

# VERKEHRSARCHIV

Unter Mitwirkung von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn bearbeitet von  
Dipl.-Kaufmann H. Segsneider

Nr. 3

Abgeschlossen am 1. Juli 1936

Vorbemerkung: Die Verkehrskonjunktur-Berichterstattung bezieht sich auf das 2. Halbjahr 1935. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten. Die Nachrichtensammlung erstreckt sich bis zum 31. März 1936. Das Verzeichnis der Abkürzungen für die einzelnen Zeitschriften enthält Verkehrsarchiv 1935, Nr. 1, Seite 1.

## Eisenbahnen

### 112. Deutsche Reichsbahn; Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935
Juli .....	29,6 <sup>1)</sup>	34,9 <sup>1)</sup>	2 943	3 298	177,1	197,6	102,3	107,9
August .....	31,8	35,8	3 122	3 361	186,0	204,9	95,0	104,5
September ..	31,8	36,6	3 067	3 337	190,4	211,1	84,1	89,2
Oktober .....	37,0	40,7	3 500	3 746	207,6	227,5	72,7	78,7
November ..	36,8	41,2	3 390	3 600	195,4	216,4	61,6	69,8
Dezember ...	30,3	33,7	2 868	3 043	174,1	191,2	78,1	84,2
Gesamtjahr..	365,6	407,6	35 634	37 717	2 140,0	2 324,3	916,3	989,7

Der anhaltende Wirtschaftsaufschwung hatte im zweiten Halbjahr 1935 erneut eine kräftige Belebung des Verkehrs bei der Deutschen Reichsbahn zur Folge. Die Steigerung der Güterbewegung, die sich in der ersten Hälfte des Jahres merklich verlangsamte, verstärkte sich wieder beträchtlich. Sie blieb mit 13 vH gegenüber dem zweiten Halbjahr 1934 nur wenig hinter dem Wachstum der entsprechenden Vorperiode zurück. Wesentlich fiel dabei der durch den Bau der Reichsautobahnen aufgekommene Neuverkehr ins Gewicht. Damit hatte der Güterverkehr rund 70 vH seines krisenbedingten Verlustes wieder aufgeholt und lag nur noch um etwa 12 vH unter dem konjunkturellen Hochstand der Jahre 1927 bis 1929. Selbst unter Berücksichtigung des vergleichstörenden Einflusses der Rückgliederung des Saargebiets — die Zahlen für 1935 enthalten erstmalig wieder den Saarbahnverkehr — bleibt diese Entwicklung sehr beachtlich. Die Wagengestellungsziffer, deren konjunkturelle Veränderungen stets hinter denen des Güterverkehrs herhinken, stieg nur um 7,9 vH. Der Wagenlauf, der sich im Stückgutverkehr nur auf gleicher Höhe halten konnte, erfuhr im Dienstgutverkehr nach Erledigung des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsbahn sogar einen Rückgang. In der abweichenden Entwicklung zwischen Verkehrsmenge und Wagengestellung kommt die fortschreitende Besserung der Wagenraumausnutzung zum Ausdruck. Auch in diesem Halbjahr blieb der Einnahmezuwachs aus dem Güterverkehr hinter der Steigerung des mengenmäßigen Verkehrsvolumens zurück. Er belief sich auf

<sup>1)</sup> Die Zahl für Juni 1934 ist 30,3, für Juni 1935 32,2.

10,5 vH gegenüber einer Zunahme von 16,5 vH im Vergleichshalbjahr. Vermehrte Tarifvergünstigungen und wachsender, weniger rentabler Massengutverkehr, dessen relative Steigerung ganz im Zuge der gegenwärtigen, die Produktionsgüterindustrie bevorzugenden Binnenkonjunktur liegt, trugen zu dieser Entwicklung bei. Immerhin machten die Güterverkehrseinnahmen, die im zweiten Halbjahr 1932 verglichen mit dem Durchschnitt der Halbjahre 1927—29 auf 52,1 vH gefallen und im zweiten Halbjahr 1934 wieder auf 65,4 vH gestiegen waren, im Berichtshalbjahr wieder 72,3 vH aus. Nicht weit darunter lagen mit 70,7 vH die Einnahmen aus dem Personenverkehr. Sie waren im Berichtszeitraum gegenüber dem zweiten Halbjahr 1934 um 8,2 vH gestiegen, bewegten sich also bei einer Zunahme um 8,6 vH in der Vorperiode auf gleichmäßig ansteigender Linie. Von einem Nachlassen der bisher wirksamen Auftriebskräfte kann also im Personenverkehr noch weniger gesprochen werden als im Güterverkehr.

Der Güterverkehr der Reichsbahn stieg im Juli gegenüber dem Vormonat etwas an; unter Berücksichtigung der Zahl der Arbeitstage nahm er jedoch, wie üblich vor Beginn der Ferien und Erntezeit, in geringem Umfange ab. Der Mehrversand von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Baustoffen und Eisenerzen wurde durch die verminderten Transporte vor allem von Kohlen und künstlichen Düngemitteln wieder wettgemacht. Zum größten Teil wurde dieser Verlust im August aufgeholt, was auf den erhöhten Abruf von Brennstoffen, den durch die bevorstehende Landbestellung verursachten stärkeren Bezug von künstlichen Düngemitteln und die mit der fortschreitenden Ernte in Zusammenhang stehende Beladung der Erntetransporte zurückzuführen war. Auch die Beförderung von Baustoffen mit Ausnahme von Zement war sehr rege. Im September stieg der Verkehr weiter an, und zwar arbeitstäglich um 10 vH. Der Wagenbedarf für Kohle steigerte sich arbeitstäglich um 15 vH, der für künstliche Düngemittel absolut sogar um 60 vH. Im übrigen haben zu der Aufwärtsbewegung im wesentlichen noch die erhöhten Mengen an landwirtschaftlichen Produkten, Bau- und Wegebaustoffen, Grubenholz, Eisen und Erzen beigetragen. Die Aufwärtsbewegung setzte sich im Oktober zwar fort, blieb jedoch hinter der üblichen Entwicklung früherer Jahre etwas zurück. Schuld hieran waren die außerordentlich ungünstigen Witterungsverhältnisse in der zweiten Monatshälfte, die die Außenarbeiten stark behinderten und stellenweise sogar die Zuckerrübenabfuhr zum Stocken brachten. Hinzu kam die jahreszeitlich bedingte Schrumpfung der Düngemitteltransporte. Wenn sich trotzdem die Besserung durchzusetzen vermochte, so lag das an den gesteigerten Brennstoff-, Kartoffel- und Zuckerbeförderungen. Mit allmählich steigenden Mengen setzte überdies der Rübenversand ein. Die Spitzenverkehrsleistung des Jahres brachte der November. Absolut lag der Verkehr zwar nur wenig über dem des Vormonats, arbeitstäglich war er jedoch um 10 vH höher. Dazu trugen insbesondere die Zuckerrübentransporte, die ihren höchsten Stand erreichten, und der unter Ausnutzung der günstigen Preislage verstärkt einsetzende Bezug der Landwirtschaft von künstlichen Düngemitteln bei. Nennenswerte Erhöhungen erfuhren außerdem die Brennstoff-, Getreide- und Zuckerbeförderungen, während der Kartoffeltransport wegen der Frostgefahr und die Baustoffbeförderungen infolge jahreszeitlich bedingter Einschränkung der Außenarbeiten zurückgingen. Nach Abschluß der Rübenkampagne und beendigter Einmietung der Kartoffeln sowie bei gleichzeitigem Nachlassen der Bautätigkeit flaute der Verkehr wie immer im Dezember stark ab. Nur der Versand künstlicher Düngemittel steigerte sich sehr beträchtlich, was auf die günstige Witterung und den verstärkten Auslandsabsatz zurückzuführen war.

Der Personenverkehr zeigte im Juli gegenüber dem Vormonat eine merkliche Belebung. Es entwickelte sich ein reger Ferien- und Fernreiseverkehr an die Nord- und Ostsee, nach Heilbädern, Sommerfrischen und Ausflugsorten der verschiedensten Gegenden. Die Nachfrage nach Urlaubskarten, die durch die Möglichkeit der Rückfahrt auf Umwegen weitere Vorteile boten, und nach Ferien-sonderzügen war groß, jedoch durch die zahlreichen „Kraft-durch-Freude“-Fahrten beeinträchtigt. Verschiedene Sonderveranstaltungen (Gaufest des Deutschen Reichsbundes für Leibesübungen in Leipzig, die Gautage in Münster und Bochum, der Reichskriegertag in Kassel) trugen zur Belebung des Verkehrs bei, die sich im August infolge anhaltend guten Wetters weiter fortsetzte. Erst gegen Ende des Monats flaute der Ferienreiseverkehr merklich ab, der nach Feriensluß im September nur noch ganz schwach war. Der Wochenend- und Ausflugsverkehr dagegen war vom Wetter begünstigt, der Berufsverkehr nur wenig verändert. Trotz des gelegentlich des Reichsparteitages bewältigten Massenverkehrs — außer zahlreichen verstärkten Regelzügen wurden aus diesem Anlaß 2619 Sonderzüge nach Nürnberg gefahren — wies der September gegenüber dem Vormonat einen Rückgang auf, der sich im Oktober noch verstärkte. Eine Ausweitung erfuhr lediglich der Berufsverkehr, so daß zu seiner reibungslosen Durchführung besondere Maßnahmen getroffen werden mußten. Günstig beeinflusst wurde der Personenverkehr im übrigen noch durch Entlassung und Neueinstellung der Soldaten sowie durch den Reichserntedanktag auf dem Bückeberg. Seinen jahreszeitlichen Tiefstand erreichte der Personenverkehr wie alljährlich im November. Der Verkehrsrückgang durch den Ausfall von Urlaubs- und Erholungsreisen, durch das Aufhören der Vershickung von Kindern und Landhelfern sowie durch die Beendigung der Rückkehr der Landarbeiter wurde noch verstärkt durch den Mangel an verkehrsbelebenden Sonderveranstaltungen. Wegen der Witterung konnte auch der Wintersportverkehr noch nicht aufkommen, lediglich der Berufsverkehr zeigte eine abermalige Besserung. Erst in der zweiten Hälfte des Dezembers machte sich mit Ferienanfang wieder ein Ansteigen bemerkbar. Der Weihnachtsverkehr übertraf unter dem Einfluß der Beurlaubungen von Wehrmacht-, Arbeitsdienst- und Landjahrpflichtigen den des Vorjahres. Mit Eintritt winterlichen Wetters setzte auch der Wintersportverkehr ein. — Die Zahl der im Berichtshalb-jahr von der Reichsbahn gefahrenen überplanmäßigen Züge (43 252) veränderte sich gegenüber dem zweiten Halbjahr 1934 (42 867) kaum.

Im Gesamtjahr 1935 beförderte die Reichsbahn an Gütern mit 407,6 Mill. t 11,5 vH mehr als im Vorjahre mit 365,6 Mill. t. Die Steigerung gegenüber dem tiefsten Stande im Jahre 1932 (280,4 Mill. t) betrug also 45,4 vH. Im Verhältnis zum Durchschnittsergebnis der Jahre 1927—29 (485,2 Mill. t) machte der Güterverkehr im Jahre 1935 bereits wieder 84 vH aus. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr stiegen von 2140,0 Mill. RM in 1934 auf 2324,3 Mill. RM in 1935 oder um 8,6 vH. Die Zahl der beförderten Personen steigerte sich von 1360 Mill. auf 1489 Mill., d. h. um 9,5 vH, während die Personenverkehreinnahmen eine Zunahme von 916,3 auf 989,7 Mill. RM oder um 8 vH aufwiesen. Die Gesamteinnahmen der Betriebsrechnung lagen mit 3586 Mill. RM in 1935 um 7,8 vH höher als 1934 (3326 Mill. RM), jedoch immer noch um rund  $\frac{1}{3}$  (33 vH) niedriger als 1929 (5354 Mill. RM), dem Jahre des Höchststandes.

**113. Tarifnachrichten.** Die bedeutungsvollste tarifarische Änderung auf dem Gebiete des Güterverkehrs, die in Deutschland während der Berichtszeit vorgenommen wurde, stellte die mit Wirkung vom 20. Januar 1936 eingeführte fünfprozentige, lineare Erhöhung der Normaltarife dar, zu der sich die Reichsbahn

zwecks Deckung ihrer gesteigerten Ausgaben genötigt sah. Um die Lebenshaltung der minderbemittelten Bevölkerung nicht zu beeinträchtigen, wurde jedoch bei Transporten besonders wichtiger Lebensmittel wie Hülsenfrüchte, Mühlenerzeugnisse, Kartoffeln, Gemüse, Milch, Milcherzeugnisse (Butter usw.), Eier, Schlachtvieh, Fleisch- und Wurstwaren und Seefische von vornherein auf eine Tarifierhöhung verzichtet. Den gleichen Zweck verfolgte die Befreiung von Getreide, Kraftfutter- und Düngemitteln. Gleichfalls erfolgte kein Aufschlag bei den Seehafentarifsen, den übrigen Ein- und Ausfuhrtarifen, den Unterstützungs- und Notstandstarifen und den Wettbewerbstarifen, deren Zweck durch eine Frachtverteuerung verfehlt worden wäre. Schließlich wurde auch noch der Expreßgutverkehr von dem Zuschlag nicht betroffen. Das Schema des Normalgütertarifs der Reichsbahn, dessen Umgestaltung bekanntlich seit langem geplant ist, blieb jedoch weiter unverändert.

Auf dem Gebiete der Ausnahmetarife entfaltete die Reichsbahn wieder eine sehr rege Tätigkeit. Durch Erweiterung des Geltungsbereiches und Warenverzeichnis und durch Ermäßigung der Frachtsätze wurden die bereits bestehenden Ausnahmetarife dem auftretenden Bedürfnis entsprechend weiter ausgebaut und darüber hinaus zahlreiche Ausnahmetarife neu erstellt. Im Vordergrund standen dabei die unter dem Drucke der Devisenlage des Reichs notwendigen und im Interesse der Arbeitsbeschaffung liegenden Maßnahmen zur Förderung der Verwertung heimischer statt ausländischer Rohstoffe und Erzeugnisse, zur Begünstigung der Rohstoff- auf Kosten der Fertigwareneinfuhr, zur Hebung des Altmaterialverbrauchs und zur Erleichterung der Notlage bestimmter Wirtschaftszweige und -gebiete. Im direkten Verkehr mit dem Auslande wurden verschiedene Tarifhefte und Artikeltarife neu herausgegeben und die Änderung der Tarifgrundlagen berücksichtigt. — Die Reichsbahnauslobung gegen Gdingen wurde im Verkehr mit und durch die Tschechoslowakei zum 20. Januar 1936 in wesentlichen Punkten geändert. Herausgenommen aus der Auslobung wurde der Verkehr mit Rumänien. Auch für Südpolen, das bisher als hinter der Tschechoslowakei gelegen angesehen wurde, wird sie nicht mehr gewährt. Außerdem wurde mit 1. April 1936 die Neuaufgabe der Sendungen in einer Unterwegsstation als unzulässig bezeichnet. — Der deutsch-tschechoslowakische Gütertarif, der den Gesamtverkehr zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei erfaßt, soweit er nicht durch Ausnahmetarife geregelt ist, wurde zum 1. Januar 1936 abgeändert, wobei die im Februar 1934 infolge Änderung des tschechoslowakischen Münzgesetzes eingetretene Abwertung der tschechoslowakischen Krone Berücksichtigung gefunden hat. — Ein erster Schritt zur Wiederherstellung geordneter Tarifverhältnisse ist im deutsch-rumänischen Verkehr zu verzeichnen. Der Kampf um den Verkehr mit Rumänien, der zwischen den an den einschlägigen Kartelltarifen beteiligten Eisenbahnverwaltungen auf der einen Seite und den polnischen Bahnen auf der anderen Seite seit mehr als einem Jahr geführt worden ist, wurde durch ein Übereinkommen beendet, wonach die im Jahre 1934 erlassenen Auslobungsverfügungen aufgehoben und durch neue, die polnischen Routen einbeziehende Bestimmungen ersetzt wurden. Diese sind für den deutsch-rumänischen und polnisch-rumänischen Verkehr mit 15. Januar 1936, für den tschechoslowakisch-rumänischen Verkehr mit 1. Februar 1936 in Kraft getreten. — Unter Mitwirkung der deutschen, bulgarischen, tschechoslowakischen, jugoslawischen, österreichischen und ungarischen Bahnen wurde die Einführung eines neuen deutsch-bulgarischen Verbandstarifs beschlossen, an dem sich Polen und Rumänien nicht beteiligt haben. — Ein ähnliches Abkommen, wie es für den Verkehr zwischen Italien und den belgischen Seehäfen seit 1928

vorliegt, wonach Frachtgleichheit für die Wege über Deutschland einerseits, Frankreich/Belgien andererseits besteht, kam für den Verkehr zwischen italienischen und innerbelgischen Stationen zustande.

