	44

<sup>1)</sup> Bestand zu Anfang des Jahres, Deutsches Reich am 1. Juli.

<sup>2)</sup> Mit Nordirland.

<sup>3)</sup> Ohne Saargebiet.

**12. Aus dem deutschen Kraftverkehrs- und Straßenrecht.** Die Verordnung über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 (RGBl. I, Nr. 127, S. 1137), auf Grund der §§ 6 und 27 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, brachte eine neue Regelung der Zulassung außerdeutscher Kraftfahrzeuge zum vorübergehenden Verkehr im deutschen Reichsgebiet und über die Erteilung internationaler Führerscheine an deutsche Kraftfahrzeugführer.

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 11. April 1933 in der Fassung der Verordnung zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 14. November 1934 (RGBl. I, Nr. 128, S. 1163) erfuhr durch das zweite Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 28. Februar 1935 (RGBl. 1935/I, Nr. 23, S. 313; Bekanntmachung der neuen Fassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung vom 23. März 1935; RGBl. I, Nr. 32, S. 407) beachtliche Änderungen. Das neue Gesetz brachte bedeutende steuerliche Erleichterungen für neue Diesel- und Vergaser-Schwerlastwagen und ferner Begünstigungen für neue und alte Generator- und Speichergasnutzwagen, Dampfwagen und Elektromobile sowie neue Schwere Schlepper. Aufgehoben wurden die Steuern für Probefahrerkennzeichen, die 20% ige Zusatzsteuer für nicht luftbereifte Fahrzeuge, die Anhängersteuer (bisher je Anhänger RM 100,—) und die Steuerpflicht der nicht nur zum Geräteantrieb benutzten Landwirtschaftsschlepper. Der Wegfall der Anhängersteuer wird sich besonders als eine weitere Erleichterung für den Schwerlastwagen auswirken.

Zur näheren Regelung der Träger der Straßenbaulasten erließen Führer und Reichsverkehrsminister die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 7. Dezember 1934 (RGBl. I, Nr. 134, S. 1237) und der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen die Verordnung zur Regelung der finanziellen Auseinandersetzung zwischen den alten und neuen Trägern der Straßenbaulast vom 12. Februar 1935 (RGBl. I, Nr. 14, S. 181).

Die Ausübung der nach § 15 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 7. August 1933 (RGBl. II, Nr. 32, S. 521) der Reichsregierung zustehenden Aufsicht über die Gesellschaft „Reichsautobahnen“ wurde, ohne Berührung der Befugnisse der Reichsregierung bei der Festsetzung des Gebührentarifs sowie der Aufsicht oder Mitwirkung der zuständigen Reichsminister in Fragen finanzieller und wirtschaftlicher Art, durch Erlaß der Reichsregierung vom 23. Januar 1935 (RGBl. 1935, II, Nr. 4, S. 37) auf den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen übertragen.

**13. Preußische Straßenpolizei.** Angeregt durch das Beispiel einiger ausländischer Staaten hat der Reichs- und Preußische Minister des Innern die Bildung einer mit Kraftfahrzeugen ausgestatteten besonderen Straßenpolizei, zunächst innerhalb des Landes Preußen, verfügt, die mit dem 1. April 1935 ihre Tätigkeit beginnt. Die neue Straßenpolizei setzt sich je zur Hälfte aus Beamten der Schutzpolizei und Angehörigen des Feldjägerkorps zusammen. Als Standorte der zunächst zusammenzustellenden sechs Kommandos sind die Städte Potsdam, Königsberg/Pr., Kiel, Breslau, Düsseldorf und Wiesbaden in Aussicht genommen.

**14. Straßenbauten und -Pläne.** Der Touristenverkehr im Nordwesten Schottlands erfuhr durch die Eröffnung der Straße Glasgow—West Highland—Inverness, die unter anderem am Loch Ness vorbeiführt, eine starke Förderung.

Dem Gouverneur von Italienisch-Libyen, dem Luftmarschall Balbo, gab Mus-

solini die Anweisung zum möglichst schnellen Bau einer Küstenstraße von Tunis nach Ägypten.

Die ägyptische Regierung sah sich durch die außerordentliche Verdichtung des Verkehrs zwischen Ägypten und den östlich des Suezkanals gelegenen Ländern zur Projektierung einer Drehbrücke veranlaßt, die den Kanal bei El-Kantara überqueren soll, wo jetzt bereits eine vielbenutzte Fährverbindung besteht.

### 15. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Die Neuordnung des Straßenwesens. Todt. Wasser- u. Wegebau-Z. 23, S. 295; 24, S. 307.  
 Gedanken zur Neuordnung des deutschen Straßenwesens. von Borries und Müller-Haccius. Der Gemeindegtag 18, S. 551; Autobahn 17, S. 842; Erwiderung: Barth. Wasser- u. Wegebau-Z. 23, S. 298.  
 Das neue Straßenverkehrsrecht. Krebs. Autobahn 20, S. 987; 22, S. 1072.  
 Das neue Reichs-Straßenverkehrsrecht. Heymann. Der Gemeindegtag 22, S. 678.  
 Die Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung. F. Müller. V. T. 13, S. 355.  
 Zur neuen Straßenverkehrsordnung. Aloing; Gülde. Das Recht des Kraftfahrers. 10, S. 289; S. 291.  
 Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. Hein. DVN. 97, S. 5.  
 Monopolisierung des Straßenverkehrs? Kienlen. WD. 28, S. 955.  
 Reichsbahn-Kraftverkehr und Gesetzgebung. Bürger. Ztg. d. VMEV. 45, S. 801.  
 Gemeinschaftsvertrag Reichsbahn—Spedition—Kraftverkehr. DVN. 54, S. 1 u. S. 11.  
 Reichsbahn und Straße. Culemeyer. Rb. 40, S. 999.  
 Unterschiede im Betrieb auf der Reichsbahn und auf der Reichsautobahn. Kayser. Wasser- u. Wegebau-Z. 23, S. 297; 24, S. 309.  
 Güterkraftwagendienst bei der Reichsbahndirektion Mainz. Eisele. V. T. 14, S. 379.  
 Das deutsche Straßen- und Wegewesen. Autobahn. 22, S. 1088.  
 Autobahnen-Politik und Reichs-Politik. Lengemann, Autobahn. 21, S. 1027.  
 Reichsautobahnen und Wirtschaft. Todt. DWZ. 43, S. 1005.  
 Die Auswirkung des motorisierten Verkehrs auf Städtebau und Landesplanung. Niemeyer. Vt.W. 49/50, S. 700.  
 Autobahn, Großstadtgesundheit und Siedlung. Arntz. Westd. Wirtsch.-Ztg. 33, S. 744.  
 Die Erholung des deutschen Kraftverkehrs i. J. 1933/34. Wasner. V. T. 24, S. 653.  
 Der gewerbliche Güterfernverkehr auf Kraftfahrzeugen. Eine Statistik seiner Leistungen. Eisenb.- u. Schiff.-Nachr. 24, S. 206; Fuhrhalter 47, S. 1.  
 Der Kraftwagen-Werkverkehr in Deutschland. Hay. Autobahn. 19, S. 927.  
 Der Umfang des Werkverkehrs der Sektion Berlin—Ostsee. Fuhrhalter 30, S. 4; 31, S. 2.  
 Der Verkehr ausländischer Kraftfahrzeuge in Deutschland. Schuhwerk. WD. 28, S. 958.  
 Personenverkehr auf Kraftfahrlinien. Schuhwerk. Dt. Hotel-Nachr. 60, S. 1.  
 Die Motorisierung des Stückgutverkehrs. Reffler. Ztg. d. VMEV. 31, S. 546.  
 Richtige Fahrzeugwahl für den Lieferdienst. Auto u. Frachtverk. 4, S. 5 (Anhang zum „Schiffsfrachtdienst“).  
 Zur Entwicklung des Fernbus-Verkehrs. Lengerke. Autobahn. 21, S. 1037.  
 Bedeutung und Zukunft des Radfahrverkehrs. Schacht. V. T. 19, S. 522.  
 Radfahrwege als Bestandteil der Straße. Nagel. Wasser- u. Wegebau-Z. 14, S. 173.  
 Das Parkproblem. Eras. V. T. 20, S. 539; Autobahn. 20, S. 982.  
 Nutzen der Aufzeichnungen des Straßenverkehrs und Auswertung aus gesamtwirtschaftlicher Schau. Kayser. V. T. 14, S. 395.  
 Verkehrszählungen und ihre Durchführung. Der Gemeindegtag 24, S. 742.

