

VERKEHRSARCHIV.

Vorbemerkung: Zwecks Erzielung einer besseren Systematik und größeren Übersichtlichkeit wird die seit 1923 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft beigegebene, im Institut für Verkehrswissenschaft bearbeitete Verkehrsarchiv in zwei Hauptteile zerlegt: 1. eine halbjährliche Berichterstattung über Konjunkturveränderung und wesentliche Veränderungen der deutschen Verkehrswirtschaft, 2. eine Auswertung und Welterkehrsrundschau, in der wechselnd eine Reihe von wichtigeren Entwicklungen und Tatbeständen aus der Verkehrswirtschaft fremder Staaten oder internationaler Art nachrichtenmäßig festgehalten werden. Die bisher im Verkehrsarchiv mitangeführten Abhandlungen aus Zeitschriften werden fortan im Literaturteil in einem Abschnitt „Zeitschriftenschau“ zusammengefaßt.

Die Berichterstattung über die deutsche Verkehrswirtschaft wird, wie bisher, nach Verkehrswirtschaft getrennt erfolgen. Innerhalb dieser werden fortan gleichmäßig folgende Erscheinungen in Unterabschnitten berücksichtigt: 1. Verkehrsleistungen, 2. Verkehrspreise, 3. Verkehrseinrichtungen (Wege, Betriebsmittel, Betriebsmaßnahmen), 4. Verkehrsorganisation und -politik. Sofern bei einzelnen Verkehrszweigen keine wesentlichen Änderungen innerhalb dieser Gebiete erfolgt sind bzw. keine verwertbaren Nachrichten vorliegen, wird der betreffende Unterabschnitt entlassen. Die Unterabschnitte werden zwecks leichterer Verweismöglichkeit durchnummeriert. — Die statistischen Angaben sind teils der vom Statistischen Reichsamt herausgegebenen Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ entnommen, teils beruhen sie auf Veröffentlichungen bzw. Mitteilungen der Reichsbahn, Reichsautobahnen, Reichswasserstraßenverwaltung, Luft Hansa, Reichspost. Bezüher der Zeitschrift können die genau Quelle bestimmter Angaben bei der Schriftleitung erfragen. N.-Z.

Die deutsche Verkehrswirtschaft im ersten Halbjahr 1936.

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

Eisenbahnen.

1. Verkehrsleistungen und Einnahmen der Deutschen Reichsbahn.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagongestellung in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936
Januar	28,8	33,2	2741	3050	175,9	192,0	62,0	67,2
Februar	27,2	31,6	2577	2915	186,3	189,1	61,0	69,4
März	32,4	36,4	3047	3343	191,7	217,7	71,7	73,6
April	29,9	32,8	2870	3134	176,0	201,6	82,5	84,6
Mai	34,2	36,6	3137	3315	186,4	212,3	75,0	94,9
Juni	32,2	37,4	2959	3378	181,2	213,2	103,2	96,7

Im ersten Halbjahr 1936 belief sich der Güterverkehr der Reichsbahn auf 209,0 Mill. t gegen 184,7 Mill. t im ersten Halbjahr 1935. Die Steigerung betrug demnach 13,2 vH. Während die Wagongestellung mit einer Steigerung von 10,4 vH wie üblich hinter der Gütervermehrung zurückblieb, hielt der Einnahmezunahme in Höhe von 13,8

vH mit der Mengensteigerung ungefähr gleichen Schritt. Die Verkehrsbelegung auf der Schiene war also im ganzen noch stärker als im Vorjahr. Die jeweiligen Zuwachsraten betragen nämlich im ersten Halbjahr 1935 gegenüber dem ersten Halbjahr 1934 bei den Gütermengen 9,7, bei der Wagongestellung 3,9 und bei den Einnahmen 6,7 vH. Daß das Einnahmenniveau sich diesmal im Gegensatz zu früher relativ so günstig entwickeln konnte, ist auf die Tarifserhöhung vom 20. Januar 1936 zurückzuführen.