Die französischen Eisenbahnen haben zum 1. November 1935 für Klein- und Einzelsendungen bis 1000 kg neue Tarifbestimmungen eingeführt, die sich gegen den Wettbewerb des Kraftwagens richten. Für die Berechnung der Frachtsätze ist Frankreich in 600 Zonen eingeteilt. Die Frachtsätze, die die Kosten der Zustellung ins Haus des Empfängers einschließen, gelten nicht von Ort zu Ort, sondern von Zone zu Zone, d. h. von allen Orten einer Zone nach allen Orten einer anderen Zone gilt der gleiche Satz. Ferner sind in Frankreich neue Auslobungen für den Verkehr zwischen der Schweiz und Übersee und Tarifierleichterungen für den Export und Transitverkehr zu verzeichnen.

Am 15. März 1936 ist der neue polnische Binnengütertarif in Kraft getreten, der wesentliche Ermäßigungen brachte, die sich teilweise auch auf den Export auswirken. Die Anpassung der Verbandstarife an die durch die Reform geänderte Tariflage ist noch in Arbeit. Der polnisch-tschechoslowakische und der polnisch-rumänische Seehafentarif wurden erweitert. Der polnisch-lettisch-estische Eisenbahnverband wurde auf den Verkehr zwischen Polen und lettischen Hafestationen ausgedehnt. Weitgehende Transitbegünstigungen gelangten in Konkurrenz gegen Ungarn und die Tschechoslowakei nach Rumänien zur Einführung.

Die Liste der von der generellen Auslobung für den Transitverkehr durch Österreich ausgenommenen Sendungen, für welche Vereinbarungen mit fremden Bahnen über die Ausschaltung des gegenseitigen Wettbewerbs bestehen, wurde zum 21. Oktober 1935 auf frisches Obst aus Bulgarien und der Türkei, zum 4. Dezember 1935 auf lebende Tiere und zum gleichen Zeitpunkt auf Südfrüchte und Kastanien von Italien nach Ungarn ausgedehnt. — Am 1. Januar 1936 trat ein neuer österreichisch-jugoslawischer Verbandstarif in Kraft, der in seinen Verkehrsleitungsvorschriften auch die Staatsgrenzen gegen Deutschland, die Schweiz und die Tschechoslowakei umfaßt und daher auch für den Verkehr über Österreich und Jugoslawien hinaus von Bedeutung ist. — Der am 1. September 1935 in Kraft getretene österreichisch-belgische Verbandstarif wurde mit Wirkung vom 1. Februar 1936 auf eine Reihe von Gütern ausgedehnt, wodurch sich sowohl im Verkehr mit österreichischen Stationen als auch im Transit durch Österreich nach Ungarn und Jugoslawien Ermäßigungen ergeben, durch die dem Wettbewerb über die schweizerisch-französischen Wege und die französischen Seehäfen Rechnung getragen wird. — Infolge der für den Verkehr mit dem Ausland Anfang September vorgenommenen Änderung des ungarischen Binnentarifs wurden die ungarischen Schnittfrachten im österreichisch-ungarischen Verbandstarif ab 15. Oktober 1935 um 28 vH erhöht. — Am 1. November 1935 trat der neue Kilometerzeiger der österreichischen Bundesbahnen in Kraft, der alle seit 1925 im Nachtragswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen berücksichtigt. — Um den Wettbewerb gegen die Donau und die Seeroute zu stärken, wurden zahlreiche Frachtermäßigungen im Verkehr zwischen dem Westen und Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland und der Türkei eingeführt.

In der Schweiz wurde zum 1. Dezember 1935 ein neuer Tarif für den Sesa-Franko-Domizil-(S. F. D.-)Dienst eingeführt, der gegenüber den bisherigen, individuellen Taxen für jede Ortschaft durch Einführung von Einheitstaxen mit 7 Taxgruppen wesentliche Vereinfachungen und Verbilligungen brachte.

Die von der italienischen Regierung Mitte September 1935 angeordnete Tarifierhöhung trat am 1. Januar 1936 in Kraft. Die Erhöhung wurde nicht linear

durchgeführt, sondern sie beträgt je nach der Beförderungsart, der Gütergattung und der Länge der Beförderungsstrecke 10--35 v H. Der Exportverkehr aus Italien (mit Ausnahme des Eilstückgutverkehrs) und der Transitverkehr, ferner die Adriatarife mit Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und Polen wurden nicht verteuert. Für die Verbandstarife trat die Erhöhung erst ab 11. Januar 1936 in Wirksamkeit. — Im Transitverkehr wurde der Wettbewerb gegen die ausländischen Bahnen bedeutend verschärft. Auslobungen wurden erlassen über Tarvis und Postumia und gegen die Schweiz. Weitgehende Ermäßigungen kamen der Einfuhr aus den Staaten, die an den Sanktionen nicht beteiligt waren, zugute, so u. a. auch Deutschland, vor allem im Kohlenverkehr.

In Rumänien wurde eine Erhöhung aller Transitfrachten beschlossen, um die Frachten für Auslandsgüter jenen für inländische Waren, die zum Teil höher lagen, anzugleichen. Zu diesem Beschluß trug auch die eingetretene Entwertung der rumänischen Währung bei. — Zwischen der rumänischen und türkischen Regierung wurde ein am 25. Oktober 1935 in Kraft getretenes Abkommen getroffen, wonach für türkische Ausfuhr Güter nach Mittel- und Osteuropa im Transit durch Rumänien bei Beförderung über den Hafen Constanta wesentliche Erleichterungen eingeräumt werden.

In Ungarn wurde eine Reihe neuer Globalsätze, die von der am 15. Oktober 1935 in Kraft getretenen 28%igen Erhöhung nicht erfaßt wurden, in verschiedenen Verkehrsverbindungen eingeführt. Neue Tarife für den ungarisch-italienischen Seehafenverkehr erschienen am 15. Februar 1936, ein neuer ungarischer Donauumschlagstarif in Schweizer Franken für den Bahndurchlauf am 1. März 1936. Mehrere Artikeltarife wurden im Rahmen des österreichisch-ungarischen Verbandes neu eingeführt.

Auf dem Gebiete des Personenverkehrs wurden in Deutschland am 1. Oktober 1935 die Tarifbestimmungen über Netz- und Bezirkskarten in einigen Punkten geändert, insbesondere wurden den bereits bestehenden Anschlußbezirkskarten entsprechend neuerdings auch Anschlußnetzkarten unter Abschaffung der Netzkarten für mehrere Netze eingeführt. Gleichzeitig fand eine Preisermäßigung der Netzkarten und die Bildung eines neuen Netzes 18 um Leipzig statt. — Zum Besuche der Olympischen Spiele 1936 in Garmisch-Partenkirchen, Berlin und Kiel räumte die Reichsbahn besondere Vergünstigungen ein, die für die aktiven Teilnehmer, deren Begleiter und für die offiziellen Pressevertreter 50 v H, für die Zuschauer  $33\frac{1}{3}$  v H des normalen Fahrpreises ausmachen. — Zur Förderung des Wintersportverkehrs im Schwarzwald, auf der Schwäbischen Alb und in Oberbayern wurde die Gültigkeit der Sonntagsrückfahrkarten im Bereich der Reichsbahndirektionen Karlsruhe, Stuttgart und München auf den ganzen Tag vor und nach Sonn- und Feiertagen ausgedehnt.

Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Vorschläge der großen Eisenbahngesellschaften über die Neugestaltung der Personentarife angenommen. Die bisherigen sehr unübersichtlichen und im Bereich der einzelnen Bahnen verschiedenen Tarife werden in Zukunft für ganz Frankreich nach vier Gruppen einheitlich geordnet: 1. Allgemeiner Tarif, 2. Sondertarif für Rück- und Rundfahrkarten, 3. Sondertarif für Monatskarten usw. und 4. Sondertarif für Gesellschaftsfahrten. Die Neuregelung ist am 1. Oktober 1935 in Kraft getreten.

Die Regenversicherung, d. i. die von den Niederländischen Eisenbahnen vor einigen Jahren geschaffene Möglichkeit der Rückgabe der zu den verbilligten Ausflugs-Sonderzügen gelösten Fahrkarten im Falle schlechten Wetters, wurde für 1936 wegen geringer Inanspruchnahme aufgehoben.

In Jugoslawien erfuhren die Personentarife mit Gültigkeit vom 1. Juni 1936 eine Erhöhung um 10 vH.

**114. Fahrplan- und Verkehrsnachrichten.** Mit dem Fahrplanwechsel der Reichsbahn am 6. Oktober 1935 wurden in Deutschland nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr wieder wesentliche Verbesserungen, namentlich in den Ferngüterkursen, erzielt. Durch Beschleunigung der Güterzüge sowie Anschlußverbesserungen an den großen Verkehrsknotenpunkten wurde die Beförderungsdauer in zahlreichen Verbindungen mit den Grenzübergängen abgekürzt. — Auch die Verhandlungen der 27. Reichsbahn-Güterzugfahrplanbesprechung, die vom 3.—7. März 1936 in Essen stattfand, führten durch Fahrplanänderungen, Verbesserungen der Wagenübergänge, Änderungen der Leitungswege und durch neue Zug- und Gruppenbildungen zu bemerkenswerten Abkürzungen der Beförderungsdauer. — Am 6. Oktober 1935 hat die Reichsbahn auf den Strecken Köln—Hamburg/Altona und Berlin—Hamburg/Altona je zwei weitere Schnelltriebwagenzüge eingesetzt. Die Nachfrage auf der Berlin—Hamburger Strecke war jedoch bald so groß, daß die vorhandenen Plätze nicht ausreichten und die Triebwagen wieder durch die früheren, geräumigeren Dampfzüge ersetzt werden mußten. — Die Schwierigkeiten, die sich im Zusammenhang mit dem Transferproblem dem Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich entgegenstellten, zwangen die Reichsbahn seit dem 7. Februar 1936 zu einer starken Einschränkung der Zugfolge durch den polnischen Korridor und zu einer Annahmesperre für bestimmte Waren. Als Ausgleichsmaßnahme wurden der Seedienst Ostpreußen und der Kraftwagenverkehr verstärkt.

Die auf der Anfang Oktober 1935 in Helsingfors tagenden Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1936/37 beschlossenen Änderungen hielten sich in verhältnismäßig engem Rahmen, zumal ein Bedürfnis für die Einlegung neuer Züge wegen des darniederliegenden internationalen Reiseverkehrs nicht vorlag. — Die Internationale Güterzugfahrplankonferenz, die zur allgemeinen Festlegung der Fahrpläne der internationalen Güterzugverbindungen im Sommerfahrplan 1936 unter Beteiligung von 31 europäischen Eisenbahnverwaltungen Ende Oktober 1935 in Oslo und Bergen stattfand, nahm Verbesserungen des Fahrplans in Aussicht, die in einer Reihe von Verbindungen Beschleunigungen bis zu 24 Stunden vorsehen. Die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen gab ihre Absicht kund, Eilgüterzüge mit 85 bis 100 km/h einzusetzen. — Die Rumänischen Staatsbahnen haben mit Wirkung vom 10. Januar 1936 eine allgemeine Fahrplanänderung eingeführt, die in erster Linie die schnellfahrenden Fernzüge betrifft und die erstmalig im Sommer 1935 eingeführten Beschleunigungen wieder aufhebt. — Die Verhandlungen im Oktober 1935 zwischen den Eisenbahnverwaltungen der Tschechoslowakei und Rumäniens führten zu wesentlichen Verbesserungen in den Beförderungszahlen zwischen der Tschechoslowakei und dem rumänischen Seehafen Constanza. — Die Wirtschaftsberatungen der Kleinen Entente haben u. a. zu dem Beschlusse geführt, die Vorschriften für die Beförderung von Reisenden und Gepäck in den Ententestaaten zu vereinheitlichen.

**115. Neue Eisenbahnlinien und Eisenbahnbaupläne.** Am 4. Oktober 1935 wurde die als vollspurige Nebenbahn erbaute 18 km lange Teilstrecke Schwerin (Warthe)—Lipke (Neum.) der Neubautrecke Schwerin (Warthe)—Kreuz und am 6. Oktober 1935 die zweite, 6 km lange Teilstrecke Wolfersweiler—Freisen der in Bau befindlichen vollspurigen Nebenbahn Türkismühle—Kusel dem öffentlichen Betrieb über-

geben. — Der Neubau der ostpreußischen Strecke Heiligenbeil—Zinten wurde in Angriff genommen.

In Norwegen wurde am 9. November 1935 ein weiteres Teilstück der sogenannten Südländbahn, die 60 km lange Strecke Neslandsvatn—Nelaug, eröffnet. In Verbindung mit der umgebauten Strecke Arendal—Nelaug ist damit eine durchgehende, normalspurige Eisenbahnverbindung zwischen Oslo und Arendal geschaffen, was für das Wirtschaftsleben Südnorwegens, das bisher fast ausschließlich auf Schiffsverbindungen angewiesen war, von großer Bedeutung ist.

Im November 1935 wurde in Lettland die Eisenbahnlinie Modohn (Madona)—Lubahn (Lubana) in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme der Strecken Riga—Suntasch (Suntazi) und Lemsal (Limbazi)—Puikeln (Puikele) steht bevor.

Die polnischen Eisenbahnen nahmen den Verkehr auf der neuen Normalspurstrasse Schles. Moszczenice—Seibersdorf am 30. November 1935 auf.

Die neue bulgarische 11 km lange Schmalspurlinie Rosa—Boschidar, eine Zweigstrasse der Linie Kaspitschan—Kraina, wurde am 27. November 1935 dem Verkehr übergeben.

In der Tschechoslowakei wurde von der im Bau befindlichen Linie Ladova Jaskyna—Mnisek n. H. (Fortsetzung der Linie Brezno n. H.—Halny—Ladova Jaskyna) das 11 km lange Teilstück Ladova—Jaskyna—Mlynky am 3. Februar 1936 fertiggestellt. Ferner sind für 1936 folgende Neubauten vorgesehen: Cervena Skala—Margecany, Puchov nad Vahom—Horni Lidec na Moravou, Zlate—Moravce—Zbehy, Banska Bystrica—Diviaky und Anschlußstrasse bei Zabokreký.

Das auf 5 Jahre bemessene große Erneuerungsprogramm der Eisenbahnen in England, das zwischen der britischen Regierung und den vier großen englischen Eisenbahngesellschaften vereinbart worden ist, sieht den Bau einer neuen Strecke von St. Germans nach Looe, einer neuen Abzweigungslinie von Dawlish Warren nach Newton Abbot und eines Streckenabschnitts einer neuen Bahn von Motpur Park nach Leatherhead vor.

Nach Fertigstellung der neuen Brücke über die Donau hat Jugoslawien am 11. November 1935 den Bahnverkehr auf der neuen Eisenbahnlinie Beograd—Pancevo aufgenommen, wodurch sich erhebliche Entfernungsverkürzungen zwischen namhaften jugoslawischen Stationen ergeben. Die neuerbaute Eisenbahnlinie Veles—Prilep wurde am 19. Januar 1936 eröffnet und im Zusammenhang hiermit die schmalspurige Linie Gradsko—Prilep stillgelegt.

Am 18. Oktober 1935 wurde die neue Dnjestrbrücke feierlich eröffnet und der Eisenbahnverkehr zwischen Rumänien und Rußland über Tighina—Tiraspol aufgenommen.