#### b) Ausland

- Die Regelung der Zusammenarbeit von Schiene und Straße in Frankreich. Hamacher. V. T. 19, S. 520.  
 Le nouveau régime des transports automobiles en France. Les Transports modernes. 4, S. 81.  
 Les transports automobiles et la protection du public. Chr. d. Tr. 24, S. 2.  
 Der neue französische Code de la Route 1933. Bauerreiss. Eisenb. u. Verkehrsrechtl. Entsch. u. Abh. Bd. 56, H. 1, S. 9; H. 2, S. 124.  
 Zwölf Jahre Autobahnen in Italien. Cesareni. Autobahn. 16, S. 791; 17, S. 838.  
 Die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Automobil in der Schweiz. Dumont. Zoll-, Sped.- u. Schiff.-Ztg. 34, S. 1; 35, S. 2.  
 Kraftverkehr der südafrikanischen Bahnen. M. A. f. E. 5, S. 1190.  
 Road and Bridge construction in Iraq. Mod. Tr. 812, S. 5.  
 Road construction in Latin America. Mod. Tr. 820, S. 8.

Bau einer 1140 km langen Kraftwagenstraße auf Kuba. Brandt. V. T. 13, S. 375.  
Das „Bureau of Railway Economics“ über den Kraftwagenverkehr in Amerika. Merkert. A. f. E. 4, S. 871.

The motor carrier and the transportation problem. Joseph B. Eastman. Bus Transportation. Vol. 13, Nr. 10, S. 359.

Operation under the Code. Meighan. Bus Transportation. Vol. 13, Nr. 7, S. 233.

The taxation of motor vehicles in 1932. Clair. Public Roads. Vol. 15, Nr. 8, S. 185.

A growing concern: The National Bus Traffic Association. Wimberly. Bus Transportation, Vol. 13, Nr. 8, S. 288.

## Binnenschifffahrt

### 16. Deutschlands Binnenwasserstraßenverkehr; Konjunkturüberblick.

II. Halbjahr 1934	Durchgangsverkehr Grenze Emmerich in 1000 t							Duisburg-Ruhrort in 1000 t <sup>1)</sup>		
	E: <sup>2)</sup> Erz	E: Getr.	E: Kohle	E: G.-V. <sup>3)</sup>	A: <sup>2)</sup> Kohle	A: Eisen	A: G.-V.	E: G.-V.	A: Kohle	A: G.-V.
Juli . . . . .	581	138	183	1 669	1 214	131	1 867	227	850	910
August ..	663	172	188	1 704	1 298	152	1 951	225	822	894
Septemb.	545	231	149	1 614	1 295	181	2 033	259	728	824
Oktober .	506	200	153	1 342	1 381	175	2 072	274	854	950
November	417	171	150	1 251	1 369	142	1 942	220	776	860
Dezember	614	179	151	1 466	1 388	139	1 999	221	804	876
1934	6 560	2 263	1 874	17 869	14 985	1 829	22 571	2 714	9 483	10 481
1933	4 018	2 051	1 790	13 954	12 434	1 501	19 576	1 973	8 535	9 293

  

Monat	Übrige Niederrheinhäfen (16 Häfen) <sup>3)</sup>				Mainz; Frankfurt u. Umgebung (4)		Mannheim u. Ludwigshafen		Karlsruhe u. Kehl	
	E: Erz	E: G.-V.	A: Kohle	A: G.-V.	Eingang	Aus- gang	Eingang	Aus- gang	Eing- gang	Aus- gang
Juli . . . . .	581	1 010	385	852	355	65	681	112	381	79
August ..	585	1 048	473	884	391	97	584	113	359	74
Septemb.	494	976	429	847	258	86	524	120	284	69
Oktober .	512	952	501	924	318	108	605	135	329	72
November	402	852	442	832	277	91	534	153	244	62
Dezember	515	975	415	777	287	72	612	127	245	63
1934	5 936	11 407	5 430	10 019	3 747	988	7 229	1 509	3 854	762
1933	3 501	8 261	4 357	7 961	3 205	827	5 925	1 363	3 682	699

  

Monat	Häfen der Rhein-Ems-Kanäle (18)				Ems-Weser- Kanal (6)		Emden		Bremen <sup>5)</sup>	
	E: Erz	E: G.-V.	A: Kohle	A: G.-V.	Eingang	Aus- gang	Eingang	Aus- gang	Eing- gang	Aus- gang
Juli . . . . .	435	668	1 246	1 345	135	62	250	304	142	75
August ..	425	652	1 237	1 345	130	108	286	314	139	67
Septemb.	408	652	1 098	1 215	130	122	248	233	110	59
Oktober .	426	659	1 281	1 379	168	122	267	213	123	62
November	292	491	1 209	1 302	153	121	200	227	124	67
Dezember	375	566	1 067	1 166	148	119	191	210	122	64
1934	4 082	6 920	13 339	14 541	1 570 <sup>4)</sup>	1 012 <sup>4)</sup>	2 700	2 606	1 484	797
1935	2 165	4 024	11 275	12 254	942 <sup>4)</sup>	574 <sup>4)</sup>	2 526	1 250	1 340	703

1) Alle Plätze = Hafenumschlag in 1000 t.

2) E = Eingang, Zufuhr; A = Ausgang, Abfuhr; G.-V. = Gesamtverkehr.

3) Bis Köln einschließlich.

4) Bis Januar 1934 einschließlich liegen der Statistik nur fünf Häfen zugrunde.

5) Einschließlich fünf Unterweserhäfen.

Monat	Groß-Hamburg		Übrige Elbhäfen (12)		Stettin und Swinemünde		Groß-Berlin		Kosel	
	Ein-gang	Aus-gang	Ein-gang	Ausgang	Eingang	Aus-gang	Eingang	Aus-gang	Ein-gang	Aus-gang
Juli . . . .	128	186	73	75	88	239	523	120	12	121
August ..	148	189	93	73	127	202	519	141	14	241
Septemb.	202	311	121	129	198	222	517	137	29	257
Oktober .	213	331	151	157	159	218	619	94	36	213
November	269	458	234	173	148	276	591	100	32	212
Dezember	278	440	259	160	135	215	658	72	43	153
1934	2 699	4 141	1 934	1 600	1 575	2 308	6 033	1 086	223	1 975
1933	3 227	4 011	1 837	1 770	1 274	1 868	5 327	1 280	161	1 376

Im zweiten Halbjahr 1934 war der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen im allgemeinen stärker als in den ersten sechs Monaten. Dieser Aufwärtsentwicklung schloß sich jedoch der Umschlag in den Oberrheinhäfen und den Elbhäfen nicht an. Die Verkehrshöhepunkte lagen für die einzelnen Häfen sehr verschieden. Sie verteilten sich zumeist auf die Monate März, Juli, August und Oktober. Die bereits im Juni sehr schlechten Wasserstandsverhältnisse behinderten auch im Juli und August den Verkehr in den Häfen der Elbe und der märkischen Wasserstraßen, desgleichen in den Umschlagsplätzen der Weser und der Oder, dort aber noch bis September/Oktober anhaltend. Dagegen besserte sich auf dem Rhein ab Juli die Wasserführung und mit ihr der Verkehr ständig bis zum September, wo ein jahreszeitlich bedingter Rückgang in der Brennstoffbeförderung eintrat. Im November beeinträchtigten zum Teil Niedrigwasser und Nebel den Rhein- und Weserverkehr. Überraschend gut blieben die Schifffahrtsverhältnisse im Dezember, wo nur der Verkehr auf den Wasserstraßen östlich der Oder durch Eisbildung behindert wurde.