Eine Differenzierung des Verkehrsaufkommens und seiner Entwicklung nach Güterarten spiegelt deutlich den Charakter der gegenwärtigen Konjunktur wider, die sich bekanntlich als ausgesprochene industrielle Massengüterkonjunktur darstellt. Vom Aufschwung erfaßt wurde nach wie vor gerade der industrielle Sektor des Güterkreises. So erforderte beispielsweise der Zementverkehr, dessen besonderer Aufschwung auf den fortschreitenden Ausbau der Reichsautobahnen zurückzuführen ist, zu seiner Abwicklung einen um 35 vH und der Kohlenverkehr einen um 10 vH vermehrten Laderaum. Auch die Beförderung von Eisen- und Stahlwaren und anderen industriellen Massengütern stieg beträchtlich an. Im Gegensatz hierzu wies der Verkehr der Verbrauchsgüterproduktion, in erster Linie also landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Genussmittel, keine nennenswerte Steigerung bzw. in einigen Fällen, wie vor allem bei Brotgetreide und Mehl (minus 8 vH) und bei Zucker (minus 13 vH), sogar einen Rückgang auf. Auf diese Umschichtung der inneren Struktur des Güterverkehrs ist auch die unterschiedliche Entwicklung von Wagenladungs- und Stückgutverkehr größtenteils zurückzuführen. Die Zahl der im Wagenladungsverkehr gestellten Wagen zeigte seit 1933 eine Zunahme um 50 vH, die des Stückgutverkehrs eine solche um nur 10 vH.

Welche günstigen Wirkungen der bisherige wirtschaftliche Aufschwung bereits gezeigt hat, ergibt sich aus der Tatsache, daß der Güterumschlag gegenüber seinem tiefsten Stande im ersten Halbjahr 1932 bereits um nahezu 60 vH (59,2 vH) gestiegen ist und damit um nur noch knapp 10 vH (im ersten Halbjahr 1932 43,3 vH) unter dem konjunkturellen Höchststande der Vorkrisenzeit lag, wenn man als solchen das Durchschnittsergebnis der ersten Halbjahre 1927—1929 zugrundelegt. Auch der Personenverkehr ist mit fast unverminderter Stärke gewachsen. Seine Einnahmen stiegen in der Berichtszeit um 6,8 vH gegenüber 7,8 vH im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Zieht man auch hier den Durchschnitt der entsprechenden Periode 1927—1929 zum Vergleich heran, so sind die Personenverkehreinnahmen, die mit 59,2 vH im ersten Halbjahr 1933 ihren tiefsten Stand aufwiesen, wieder auf 73,7 vH angewachsen, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die auf 51,8 vH im ersten Halbjahr 1932 gefallen waren, mit 76,6 vH noch etwas höher lagen.

Im einzelnen entwickelte sich der Güterverkehr wie folgt: Der Januar brachte den saisonüblichen Rückgang, der sich jedoch in verhältnismäßig engem Rahmen hielt, obwohl die Konkurrenz auf Land- und Wasserstraßen durch Eisbildung kaum behindert und daher den ganzen Monat über voll leistungsfähig war. Da die milde Witterung nur einen geringen Hausbrandbedarf aufkommen ließ, gingen insbesondere die Kohlenmengen zurück, desgleichen nach beendeter Zuckerrübenverarbeitung auch die Zuckerrüben- und Zuckertransporte. Dagegen nahmen infolge der bevorstehenden Landbestellung die künstlichen Düngemittel sehr stark zu. Obwohl im Februar der Verkehr weiter zurückging, war er doch erstmalig seit der Wirtschaftskrise größer als im Vergleichsmonat 1929. Beteiligt an dem Rückgang waren vor allem die verminderten Kohlen-, Düngemittel-, Kartoffel- und Zuckertransporte. Der März wies eine beträchtliche Zunahme auf, die absolut 15 und arbeitsmäßig 11 vH ausmachte. Mit Beendigung des winterlichen Wetters setzten in verstärktem Maße die landwirtschaftlichen und außenbetrieblichen Arbeiten wieder ein, die (Transporte an künstlichen Düngemitteln sowie Zement, letztere sogar um mehr als 100 vH, anschwellen ließen. Auch die Kar-

toffmengen nahmen sehr stark zu, während andererseits bei der Kohle, und zwar vornehmlich bei der Braunkohle, eine Abnahme zu verzeichnen war. Der April hatte durch die Osterfeiertage zwei Arbeitstage weniger. Infolgedessen ging der Verkehr zwar absolut zurück, arbeitstäglich jedoch stieg er um ein Geringses an. Die zu Ende gehende Düngeperiode ließ den Versand an künstlichen Düngemitteln stark absinken. Das traf gleichfalls auf Brotgetreide, Mehl und Zucker zu. Obwohl der Hausbrandbedarf aus jahreszeitlichen Gründen geringer war, hielten sich die Kohlentransporte infolge größerer Bezüge der Industrie auf ungefähr gleicher Höhe. Eine stärkere Belegung konnte wieder im Mai beobachtet werden. Sie war mit 8 vH sogar größer als in den vergangenen Jahren. Maßgebend hierfür waren die durch die Sommerpreise veranlaßten Kohlenbezüge, die sich um 12 vH steigerten, und die vermehrten Baustofftransporte. Dagegen ging der Versand landwirtschaftlicher Erzeugnisse weiter zurück. Der Juni brachte keine wesentlichen Veränderungen. Den gesteigerten Kohlen-, Düngemittel- und Baustofftransporten stand eine abermalige Abnahme im Verkehr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, insbesondere von Kartoffeln gegenüber.