Im Südwesten der Türkei ist von der Neubaustrecke Afion Karahissar—Antalya der erste Abschnitt bis Sandikli am 12. Oktober 1935 fertiggestellt worden. Von hier soll eine Abzweigung nach Isparta und eine andere nach Burdur gebaut werden. — Am 12. November 1935 fand die Inbetriebnahme der Bahnstrecke Irmak—Filyos statt. Des weiteren wurde am 22. November 1935 der Verkehr auf der Strecke Fevzi—Pascha—Diyarbakir über Ergani Maden mit Zweigstrasse von Yolcati nach Elaziz aufgenommen. Die Weiterführung nach Cesre an der irakischen Grenze und zum Wansee ist geplant.

Die australische Bundesregierung hat ein Programm zur Vereinheitlichung der unterschiedlichen Spurweiten des Eisenbahnnetzes auf Normalspur vorgesehen, dessen Durchführung in zwei Abschnitten erfolgen soll. Zur Verwirklichung des ersten Programmabschnitts sollen aus Bundesmitteln 20 Millionen £ zur Verfügung gestellt werden.

In der Mandschurei fand am 1. November 1935 die Betriebseröffnung auf folgenden drei neuen Eisenbahnlinien statt: Hsinking—Peichengtzu (527 km), Wangschemiao—Solun (108 km), Peianchen—Heiho (166 km). Die Gesamtlänge der Eisenbahnen, die der Generaldirektion der Mandschurischen Staatsbahnen unterstellt sind, beträgt damit 6634 km; sie hat sich also seit zwei Jahren verdoppelt. — In der UdSSR. wurde der Bau der 488 km langen Bahn Karaganda—Bertißbucht am Balchaschsee Ende Dezember 1935 beendet. Sie stellt die Fortsetzung der von Petropawlowsk an der Transibirischen Bahn bis zum großen Kohlenbecken von Karaganda bereits bestehenden Verbindung bis zum Balchaschsee und zu den Kupfergruben von Kounrad dar. Damit ist ein weiterer bedeutender Schritt zur Erschließung der zwischen der transsibirischen Bahn einerseits und der mittelasiatischen Linie Samara—Orenburg—Taschkent und der 1930 eröffneten turkestan-sibirischen Bahn (Turksib) andererseits gelegenen Gebiete getan.

**116. Elektrifizierung von Eisenbahnen.** Das Jahr 1935 zeigte in einer Reihe von Ländern bedeutende Fortschritte der Elektrifizierung von Eisenbahnen, und zwar nicht nur hinsichtlich des Umfangs der Inbetriebnahme fertiggestellter Strecken, sondern auch in bezug auf das Ausmaß der im Laufe des Jahres in Angriff genommenen oder beschlossenen Umbauarbeiten. In Deutschland schritten die begonnenen Elektrifizierungsarbeiten, über die im Vorhalbjahr berichtet wurde, rüstig weiter.

Die Niederländischen Eisenbahnen haben die Elektrifizierung folgender Bahnstrecken beschlossen: Amsterdam—Arnhem (98 km), Rotterdam—Utrecht (53 km), Haag—Utrecht (21 km) und Utrecht—Eindhoven (81 km). Die Arbeiten sollen so beschleunigt werden, daß der Betrieb im Sommer 1938 aufgenommen werden kann. — Die Strecke Haarlem—Zandvoort wird seit dem 6. Oktober 1935 elektrisch betrieben.

Polen plant die Elektrifizierung der Bahnverbindung Krakau—Wieliczka, die über Ojcow—Olkusz einerseits und Dobczyce—Myslenice—Rabka andererseits fortgesetzt werden wird.

Im Rahmen des zwischen der Regierung und den vier großen Eisenbahngesellschaften Englands vereinbarten Erneuerungsprogramms sind bedeutende Elektrifizierungsarbeiten vorgesehen, u. a. im Bereich der London Midland and Scottish Eisenbahn Teile des Netzes auf der Halbinsel Wirral, von der London and North Eastern Eisenbahn die Strecke Manchester—Sheffield und von der Southern Eisenbahn die Strecken Hampton Court Junction nach Portsmouth über Woking und Guildford, Woking nach Farnham, Weybridge nach Staines, Dorking nach Arundel Junction und West Worthing nach Havant einschließlich der Abzweigungen nach Little Hampton und Bognor, Sevenoaks nach Hastings über Turnbridge Wells, Gravesend und Swanley Junction nach Chatham und Gillingham und Strood nach Maidstone.

Am 28. Oktober 1935 fand in Italien die feierliche Eröffnung der elektrifizierten Strecken Florenz—Rom und Rom—Neapel statt. Es folgten die Strecken Gorizia—Udine und am 20. März 1936 die Anschlußverbindung Udine—Monfalcone. Mehr als 5000 km des italienischen Eisenbahnnetzes werden nunmehr elektrisch betrieben. Italien steht damit der absoluten elektrifizierten Streckenlänge zufolge an erster Stelle unter den europäischen Staaten.

In der Südafrikanischen Union wurde mit der Durchführung eines Elektrifizierungsplanes begonnen, der die Hauptbahnen von Cato Ridge nach Durban (72 km) und von Glencoe nach Volksrust (124 km) und außerdem Strecken im Gesamtumfang von 120 km in der Umgegend von Johannesburg umfaßt.

Die Elektrifizierung von 147 km Vorortstrecken bei Rio de Janeiro in Brasilien wurde im Jahre 1935 vertraglich festgelegt.

In den Vereinigten Staaten von Amerika wurden die Elektrifizierungsarbeiten an der großen Verkehrsader New York—Washington (362 km) der Pennsylvania Eisenbahn beendet.

**117. Zusammenschluß, Übergang und Stilllegung von Eisenbahnen.** Die deutsche Reichsbahnstrecke Mondorf (Saar)—Waldwiese der Linie Merzig (Saar)—Bettelainville wurde ab 1. Januar 1936 stillgelegt.

Die bisher von der Holländischen Eisenbahngesellschaft (HSM) in Pacht betriebenen Linien Amsterdam—Aalsmeer—Uithoorn und Nieuversluis—Haarlem der Holländ. Elektr. Eis.-Ges. (Haarlemer Meerlinien) wurden von der HSM angekauft. Auf den übrigen Strecken der Holländ. Elektr. Eis.-Ges. wurde der Betrieb eingestellt. Ferner wurde ab 1. Januar 1936 die 21 km lange Nebenbahnstrecke Hoorn—Medemblik für den Personenverkehr gesperrt.

Am 1. November 1935 ließ die polnische Schmalspurbahn Naleczow die Strecken Karczmiska—Rybaki und Szczekarkow—Wilkow—Wisla auf. Die elektrische Privatbahn Warszawa—Mlociny—Lomianki wurde am 1. Februar 1936 in Staatsbetrieb übernommen.

Der jugoslawische Ministerrat beschloß, die zwar bisher vom Staat betriebenen, aber noch in Privatbesitz befindlichen Eisenbahnstrecken Ljubljana—Kocevje, Grosuplje—Novo Mesto, Ljubljana—Vrhnika und Kranj—Trzic in staatliches Eigentum zu übernehmen.

Zwischen der Schwedischen Staatsbahn und der Privatbahn Boras—Jönköpings Eisenbahn A.-G. kam ein Vertrag über den staatlichen Erwerb der Linie Boras—Ulricehamn—Jönköping zustande. Die Betriebsübernahme erfolgt nach Fertigstellung der noch im Bau befindlichen Strecke Ulricehamn—Jönköping.

Auf Grund von seit längerer Zeit zwischen England und dem Irak geführten Verhandlungen sind die irakischen Eisenbahnen in das Eigentum des Irakischen Staates übergegangen.

Des weiteren wurden noch folgende Eisenbahnen stillgelegt: In England Ende September 1935 die 30 km lange Strecke Barnstaple—Lynton der Southern Eisenbahn, in Italien zu Beginn des Jahres 1936 die schmalspurige Eisenbahn Trieste Campo Marzio—Parenzo, in der Tschechoslowakei Anfang Februar 1936 die Lokalbahn Kounice—Jvancice—Oslavany und in Dänemark die Nebenbahn Ringsted—Frederikssund und Rode Kro—Bredebro.

**118. Organisation und Verwaltung.** Der Verwaltungsaufbau der Niederländischen Eisenbahnen, der in den letzten Jahren wesentlich vereinfacht worden ist, zeigt ab 1. Oktober 1935 in seiner neuen Ordnung folgende Gliederung: Den beiden Generaldirektoren untersteht die Hauptverwaltung mit den Abteilungen: Allgemeiner Dienst, Betriebsdienst, Verkehrsdienst, Baudienst, Betriebsmaschinen- und Werkstättendienst und den weiteren selbständigen Gruppen: Prüfungsamt, Verkehrskontrolle, Hauptbuchhaltung.

Die Schwedische Staatsbahn hat die Aufhebung der betriebstechnischen Abteilung ihrer Zentralverwaltung zum Ende des Jahres 1937 vorgesehen, was als ein Zeichen der Beendigung des systematischen Ausbaus des schwedischen Eisenbahnnetzes gewertet werden kann.

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen stimmte im März 1936 dem Entwurf der Generaldirektion für ein neues Bundesbahngesetz in allen wesentlichen Punkten zu. Nach dem Gesetzentwurf soll die Verwaltung

und der Betrieb der Bundesbahnen Sache einer besonderen eidgenössischen Verwaltung sein. Beherrschender Einfluß insbesondere auf die Finanzgebarung soll dem Bundesrat zustehen. Außer der Genehmigung der Besoldungsordnung sollen der Bundesversammlung folgende Befugnisse verbleiben: Die Genehmigung der allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung, des Geschäftsberichtes, der Jahresrechnung, der Stilllegung von Eisenbahnlinien und die Beschlußfassung über Maßnahmen zur Deckung von Fehlbeträgen.

In Spanien trat am 1. August 1935 ein Gesetz in Kraft, das die Eisenbahngesellschaften zur Aufnahme von Anleihen bis zum Betrage von 50 Mill. Peseten ermächtigt. Gleichzeitig wurden einige Beschränkungen in der Festsetzung der Tarife aufgehoben. Das neue Gesetz schreibt ferner die Bildung eines Ausschusses zwecks Bearbeitung eines Gesetzentwurfs zur endgültigen Regelung des Verhältnisses zwischen Staat und Eisenbahn vor.

Das Parlament des Staates Iran hat mit Rücksicht auf die wachsende Bedeutung des iranischen Eisenbahnwesens am 24. Oktober 1935 ein Gesetz über die Eisenbahnorganisation erlassen.

**119. Die 6. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft** mit Professoren an deutschen Universitäten und Hochschulen wurde unter Leitung von Reichsbahndirektor Geheimen Baurat Dr.-Ing. Schwarze vom 19.—24. August 1935 in Berlin, Prenzlau, Züsedom und Hamburg abgehalten. Außer Eisenbahnfragen und allgemeinen wirtschaftspolitischen Problemen galten die Vorträge Fragen der Landwirtschaft und der Seeschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung ihrer Beziehungen zu den Eisenbahnen. Auf dem Gut Züsedom wurde erstmalig das „fahrbare Anschlußgleis“ im Dienst der Landwirtschaft vorgeführt.

## 120. Abhandlungen.

### a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Die Weltwirtschaftskrise und die Eisenbahnen. Davies. Cottier. von Beck. Mschr. d. IEKV. 7, S. 885; 9, S. 1163; S. 1208; S. 1221.
- Über die Zuggeschwindigkeit. (Forts.) Wiener. Mschr. d. IEKV. 10, S. 1304; 11, S. 1433; 12, S. 1517.
- Der Beförderungsweg im internationalen Eisenbahngüterverkehr. Schubert. Ztg. d. VMEV. 43, S. 908.
- Die Änderung der Haftungsbestimmungen im römischen I. Ü. G. Mark. Z. f. I. Ebf. 7, S. 250; 8, S. 309.
- Die internationale Rechtsordnung für die Beförderung von Privatwagen. Halasz. Z. f. I. Ebf. 11, S. 436.
- Einige Streiflichter zur Konkurrenz im Eisenbahnwesen. Redlich. Allg. Tarif-Anz. 29, S. 913.
- Gewährung von Zahlungserleichterungen durch die Eisenbahnverwaltungen an ihre Kunden. Z. d. IEV. 10, S. 316.
- Eisenbahn und Außenhandel. Kleinmann. Vt. W. 33, S. 493.
- Eine neue Alpenbahn über den Fernpaß? Feuchtinger. V. T. 21, S. 564.
- Die Eisenbahnen in den britischen Kolonien. Dieckmann. A. f. E. 4, S. 999.
- Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband. Treibe. Ztg. d. VMEV. 38, S. 793.
- Der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband. Ein Beitrag zur deutschen Eisenbahngeschichte. Ottmann. Rb. 32, S. 859.
- Die Planfeststellung im Reichseisenbahnrecht. Zum Abschluß einer 100 jährigen Rechtsentwicklung. Wachtel. Rb. 48, S. 1211.
- Die erste deutsche Eisenbahn (Ludwigsbahn Nürnberg—Fürth). Hennoh. Ztg. d. VMEV. 27/28, S. 534.
- Hundert Jahre deutscher Schienenweg. Gegebenheiten und Folgerungen für die deutsche Verkehrswirtschaft. Remy. Ztg. d. VMEV. 27/28, S. 551.
- Was verdankt Deutschland den Eisenbahnen? Blum. Ztg. d. VMEV. 27/28, S. 565.
- Das Deutsche Eisenbahnwesen. Ein Rückblick. Hoogen. Ztg. d. VMEV. 27/28, S. 570.
- Das Beschaffungswesen der deutschen Eisenbahnen einst und jetzt. Hammer. Ztg. d. VMEV. 27/28, S. 578.

- Fünfundsiebzig Jahre Kaiserin Elisabeth-Bahn. Feiler. Ztg. d. VMEV. 32, S. 663.  
 Die Entwicklung der Eisenbahnen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet im ersten Eisenbahnjahrhundert. Derikartz. Ztg. d. VMEV. 48, S. 1001; 49, S. 1029.  
 Vorkämpfer für deutsche Eisenbahnen. Meinke. Ztg. d. VMEV. 51, S. 1079.  
 England, das Mutterland des Eisenbahnwesens, und die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg—Fürth. Stumpf. A. f. E. 4, S. 851.  
 Die 15 Jahre Saar-Eisenbahnen. Münzer. A. f. E. 5, S. 1065; 6, S. 1399.  
 Die badische Eisenbahnpolitik von 1833—1890. Schäfer. A. f. E. 6, S. 1335.  
 100 Jahre deutsche Eisenbahnen. Wirtschaft und Statistik 23, S. 862.  
 Pioniere der deutschen Eisenbahntechnik. Vt. W. Nr. 49/51.  
 Deutsche Eisenbahnliteratur vor hundert Jahren. Uhlich. Vt. W. 52, S. 681.  
 Die Handelskammer Düsseldorf als Schrittmacher des westdeutschen Eisenbahnwesens. Wilten. Wirtschaft u. Verkehr 18, S. 377.  
 Die Frühzeit des rheinisch-westfälischen Eisenbahnsystems. Bacmeister. Ruhr u. Rhein Wirtschaftsztg. 36, S. 605.  
 Zwischen Düsseldorf und Wuppertal. Das Eisenbahnwerk eines Jahrhunderts. Bacmeister. Ruhr u. Rhein Wirtschaftsztg. 44, S. 738.  
 Hundert Jahre deutscher Eisenbahnpolitik. Ein Rückblick. Wirminghaus. Rhein Mainische Wirtschafts-Ztg. 18, S. 598.  
 Ein Wendepunkt in der Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Wissenschaft. Schwarze. Rb. 33, S. 878.  
 Die Ausstellung „100 Jahre deutsche Eisenbahnen“ in Nürnberg. Überlacker. Rb. 37, S. 955.  
 Die betrieblichen und baulichen Voraussetzungen für die Leistungssteigerung der Reichsbahn. Ballof. Rb. 44, S. 1126.  
 Nachwuchsprobleme bei der Deutschen Reichsbahn. Schwarze. Ztg. d. VMEV. 45, S. 943.  
 Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen. Sch. Ztg. d. VMEV. 51, S. 1065.  
 Die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1934. Ziche. A. f. E. 5, S. 1241.  
 Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Geschäftsjahr 1934. Z. d. IEV. 10, S. 309.  
 Die Arbeiterpensions- und Krankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1934. Graf Lambsdorff. Kuhatscheck. A. f. E. 1935, 6, S. 1463; 1936, 1, S. 113.  
 Die finanzielle Lage der Reichsbahn. Prang. Reichsbahn-Beamten-Ztg. 22, S. 708.  
 Grundsätzliches zur sogenannten Auslobungspraxis der Eisenbahnen. Schubert. Ztg. d. VMEV. 31, S. 645.  
 Verkehrsdienst, Beförderungsdienst und Landwirtschaft. Sommerlatte. Ztg. d. VMEV. 52, S. 1085.  
 Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1933. Kuchler. A. f. E. 5, S. 1155.  
 Roll- oder Hubbehälter? Lilienthal. Vt. W. 47, S. 609.  
 Wenn die Reichsbahn noch die 4. Klasse hätte! Fritze. Ztg. d. VMEV. 40, S. 833.  
 Zur künftigen Fahrplangestaltung bei der Reichsbahn. Drees. Ruhr u. Rhein Wirtschaftsztg. 43, S. 722.