Gegenüber dem Bezugshalbjahr 1933 sank nur der Verkehr in Groß-Hamburg um rd. 9 v H, in den „Übrigen Elbhäfen“ um rd. 8 v H und um annähernd 1 v H in „Karlsruhe und Kehl“. Dagegen stiegen zwischen 7—15 v H: der Gesamtverkehr in Bremen, der einkommende Getreideverkehr an der Grenze Emmerich, der ausgehende Kohlenverkehr in Duisburg und in den „Übrigen Niederrheinhäfen“, ferner der Gesamtverkehr von „Mainz und Frankfurt“, Duisburg und Berlin. Um mehr als 18 v H bis zu rd. 27 v H vermehrten sich: der Verkehr in „Mannheim und Ludwigshafen“, der Kohlenverkehr der „Häfen der Rhein—Ems-Kanäle“, der Gesamt- sowie der Kohlen- und Eisenverkehr an der Grenze Emmerich, ferner der Gesamtverkehr von „Stettin und Swinemünde“. Es wuchs der Gesamtverkehr der „Übrigen Niederrheinhäfen“ um stark 30 v H, der „Häfen der Rhein—Ems-Kanäle“ um rd. 34 v H, von Emden um 43 v H, von Kosel um annähernd 56 v H und der Ems—Weser-Kanalhäfen um fast 75 v H. Die höchsten Steigungskoeffizienten weist der Erzverkehr auf. Die Erzanzuhr nahm zu an der Grenze Emmerich um 68 v H, in den „Übrigen Niederrheinhäfen“ um 78 v H (Gesamtjahr 1934 gegenüber 1932 um 90 v H) und in den „Häfen der Rhein—Ems-Kanäle“ um 85 v H (1934 gegenüber 1932 um nahezu 150 v H).

Der Gesamtumschlag in den deutschen Binnenhäfen, von denen vorstehend die wichtigeren Häfen und Hafengruppen angeführt sind, nahm 1934 gegenüber 1933 um rd. 22 v H zu. Die Häfen der verschiedenen Stromgebiete zeigen dabei folgende Änderungen: Rhein + 21 v H, nordwestdeutsche Kanäle + 36 v H, Weser + 15 v H, Elbe — 4 v H (vornehmlich auf die schlechten Wasserstandsverhält-

nisse zurückzuführen), märkische Wasserstraßen + 20 v H, Oder + 27 v H. Die Gesamtmenge der auf dem Rhein beförderten Güter stellte sich 1934 auf rd. 61,2 Mill. t und war damit um 21 v H größer als 1933 (50,5 Mill. t) und 16 v H niedriger als 1929 (73,4 Mill. t).

17. Straßburg und Basel wiesen 1934, verglichen mit 1933, folgenden Umschlag in 1000 t auf:

	Straßburg			Basel				
	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt	Rheinverkehr		Kanalverkehr		Gesamt
				Zufuhr	Abfuhr	Zufuhr	Abfuhr	
1934	3 385	2 179	5 564	275	70	1 534	19	1 898
1933	3 574	1 620	5 194	264	36	1 360	35	1 695

Der Umschlag von Straßburg bewegt sich seit 1930 auf einem um  $5\frac{1}{2}$  Mill. t schwankenden Niveau, wobei die Zunahme 1934 zu 1933 größtenteils auf einer Belebung der Erzabfuhr zum deutschen Niederrhein beruht. Der Umschlag in Basel setzte seinen Aufstieg weiter fort, der indessen trotz allmählich fühlbar werdender Erfolge der Rheinregulierung Straßburg—Istein bislang nur auf den Zuführen über den Rhein—Rhône-Kanal beruht.

18. Die deutsche Binnenflotte hatte zu Anfang 1934, verglichen mit Anfang 1933, folgenden Umfang:

Jahr	Schlepper		Andere Schiffe mit Triebkraft			Kähne	
	Zahl	PS	Zahl	PS	t Tragf.	Zahl	t Tragf.
1934	2 251	497 500	2 696	252 500	377 000	12 886	5 970 400
1933	2 236	496 500	2 605	240 100	352 900	12 944	5 990 100

Bei fast unveränderter Schleppkraft hat sich im Jahre 1933 der Motorschiffraum um rd. 7 v H vergrößert, der Kahnraum um  $\frac{1}{2}$  v H vermindert.

19. Zusammenschluß der niederländischen Partikulier-Rheinschiffer. Der Allgemeine Rijnschippersbond, die Internationale Schippers-Vereeniging und der Nederlandsche Roomsche Katholieke Hanzebond van Reeders en Schippers „Sint Nicolaas“ gründeten März 1935 die Nederlandsche Particuliere Rijnvaart-Centrale in Rotterdam. Ihr Ziel ist vornehmlich die Wahrnehmung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Belange der niederländischen Partikulier-Rheinschiffer und Rhein-Kleinreeder sowie die Zusammenarbeit mit ausländischen Organisationen der Rhein-Partikulierschiffer und -Kleinreeder, wofür insbesondere der deutsche Schiffer-Betriebsverband für den Rhein (vgl. Verkehrsarchiv 1934, Nachricht 83) in Betracht kommt.

20. Koordination Binnenschifffahrt-Eisenbahn in Frankreich. Auf Grund eines Dekrets vom 15. Mai 1934 betreffend Koordination des Eisenbahn- und Binnenschiffverkehrs wurden im November 1934 ein zentraler Koordinationsausschuß und im Dezember 1934 sieben regionale Koordinationsausschüsse eingesetzt.

Zwischen der P.L.M.-Eisenbahn und den Rhône-Schiffahrts-Gesellschaften wurde Juli 1934 ein Vertrag zur Verkehrsteilung im Rhoneschiffahrtsgebiet auf 5 Jahre geschlossen, demzufolge die Verkehrsmengen zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt im Verhältnis der in den Vorjahren von den beiden Verkehrs-

mitteln beförderten Gütermengen geteilt werden sollen. (Text des Vertrages in Chr. d. Tr. 21, S. 3.)

**21. Direkter Donau-See-Verkehr.** Von 3 Schiffahrts-Unternehmen sind 1934 direkte Verkehre mit Flußseeschiffen von Budapest, z. T. auch Wien, nach türkischen, palästinensischen, griechischen und italienischen Häfen eingerichtet worden.