Der Personenverkehr ging im Januar gegenüber dem den Weihnachtsverkehr aufweisenden Vormonat zurück. Der Winterpostverkehr lief infolge mangelnder Schneeverhältnisse fast ganz aus, der Wochenend- und Ausflugsverkehr war wegen des schlechten Wetters nur schwach. Nur der Berufsverkehr erfuhr in der zweiten Monatshälfte eine Belegung. Auch setzten Landheftertransporte und Kinderverschickungen wieder ein. Der Februar erreichte fast den Stand des Vormonats, obschon er zwei Kalendertage weniger zählte. Größere Veranstaltungen, wie die Grüne Woche, die Automobil-Ausstellung, die Leipziger Frühjahrsmesse und vor allem die Olympischen Winterspiele — es wurden allein fast 490 000 Personen in rund 1290 Zügen nach Garmisch-Partenkirchen befördert — belebten den Verkehr. Während der Landarbeiterverkehr erst gegen Ende des Monats wieder einsetzte, nahm der Berufsverkehr seit Monatsmitte wieder zu. Trotz der größeren Zahl der Arbeitstage stieg der Verkehr im März nur wenig an. Wie im Vormonat fiel der Sportverkehr aus. Aueh der Wochenend- und Ausflugsverkehr entwickelte sich nur mäßig. Dagegen war der Fernreiseverkehr durch die Leipziger Messe und den Osterferienanfang zeitweise günstig beeinflusst. Dasselbe traf, wenn auch in geringerem Ausmaß, auf den Berufsverkehr zu. In verstärkter Weise machte sich der Kraftwagenwettbewerb bemerkbar. An der geringen Verkehrssteigerung im April war vor allem der Osterverkehr beteiligt, der im Fernreiseverkehr durch die vorbilligen Festtagsrückfahrkarten günstig beeinflusst wurde, während der Nahverkehr infolge Schlechtwetterlage den Erwartungen nicht entsprach. Auch im Mai hatte der Personenverkehr unter der Ungunst der Witterung zu leiden. Der Ausflugsverkehr war den ganzen Monat über und besonders an den Pfingsttagen verhältnismäßig schwach, während sich der Pfingstfernreiseverkehr vom Tage der Ausgabe der Rückfahrkarten ab günstig bemerkbar machte. Infolge des Wiedereinsatzes der „Kraft-durch-Freude“-Fahrten nahm auch der Sonderzugverkehr zu. Günstig war die Brückwirkung im Juni. Da der Pfingstverkehr sich in den ersten Tagen des Monats abwickelte, war der Reiseverkehr am Monatsanfang sehr lebhaft. Dasselbe war am Monatsende feststellbar, wo sich bereits der Ferienverkehr bemerkbar machte. Eine Reihe von Sonderveranstaltungen, wie der Reichsfrontsoldaten- und Kriegspferdtag in Mainz, die DAF-Kundgebung in Gotha, zahlreiche Gaudate usw. trugen zur Verkehrsbelegung bei.

2. Verkehrspreise. Die Reichsbahn erhöhte mit Wirkung vom 20. Januar 1936 ihre Gütertarife um 5 vH. Neben dem Normalgütertarif (mit Ausnahme des Expressverkehrs) erstreckte sich die Tarifierhöhung grundsätzlich auch auf die Ausnahmetarife. Um jedoch unnötige Härten zu vermeiden, wurde eine Reihe von Ausnahmen gemacht. Aus sozialpolitischen Gründen blieben die wichtigsten Lebensmitteltarife un-