#### b) Europa

- Die Dänische Staatsbahn im Geschäftsjahr 1934/35. Paszkowski. Ztg. d. VMEV. 47, S. 987.  
 Das Eisenbahngesetz von 1921 in seiner Auswirkung auf die LMS in England. Meyer. Ztg. d. VMEV. 43, S. 901; 44, S. 927.  
 Wirtschafts- und Betriebs-Ergebnisse der englischen Gruppenbahnen im Jahre 1934. Hardt. A. f. E. 4, S. 993.  
 Development of the G. W. R., 1835 to 1935. Sonderheft zu R. W. G. Vol. 63, No. 9.  
 100 Jahre Great Western Eisenbahn. Hardt. Rb. 43, S. 1099.  
 Centenary of the Great Western Railway. Mod. Tr. 859, S. 3.  
 Der Behälterverkehr in England. Lilienthal. Vt. W. 32, S. 425.  
 Regional planning and railway transport. Influence of electrification. Clark. Ashcroft. Mod. Tr. 854, S. 7.  
 Are british railways overcapitalised? Mod. Tr. 869, S. 17; 870, S. 9; 871, S. 3; 873, S. 6.  
 Revaluation of railway capital. Stabilisation of transport undertakings. Mance. Mod. Tr. 872, S. 3.  
 Die Finnische Staatsbahn im Jahr 1933. Paszkowski. A. f. E. 5, S. 1260.  
 Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1934. Wernecke. Ztg. d. VMEV. 38, S. 798.  
 Die Betriebsergebnisse der großen französischen Eisenbahnnetze im Jahre 1933. Z. f. I. Ebf. 7, S. 283.  
 Die großen französischen Eisenbahnen im Jahre 1934. Z. d. IEV. 10, S. 325.  
 Die Organisation der Ausbesserungswerkstätten bei den französischen Eisenbahnen. Hamacher. Der praktische Betriebswirt 7, S. 655.

- Die Jugoslawischen Eisenbahnen in den Jahren 1932 und 1933. Remy. Uhlich. A. f. E. 5, S. 1195.
- Die lettischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1933/34. Rungis. A. f. E. 4, S. 957.
- Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1934. O. Ztg. d. VMEV. 40, S. 838.
- De Nederlandsche Spoorwegen over 1934. Spoor- en Tramwegen 14, S. 326.
- De Afschrijvingsmethode der Spoorwegmaatschappijen. Groot. Spoor- en Tramwegen 17, S. 395.
- Electrification of the Tauern section of the Austrian Federal Railways. Kaan. R. w. G. Vol. 63, No. 4, S. 166.
- De Electrificatie der Oostenrijksche Spoorwegen. Reinöhl. Spoor- en Tramwegen 26/27, S. 613.
- Elektrifizierung der russischen Eisenbahnen. Fürbringer. WD. 28, S. 959.
- Elektrisierung der Sowjeteisenbahnen. Erotejeff. Ztg. d. VMEV. 50, S. 1052.
- Die Eisenbahntarifpolitik der UdSSR. B. R. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 15/16, S. 51.
- Mitteilungen aus der sowjetischen Eisenbahnliteratur. Wehde Textor. A. f. E. 4, S. 1009.
- Die Schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1934. Paszkowski. Ztg. d. VMEV. 37, S. 783.
- Railway electrification in Sweden. A Successful Policy. Mod. Tr. 857, S. 6.
- Eigenart und Bedeutung der Schweizerischen Bundesbahnen im Vergleich zu anderen Vereinsbahnen. Ztg. d. VMEV. 36, S. 747.
- Die Schweizerischen Bundesbahnen in den Jahren 1932 bis 1934. Nitschke. A. f. E. 6, S. 1493.
- Die Schweizerischen Bundesbahnen im Geschäftsjahre 1934. Z. d. IEV. 9, S. 290.
- Die Eisenbahnen der tschechoslowakischen Republik im Jahre 1933. Freytag. A. f. E. 4, S. 905.
- Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1932/33. Béla Romák. A. f. E. 4, S. 937.

## c) Afrika

- Die Eisenbahnen von Nordafrika. Z. d. IEV. 9, S. 277.
- Die Eisenbahn Djibouti—Addis Abeba. Bahnen und Bahnprojekte in Abessinien. Reichelt. Vt. W. 35, S. 465.
- Electrification activity in South Africa. R. w. G. Vol. 63, No. 8, S. 326.

## d) Amerika

- Die Lage der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten. Rademaker. A. f. E. 4, S. 1006.
- Der Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen nach dem Bericht des Federal Coordinator of Transportation vom Januar 1935. Gretsche. A. f. E. 6, S. 1305.
- Die Änderung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes der Vereinigten Staaten von Amerika. Röhling. A. f. E. 4, S. 889.
- United States railway problems. Present status and future outlook. Budd. Mod. Tr. 856, S. 4.
- De spoorweg naar het binnenland van Suriname van Paramaribo naar Dam. Herrenberg. Spoor- en Tramwegen 22, S. 519; 23, S. 547; 24, S. 573; 25, S. 593; 26/27, S. 616.

## e) Asien

- Die Eisenbahnen im Fernen Osten. Rademaker. Vt. W. 28, S. 373.
- Finanzlage der chinesischen Eisenbahnen. Wehde Textor. A. f. E. 6, S. 1509.
- The Trans-Iranian Section, Iranian (Persian) State Railways. R. w. G. Vol. 63, No. 4, S. 145.
- Irakische Eisenbahnverwaltungen im Betriebsjahr 1933/34. A. f. E. 4, S. 1004.
- Die Transindochinabahn und ihre Stellung im Verkehrssystem des Fernen Ostens. Reichelt. Ztg. d. VMEV. 44, S. 933.
- De Staatsspoorwegen in Nederl.-Indië gedurende de crisisjaren 1930 t/m 1934. Spoor- en Tramwegen 16, S. 380.
- Die Niederländisch-Indische Eisenbahn auf Java. Overmann. A. f. E. 4, S. 981.
- Die birmanischen Eisenbahnen. Kandaoureff. A. f. E. 5, S. 1217.
- The railways of India. Carr. Mod. Tr. 863, S. 3.
- An important Indian railway. Developments on Bengal-Nagpur System. Carr. Mod. Tr. 864, S. 6.
- The Ceylon government railways. Arthurton. R. w. G. Vol. 63, No. 3, S. 104.
- Die Eisenbahnen von Siam. Ztg. d. VMEV. 30, S. 638.

## f) Australien

- The Australian commonwealth railways. Arthurton. R. w. G. Vol. 63, No. 1, S. 12.

## Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen

**121. Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen mit Einschluß der städtischen Schnellbahnen** hat sich im zweiten Halbjahr 1935 weiter in aufsteigender Linie entwickelt. Die Zahl der beförderten Personen belief sich auf 1451 Millionen gegenüber 1407,3 Millionen im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Die Zunahme beträgt demnach 3,1 v H. Im zweiten Halbjahr 1934 war gegenüber dem zweiten Halbjahr 1933 (1325,9 Millionen Personen) eine Steigerung um 6,1 v H zu verzeichnen, so daß sich bereits ein Nachlassen der Auftriebskräfte bemerkbar machte. Dies ist um so bemerkenswerter, als die Personenbeförderungsleistung der deutschen Straßenbahnen im Berichtszeitraum nur 63 v H ihres Höchststandes vom zweiten Halbjahr 1929 (2301,8 Millionen Personen) ausmachte. Die Einnahmen zeigten gleichfalls nur eine geringe Zunahme von 218,7 Millionen im zweiten Halbjahr 1934 auf 224,3 Millionen RM im zweiten Halbjahr 1935 oder um 2,6 v H.

**122. Fahrpreisbegünstigungen der Straßenbahnen.** Auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen und der Erlasse des Reichsverkehrs- und Reichsinnenministers vom 10. Juli 1935 bzw. 11. November 1935 hat die Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen Fahrpreisermäßigungen auf Straßenbahnen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen oder die den zur Deckung der Selbstkosten erforderlichen Einnahmedurchschnitt gefährden, verboten. Lasten im öffentlichen Interesse sind nicht durch die Verkehrsanstalten, sondern durch die dafür zuständigen Stellen zu tragen.

**123. Neubau und Stilllegung von Kleinbahnen und Straßenbahnen.** Die Straßenbahnlinie Darmstadt—Eberstadt der Hessischen Eisenbahn A.-G. wurde über Eberstadt hinaus um 7 km bis Jugenheim an der Bergstraße verlängert. — Als Ersatz für die stillzulegende Kleinbahn Uchte—Rehburg wird zwischen Stadt Bad Rehburg und Stolzenau eine Kraftfahrlinie eröffnet. — Im Rahmen der geplanten Neuordnung des Verkehrs im französischen Bezirk Finistère beschloß der Gemeinderat die vollständige Stilllegung des 459 km langen Kleinbahnnetzes des Bezirks.

**124. Ersatz von Straßenbahnen durch Oberleitungs- und Kraftomnibusse.** Der Verkehrsausschuß von Hull in England hat die Umstellung des Straßenbahnbetriebs auf Oberleitungsomnibusbetrieb beschlossen. Der Umbau soll vier Jahre in Anspruch nehmen. — In Newcastle-on-Tyne wurde am 1. Oktober 1935 auf der bisherigen 15 km langen Straßenbahnstrecke Denton Burn—Wallsend eine Oberleitungsomnibuslinie eröffnet. — Als erster Abschnitt der im Anschluß an das seit 1931 bestehende Londoner Oberleitungsomnibusnetz fertiggestellten Erweiterungsbauten wurden am 27. Oktober 1935 die 29 km langen Strecken Shepherd's Bush—Chiswick—Kew—Brentford—Hounslow und Hammersmith—Chiswick—Kew—Brentford—Twickenham—Hampton Hill—Hampton Court dem Betrieb übergeben. Auf den Abschnitten Woolwich, Bexleyheath und Dartford (24 km) und zwischen Sutton und dem Kristallpalast (15 km) wurde der Betrieb im November bzw. Dezember 1935 eröffnet. Die Londoner Obusstrecken hatten Ende 1935 damit bereits einen Umfang von 96 km.

Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika machte der Oberleitungsomnibus große Fortschritte. Im Juli 1935 führte die United Electric Railways in Providence den Obusbetrieb auf 6 Linien von 25 km Länge ein. In Columbus ist das bestehende Obusnetz im Mai 1935 um eine zweite Linie von 7 km Länge erweitert worden. In San Francisco wurde Ende 1935 die erste 16 km lange Obusstrecke eröffnet, während in Cleveland und Oookwood—Dayton die Inbetriebnahme von 7,4 bzw. 9,5 km langen Strecken bevorsteht.

Die Verdrängung der Straßenbahn durch den Omnibus in amerikanischen Städten geht aus folgenden Zahlen hervor: Von 920 Städten mit über 10000 Einwohnern besaßen im Jahre 1923 noch 757 Straßenbahnbetrieb, davon 560 reinen Straßenbahnbetrieb. Im Jahre 1934 waren die entsprechenden Zahlen auf 483 bzw. 85 gesunken. Demgegenüber stieg die Zahl der Städte mit reinem Omnibusbetrieb von 18 im Jahre 1922 auf 363 in 1934. Bis zum Herbst 1935 wurde in weiteren 22 Städten reiner Omnibusverkehr eingerichtet. Ferner liegen Pläne für den völligen Ersatz der Straßenbahnen durch Omnibusse in 12 Städten vor.

**125. Die New Yorker Hoch- und Untergrundbahnen** werden auf Grund eines Abkommens zwischen dem Oberbürgermeister von New York und den Hoch- und Untergrundbahnunternehmen von der Stadtverwaltung übernommen werden. Der Kaufpreis beträgt 416,9 Mill. Dollar. Die neuzugründende städtische Verkehrsbehörde wird die größte ihrer Art sein.

### 126. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Wirtschaftlichkeit im Nahverkehr. Stanik. Roffhack. V. T. 14, S. 373.  
 Der Umsteigeverkehr bei mittelstädtischen Verkehrsbetrieben. Wentzel. V. T. 17, S. 445.  
 Die Nürnberger Straßenbahn am Reichsparteitag. Bayer. V. T. 19, S. 494.  
 Die Weiterentwicklung der Straßenbahnen. Uhlich. V. T. 19, S. 499.  
 Verlustzeiten im Straßenbahnbetrieb. Schwend. V. T. 19, S. 508.  
 Die große Reform der Straßenbahnen. Flügel. V. T. 19, S. 512.  
 Männer im Kampf um die Berliner Stadtbahn. Capelle. V. T. 48, S. 613.  
 Betriebs- und Kostenuntersuchung städtischer Verkehrslinien. Müller. V. T. 22, S. 587; 23, S. 613.

#### b) Ausland

Die Brüsseler Straßenbahnen und die Weltausstellung 1935. van der Spek. V. T. 13, S. 331.  
 Die Belgische Nationale Kleinbahn-Gesellschaft. Aufbau — Bedeutung — Entwicklung. Jacobs. V. T. 13, S. 340.  
 Der Kleinzonentarif in Budapest. Die Erfahrungen des Jahres 1934. Patz. V. T. 13, S. 343.  
 Die Entwicklung des Verkehrs und Tarifs der Wiener Straßenbahnen seit 1928. Winter. V. T. 13, S. 348.  
 De Nederlandsche Tramwegen in het Verleden, het Heden en de Toekomst. Biezeveld. Spoor- en Tramwegen 22, S. 522.  
 Steun aan tramwegen. Biezeveld. Spoor- en Tramwegen 15, S. 345.  
 Verkehrswerbung in Tageszeitungen. Erfahrungen im Haag. Montijn. V. T. 13, S. 351.

## Straßenverkehr

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

Länder	Personen- kraftwagen		Lastkraftwagen		Kraftwagen insgesamt		Einwohner auf 1 Kraftwagen	
	in 1000 Stück						1934	1935
	1934	1935	1934	1935	1934	1935		
Ver. Staaten v. Amerika	20 616	21 537	3 211	3 397	23 827	24 934	5	5
Frankreich . . . . .	1 432	1 447	458	467	1 890	1 914	22	22
Großbritannien <sup>2)</sup> . . . . .	1 324	1 452	401	426	1 725	1 878	27	25
Kanada . . . . .	900	953	151	166	1 051	1 119	10	9
Deutsches Reich . . . . .	674	810	192	244	866	1 054	75	63
Australien (Staatenbd.)	433	455	128	141	561	596	12	11
Italien . . . . .	257	276	90	102	347	378	119	109

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

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

**128. Aus dem deutschen Kraftverkehrs- und Straßenrecht.** Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister genehmigte den vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn auf Grund des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 aufgestellten Tarif für den Güterfernverkehr, der mit vorläufiger Gültigkeit bis 30. Juni 1936 am 1. April 1936 in Kraft trat.