## 22. Abhandlungen.

- a) Allgemeines und Deutsches Reich  
 Wirtschaft und Binnenschifffahrt. Joh. W. Welker. Der Rhein 10, S. 249.  
 Gegenwartsfragen der deutschen Binnenschifffahrt. Schreiber. Z. f. B. 10/12, S. 209.  
 Der Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen 1933/34. Gährs. Z. f. B. 7/9, S. 119.  
 Grundsätze für den Bau und Betrieb von Kohlenhäfen an Binnenwasserstraßen. Wehrspan. Vt. W. 45, S. 589.  
 Die Häfen des rhein-mainischen Wirtschaftsgebietes. Lingnau. Der Rhein 9, S. 222.  
 20 Jahre Rhein-Herne-Kanal. K. Braun. Der Rhein 7, S. 171.  
 Die deutsche Weser im Rahmen der Reichswasserstraßen. Koenigs. Z. f. B. 10/12, S. 227.  
 Die Wirtschaft und die Oder. Werner. Z. f. B. 10/12, S. 212.  
 Der Ausbau der Oder zur Großschiffahrtsstraße. Franzius. Z. f. B. 10/12, S. 217.  
 Die Rolle der „oberen Donau“ Ulm-Regensburg im Rahmen der süddeutschen Wasserstraßenpläne. Feuchtinger. Der Rhein 11, S. 269.  
 Der Vollstreckungsschutz für die Binnenschifffahrt. W. Vogels. Z. f. B. 10/12, S. 235.  
 Le rôle et l'organisation du crédit fluvial et maritime en Allemagne . . . H. van Crielkinge. Nav. d. Rhin 11, S. 376.  
 Les combustibles liquides et la navigation intérieure. Spezialheft: Nav. d. Rhin 12.  
 b) Ausland  
 Projektierte und im Bau befindliche linksrheinische Wasserstraßen. Die Rheinquellen 11, S. 97.  
 L'Alsace et le canal de la Marne au Rhin. A. Uhry. Nav. d. Rhin 10, S. 329.  
 Le rôle et l'organisation du crédit fluvial et maritime en Belgique. H. van Crielkinge. Nav. d. Rhin 8, S. 264.

## Seeschifffahrt

### 23. Deutschlands Seeverkehr. Konjunkturüberblick.

II. Halbjahr 1934	Hamburg <sup>1)</sup>						Bremen <sup>2)</sup>					
	Eingang			Ausgang			Eingang			Ausgang		
	Schiffe	1000 NRT	1000 t	Schiffe	1000 NRT	1000 t	Schiffe	1000 NRT	1000 t	Schiffe	1000 NRT	1000 t
Juli . . . . .	1 337	1 575	992	1 395	1 555	418	613	688	268	652	728	257
August . . . .	1 509	1 626	1 034	1 614	1 581	486	722	703	205	678	669	268
September . .	1 630	1 549	1 077	1 715	1 636	562	664	675	254	708	683	347
Oktober . . .	1 525	1 552	1 223	1 568	1 500	515	614	674	228	638	642	354
November . .	1 542	1 585	1 381	1 583	1 593	556	610	579	189	584	591	338
Dezember . .	1 504	1 571	1 504	1 581	1 539	554	573	635	286	564	616	292
1934	17 018	18 484	14 009	18 275	18 487	6 294	6 845	7 939	2 801	6 917	7 906	3 322
1933	16 998	17 822	12 920	18 495	17 937	6 660	6 403	7 236	2 589	6 360	7 234	2 126

Die Schiffs- und NRT-Zahlen des Hamburger Hafens überstiegen im Berichtszeitraum den Stand der ersten sechs Monate von 1934 und die Ergebnisse der

<sup>1)</sup> Umfaßt Hamburg, Altona und Harburg-Wilhelmsburg. Doppelzählungen sind ausgeschaltet.

<sup>2)</sup> Umfaßt Bremen und Bremerhaven. Doppelzählungen sind ausgeschaltet.

zweiten Jahreshälfte 1933 (Schiffe plus 6,6 v H; NRT plus 4,3 v H). Der Güterverkehr wuchs im Eingang gegenüber dem Vergleichszeitabschnitt sogar um 11,8 v H und lag damit gleich dem NRT-Verkehr noch über der zweiten Jahreshälfte von 1932. Im Ausgang verharrte der Tonnenverkehr dagegen immer noch in der seit Beginn der Wirtschafts- und Verkehrskrise abnehmenden Richtung und blieb erneut im Vergleich zum zweiten Halbjahr 1933 um 8,6 v H zurück. Gegenüber Hamburg standen die bremischen Häfen noch deutlicher im Zeichen des Verkehrsaufstiegs. Hier nahmen — verglichen mit den letzten sechs Monaten 1933 — zu der Schiffsverkehr um 12,6 v H, die NRT-Zahl um 2,4 v H, der eingehende Güterverkehr um 4,2 v H und die ausgehende Tonnanzahl gar um 42,9 v H. Der starke Verkehrsaufschwung in der Ausfuhr Bremens beruht vornehmlich in der Zunahme des Steinkohlenversands.

Ein Gesamtjahresüberblick von 1934 im Vergleich zu 1933 ergibt für Hamburg im allgemeinen ungünstigere Ergebnisse als die Betrachtung des Berichtszeitraums, er bringt dagegen für Bremen durchweg noch bessere Resultate.

Der Gesamtverkehr der sechzehn 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:

II. Halbjahr 1934		Ostsee			Nordsee			Zusammen		
		Schiffe	1000 NRT	1000 t <sup>1)</sup>	Schiffe	1000 NRT	1000 t <sup>1)</sup>	Schiffe	1000 NRT	1000 t <sup>1)</sup>
Juli .....	Eingang	2 397	860	765	2 564	2 686	1 652	4 961	3 545	2 417
	Ausgang	2 338	834	156	2 624	2 669	972	4 962	3 503	1 190
August ....	Eingang	2 665	920	745	2 883	2 786	1 613	5 548	3 706	2 357
	Ausgang	2 498	900	341	2 916	2 729	1 163	5 414	3 629	1 504
September .	Eingang	2 033	827	803	2 819	2 673	1 744	4 852	3 499	2 548
	Ausgang	1 998	824	365	2 908	2 729	1 347	4 906	3 553	1 711
Oktober....	Eingang	1 874	821	761	2 553	2 606	1 825	4 427	3 428	2 585
	Ausgang	1 795	807	402	2 615	2 504	1 252	4 410	3 311	1 654
November..	Eingang	1 792	775	756	2 594	2 573	1 940	4 386	3 348	2 696
	Ausgang	1 743	765	372	2 608	2 559	1 338	4 351	3 325	1 710
Dezember..	Eingang	1 631	747	692	2 463	2 518	2 097	4 094	3 265	2 789
	Ausgang	1 534	719	342	2 505	2 427	1 216	4 039	3 147	1 558
1934.....	Eingang	21 713	8 813	7 535	29 339	30 484	20 607	51 052	39 297	28 142
	Ausgang	20 973	8 675	3 670	30 396	30 330	13 920	51 369	39 005	17 590
1933.....	Eingang	19 201	7 550	5 795	28 174	28 631	17 830	47 375	36 181	23 625
	Ausgang	18 784	7 484	2 991	29 084	28 500	12 771	47 868	35 984	15 762

Im zweiten Halbjahr 1934 nahm der Verkehr in den deutschen Seehäfen durchweg weiterhin zu. Besonders stark war die Aufwärtsentwicklung in den Ostseehäfen. Verglichen mit der zweiten Jahreshälfte 1933 steigerten sich hier: der Schiffsverkehr um 12,6 v H, der Schiffsraumverkehr um 17,6 v H und der Güterverkehr sogar um 30,2 v H. Gleichfalls für das gesamte Jahr 1934 ist das Ausmaß des Verkehrsaufschwungs sehr gut. Für die gesamte Nordsee ergibt

<sup>1)</sup> Die Zahl der der Erfassung des Umschlags zugrunde liegenden Häfen differiert unbedeutend von der Zahl der im Tonnageverkehr berücksichtigten Häfen (in der t-Statistik fehlt Cuxhaven, ist enthalten noch der deutsche Rhein-Seeverkehr).

sich gegenüber dem Vergleichshalbjahr ein Anwachsen des Schiffsverkehrs um 9,9 v H, der NRT-Zahl um 6,3 v H und der umgeschlagenen Tonnenzahl um 13,1 v H. Bis auf den Schiffsraumverkehr, der im Gesamtjahresresultat nur um 4,3 v H stieg, verhalten sich die Jahresergebnisse hierzu fast gleich. Den gesamten deutschen Seehäfen brachte das Jahr 1934 eine Steigerung ihres Güterverkehrs um 6,345 Mill. t oder um 16,1 v H.

Im Vergleich zu dem gleich 100 gesetzten Jahre 1929 — dem nachkriegszeitlichen Maximaljahr des gesamten deutschen See-Güterverkehrs — betrug im zweiten Halbjahr 1934 der Güterverkehr der Ostsee im Eingang 105,5 v H (zweites Halbjahr 1933 77,1 v H, 1932 62,5 v H), im Ausgang 106,1 v H (1933 90,2 v H, 1932 76,7 v H). In der gleichen Gegenüberstellung belief sich der Nordseeverkehr im Eingang auf 78,8 v H (1933 66,5 v H, 1932 62,6 v H), im Ausgang 97,8 v H (1933 92,4 v H, 1932 91,2 v H). Gegenüber dem letzten Halbjahr zeigt dieselbe Betrachtungsweise für das Gesamtjahr 1934 bei der Nordsee nur geringe Unterschiede; bei der Ostsee beträgt der Güterverkehr im Eingang 114,6 v H, im Ausgang 110,5 v H des Verkehrsumfanges von 1929.

**24. Der Verkehr der nordwesteuropäischen kontinentalen Haupthäfen** wies, verglichen mit 1933, folgende Maße auf:

	Güterumschlag in 1000 t							
	1000 NRT (Eingang)		Eingang		Ausgang		Gesamt	
	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933
Hamburg ...	18 484	17 822	14 009	12 920	6 294	6660	20 303	19 580
Bremen .....	7 939	7 236	2 801	2 589	3 322	2126	6 123	4 715
Amsterdam .	4 638	4 635	3 657	3 461	1 674	1529	5 331	4 990
Rotterdam ..	16 366	14 306	15 835	13 399	11 171	9096	27 006	22 495
Antwerpen ..	17 452	17 373	10 681	10 048	10 206	8904	20 887	18 952

**25. Der Verkehr des Suez-Kanals 1934** hatte gegenüber 1933 folgenden Umfang:

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in
		1000 BRT	1000 NRT	1000 t
1934	5 663	44 054	31 751	28 448
1933	5 423	42 517	30 677	26 915

Folgende Flaggen waren 1934 führend an dem Verkehr beteiligt:

Großbritannien ....	3 071	23 910	17 238	= 54,3 %
Deutschland .....	509	4 156	2 976	= 9,4 %
Niederlande .....	378	3 552	2 559	= 8,1 %
Italien .....	435	2 999	2 089	= 6,6 %
Frankreich .....	305	2 830	1 976	= 6,2 %
Norwegen .....	291	2 075	1 544	= 4,9 %
Japan .....	216	1 658	1 224	= 3,9 %
				= 93,4 %

**26. Der Verkehr des Panama-Kanals 1934<sup>1)</sup>** betrug, verglichen mit 1933:

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in
		1000 BRT	1000 NRT	1000 t
1934	5 325	34 659	20 685	25 900
1933	4 597	30 160	18 131	21 147

<sup>1)</sup> Schiffe unter 300 NRT Panama-Kanal-Vermessung sowie Kriegsschiffe sind nicht berücksichtigt.

Folgende Flaggen waren an dem Verkehr 1934 führend beteiligt:

Vereinigte Staaten	2 245	15 386	9 202	11 545 = 44,6 %
Großbritannien . . . .	1 230	8 341	5 044	5 704 = 22,0 %
Norwegen . . . . .	509	2 792	1 676	2 453 = 9,5 %
Japan . . . . .	277	1 900	1 199	1 577 = 6,1 %
Deutschland . . . . .	317	1 395	832	1 126 = 4,3 %
				= 86,5 %

27. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals (Handelsfahrzeuge) erreichte im 2. Halbjahr 1934 folgende Maße:

	Durchfahrten	1000 NRT	Massengut 1000 t	
			West—Ost	Ost—West
Juli . . . . .	3 603	1 430	431	635
August . . . . .	4 120	1 533	570	776
September . . . . .	4 332	1 562	556	870
Oktober . . . . .	3 816	1 524	624	889
November . . . . .	3 516	1 513	577	753
Dezember . . . . .	3 533	1 493	598	709
Jahr 1934 . . . . .	41 237	15 836	5 843	7 533
Jahr 1933 . . . . .	38 047	13 745	5 094	5 732

Sowohl gegenüber dem 1. Halbjahr 1934 wie gegenüber dem 2. Halbjahr 1933 belebte sich der Verkehr weiter sehr stark. Das Jahresergebnis 1934 übertrifft das von 1933 hinsichtlich der Durchfahrten um 8,4 v H, des Schiffsraums um 15,2 v H, der Massenguttransporte von der Nordsee zur Ostsee um 14,7 v H, von der Ostsee zur Nordsee um 31,4 v H. Gestiegen sind in der Ost-Westrichtung vor allem der Erzverkehr, ferner der Kohlen- und Getreideverkehr.

28. Neuorganisation der deutschen Seeschifffahrt. Zwecks Abstellung der in den letzten Jahren zutage getretenen Nachteile der Überkonzentration der deutschen Seeschifffahrt in der Hapag-Lloyd-Union kam Herbst 1934 unter Mitwirkung des Reiches eine Dezentration zustande, durch die bestimmte Dienste mit den dort beschäftigten Schiffen aus Hapag und Lloyd ausgegliedert und anderen Reedereien übertragen wurden. So übereigneten die Hapag rd. 72 000 BRT, der Lloyd rd. 46 000 BRT an die Hamburg-Südamerikanische D.-G., die damit in der Fahrt nach der Ostküste von Südamerika die deutsche Linienschifffahrt in sich vereint. Die in dem deutschen Afrika-Dienst beschäftigten Dampfer von Hapag (rd. 20 000 BRT) und Lloyd (rd. 15 000 BRT) wurden an die Woermann-Linie und Deutsche Ostafrika-Linie verkauft, zugleich die Aktienbeteiligung von Hapag und Lloyd an den Afrika-Linien abgestoßen (vgl. den Vortrag von Staatssekretär Koenigs, Z. f. V. W. 1935, S. 7/8). Die Hapag übereignete ihre Svenska-Linie und Hamburg-Rhein-Linie an Ernst Ruß, Hamburg, ihre Hamburg-London-Linie an A. Kirsten, Hamburg.

Anfang 1935 wurde zwischen Hapag und Lloyd ein neuer Unionsvertrag mit Wirkung vom 1. Januar 1935 auf 15 Jahre geschlossen, durch den die gemeinschaftliche Betätigung auf bestimmte Fahrtgebiete beschränkt wird, während andere Dienste hinford völlig selbständig betrieben werden. Gemeinschaftsdienst von Hapag und Lloyd bleiben danach die Passagier- und Frachtdampferdienste nach und von der Ost- und Westküste Nordamerikas und Australien, sowie die Frachtdampferdienste mit der Westküste Mittel- und Südamerikas, Cuba/Mexiko

sowie Ostasien. Dagegen werden künftig als Einzeldienste betrieben: Von der Hapag die Passagier- und Frachtdampferdienste nach und von Westindien und Niederländisch-Indien/Südafrika, die Passagierdampferdienste nach und von Cuba/Mexiko und der Westküste Südamerikas sowie der Frachtdampferdienst Hamburg—Santos—Golf; vom Lloyd der Passagierdampferdienst nach und von Ostasien, die Passagier- und Frachtdampferdienste nach und von den Kanarischen Inseln, Nordbrasilien, der Südsee-Einzeldienst, der Frachtdampferdienst zwischen Südamerika/Südafrika. Die Gemeinschaftsrechnung beschränkt sich auf die Netto-Ergebnisse der Gemeinschaftsdienste. Die Vorstände von Hapag und Lloyd werden wieder völlig getrennt, während die Aufsichtsräte personengleich bleiben werden.