Das Statistische Reichsamt wurde vom Reichs- und Preußischen Verkehrsminister ermächtigt, mit Wirkung vom 1. Januar 1936 eine Statistik der Personenbeförderung im Kraftfahrlinienverkehr einzurichten. — Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ordnete im Einvernehmen mit dem Reichs- und Preußischen Wirtschaftsminister die alljährliche Durchführung einer einheitlichen Straßenbaustatistik an.

**129. Gesetzliche Regelung des Kraftverkehrs im Ausland.** Zufolge eines Gesetzes vom 8. März 1936 bedarf seitdem der gewerbsmäßige Lastkraftwagenverkehr in Belgien der Genehmigung des beim Verkehrsministerium geschaffenen „Office des transports par route“. Die Konzessionsdauer beträgt längstens 5 Jahre. Der Werkverkehr bleibt frei.

Das vom spanischen Ministerrat beschlossene Gesetz, das zur Stärkung der Eisenbahn im Wettbewerb gegen den Kraftwagen u. a. eine Konzessionspflicht und Sonderbesteuerung des Kraftwagenverkehrs vorsah und am 1. Dezember 1935 in Kraft treten sollte, wurde auf die lebhaften Proteste der benachteiligten Wirtschaftskreise hin vorläufig ausgesetzt und durch Erlaß vom 25. Februar 1936 endgültig beseitigt.

Die bevorstehende gesetzliche Neuregelung der seit 1933 bestehenden Lastkraftwagenverkehrsordnung (LKVO) in Österreich sieht u. a. eine Aufteilung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in der Weise vor, daß der Eisenbahn die größeren Entfernungen über 70 bzw. 75 km, dem Kraftwagen die kürzeren Strecken zufallen. Der Werksverkehr, der bisher bis 100 km frei war, soll auf 70 bzw. 75 km beschränkt werden. Die gewerbsmäßige Lastkraftwagenbeförderung wird nur den Mitgliedern der „Rona“, der jeder Unternehmer beitreten kann, gestattet. Der Transport von Stückgütern durch die „Rona“ erfolgt auf Grund von Beförderungsbedingungen und Tarifen, die die „Rona“ mit Genehmigung des Ministers für Handel und Verkehr festsetzt.

Zwecks Ausgleichs der durch die Eisenbahntariferhöhung eingetretenen Verschiebung zwischen Eisenbahn- und Kraftwagentransportpreisen wurde in Italien eine Erhöhung der Kraftwagensteuer vorgenommen.

**130. Aufhebung des Astodienstes der SBB.** Der vor 4 Jahren von den SBB. zur Bekämpfung des Lastkraftwagens aufgezogene Haus-Haus-Zubringerdienst der „Asto“-Genossenschaft (Automobil-Stückgüter-Transport-Organisation) soll vom 1. März 1936 ab sukzessive abgebaut werden, da die daran geknüpften Hoffnungen sich nicht erfüllt haben. Er soll durch ein billigeres System der Haus-Haus-Beförderung unter Heranziehung der „Sesa“ und Postverwaltung ersetzt werden.

**131. Straßenbauten und -pläne.** Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen genehmigte die Erschließung des 1720 m hohen Wallbergs am Tegernsee mit Hilfe einer 7,5 km langen und 6 m breiten Kraftfahrstraße, die eine durchschnittliche Steigung von 11 v II aufweist. — Die geplante Bäderstraße an der ostpreußischen Samlandküste wird von Königsberg unter Einbeziehung des südlichsten Ortes der Kurischen Nehrung über die Bäder Cranz, Neukuhren, Rauschen und Georgenswalde, nahe an Brüsterort vorbei, südwärts über Palmnicken

nach Pillau führen. In Königsberg wird sie Anschluß an die ostpreußische Reichsautobahn und die Reichsstraße nach Insterburg erhalten. — Auf der Internationalen Konferenz des Vereinigten Touristen-Komitees der nordischen Länder in Stockholm wurde eingehend der Plan einer Kraftwagenstraße erörtert, die die Verkehrsverbindung zwischen den Ostseestaaten verbessern soll. Die Straße soll rund um die Ostsee führen und folgende Punkte berühren: Hamburg, Lübeck, Rostock, Fähre Warnemünde-Gjedser, Kopenhagen, Oeresundfähre, Helsingborg, Stockholm. Von hier soll eine Abzweigung nach Oslo, die andere über Nordschweden und Nordnorwegen nach Petsamo in Finnland und in südlicher Richtung über Uleaborg und Helsingfors nach Leningrad und weiter über Tallinn, Riga, durch Litauen nach Königsberg führen. Von Ostpreußen wird durch den Korridor der Anschluß an das deutsche Straßennetz in Pommern vollzogen. Die Bauzeit wird auf rund 4 Jahre geschätzt.

Am 28. Oktober 1935 wurde in Italien die große Autostraße von Genua in die Po-Ebene, mit deren Ausbau 1932 begonnen worden war, und Ende 1935 eine neue Autostraße zwischen Genua und Serravalle—Scrvia in Betrieb genommen.

Belgien plant eine neue Autobahn zwischen Brüssel und Ostende, die südlich von Gent und Brügge verlaufen und ein erstes Teilstück des großen internationalen Durchgangsweges zwischen London und Istanbul bilden soll.

Mit der Ausführung des seit Jahren vorliegenden Plans einer neuzeitlichen Straßenverbindung von Kowno über Keidany (Kedainai), Ponewesch (Panevezys), Birsen (Birziai) nach Riga wurde nunmehr begonnen.

Das technische Komitee zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Frankreich hat ein Programm für den Bau von einer Anzahl Automobilausfallstraßen von Paris angenommen, die nach dem Muster der deutschen Reichsautobahnen gebaut werden sollen.

Als erstes Teilstück des auf Jugoslawien entfallenden Abschnitts der geplanten Autostraße London—Konstantinopel soll nunmehr der Ausbau der Straße zwischen Pancevoer-Brücke und Pancevo und weiter nach Vercecz begonnen werden. Die Straße von Avala bis Kragujevac soll verbessert und zunächst bis Jagodina, später nach Nisch, Pirot und Caribrod weitergeführt werden.

Die siebente Teilstrecke der Kraftwagenstraße auf den 3482 m hohen Mulhacen, den höchsten Berg der Sierra Nevada wurde vollendet. Die Straße erreicht eine Höhe von 3300 m ü. d. M. und stellt damit die höchste Kraftwagenstraße in Europa dar.

Die argentinische Regierung hat die sofortige Durchführung eines neuen Zwei-Jahres-Straßenbauprogramms in Höhe von 177 Mill. Pesos beschlossen, das u. a. den Bau je einer Kraftwagenbahn von Buenos Aires nach Bahia Blanca, nach Cordoba und nach Corrientes umfaßt.

**132. Reichsautobahnen.** Nachdem der Führer und Reichskanzler am 6. Januar 1936 die Mangfallbrücke als Erster befahren hatte, gab der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen am 11. Januar 1936 die Teilstrecke Holzkirchen—Weyarn der Autobahn München—Landesgrenze für den öffentlichen Verkehr frei. Als erste norddeutsche Strecke wurde am 23. März 1936 ein Teilstück der Linie Berlin—Stettin eröffnet und dort ein regelmäßiger Schnellautobusverkehr der Reichsbahn eingerichtet. Ende März 1936 befanden sich insgesamt 115 km Reichsautobahnen in Betrieb und 1966 km in Bau.

**133. Kraftfahrlniennetz der Reichspost.** Das deutsche Kraftpostnetz erweiterte sich in 1934/35 durch Einrichtung neuer, Verlängerung bereits vorhandener und

Aufkauf privater Verbindungen. Es umfaßte Ende März 1935 2380 Kraftpostlinien mit 50 713 km Streckenlänge (gegen 2366 Linien und 48 718 km Länge im Vorjahr), 1510 (1436) Landkraftposten mit 87 534 (82 408) km Streckenlänge und 578 (567) andere Kraftfahrzeugverbindungen mit 7383 (7278) km Streckenlänge. Die Personenbeförderungsleistung, die in 1930/31 87,8 Millionen betragen hatte und bis 1933/34 auf 59,8 Millionen Personen gefallen war, stieg in 1934/35 wieder auf 65 Millionen an.

### 134. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Allgemeine Grundlagen der Motorisierung. Lobeck. Die Straße 15, S. 552.  
 Auswirkungen der Neuregelung des Straßenwesens in den preußischen Provinzen. Großjohann. Die Straße 18, S. 644.  
 Kraftfahrbetrieb und -technik bei der Deutschen Reichspost. Möller. Motor 9, S. 9.  
 Speditursammelladung im Lastkraftwagen-Güterfernverkehr. Walther. Der Schiffsfrachtdienst 44, S. 82.  
 Straßen- und Wegewesen in wichtigen Gebieten des Auslandes. Stein. Die Straße 14, S. 508.  
 Die Kaiserstraße von Saarbrücken nach Mainz. Korzendorfer. Syffert. Die Straße 16, S. 568.  
 Beiträge zu den geschichtlichen Straßenbeziehungen zwischen Deutschland und Polen. von Karaisl. Die Straße 17, S. 601.  
 Die Strecke Berlin—Hannover in der deutschen Geschichte. Brüning. Die Straße 20, S. 700.  
 Deutsche Straßen im Zeitenwandel. Schmedes. Verk.- u. Betriebswiss. in Post u. Tel. 7, S. 137.  
 Die Obermoselstraße. Hausen. Wasser- u. Wegebau-Z. 18, S. 233.  
 Straßenbaupolitik. Ettwig. Kobbert. Die Wirtschaftskurve 14. Jg. II, S. 120.  
 Die Grundlagen der Organisation des Fuhrbetriebes im Speditionsgewerbe. Schöpke. DVN (B) 64, S. 7.  
 Die Bestimmung der Transportaufgaben im Fuhrbetrieb des Speditionsgewerbes. Schöpke. DVN (B) 68, S. 7.  
 Die Leistungsermittlung im Fuhrbetrieb des Speditionsgewerbes. Schöpke. DVN (B) 70, S. 11.  
 Grundsätzliche Fragen zur Selbstkostenberechnung im Fuhrbetrieb des Spediturs. Schöpke. DVN (B) 72, S. 7.  
 Die Entwicklung des Kraftverkehrs in Deutschland. Der Anteil des Speditionsgewerbes an der Motorisierung. Schöpke. DVN (B) 88, S. 3.  
 Pferd, Kleinschlepper oder Elektro-Fahrzeug? Drei Transportmittel für den kleineren Fuhrbetrieb. Schöpke. DVN (B) 96, S. 6; 98, S. 3; 104, S. 3. 1936: 6, S. 99.  
 Das deutsche Kraftfahrwesen und seine Zukunft. Hennig. Verk. u. Betriebswiss. in Post u. Tel. 7, S. 140.  
 Die Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens bei der Deutschen Reichspost. Muchow. Deutsche Postztg. 22, S. 678.  
 Der Radfahrer im Straßenverkehr. Schmidt. V. T. 16, S. 425.  
 Zur Finanzierung und Unterhaltung der Radfahrwege. Wollf. V. T. 21, S. 573.  
 Der Radfahrer auf der Straße. Weigelt. Wasser- u. Wegebau-Z. 15, S. 191.  
 Der Reichsbahnkraftverkehr im Reichsbahndirektionsbezirk Regensburg. Burger. Ztg. d. VMEV. 34, S. 706.  
 Schiene und Kraftwagen im Güterverkehr. Die Wettbewerbsentwicklung und das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftwagen vom 26. 6. 1936. Kirste. Reichsbahn-Beamten-Ztg. 15, S. 475.  
 Eisenbahn und Kraftwagen. Hellauer. Ztschr. f. Betriebswirtschaft 4, S. 407.  
 Eisenbahn und Kraftwagen. Fertigwarenindustrie und Auslandsgesetzgebung. Most. Vt. W. 38, S. 505.  
 Straße und Schiene — Kraftwagen und Eisenbahn. Schmedes. Verk.- u. Betriebswiss. in Post u. Tel. 12, S. 241.  
 Die Stellung des Werkverkehrs in der deutschen Wirtschaft. Scholz. Die Straße 14, S. 503.  
 Die neue Ordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen im Deutschen Reiche. von Beck. Ztg. d. VMEV. 35, S. 721.  
 Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Hein. V. T. 14, S. 365.  
 Die Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz. Philipp. V. T. 15, S. 389.  
 Die Neuordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen. Hein. DVN (B) 54, S. 1.  
 Der Ausgleich. Zum neuen Güterfernverkehrsgesetz. Hellersberg. Motor 8, S. 5.

- Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen: ein vorläufiger Schlußstrich. Most. Ruhr u. Rhein Wirtschaftsztg. 28, S. 465.
- Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Ein Kurz-Kommentar des Gesetzes vom 26. 6. 1935. Most. Rhein Mainische Wirtschafts-Ztg. 15, S. 439.
- Neuordnung oder endgültige Regelung des Güterfernverkehrs in Deutschland. Hamacher. Der praktische Betriebswirt 8, S. 780.
- Die verladende Wirtschaft und das Güterfernverkehrsgesetz. Renaud. DVN (A) 55, S. 1.
- Die Neuregelung im Kraftwagen-Güterfernverkehr. Der Schiffsfrachtendienst 30, S. 4.
- Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Koenigs. DVN (B) 58, S. 1.
- Stellung und Aufgaben des Reichskraftwagen-Betriebs-Verbandes auf Grund des neuen Gesetzes über den Güterfernverkehr. Kraftfahrzeughandel und -Bewirtschaftung 33, S. 774.
- Die Genehmigung für den Gelegenheitsverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz. Schmidt. V. T. 20, S. 541.
- Ein Jahr Reichsstraßenverkehrs-Ordnung. Schifferer. Das Recht des Kraftfahrers 11, S. 314; 12, S. 344.
- Die Reichsautobahn München—Landesgrenze. V. T. 14, S. 386.
- Die ostpreußische Reichsautobahn Königsberg—Elbing. Müller. V. T. 19, S. 525.
- Linienführung und verkehrspolitische Bedeutung der Reichsautobahn Hannover—Berlin. Flörke. Die Straße 20, S. 703.
- Die Lage der Stadt zur Autobahn. Arntz. Die Straße 21, S. 746.
- Verkehrsverlagerung von Reichsstraße auf Reichsautobahn zwischen Frankfurt, Mannheim und Heidelberg. Niemeyer. Pfaßmann. Die Straße 22, S. 789.
- Straße und Fremdenverkehr. Deutschland das Reiscautoland der Zukunft. Reismann. Rhein Mainische Wirtschafts-Ztg. 20, S. 659.

## b) Ausland

- Railways and Road transport. Progress towards coordination. Wedgwood. Mod. Tr. 868, S. 13.
- Public road passenger transport. Ten years of evolution. Mackinnon. Mod. Tr. 853, S. 9.
- Main roads with flying junctions. Austin. Mod. Tr. 853, S. 12.
- Passenger transport in South Wales. Growth of road services. Mod. Tr. 857, S. 9.
- Legislation in road transport. Some necessary amendments. Mod. Tr. 863, S. 8.
- Road-rail division of function. Scope for transport monopolies. Mance. Mod. Tr. 863, S. 9.
- Future of distributive road transport. Possibilities of rationalisation. Jerrett. Mod. Tr. 863, S. 17.
- Unification of road transport. The experiment in Northern Ireland. Clarke. Mod. Tr. 867, S. 9.
- Die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Frankreich. Hamacher. V. T. 14, S. 369.
- Die französische Regelung des Wettbewerbs Straße—Schiene im Güternahverkehr. Hamacher. V. T. 16, S. 422.
- Road-rail coordination in France. New regulations and their effect. — Licences, compensation and taxation. Mod. Tr. 864, S. 9; 865, S. 9.
- La coordination des transports par chemins de fer et par route. Les Transports 10, S. 337.
- Die französische Alpenstraße. Gubler. Die Straße 14, S. 512.
- Die Umstellung in der italienischen Kraftverkehrswirtschaft. van Oterendorp. WD. 36, S. 1215.
- Spoor en Auto in Italië. Spoor- en Tramwegen 24, S. 565.
- Der Ausbau des polnischen Straßennetzes. Reismann. V. T. 17, S. 457.
- Die Landstraßen in Polen. Kobylinski. Die Straße 17, S. 605.
- Neue Straßenbauten im Kanton Tessin. Neumann. V. T. 21, S. 575.
- Der neuzeitliche Umbau des spanischen Straßennetzes. Meier. Die Straße 15, S. 534.
- Die Organisation und Tätigkeit der Genossenschaft der Lastkraftwagen-Unternehmer (Mateosz). Visegrady. Allg. Tarif-Anz. 35, S. 1084.
- Die Straßenverkehrs-Unfälle in den Vereinigten Staaten 1934. Haller. V. T. 16, S. 427.
- Verkehrszählungen auf amerikanischen Straßen. Wehner. V. T. 20, S. 545.