Nachdem gegen Ende 1934 bisher maßgebende Persönlichkeiten aus Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag ausgeschieden waren, wurde April 1935 Dr. W. Hoffmann zum Vorsitzenden des Vorstandes ernannt.

**29. Hamburger Hafenverwaltung.** Zwecks Zusammenfassung der dem Staate zur Verfügung stehenden Kräfte in einer Organisation und Durchführung aller wirtschaftlichen Aufgaben im Hafen nach kaufmännischen Gesichtspunkten wurden zufolge einem zwischen der Hamburgischen Finanzverwaltung und der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft geschlossenen Vertrag Anfang 1935 die zum Betrieb der staatlichen Kaianlagen gehörenden Grundstücke, Baulichkeiten und Zubehör sowie die im Eigentum des Staates stehenden Grundstücke und Baulichkeiten einer Reihe von Pachtbetrieben an die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft zum Betriebe in eigener Verwaltung oder durch Verpachtung übertragen.

**30. Ausländische Schifffahrtssubventionen.** Zu dem französischen Betriebsprämien-gesetz (loi Tasso) vom 12. Juli 1934 (vgl. Verkehrsarchiv 1934, Nachricht 99) erging ein Ausführungsdekret unter dem 6. November 1934. Text vgl. J. d. l. Marine Marchande Nr. 815, S. 1986.

Das englische Unter- und Oberhaus nahm Februar 1935 ein Schifffahrtssubventionsgesetz an, demzufolge für die englische Trampschifffahrt für 1935 eine Beihilfe von 2 Mill. £ zur Verfügung gestellt wird.

Die holländische Regierung bewilligte Frühjahr 1935 einen Betrag von 8,2 Mill. fl., der notleidenden Reedereien in Form unverzinslicher Kredite zuteil werden soll.

**31. Die aufgelegte deutsche Seeschiffstonnage** (der im Verband Deutscher Reeder zusammengefaßten Reedereien) entwickelte sich 1934 wie folgt:

	Schiffe	BRT	% der VDR.-Tonnage
1. 4. 1934	159	463 000	13,3
1. 7. 1934	62	266 000	7,8
1. 10. 1934	48	242 000	7,1
1. 1. 1935	62	312 000	9,1

**32. Stand des Weltaufbaus.** Nach Lloyds Register befanden sich am 31. März 1935 in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Großbritannien mit Irland....	64	303 000	43	252 000
Deutsches Reich mit Danzig.	24	90 000	30	108 000
Frankreich .....	4	95 000	5	26 000
Schweden .....	1	2 000	17	82 000
Japan .....	5	22 000	30	57 000
Dänemark.....	2	4 000	15	63 000

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Niederlande .....	6	6 000	25	55 000
Italien .....	—	—	3	37 000
Spanien .....	3	4 000	4	19 000
Norwegen .....	10	9 000	4	12 000
Ver. Staaten von Amerika ....	3	17 000	2	1 000
Welt .....	124	550 000	185	716 000

Gegenüber Herbst 1934 ist der Dampferbaubestand der Welt fast gleichgeblieben, der Motorschiffbaubestand der Welt, vornehmlich durch Senkung in Japan und Großbritannien, um über 6 v H zurückgegangen. Der gesamte Baubestand in Deutschland stieg um über 58 v H. — 314 000 BRT des Weltbaubestandes entfielen auf Tankschiffe über 1000 BRT, davon 90 v H Motorschifftonnage.

### 33. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Bremen — ein deutscher Seehafen. E. Grunow. Ztg. d. VMEV. 52, S. 941.

Stettins Bedeutung als nationaler Seehafen im neuen Deutschland. Hansa Nr. 28.

Die Bedeutung Königsbergs als nationaler Seehafen im neuen Deutschland. Hansa Nr. 33.

Die Berufsausbildung in der Handelsmarine. C. Barbrack. Hansa 29, S. 1100.

#### b) Ausland

Dunkerque maritime, commercial et industriel. J. d. l. Marine Marchande, No. 810.

Bordeaux maritime et commercial. J. d. l. Marine Marchande, No. 812.

Marseille maritime, commercial et industriel. J. d. l. Marine Marchande, No. 816.

Bemerkenswerte Hafenplätze des karibischen Meeres. W. Franke. Werft—Reederei—Hafen 17, S. 237.

Die Endhäfen des Panama-Kanals und die Bedeutung des neuen Madden-Staudammes für die Leistungssteigerung des Kanals. W. Franke. Werft—Reederei—Hafen 23, S. 343; 24, S. 358.

Die russische Seeschifffahrt. H. Wegner. A. f. E. 5, S. 1007; 6, S. 1309.

## Luftverkehr

**34. Der Verkehr der Deutschen Lufthansa 1934** zeigt gegenüber dem Vorjahr wieder eine beträchtliche Erhöhung. Die Flugleistung im Planverkehr stieg auf 12 066 000 km (gegenüber 1933 + 35,2 v H), diejenige bei sonstigen Erwerbsflügen einschließlich Zeitungsbeförderung auf 1 582 000 km (+ 97,3 v H). An zahlender Last wurden im Planverkehr befördert 130 800 Fluggäste (+ 37,8 v H), 211,1 t Gepäck (+ 27 v H), 1 270,3 t Fracht (+ 21,9 v H), 704,7 t Post (+ 64 v H). Die tkm-Beförderungsleistungen sind noch wesentlich stärker als die Beförderungsmengen gestiegen. Trotz des Einsatzes größerer Flugzeuge hat sich die Ausnutzung im Personenverkehr gebessert, insofern dem Zuwachs an angebotenen Platz-km von 47,8 v H eine Zunahme der Fluggast-km von 51,1 v H gegenübersteht. Das Ergebnis im Post- und Frachtverkehr war angesichts der dem internationalen Güteraustausch bereiteten Hemmnisse nicht ganz so günstig.

**35. Beschleunigung im internationalen Luftverkehr.** Am 11./12. Dezember 1934 tagte in Berlin im Reichspostministerium unter Vorsitz der Deutschen Lufthansa die Internationale Flugplankonferenz, an der 16 Nationen beteiligt waren. Als Hauptergebnis wurde für das Jahr 1935 eine größere Geschwindigkeit im gesamten europäischen Luftverkehr erreicht, besonders für das deutsche Streckennetz.

**36. Neue Fluglinien.** Am 10. Dezember 1934 übergab man die dreimal wöchentlich beflogene nordafrikanische Luftfahrtstrecke Algier—Oran dem allgemeinen Verkehr. — Am 14. Oktober 1934 eröffnete die Cie Aéro-Portuguesa den Flugdienst auf der Route Lissabon—Tanger. — Die staatliche Verwaltung der

Fluglinie Frankreich—Kongo und die belgische Luftverkehrsgesellschaft Sabena richteten einen Luftpostdienst ab 1. März 1935 nach dem Kongogebiet ein.

Im November 1934 wurde im Anschluß an die einmal wöchentlich in Karachi eintreffenden Flugzeuge der Luftpost London—Karachi der Luftpostdienst über Sukkur und Multan nach Lahore aufgenommen. — Die französische Luftverkehrsgesellschaft schloß ihrer Luftverkehrsstrecke Marseille—Indochina die Linie Bangkok—Hanoi an. Die einmal wöchentlich beflogene Strecke nach dem Fernen Osten teilt sich nunmehr in Bangkok. Während die eine Verbindung nach Saigon weiterführt, geht die andere über Vientiane und Vink nach Hanoi.

Am 17. Dezember 1934 eröffnete man die Luftpost Singapore—Darwin (Nordaustralien) im Anschluß an die Luftpost London—Singapore.

**37. Verdichtung des Flugverkehrs nach Indien und Südafrika.** Seit dem 30. Dezember 1934 werden auf den von London ausgehenden Luftpostlinien nach Singapore und nach Kapstadt die Strecken London—Kalkutta und London—Johannesburg zweimal wöchentlich befliegen.

**38. Fertigstellung des russischen Luftschiffes „W. 6“.** Am 8. November 1934 führte das russische halbstarre Luftschiff „W. 6“, das eine Länge von 105 m, eine Höhe von 26 m und ein Volumen von 20 000 cbm besitzt, seinen ersten Flug aus. Das Schiff soll regelmäßig den Flugdienst zwischen Moskau und Swerdlowsk versehen.

### 39. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Der Weltluftverkehr im Jahre 1932/33. C. H. Pollog. Weltwirtschaftliches Archiv, 40. Bd., H. 1, S. 157.

Verkehr und Luftfahrt. Knaus. Vt. W. 49/50, S. 697.

Eingliederung des Flugzeugs in den Gesamtverkehr. Everling. Vt. W. 33, S. 445.

Deutscher Luftpostverkehr Europa—Südamerika. Gramkau. Deutsche Verk.-Ztg. 30, S. 472.

#### b) Ausland

Flugverkehr in Großbritannien unter Mitwirkung der Eisenbahngesellschaften. Ztg. d. VMEV. 42, S. 752.

International air services of Great Britain. Rw. G. Vol. 61, Nr. 15, S. 600.

International trade and air transport: The case of Latin America. Mod. Tr. 823, S. 9.

Air transport in South America. Mod. Tr. 812, S. 9.

Vereinigte Staaten: Die Rentabilität des Luftverkehrs. Großmann. WD. 30, S. 1034.

## Post- und Nachrichtenverkehr

### 40. Deutsche Reichspost; Konjunkturüberblick.

Vierteljahr	Beförderte Pakete in Mill.		Beförderte Telegramme in Mill.		Orts-gespräche in Mill.		Vororts-, Bezirks- und Schnell-gespräche in Mill.		Fern-gespräche <sup>1)</sup> in Mill.		Einnahmen in Mill. RM	
	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934
III.	56,5	60,7	5,9	5,6	468,5	490,5	12,3	12,9	48,7	52,1	394,7	411,2
IV.	73,3	78,4	5,6	5,2	497,4	523,1	12,2	12,9	46,2	49,4	423,8	435,9
Jahr	240,8	262,7	22,6	21,3	1912,1	2027,7	47,6	50,7	181,5	197,7	1619,3 <sup>2)</sup>	1667,8 <sup>2)</sup>

Das zweite Halbjahr 1934 brachte der Deutschen Reichspost im Vergleich zu der nach der Verkehrskrise erstmalig wieder allgemeiner Leistungssteigerungen

<sup>1)</sup> Innerhalb des Deutschen Reiches und im Durchgangsverkehr sowie nach und aus dem Auslande.

<sup>2)</sup> Errechnet mit Hilfe der in den Geschäftsberichten der Deutschen Reichspost ausgewiesenen unberichtigten Betriebseinnahmen.

aufweisenden zweiten Jahreshälfte 1933 einen weiteren Verkehrsaufschwung, der aber, wie schon im ersten Halbjahr 1934, nur im Inlandsverkehr sich auswirkte. Infolge der äußerst gestörten internationalen Wirtschaftsbeziehungen sank gegenüber der Vergleichsperiode der Auslandsverkehr weiterhin. Die im vorausgegangenen Halbjahr seit 1930 zum erstenmal wieder sich ergebende Steigerung der Einnahmen hielt auch im Berichtshalbjahr an. Die Einnahmen übertrafen die Ergebnisse des Vergleichshalbjahres um 2,9 v H. Hinter den Einnahmen im Durchschnitt der zweiten Halbjahre 1928—1930, der Periode der bisher höchsten finanziellen Ergebnisse der Reichspost, blieben die Eingänge im Berichtszeitraum aber immer noch um 25,2 v H zurück.

Mit einer Abnahme um 7 v H erfuhr der Telegrammverkehr erneut einen starken Abbruch, der vor allem in der sich vollziehenden Strukturänderung des Nachrichtenverkehrs begründet liegt. Gegenüber 1929 lag der Telegrammverkehr um annähernd 50 v H zurück. Nur leicht, nämlich um 2,5 v H, belebte sich der Briefverkehr. Nur wenig stärker vermehrte sich im Telephonverkehr die Zahl der Sprechstellen. Der eigentliche Fernsprechverkehr dagegen wies eine lebhaftere Aufwärtsentwicklung auf. Es stiegen in der Berichtsperiode gegenüber dem zweiten Halbjahr 1933 die Ortsgespräche um 4,9 v H, die Schnellgespräche um 5,3 v H und die Ferngespräche sogar um 7 v H. Der Paketverkehr, der als ein treffendes Kennzeichen für die allgemeine Wirtschaftslage angesprochen wird, stieg wiederum um 7,2 v H (2. Halbjahr 1933 gegenüber 2. Halbjahr 1932 um 7,4 v H) und überflügelte damit im 2. Halbjahr 1934 die Resultate der Jahre 1930—1933. Die Zunahme der Rundfunkteilnehmer dauerte fort. Ihre Zahl lag mit 6 143 000 Ende 1934 um 21 v H über dem Stand von Ende 1933.

**41. Weltpostvertrag und seine Nebenabkommen.** Mit der Niederlegung der deutschen Ratifikationsurkunden am 13. Februar 1935 bei der Ägyptischen Regierung trat der am 20. März 1934 in Kairo unterzeichnete Weltpostvertrag und seine Nebenabkommen (bekanntgemacht am 12. November 1934 in RGBl. II, Nr. 54, S. 855) für das Deutsche Reich in Kraft (RGBl. 1935 II, Nr. 11, S. 173).

**42. Weltnachrichtenvertrag.** Zu dem am 9. Dezember 1932 in Madrid unterzeichneten Weltnachrichtenvertrag wurde die deutsche Ratifikationsurkunde am 29. Juni 1934 in Madrid niedergelegt, womit der Vertrag für das Deutsche Reich in Kraft trat. Ratifikation wie Vertrag wurden für Deutschland am 23. November 1934 (RGBl. II, Nr. 59, S. 1063) bekanntgemacht.

**43. Sammelferngespräche und Ferntagungsgespräche.** Mit Jahresschluß 1934 führte die Deutsche Reichspost im Inlandsverkehr Sammelferngespräche — Gespräche, an denen mehr als zwei Teilnehmersprechstellen in zwei oder mehr Ortsnetzen gleichzeitig beteiligt sind, bei einer Mindestgesprächdauer von 12 Minuten — und Ferntagungsgespräche — Stundenverbindungen, an denen zwei oder mehr Teilnehmersprechstellen in zwei oder mehr Ortsnetzen beteiligt sind und bei denen mindestens bei einer Sprechstelle getrennte Besprechungs- und Lautsprechereinrichtungen benutzt werden — ein.

**44. Fernsprechverkehr mit dem Ausland.** Am 13. März 1935 übergab man die Funkfernsprechverbindung Berlin—Tokio, an der alle deutschen und die wichtigeren japanischen Orte angeschlossen sind, dem öffentlichen Verkehr.

#### 45. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

Die Berichte Stephans vom Gründungskongreß des Weltpostvereins in Bern (1874). Franck.

L'Union Postale. 9, S. 255.

Der Weltpostkongreß von Kairo. Seebaß. A. f. P. u. T. 11, S. 341.

Die Deutsche Reichspost. Deutsche Verk.-Ztg. 32, S. 506.

Geschäftsbericht der DRP über das erste Jahr nach der Machtübernahme. Deutsche Verk.-Ztg. 46, S. 729; 47, S. 747; 48, S. 771.

Die Grundzüge des Kassen- und Rechnungswesens der Deutschen Reichspost. Geiger. L'Union Postale. 8, S. 205.