## Binnenschifffahrt

## 135. Deutschlands Binnenwasserstraßenverkehr; Konjunkturüberblick.

I. Halbjahr 1935	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.	A: <sup>2)</sup> Kohle	A: Eisen	A: G.-V.	E: G.-V.	A: Kohle	A: G.-V.
Juli . . . .	611	83	207	1 532	1 312	176	2 015	262	894	1 008
August ..	588	110	187	1 578	1 299	141	1 988	234	846	952
Septemb.	557	174	162	1 434	1 384	155	2 074	259	878	1 000
Oktober .	588	189	152	1 510	1 609	178	2 322	272	1 052	1 175
November	583	182	168	1 499	1 627	168	2 271	259	1 109	1 252
Dezember	714	188	156	1 643	1 700	178	2 352	284	1 039	1 192
1935	7 760	1 658	1 907	17 730	16 605	1 907	24 293	2 973	10 415	11 656
1934	6 560	2 263	1 874	17 869	14 985	1 829	22 571	2 714	9 483	10 481

  

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	Ein- gang	Aus- gang
Juli . . . .	692	1 144	515	979	343	82	636	172	351	59
August ..	569	1 099	498	939	352	104	587	162	324	63
Septemb.	568	1 058	481	873	300	128	621	172	300	59
Oktober .	592	1 089	582	1 004	352	107	648	187	355	62
November	659	1 168	519	974	336	93	638	173	331	63
Dezember	698	1 249	480	912	328	89	668	187	329	54
1935	7 761	13 230	5 545	10 457	3 534	1 016	7 005	1 978	3 702	693
1934	5 936	11 407	5 430	10 019	3 747	988	7 229	1 509	3 854	762

  

Monat	Häfen der Rhein-Ems-Kanäle (20)				Ems-Weser- Kanal (6)		Emden		Bremen <sup>4)</sup>	
	E: Erz	E: G.-V.	A: Kohle	A: G.-V.	Eingang	Aus- gang	Eingang	Aus- gang	Ein- gang	Aus- gang
Juli . . . .	463	817	1 169	1 305	160	101	305	300	184	49
August ..	416	726	1 148	1 286	172	139	286	210	186	63
Septemb.	385	648	1 136	1 291	169	163	255	242	180	52
Oktober .	400	678	1 310	1 465	175	151	245	258	212	89
November	326	620	1 315	1 464	168	138	265	200	208	78
Dezember	347	606	1 213	1 352	184	104	240	242	185	74
1935	4 486	7 403	13 530	14 982	1 851	1 416	2 567	2 476	1 976	753
1934	4 082	6 920	13 339	14 541	1 570	1 012	2 700	2 606	1 484	797

  

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 . . . .	199	269	145	100	87	224	549	130	31	208
August ..	205	242	135	81	108	217	566	94	32	178
Septemb.	193	238	126	94	113	218	583	83	46	170
Oktober .	284	393	171	157	119	230	581	104	34	213
November	426	431	269	243	253	218	768	120	43	227
Dezember	404	402	252	169	151	177	609	97	23	234
1935	3 176	4 096	2 120	1 674	1 312	2 255	6 393	1 192	367	2 182
1934	2 699	4 141	1 934	1 600	1 575	2 308	6 033	1 086	223	1 975

Hatte sich der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen im 1. Halbjahr 1935 nur auf gleicher Höhe wie im 1. Halbjahr 1934 bewegt, so zeigte er im 2. Halbjahr eine wesentliche Verstärkung, insbesondere, durch gute Wasserstandsverhältnisse begünstigt, im letzten Jahresviertel. Der Gesamtumschlag der wichtigeren deutschen Binnenhäfen belief sich im 2. Halbjahr 1935 auf 73,1 Mill. t und erhöhte sich damit gegenüber dem 2. Halbjahr 1934 (65,1 Mill. t) um über 12 v H. Die Gesamtmenge der auf dem Rhein beförderten Güter stieg mit 34,8 Mill. t im 2. Halbjahr 1935 gegenüber dem 2. Halbjahr 1934 (31,5 Mill. t) um 10 v H.

Für das ganze Jahr 1935 ergibt sich eine Zunahme des Gesamtumschlags der wichtigeren deutschen Binnenhäfen gegenüber 1934 um reichlich 6 v H (rund 132 Mill. t gegen rund 124 Mill. t). Knapp um den gleichen Hundertsatz stieg auch die Gesamtmenge der auf dem Rhein beförderten Güter (64,8 Mill. t 1935 gegen 61,2 Mill. t 1934).

Der Rhein-Eingang über Emmerich zeigt 1935 gegenüber 1934 fast Gleichstand (— 1 v H). Dabei sind jedoch die Erzmengen um 18 v H gestiegen, die Getreidezufuhren um 27 v H gesunken. Der Rhein-Ausgang über Emmerich stieg vornehmlich infolge vermehrter Kohlentransporte (+ 11 v H) um 8 v H. Die Rheinhäfen weisen einen durchschnittlichen Gewinn von 7 v H aus. Er ist vornehmlich infolge vermehrter Kohlenabfuhren Duisburg-Ruhrort und durch stärkere Erzzufuhren den „übrigen Niederrheinhäfen“ (je + 11 v H) zugute gekommen, während die Oberreinhäfen nur geringe Veränderungen (Mannheim—Ludwigshafen + 3 v H) zeigen. In den Häfen der Rhein—Ems-Kanäle hob sich der Umschlag um 4 v H. Die Behinderung des Elbverkehrs im Sommer durch Niedrigwasser war geringer als im Vorjahr. Der Umschlag von Hamburg vermehrte sich um 6 v H, der von Berlin um 7 v H.

136. Straßburg und Basel erzielten 1935, verglichen mit 1934, folgende Umschlagsmengen in 1000 t:

Straßburg				Basel				
	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt	Rheinverkehr		Kanalverkehr		Gesamt
				Zufuhr	Abfuhr	Zufuhr	Abfuhr	
1935	3 319	2 067	5 386	746	65	1 403	3	2 217
1934	3 382	2 191	5 573	275	70	1 534	19	1 898

Wenn auch durch die Wasserstandsverhältnisse begünstigt, haben sich die Rheinregulierungsarbeiten zwischen Straßburg und Istein erstmals entscheidend zugunsten des Rheinverkehrs nach Basel ausgewirkt und dessen „Saisonaushilfe“-Charakter gegenüber dem regelmäßigen Verkehr über den Rhein—Rhône- und Hünningerkanal zu überwinden begonnen. Die Steigerung des Rheinverkehrs nach Basel ist 1935 indessen nur wenig auf Kosten des Kanalverkehrs mit Umschlag in Straßburg erfolgt, sondern hauptsächlich auf Kosten der Reichsbahn, des direkten Verkehrs mit Penichen und der elsäß-lothringischen Bahnen.

1) Alle Plätze = Hafenumschlag in 1000 t.

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

3) Bis Köln einschließlich.

4) Einschließlich 5 anderer Unterweserhäfen.

137. Die deutsche Binnenflotte setzte sich zu Anfang 1935, verglichen mit Anfang 1934, wie folgt zusammen:

Jahr	Schlepper		Andere Schiffe mit Triebkraft			Kähne	
	Zahl	PS	Zahl	PS	t Tragf.	Zahl	t Tragf.
1935	2 280	503 700	2 780	261 200	395 900	12 666	5 891 000
1934	2 251	497 500	2 696	252 500	377 000	12 886	5 970 400

Die Leistungsfähigkeit der Schlepper hat sich hiernach gegen 1934 um 1 v H erhöht; die Tragfähigkeit der Güterboote, Motorkähne usw. stieg um 5 v H, während die der Kähne um 1 v H sank.

138. Eine neue Donauschiffahrtspolizeiverordnung, die von der Internationalen Donaukommission vereinbart worden war, wurde durch Verordnung vom 28. September 1935 (RGBl. II, Nr. 45, S. 663) ab 1. Januar 1936 für die deutsche Donau- strecke in Kraft gesetzt.

### 139. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Le rôle des voies de navigation intérieure dans l'ensemble des voies de communication d'un pays. E. Leopold. Nav. d. Rhin 12, S. 374.

Aktuelle Wasserstraßenpolitik — Wirtschaftskrise — Arbeitsbeschaffung. E. Utzinger. Die Rheinquellen 11, S. 161; 12, S. 182.

Die deutsche Binnenschifffahrt. Joh. W. Welker. Z. f. B. 7, S. 160.

Die Bedeutung der süddeutschen Wasserstraßen. W. Liebel. Z. f. B. 8, S. 228.

Der Stand des Ausbaues der deutschen Binnenwasserstraßen. Gährs. Z. f. B. 9, S. 267.

Technische Fortschritte der Binnenschifffahrt im Rhein- und westdeutschen Kanalgebiet. H. Etterich. Schiffsfrachtendienst 17, S. 4.

Kann die Binnenflotte von Elbe und Oder verbessert werden? Th. Hitzler. Schiffsfrachtendienst 37, S. 16.

Die Hafenbahnen bei der Neugestaltung des Verkehrs. Fischer. Z. f. B. 11, S. 319.

Die neue Verordnung über die Frachenausschüsse. Erhard Billing. Z. f. B. 10, S. 292.

Die Entwicklung des Rhein-See-Verkehrs. W. Teubert. Die Rheinquellen 7, S. 98.

Die voraussichtlichen oberrheinischen Hafengebiete. H. Krucker. Die Rheinquellen 9, S. 129.

Die Bedeutung der Oberrheinstrecke Basel—Bodensee im europäischen Binnenschiffahrtsnetz. H. Wittmann. Die Rheinquellen 10, S. 147.

Der Reichsbahnschiffsdienst auf dem Bodensee in seiner Entwicklung. P. Nagel. Rb. 46, S. 1167.

Der Saar-Pfalz-Kanal. W. Cartellieri. Der Rhein 11, S. 281.

Der Neckarkanal in Staatsverträgen. Gustaf Stotz. Südwest-Deutschland 4, S. 91.

Die Neckarkanalisation. Konz. Der Rhein 7, S. 169.

Der Max-Clemens-Kanal im Gebiete des ehemal. Fürstbistums Münster 1724—1840. Lensing. A. f. P. u. T. 9, S. 262.

Der Küstenkanal. Borchers. Hansa 39, S. 1558.

Der Stand des Mittellandkanalbaues. F. Trier. Der Rhein 7, S. 175.

Der Bau des Mittellandkanals. W. Petzel. Z. f. B. 8, S. 207.

Verkehr auf der Weser und den anschließenden Wasserstraßen April 1934 bis März 1935. Prietze. Die Weser 7, S. 82.

Die Geschichte der Werraschifffahrt. H. Flügel. Die Weser 9, S. 114.

Die technische Begründung für die Werrakanalisation. Müller. Die Weser 10, S. 129.

Die wirtschaftliche Begründung für die Werrakanalisation. Roloff. Die Weser 11, S. 145.

Berg- und Talverkehr im Elbstromgebiet. Ernst Pegel. Schiffsfrachtendienst 29, S. 4.

Der Ausbau der Elbe. Z. f. B. 8, S. 193.

Das ostpreussische Wasserstraßennetz und seine verkehrspolitische Bedeutung. Fr. Roß. Z. f. B. 9, S. 272.

Die Schifffahrt auf der oberen Donau Ulm—Regensburg im Wandel der Zeiten. M. E. Feuchtinger. Z. f. B. 10, S. 297.

## b) Ausland

- Die Binnenschifffahrt in Südosteuropa 1935. Fr. Wallisch. Z. f. B. 12, S. 349.  
 Neue Binnenschifffahrtswege in Holland und Belgien. Overmann. Ztg. d. VMEV. 44, S. 921.  
 Der Ausbau der holländischen und belgischen Wasserstraßen. H. Schleichert. Z. f. B. 10, S. 302.  
 L'organisation du système bancaire hollandais de crédit fluvial et maritime et sa capacité de résistance. H. van Crielkinge. Nav. d. Rhin 11, S. 331.  
 L'organisation du crédit fluvial et maritime . . . en Belgique. H. van Crielkinge. Nav. d. Rhin 8, S. 244.  
 Strasbourg maritime, commercial et industriel, en 1934. J. d. l. Marine Marchande Nr. 850.  
 État actuel de la navigation sur le Rhône. Nav. d. Rhin 7, S. 212.  
 L'aménagement du Rhône au point de vue de la navigation. J. Aubert. Nav. d. Rhin 7, S. 205; 8, S. 236.  
 A National Waterway Scheme. Canal System at Uniform Level. (England) J. F. Pownall. Mod. Tr. Nr. 857, S. 5.  
 Flottningen i allmänna flottleder år 1934. Nils Björkman. Kommersiella Meddelanden 22, S. 719.  
 Die Rekonstruktion der Binnenwasserstraßen der UdSSR. St. Natonek. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 21, S. 34.  
 Die verkehrstechnische und kraftwirtschaftliche Erschließung der Wolga. Konstantin A. Pohl. Deutsche Wasserrwirtschaft 9, S. 193; 10, S. 212.

## Seeschifffahrt

## 140. Deutschlands Seeverkehr; Konjunkturüberblick.

II. Halbjahr 1935	Hamburg						Bremen					
	Eingang			Ausgang			Eingang			Ausgang		
	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.
Juli . . . . .	1 646	111	935	1 622	102	381	726	50	150	706	47	244
August ..	1 730	109	909	1 798	95	425	763	74	139	764	51	300
Septemb.	1 570	111	882	1 486	89	413	625	75	125	647	43	268
Oktober .	1 494	120	1 059	1 524	109	495	677	66	166	626	41	248
November	1 381	129	1 021	1 414	99	535	610	68	141	638	45	263
Dezember	1 568	127	1 182	1 543	91	535	738	68	228	702	41	333
1935	18 418	1 246	12 219	18 426	1 127	5 371	8 031	774	1 916	7 952	460	3 356
1934	18 484	1 099	12 910	18 487	1 203	5 091	7 939	644	2 157	7 906	345	2 977

Auch im zweiten Halbjahr 1935 hielt sich in Hamburg der Schiffsraumverkehr fast genau auf der gleichen Höhe wie im selben Vorjahrszeitraum, während die eingegangenen Gütermengen um 7 v H sanken, die versandten Gütermengen um 9 v H stiegen. In Bremen erhöhten sich im zweiten Halbjahr 1935 gegenüber dem gleichen Zeitraum 1934 der Schiffsraumverkehr und die Güterabfuhren je um 4 v H, während die eingegangenen Gütermengen um 6 v H fielen.

Für das ganze Jahr 1935 ergibt sich gegenüber 1934 hinsichtlich des Schiffsraumverkehrs in Hamburg Gleichstand, in Bremen auch nur eine geringfügige Steigerung um 1 v H. Die Güterzufuhren fielen in beiden Häfen um je 4 v H — erhöhte Inlandseingänge vermochten die Verminderung der Auslandeinfuhr nicht zu kompensieren —, während die Güterabfuhren in Hamburg um 3 v H, in Bremen um 15 v H stiegen. Diese Steigerung betraf in Bremen sowohl den Auslands- wie den Inlandsverkehr, in Hamburg allein den Auslandsverkehr. Der gesamte Güterumschlag war 1935 in Hamburg mit 19 963 000 t um 2 v H geringer, in Bremen mit 6 506 000 t um 6 v H größer als 1934.

Der Verkehr der wichtigeren Häfen an der Ostsee (Königsberg, Stettin, Saßnitz, Rostock, Lübeck, Kiel und Flensburg) und der Nordsee (Rendsburg, Ham-

burg, Cuxhaven, Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham, Wilhelmshaven und Emden) betrug<sup>1)</sup>:

II. Halbjahr 1935		Ostsee			Nordsee			Zusammen		
		1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.
Juli .....	Eingang	988	330	621	2 804	195	1 457	3 792	525	2 078
	Ausgang	977	142	167	2 756	358	839	3 733	500	1 006
August ....	Eingang	1 001	346	569	2 998	219	1 334	3 999	565	1 903
	Ausgang	972	177	239	3 042	416	934	4 014	593	1 173
September .	Eingang	846	347	501	2 609	230	1 328	3 455	577	1 829
	Ausgang	831	173	303	2 555	378	867	3 386	551	1 170
Oktober....	Eingang	865	348	459	2 558	244	1 491	3 423	592	1 950
	Ausgang	866	200	301	2 499	405	1 012	3 365	605	1 313
November..	Eingang	815	325	434	2 387	269	1 389	3 202	594	1 823
	Ausgang	823	217	376	2 394	390	1 023	3 217	607	1 399
Dezember..	Eingang	778	302	443	2 718	259	1 761	3 496	561	2 204
	Ausgang	728	190	318	2 596	359	1 034	3 324	549	1 352
1935.....	Eingang	9 419	3 294	5 142	30 918	2 529	17 405	40 337	5 823	22 547
	Ausgang	9 294	1 926	2 630	30 471	3 964	11 109	39 765	5 890	13 739
1934.....	Eingang	8 813	.	.	30 484	.	.	39 297	5 199	23 285
	Ausgang	8 675	.	.	30 330	.	.	39 005	5 295	12 442

Im 2. Halbjahr 1935 hob sich der Schiffsraumverkehr gegenüber dem gleichen Vorjahrszeitraum in den Ostseehäfen um 7 v H, in den Nordseehäfen um 1½ v H, insgesamt um 3 v H. Der gesamte Umschlag der angeführten Häfen war mit 26 Mill. t gegen 25 Mill. t um 4 v H größer.

Im ganzen Jahr 1935 stellte sich der Schiffsraumverkehr der Ostseehäfen um 7 v H, der Nordseehäfen um 1 v H, zusammen um 2 v H höher als 1934. Der Gesamtumschlag der wichtigeren deutschen Küstenhäfen übertraf mit 48 Mill. t den des Vorjahres um 4 v H.

Gegenüber 1929 belief sich 1935 der Güterumschlag der wichtigeren Ostseehäfen<sup>2)</sup> auf 120 v H (Inlandsverkehr 216 v H; Auslandsverkehr 94 v H), der wichtigeren Nordseehäfen<sup>3)</sup> auf 86,5 v H (Inlandsverkehr 198 v H; Auslandsverkehr 77 v H).

**141. Der Verkehr der wichtigsten nordwesteuropäischen Kontinenthäfen erreichte 1935, verglichen mit 1934, folgenden Umfang:**

	Güterumschlag in 1000 t							
	1000 NRT (Eingang)		Eingang		Ausgang		Gesamt	
	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934
Hamburg ...	18 418	18 484	13 465	14 009	6 498	6 294	19 963	20 303
Bremen .....	8 031	7 939	2 690	2 801	3 816	3 322	6 506	6 123
Amsterdam .	4 178	4 638	3 185	3 657	1 751	1 674	4 936	5 331
Rotterdam ..	18 029	17 974	15 312	16 004	12 879	11 320	28 191	27 324
Antwerpen ..	18 073	16 840	11 114	10 681	12 127	10 206	23 241	20 887

<sup>1)</sup> In der t-(Umschlags-)Statistik ist ferner der Umschlag enthalten von Elbing, Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stralsund, Wismar, Husum und Brunsbüttel, während Cuxhaven fehlt.

<sup>2)</sup> Ohne die in der Fußnote zur Tabelle genannten, jedoch einschl. Pillau.

<sup>3)</sup> Ohne die in der Fußnote zur Tabelle genannten und ohne Rendsburg und Wilhelmshaven.

**142. Der Verkehr des Suez-Kanals 1935** wies, verglichen mit 1934, folgenden Umfang auf:

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in
		1000 BRT	1000 NRT	1000 t
1935	5 992	45 890	32 811	26 328
1934	5 663	44 054	31 751	28 448

Folgende Flaggen waren 1935 führend an dem Durchgang beteiligt:

Großbritannien . . . .	2 775	21 916	15 735	= 48,- v H
Italien . . . . .	1 302	8 724	6 077	= 18,5 v H
Deutschland . . . . .	448	3 760	2 693	= 8,2 v H
Niederlande . . . . .	336	3 217	2 316	= 7,1 v H
Frankreich . . . . .	273	2 584	1 774	= 5,4 v H
Norwegen . . . . .	268	1 865	1 389	= 4,2 v H

Die Steigerung des den Suez-Kanal passierenden NRT-Raumes 1935 gegenüber 1934 um 3 v H ist lediglich eine Folge des italienischen Feldzuges gegen Abessinien. Ohne den diesbezüglichen militärischen Zwecken dienenden Schiffsraum ergibt sich vielmehr eine Verminderung des NRT-Raumes um rund 10 v H auf rund 28,5 Mill. NRT. Bei Abzug des für militärische und kriegswirtschaftliche Transporte eingesetzten italienischen Schiffsraums stellen sich die Flaggenanteile der führenden Nationen annähernd folgendermaßen: Großbritannien 55,2 v H, Deutschland 9,4 v H, Niederlande 8,1 v H, Frankreich und Italien 6,2 v H, Norwegen 4,9 v H. Der Rückgang der transitierenden Gütermengen um 7 v H gegenüber 1934 ergab sich im wesentlichen durch Verringerung der Ölfrucht-, Erdöl- und Reistransporte im europawärts gerichteten Verkehr.

Ab 1. Januar 1936 wurde die höchstzulässige Tauchtiefe für den Suez-Kanal durchfahrende Schiffe von 10,06 m auf 10,36 m erhöht.

**143. Der Verkehr des Panama-Kanals 1935** <sup>1)</sup> betrug, verglichen mit 1934:

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in
		1000 BRT	1000 NRT	1000 t
1935	5 033	31 735	18 786	24 702
1934	5 325	34 659	20 685	25 900

Folgende Flaggen waren 1935 führend an dem Verkehr beteiligt:

Vereinigte Staaten	2 036	13 228	7 803	10 285 = 41,6 v H
Großbritannien . . . .	1 131	7 744	4 681	5 729 = 23,2 v H
Norwegen . . . . .	506	2 646	1 592	2 349 = 9,5 v H
Japan . . . . .	257	1 832	1 126	1 553 = 6,3 v H
Deutschland . . . . .	317	1 435	853	1 243 = 5,- v H

Gegenüber 1934 sanken die Durchfahrten und die Ladungsmengen um je 5 v H, der NRT-Schiffsraum um 9 v H.

**144. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals** (Handelsfahrzeuge) belief sich im 2. Halbjahr 1935 auf:

	Durchfahrten	1000 NRT	Massengut 1000 t	
			West-Ost	Ost-West
Juli . . . . .	3 558	1 420	460	635
August . . . . .	4 055	1 598	557	908
September . . . . .	3 929	1 617	596	863
Oktober . . . . .	3 813	1 606	665	863
November . . . . .	3 858	1 735	668	1 005
Dezember . . . . .	3 740	1 716	673	911
Jahr 1935 . . . . .	40 710	16 646	6 320	8 106
Jahr 1934 . . . . .	41 237	15 836	5 843	7 533

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

Bei gleichgebliebener Zahl der Durchfahrten stieg im 2. Halbjahr 1935 gegenüber der gleichen Vorjahrszeit der transitierende Schiffsraum um 7 v H, der Massengutverkehr in der West-Ost-Richtung um 8 v H, in der Ost-West-Richtung um 12 v H.

Für das ganze Jahr 1935 ergibt sich gegenüber 1934 eine Verminderung der Durchfahrten um 1 v H, eine Steigerung des Schiffsraums um 5 v H, des Massengutverkehrs in jeder Richtung um 8 v H.

**145. Der „Zentralverein für deutsche Seeschifffahrt“** wurde als Zusammenfassung der zufolge der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. September 1935 nicht in die Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt aufzunehmenden Vereine und Vereinigungen auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, die deren Förderung außerhalb der wirtschaftspolitischen Sphäre verfolgen, Herbst 1935 gegründet. Ihm gehören u. a. an: Deutscher Nautischer Verein, Deutscher Schiffschiff-Verein, Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt, Hafenbautechnische Gesellschaft.

#### 146. Abhandlungen.

##### a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Die Bedeutung der internationalen Trampschifffahrt. P. Schulz-Kiesow. WD. 49, S. 1656.  
 Les données du transatlantique d'après-demain sur la route de l'Atlantique Nord. J. d. l. Marine Marchande 858, S. 1673; 859, S. 1724; 860, S. 1773.  
 Wandlungen im Ostseeverkehr. Werner Teubert. Hansa 46, S. 1838.  
 Hamburg. Der Schiffsfrachtdienst. Nr. 44.  
 Die Ordnung der Arbeit im Hafen Hamburg. Hansa 37, S. 1488.  
 Das tschechoslowakische Pachtgelände im Hamburger Freihafen. O. Schewe. A. f. E. 5, S. 1145.  
 Stettin — Deutschlands größter Ostseehafen. Loße. Ztg. d. VMEV. 41, S. 855.

##### b) Ausland

- Die Organisation der französischen Handelsmarine. John A. H. Brandt. Hansa 42, S. 1674.  
 Dunkerque maritime, commercial et industriel, en 1934. J. d. l. Marine Marchande No. 871.  
 Calais maritime, commercial et industriel, en 1934. J. d. l. Marine Marchande No. 857.  
 Rouen maritime, commercial et industriel, en 1934. J. d. l. Marine Marchande No. 869.  
 Bordeaux maritime, commercial et industriel, en 1934. J. d. l. Marine Marchande No. 873.  
 Svenska handelsflottans bestånd och användning år 1934. Kommersiella Meddelanden 20, S. 649.  
 Ausländische Schiffe in den Gewässern und Häfen der Sowjetunion. J. A. Awsow. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 13, S. 37.  
 Die gegenwärtige Lage des Handelshafens von Archangelsk. Blagodarski und Michailow. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 14, S. 11.  
 Der Murmansk-Hafen. Blagodarski und Michailow. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 15/16, S. 57.

## Luftverkehr

**147. Zehn Jahre Deutsche Lufthansa-A.-G.** Die Deutsche Lufthansa A.-G., die im Jahre 1926 aus dem Zusammenschluß der Deutschen Aero Lloyd A.-G. und der Junkers-Luftverkehr A.-G. gebildet wurde, konnte am 6. Januar 1936 auf ihr zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Die Verkehrsleistungen in dem bisher erfolgreichsten Geschäftsjahr 1935 erreichten folgenden Stand: Die Flugleistung belief sich im Planverkehr auf 13 370 000 km (gegenüber 1934 + 10,8 v H), bei sonstigen Erwerbsflügen einschließlich Zeitungsbeförderung auf 3 007 000 km (+ 90 v H). Die Beförderungsleistung im Planverkehr betrug: an zahlenden Fluggästen 164 000 (+ 25,4 v H), an zahlender Last im Gepäckverkehr 279,5 t (+ 32,4 v H), im Frachtverkehr 1 228,9 t (— 3,3 v H), im Postverkehr 1 310,2 t (+ 86,2

v H). Der Verkehr weist demnach, abgesehen vom Frachtverkehr, der nach wie vor stark unter handelspolitischen Hemmnissen litt, wiederum eine beachtliche Steigerung auf, die sich noch deutlicher in den tonnenkilometrischen Leistungen widerspiegelt.

**148. Neue Fluglinien.** Mit Inkrafttreten des Winterfahrplans wurde am 6. Oktober 1935 der Verkehr auf der Linie Venedig—Wien—Budapest neu aufgenommen. — Am 1. November 1935 richtete die British Continental Airways Ltd. neue Dienste London—Amsterdam—Antwerpen und London—Brüssel bzw. Lille ein. — Die Air France eröffnete am 5. Januar 1936 einen wöchentlichen direkten Dienst von Frankreich nach Südamerika, dessen Fahrtdauer ca. 2 Tage betragen soll. — Die tschechoslowakische staatliche Aero-Linie nahm den normalen Flugbetrieb auf den Strecken Prag—Brünn—Preßburg und Preßburg—Kosice—Uzhorod am 15. März 1936 auf. Die Linien Prag—Bukarest und Wien—Preßburg—Piestany sollen ab 1. Mai 1936, die Verbindung Prag—Susak—Split—Dubrovnik ab 1. Juni 1936 befliegen werden. — Die polnische Fluggesellschaft „Lot“ plant in Zusammenarbeit mit der schwedischen Flugverkehrsgesellschaft A. B. Aerotransport die Einrichtung einer Linie Warschau—Gdingen—Malmö.

**149. Einstellung und Übergang von Fluglinien.** Die „Deroluft“ stellte den Flugverkehr Berlin—Kowno—Riga—Reval am 31. Oktober 1935 ein. — Ende Dezember 1935 legte die „Aero Espresso“, eine Untergesellschaft der italienischen „Ala Littoria“, den regelmäßigen Dienst Istanbul—Brindisi über Athen still. — Die bisher von der Koninklijke Luchtvaart Mij. betriebene Linie Kopenhagen—Hamburg—Amsterdam ging auf die dänische Luftfahrtgesellschaft über.

**150. Verstärkter Ausbau des deutschen Zeppelinverkehrs.** Der neue Fahrplan 1936 der Deutschen Zeppelin-Reederei leitete mit einer gegenüber dem Vorjahre fast verdoppelten Anzahl von Zeppelifahrten nach Südamerika und der Durchführung einer Reihe von Probefahrten nach Nordamerika, mit der Indienststellung des neuen Verkehrsluftschiffes L. Z. 129 „Hindenburg“ und mit der Eröffnung der neuen Luftschiffhäfen Frankfurt a. M. und Rio de Janeiro eine neue Epoche im Luftverkehr nach Übersee ein.

## 151. Abhandlungen.

### a) Allgemeines und Deutsches Reich

Der Weltluftverkehr im Jahre 1933/34. Pollog. Weltwirtschaftl. Archiv, 42. Bd. H. 1, S. 98.  
 Luftverkehr vor neuen Aufgaben. Wronsky. Die Luftreise 8, S. 174.  
 Die Wirtschaftlichkeit des Lufttransportes in Europa. Brandt. WD. 43, S. 1461.  
 Progress in Europe and a comparison. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 857, S. 11.  
 Het Luchtverkeer in Europa. Spoor- en Tramwegen 18, S. 415.  
 L'économie du transport aérien en Europe. Chr. d. Tr. 16, S. 3.  
 Der deutsch-französische Transocean-Luftpostdienst. WD. 27, S. 922.  
 Der deutsche Luftverkehr 1934. WD. 36, S. 1212.  
 Deutschland im Weltluftverkehr. Weltwirtschaft 11, S. 204.  
 The German position. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 854, S. 9.  
 German Developments. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 869, S. 25.

### b) Ausland

Need for international cooperation. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 851, S. 11.  
 Will aeroplanes be profitable? Sinclair. Mod. Tr. 853, S. 5.  
 Rationalising british services. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 865, S. 11.  
 Air transport in Great Britain. Rivalry of high-speed trains. Shelmerdine. — Airports, monopolies and control. Mod. Tr. 868, S. 17; 869, S. 17.