Die Entwicklung des Fernsprechwesens, besonders in Sachsen und Sachsen-Altenburg. Sändler. A. f. P. u. T. 8, S. 256.

#### b) Ausland

Geschichtlicher Überblick über die türkische Post. L'Union Postale. 11, S. 323.

Die indische Postverwaltung im Kampf gegen die Auswirkungen des Wirtschaftsniedergangs. Bewoor. L'Union Postale. 9, S. 258.

Kaufmännische Tätigkeit der neuseeländischen Postverwaltung. L'Union Postale. 11, S. 311.

## Fremdenverkehr

46. Der Fremdenverkehr im Deutschen Reich 1933/34 erreichte, verglichen mit 1932/33, — jeweils vom 1. Oktober bis 30. September gerechnet — folgenden Umfang:

	Fremdenmeldungen in 1 000		Fremdenübernachtungen in 1 000	
	1933/34	1932/33	1933/34	1932/33
Insgesamt .....	16 660	14 337	62 660	49 592
davon Ausländer .....	1 262	949	3 572	2 388

1933/34 ist sonach gegenüber dem Vorjahr die Gesamtzahl der Fremdenmeldungen um 16,2 v H, der Fremdenübernachtungen um 26,4 v H gestiegen. Die diesbezüglichen Zahlen der Ausländer hoben sich noch stärker, um 33 v H bzw. 49,6 v H.

An den Meldungen von Auslandsfremden waren nach Herkunftsländern 1933/34 bzw. 1932/33 führend beteiligt in v H: Niederlande 20,3 bzw. 17,9, Großbritannien und Irland 14,4 bzw. 8,2, Schweiz 10,2 bzw. 11,2, Ver. Staaten von Amerika 8,6 bzw. 10,4, Dänemark, Schweden, Norwegen 8,2 bzw. 6,5, Tschechoslowakei 5,8 bzw. 8,1, Frankreich 5,2 bzw. 4,4, Österreich 5,2 bzw. 9,7.

### 47. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Der Aufenthalt als Grunderscheinung des Fremdenverkehrs. W. Benschmidt. A. f. Fr. V., 5. Jg., 4, S. 100.

Die Berechnung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer. A. Mariotti. A. f. Fr. V., 5. Jg., 2, S. 35.

Die Fremdenverkehrsbilanzen Deutschlands und anderer wichtiger Reiseländer. A. Bormann. Ztg. d. VMEV. 35, S. 611.

Kraftwagen und Fremdenverkehr. Fr. Schuhwerk. A. f. Fr. V., 5. Jg., 3, S. 75.

Der Fremdenverkehr des Oberspreewaldes. E. Strubel. A. f. Fr. V., 5. Jg., 4, S. 121.

Entwicklung und Organisation des Reisebürowesens. Knuth. Ztg. d. VMEV. 33, S. 580.

#### b) Ausland

Fremdenverkehr in Südosteuropa. Fr. Schuhwerk. A. f. Fr. V., 5. Jg., 4, S. 112.

Organisation des Fremdenverkehrs in Jugoslawien. Todorowic. A. f. Fr. V., 5. Jg., 3, S. 93.

Fremdenverkehrspropaganda in Lettland. K. L. Wanags. A. f. Fr. V., 5. Jg., 2, S. 42.

Der amerikanische Fremdenverkehr unter dem Gesichtspunkte der Fremdenverkehrswerbung. M. Kast. A. f. Fr. V., 5. Jg., 4, S. 127.

## Allgemeines

48. Übergang der Preußischen Verkehrsverwaltung an die Reichsverkehrsverwaltung. Im Zuge der Vereinigung der Ministerien des Landes Preußen mit den Reichsministerien gingen ab 1. Januar 1935 aus dem Preußischen Land-

wirtschaftsministerium die persönlichen und damit verbundenen sächlichen Verwaltungsangelegenheiten derjenigen Wasserbaubehörden, die auch für das Reich tätig sind, aus dem Reichs- und Preußischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit die Verkehrsangelegenheiten einschl. der Betreuung der staatlichen Häfen, Brücken und Fähren auf das Reichsverkehrsministerium über. Der Reichsverkehrsminister firmiert seit dem 20. März 1935 „Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister“.

**49. Reichsgesetz über die Personenbeförderung zu Lande.** Zur einheitlichen Regelung der Betätigung im öffentlichen Personenverkehr zu Lande mit Ausnahme der Eisenbahnen beschloß die Reichsregierung das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (RGBl. I, Nr. 133, S. 1217). Es gilt 1. für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen und durch Maschinen- oder Tierkraft bewegten Landfahrzeugen, 2. für die Beförderung von Personen durch die Deutsche Reichspost (ausschließlich der Beförderung mit Landkraftposten). Das Gesetz legt die Konzessionspflicht fest für die gewerbsmäßige Personenbeförderung 1. mit Straßenbahnen, 2. mit Kraftomnibussen im Linienverkehr, 3. mit Landfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr. Reichsbahn und Reichspost bedürfen für ihren Linienverkehr keiner Genehmigung. Mit bestimmten Ausnahmen soll Gelegenheitsverkehr, ferner Ortsverkehr ohne Zustimmung der Gemeinde, von Reichsbahn und Reichspost nicht betrieben werden. — Eine Durchführungsverordnung zu dem Gesetz erging am 26. März 1935 (RGBl. I, Nr. 37, S. 473).

**50. Deutsches Verkehrsrecht im Saarland.** Im Zuge der Inkraftsetzung deutscher Rechtsbestimmungen, die in der Zeit der Völkerbundverwaltung des Saargebiets 1920—1935 dort nicht eingeführt worden waren, wurden auch zahlreiche verkehrsrechtliche Gesetze und Verordnungen nunmehr im Saarland in Wirkung gesetzt. Diesbezügliche Einführungsverordnungen ergingen unter dem 16. Februar 1935 (RGBl. I, Nr. 19, S. 254), 18. Februar 1935 (RGBl. II, Nr. 9, S. 119), 25. Februar 1935 (RGBl. I, Nr. 21, S. 282), 14. März 1935 (RGBl. II, Nr. 16, S. 309), 19. März 1935 (RGBl. I, Nr. 33, S. 426), 27. April 1935 (RGBl. II, Nr. 24, S. 419), 14. Mai 1935 (RGBl. I, Nr. 54, S. 686).

**51. Schweiz: Eidgenössisches Amt für Verkehr.** Durch Bundesbeschluß vom 8. Februar 1935 wurde die Eisenbahnabteilung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements in ein Eidgenössisches Amt für Verkehr umgewandelt. Hiermit wird zum Ausdruck gebracht, daß die Aufgaben dieser Dienststelle mit der Entwicklung der Verkehrswirtschaft über die Funktion als Aufsichtsorgan über die schweizerischen Eisenbahnen, Schwebbahnen und Schiffahrtsunternehmen hinausgewachsen sind und daß insbesondere zur Behandlung von Fremdenverkehrsfragen eine zentrale Stelle beim Bund notwendig ist.

## 52. Abhandlungen.

### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Aufgaben auf dem Gebiet des Güterverkehrs. Werner Teubert. Vt. W. 35, S. 470.

Deutsche Verkehrspolitik von denen dag. Spoor-en Tramwegen 13, S. 341; 14, S. 370.

Die verkehrspolitische Fürsorge für die Grenzgebiete. Koenigs. Z. f. B. 10/12, S. 203.

Verkehrswirtschaftliche Aufgaben des rheinisch-westfälischen Industriegebiets. Heft 17 von Ruhr und Rhein Wirtschafts-Ztg.

Die Häfen im Rahmen der Reichsverkehrspolitik. Werner Teubert. DVN. 49, S. 1.

Die Elektrizitätswirtschaft in Deutschland eine verkehrspolitische Frage. Höhler. Vt. W. 30, S. 417.

Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. Georg Hein. DVN. 97, S. 5.