## Post- und Nachrichtenverkehr

### 152. 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 in Mill.		Ein- nahmen in Mill. RM	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935
III.	60,7	63,3	5,6	5,2	490,5	522,1	12,9	14,1	52,1	55,8	411,2	435,6
IV.	78,4	83,8	5,2	5,1	523,1	562,3	12,9	14,3	49,4	52,8	435,9	457,5
Jahr	262,7	272,6	21,3	20,0	2027,7	2132,7	50,7	54,5	197,7	208,2	1667,8	1715,1

An der sich im zweiten Halbjahr 1935 fortsetzenden allgemeinen Wirtschaftsbelebung in Deutschland nahm die Deutsche Reichspost mit einer beachtlichen Steigerung ihrer Leistungen teil. Hatte sich in der ersten Jahreshälfte ein geringes Nachlassen der Aufschwungkkräfte bemerkbar gemacht, so gewannen sie in der Berichtsperiode erneut an Intensität. Die stärkste prozentuale Steigerung wies wiederum die Zahl der Rundfunkteilnehmer auf, die von 6,1 Millionen Ende 1934 auf 7,2 Millionen Ende 1935 oder um 18 v H anstieg. Im Nachrichtenverkehr wirkte sich die Besserung sowohl im Fernsprech- wie im Briefverkehr aus. Die Schnellgespräche erhöhten sich um 10,1, die Orts- und gewöhnlichen Ferngespräche um je 7 und die Zahl der Sprechstellen um 5,1 v H. An Briefen wurden 6,8 v H mehr befördert. Auch die Zahl der aufgelieferten Pakete lag um 5,8 v H höher als im zweiten Halbjahr 1934. Nur der Telegrammverkehr zeigte eine weitere Abnahme, und zwar um 4,6 v H, die jedoch hauptsächlich den Auslandsverkehr betraf. Die Gesamtentwicklung des Reichspostverkehrs vollzog sich zufolge des ausgesprochen binnenwirtschaftlichen Charakters der deutschen Wirtschaftskonjunktur der letzten Jahre trotz weiteren Absinkens des zwischenstaatlichen Verkehrs in allen Postbetriebszweigen. Eine Ausnahme macht lediglich der Briefverkehr mit dem Auslande, der sich seit Anfang 1935 zusehends gebessert hat. Aber auch hier erstreckt sich die Zunahme lediglich auf den Verkehr nach dem Ausland, was als ein Zeichen für die forcierten Anstrengungen deutscher Exportkaufleute um Absatzausweitung zu werten ist. Darüber hinaus machten sich erstmalig im letzten Viertel des vergangenen Jahres schwache Anzeichen für eine Wiederbelebung des Auslandspostverkehrs bemerkbar, und zwar im Telegramm- und Paketverkehr, die allerdings das Gesamtbild nicht zu ändern vermochte. Die Einnahmen der Deutschen Reichspost erfuhren mit 5,4 v H ihre größte Steigerung im seitherigen Aufschwung. Dennoch lagen sie noch um mehr als ein Fünftel (21,2 v H) unter dem Stande der Hochkonjunktur.

**153. Nachrichten; Postwesen.** Nachdem die litauische Postverwaltung das bisher zwischen Deutschland und Litauen bestehende Sonderabkommen, das im gegenseitigen Postverkehr die Inlandstarife vorsah, gekündigt hatte, gelangte am 1. Februar 1936 im Verkehr zwischen den beiden Ländern der Auslandsposttarif zur Anwendung. Auch der Telegramm- und Telephonverkehr wurde hiervon erfaßt. — Mit der französischen Postverwaltung wurde die Beförderung deutscher Briefpost nach Madagaskar und Nord-Mosambik auf der Luftpostlinie Frankreich—Kongo—Madagaskar, mit der britischen Postverwaltung die Benutzung der neu-eingerichteten Luftpostverbindung Penang—Hongkong für deutsche Post nach

Hongkong, Südchina und den Philippinen, ferner die Beförderung deutscher Briefpost nach dem Ägyptischen Sudan, dem Tschadgebiet und Nigeria auf der Luftpostlinie Khartum—Kano (Nigeria) vereinbart.

**154. Nachrichten; Telegraphenwesen.** In Magdeburg wurde am 1. November 1935 und in Bremen am 15. November 1935 ein Fernschreibvermittlungsamt eröffnet, womit die Zahl derartiger Ämter in Deutschland auf 8 gestiegen ist. Ferner wurde am 31. Januar 1936 die Küstenfunkstelle „Norddeich Radio“ als Fern Teilnehmer an das Fernschreibvermittlungsamt Hamburg angeschlossen und am 2. März 1936 der Teilnehmerferschreibverkehr zwischen Deutschland und Dänemark aufgenommen.

Am 16. November 1935 nahmen die Bildtelegraphenstelle Köln und am 1. Februar 1936 die Bildstellen Frankfurt (Main) und München den unmittelbaren Bildtelegraphenverkehr mit den französischen öffentlichen Bildstellen in Straßburg, Lyon, Nizza, Marseille, Toulouse und Bordeaux auf. Gleichzeitig wurden am 1. Februar 1936 die Gebühren im Bildtelegraphenverkehr mit Frankreich geändert. In den Vereinigten Staaten von Amerika hat die American Telephone and Telegraph Co. (ATT) versuchsweise einen Bildtelegraphendienst zwischen privaten Bildstellen eingeführt.

**155. Nachrichten; Fernsprechwesen.** Neu aufgenommen wurde der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und folgenden ausländischen Gebieten: mit Ceylon am 25. Oktober 1935 über die Funkverbindung London—Bombay, mit Französisch Äquatorialafrika über die Funkverbindung Brüssel—Léopoldville, mit der Dominikanischen Republik und der Republik Honduras am 22. Januar 1936 über die neueingerichtete Funkverbindung Miami—San Domingo und Miami—Honduras und am 6. März 1936 mit Kenya (Britisch Ostafrika). Im Durchgang durch Deutschland wurden folgende neuen Fernsprechverkehrsbeziehungen dem Betrieb übergeben: am 16. Dezember 1935 Belgien—UdSSR., am 1. Januar 1936 Jugoslawien—Niederländisch Indien, am 1. März 1936 Luxemburg—UdSSR. und am 7. März 1936 Dänemark, Danzig, Finnland, Lettland, Litauen, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Tschechoslowakei und Ungarn einerseits und Ostafrika andererseits. Ausgedehnt wurde der deutsche Fernsprechverkehr mit Griechenland auf mehrere griechische Orte, mit Britisch Indien auf alle wichtigeren Orte der Insel Ceylon, mit Spanien auf Melilla (Spanisch Nordafrika), mit der UdSSR. auf Archangelsk, mit der Südafrikanischen Union auf die meisten Orte des Landes, mit Kolumbien unter Benutzung der Funkverbindung London—New York auf alle Orte Kolumbiens und mit Niederländisch Indien auf alle Orte der Insel Bali. Von Ausland zu Ausland wurden folgende Fernsprechverbindungen eröffnet: am 27. November 1935 Bagdad (Irak)—Jerusalem, Kairo—Bagdad, am 15. Februar 1936 Tokio—Schanghai, Ende März 1936 Syrien—Irak, am 15. April 1936 Tokio—Rio de Janeiro und Australien—Tasmanien. Ein auf 12 Jahre befristetes Abkommen zwischen dem englischen und französischen Postminister sieht die Herstellung einer unmittelbaren Funksprechverbindung zwischen Paris und New York vor, auf der ab Juli 1936 der größte Teil des bisher von London vermittelten französisch-amerikanischen Verkehrs abgewickelt werden soll. Zwischen den französischen Mandatsbehörden in Syrien—Libanon und dem türkischen Generalkonsul in Beirut wurde der Bau einer bis Ende 1936 fertigzustellenden Telephonverbindung über die syrisch-türkische Grenze beschlossen, die den Anschluß von Ankara (und gegebenenfalls Europa) an Syrien, Palästina und Ägypten bedeutet. — Das jugoslawische Postministerium ist mit der Ausarbeitung eines

Generalplans zur Automatisierung des interurbanen Telephonnetzes beschäftigt, die stufenweise durchgeführt werden soll. Der erste Schritt stellt die Errichtung einer automatischen Gruppenzentrale für die Kurorte Bled, Jesenice, Bohinjka, Bistrica, Lesce und Radovljica dar, die im Sommer 1936 eröffnet wird. In Cypern wurde am 1. April 1936 ein neues Fernsprechnet von 660 km Länge mit Vermittlungsämtern in sechs Städten errichtet.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1935 wurden die bisher bei der Gebührenberechnung im Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Danzig bestehenden Entfernungsstaffeln über 600 km zu einer Stufe zusammengefaßt. Ebenfalls wurden die Gebühren im Verkehr mit Belgisch Kongo herabgesetzt. Die Ferngesprächsgebühren in Großbritannien und Irland wurden am 1. Mai 1936 erneut ermäßigt, nachdem bereits vorher durch Zusammenlegung von Entfernungszone in Großbritannien und Deutschland die Gebühren im Verkehr zwischen beiden Ländern wesentlich herabgesetzt worden waren.

**156. Nachrichten; Funkwesen.** Die Nankingregierung Chinas plant den Bau eines ausgedehnten Rundfunknetzes. Vorgesehen sind ein Großsender von 100 kW, in Peilingmao und neun Zwischensender in Nanking, Kalgan, Peiping und verschiedenen Orten der Mongolei. — Der Bundesausschuß für das Fernmeldewesen in den Vereinigten Staaten von Amerika (Federal Communications Commission) hat den Plan erwogen, über die Vereinigten Staaten von Amerika ein Netz von 25 Rundfunkgroßsendern mit einer Leistung von 500 kW auszubreiten. — Der Großen Nationalversammlung der Türkei ist ein Gesetzentwurf zur Regelung des Rundfunks vorgelegt worden, der das Alleinrecht des Staates für alle drahtlosen Übertragungen von Ton, Bild und Zeichen vorsieht. Der Staat kann jedoch dieses Recht an Private weitergeben.

In Berlin-Pankow ist eine neue öffentliche Fernsehstelle in Betrieb genommen worden. — Die erste öffentliche Fernsehsendestation in Paris ist am 16. November 1935 vom französischen Postminister eröffnet worden.

### 157. Abhandlungen.

#### a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Die Deutsche Reichspost als Auftraggeber für die Fernmeldeindustrie. Senger. Europ. Fernsprechdienst 40, S. 162.
- Die Deutsche Reichspost im Rechnungsjahr 1934. Toberg. A. f. P. u. T. 11, S. 311.
- Zur Konjunkturbewegung des Reichspostverkehrs. A. f. P. u. T. 12, S. 329.
- Das Gesetz über das Postwesen in Preußen und im Deutschen Reich. Kraatz. Verk.- u. Betriebswiss. in Post u. Tel. 11, S. 217.
- Die staatsrechtliche Stellung der Deutschen Reichspost. Schuster. Deutsche Postztg. 26, S. 803.
- Neue zwischenstaatliche Abkommen und Empfehlungen über den beweglichen Funkprechdienst in Europa. Jg. Europ. Fernsprechdienst 40, S. 165.
- Weltfernprechstatistik für 1933. Europ. Fernsprechdienst 40, S. 190.
- Die Weltpostfreimarke. Ranck. A. f. P. u. T. 11, S. 301.
- Der Postscheckverkehr der Weltpostvereinsländer im Jahre 1934. Gebauer. A. f. P. u. T. 12, S. 344.
- Die Kosten des bargeldlosen Zahlungsverkehrs. Verk.- und Betriebswiss. in Post u. Tel. 8, S. 157; 9, S. 177.
- Die Seeposten und ihre Aufgaben. Vorbein. Deutsche Postztg. 23, S. 709.
- Telegraphen-Codes. Werder. Schweiz. Handelswiss. Z. 10, S. 229; 11, S. 267.
- Der Rundfunk und die deutsche Wirtschaft. WD. 33, S. 1111.
- Aus der Geschichte des Postwesens im Netzkreise. Grau. A. f. P. u. T. 7, S. 189.
- Die Einführung der kurbrandenburgischen Staatspost in Pommern. Gallitsch. A. f. P. u. T. 8, S. 227.
- Die Vorgeschichte und die ersten Anfänge der Schließfachanlagen. Sattler. A. f. P. u. T. 9, S. 245.
- Friedrich List und seine Schriften über das Post- und Telegraphenwesen. Vogt. A. f. P. u. T. 10, S. 273.

- Post und Eisenbahn in Bayern vor 100 Jahren. Korzendorfer. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 2, S. 217.
- Die alte Poststraße von Würzburg nach Frankfurt. Die Stationen der alten Poststraße. Lehr. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 2, S. 237.
- Beiträge zur Postgeschichte der Oberpfalz. Die Poststationen Rötz und Waldmünchen. Reimer. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 2, S. 258.
- Die Bayerische Feldpost 1870/71. Schröder. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 2, S. 276.
- Post und Eisenbahn vor hundert Jahren. Koch. Deutsche Postztg. 14, S. 417.
- Die Entwicklung des Fernschens in Deutschland. Goetsch. Deutsche Postztg. 19, S. 583.
- Was lehrt uns die Geschichte der Post. Kießkalt. Deutsche Postztg. 14, S. 439; 15, S. 467; 16, S. 498; 17, S. 532; 18, S. 565.
- Werdegang der vereinbarten Sprache im Telegraphenverkehr. Werder. Schweiz. Handelswiss. Z. 6/7, S. 133; 8, S. 187.
- Postlogen und Ziffernkanzleien. Mayr. L'Union Postale 12, S. 381.
- Die Beförderungsmittel im Postverkehr. Deutsche Postztg. 17, S. 513.
- Der Wechselkredit der Deutschen Reichspost von 1933. Ein vorläufiger Rückblick. Leberke. A. f. P. u. T. 12, S. 341.
- Die Organisation des deutschen Bahnpostdienstes. Anger. Deutsche Postztg. 18, S. 555.
- Die Wirtschaftsorganisation des deutschen Rundfunks. Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung. Wehe. Der praktische Betriebswirt 12, S. 1189.

## b) Ausland

- Jahresbericht der International Telephone and Telegraph Corporation (ITT) 1934. Europ. Fernsprechdienst 40, S. 187.
- Aufgaben und Organisation des Seefunkdienstes der französischen Telegraphenverwaltung. Jg. Europ. Fernsprechdienst 41, S. 254.
- Die französische Luftpost. Navech. L'Union Postale 11, S. 347.
- Die Post in Großbritannien. Vorbein. A. f. P. u. T. 11, S. 315.
- Neuerungen im Winterbetrieb der schweizerischen Alpenposten. Endtner. L'Union Postale 12, S. 389.
- Die Post in Norwegen. O. H. Deutsche Postztg. 18, S. 566.
- Die geschichtliche Entwicklung des Fernsprechwesens in Italien. Goetsch. A. f. P. u. T. 10, S. 280.
- Die Durchführung des amerikanischen Fernmeldegesetzes von 1934 durch die „Federal Communications Commission“. Gieß. Europ. Fernsprechdienst 40, S. 150.
- Das Bahnpostwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Hennings. Deutsche Postztg. 14, S. 424.
- Das Postwesen in Kanada. Vorbein. Deutsche Postztg. 17, S. 533.
- Das Fernsprechwesen in Japan. Europ. Fernsprechdienst 40, S. 171.
- Die Post in Mandschukuo. Koch. Deutsche Postztg. 22, S. 693.

## Fremdenverkehr

## 158. Fremdenverkehr im Deutschen Reich 1934/35.

	Fremdenmeldungen in 1000		Fremdenübernachtungen in 1000	
	Insgesamt	davon Ausländer	Insgesamt	davon Ausländer
Winterhalbjahr 1934/35				
400 Berichtsorte . . . . .	5 114	343	12 553 <sup>1)</sup>	825 <sup>2)</sup>
Veränderung gegen Vorjahr . . . . .	+ 15,4 v H	+ 24,3 v H	+ 18,8 v H	+ 28,8 v H
Sommerhalbjahr 1935				
500 Berichtsorte . . . . .	10 498	1 077	44 754	3 169
Veränderung gegen Vorjahr . . . . .	+ 10,5 v H	+ 16,- v H	+ 8,- v H	+ 20,5 v H

An der Zahl der gemeldeten Auslandsfremden waren im Sommerhalbjahr 1935 führend beteiligt in vH: Niederlande 21,7, Großbritannien und Irland 16,5,

1) 383 Berichtsorte.

2) 377 Berichtsorte.