verändert, deren Erhöhung eine Verteuerung der Lebenshaltung gerade der minderbemittelten Bevölkerung verursacht hätte. Zu diesen Gütern zählen: Hülsenfrüchte, Mühlenenergie, Kartoffeln, Gemüse, Milch, Milcherzeugnisse (Butter usw.), Eier, Schlachtwild, Fleisch- und Würstwaren und Seefische. Aus demselben Grunde wurden die der Landwirtschaft dienenden Getreide-, Kraftfutter- und Düngemitteltarife nicht erhöht. Darüber hinaus wurden sowohl im Hinblick auf ihren übergeordneten Zweck wie mit Rücksicht auf die Eigenbelange der Reichsbahn selbst auch die Seefahen- und sonstigen Ein- und Ausfuhrtarife, die Unterstützung-, Notstands- und Wettbewerbsstarife, soweit sie einer besonderen Berücksichtigung bedurften, nicht miterfaßt. Die Tarifierhöhung wurde mit dem wachsenden Mißverhältnis zwischen den Leistungen und Einnahmen der Reichsbahn begründet. Zwar schloß die Betriebsrechnung für das Jahr 1935 mit einem Überschuß von 152,2 Mill. RM gegen nur 24 Mill. RM in 1934 ab. Doch mußten zur Gesamtddeckung der Verpflichtungen der Reichsbahn noch 75,7 Mill. RM aus anderen Quellen herangezogen werden. Die Tarifierhöhung soll eine Mehreinnahme von 100 Mill. RM erbringen. — Die ursprünglich geplante organische Tarifreform wird nach einem Beschluß der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn im Hinblick auf die unvermeidbare zusätzliche Belastung weitester Kreise der Verfrachter nicht durchgeführt werden. Dagegen wird eine Vereinfachung des deutschen Eisenbahngütertarifs in der Form angestrebt, entbehrlich gewordene Ausnahmetarife und den 5 proz. Frachtzuschlag vom 20. Januar 1936 in den Normaltarif einzuarbeiten. Die am 8. und 9. Juli 1936 in Hamburg stattgefundene 184. Sitzung der Ständigen Tarifkommission hat sich mit Durchführungsmaßnahmen im Rahmen der geplanten Reform beschäftigt und bereits die Überführung zahlreicher Ausnahmetarife in den Normaltarif beschlossen. Die Bildung einer neuen Klasse H mit der Nebenklasse H 10, die an die Stelle von Ausnahmetarifen im Regeltarif unter die derzeit niedrigste Klasse G mit einem Abstand von 20 vH treten soll, und einer 5 t-Nebenklasse zur Klasse G wurde vorläufig zurückgestellt. Bezüglich der Frachtbildung des Tiertarifs wurde u. a. die Bildung der gleichen Entfernungsstufen beschlossen, wie sie bereits für den Gütertarif gelten.

Als Ersatz für die seit der gesetzlichen Neuordnung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen vom 1. April 1936 in Portfall gekommenen fallweisen Zuschüsse, die die Reichsbahn den Speditoren bisher gewährte, wurde mit Wirkung vom gleichen Tage ein neuer Sammelladungstarif (AT 24 B 9) eingeführt. Die Frachten sind bis 200 km auf die Frachtsätze der Klasse B abgestellt, für die weiteren Entfernungen sind größere Ermäßigungen vorgesehen. Die Tarifvergünstigung ist an die Aufgabe einer Mindestmenge von monatlich 30 bzw. 90 t vom 1. April bis 30. Juni 1936 in der gleichen Verkehrsverbindung geknüpft.

Im Verkehr mit dem Auslande sind zahlreiche Neuerungen und Ergänzungen sowohl über die trockene Grenze wie über die Seefahen festzustellen. Bis zum 1. April 1936 wurde der 5 proz. Frachtzuschlag der deutschen Tarifierhöhung vom 20. Januar 1936 in die meisten Direkten Tarife mit dem Auslande eingerechnet. Eine mehrmalige Erweiterung erfuhr der Deutsch-österreichische Verbandgütertarif. Die Zuschlagsfrachten, die an Stelle des Krisenzuschlags im österreichischen Lokalverkehr berechnet werden, sind ab 1. Juni 1936 auch für den Deutsch-österreichischen Gütertarif aufgestellt worden. Weitere Frachtermäßigungen wurden mit Gültigkeit vom 15. Februar 1936 im Rahmen des Deutsch-österreichischen Seehafentarifs durchgeführt. Am 13. Februar 1936 bzw. 2. April 1936 wurde außerdem der Deutsch-österreichische Seehafen-Donaunuschlags-tarif geändert. — Am 15. Juni 1936 trat der neue Deutsch-englische Fährboottarif in Kraft, der den Frachtagwagengladungsverkehr zwischen Deutschland und England bei Benutzung der Fähre Zebrügge—Harwich mit durchgerechneten Frachtsätzen in belgischen Franken regelt. — Anschließend an die Tarifierhöhung vom 1. Januar 1936 in

Italien wurden im Deutsch-italienischen Güterverkehr ab 11. Januar 1936 in den Tarifen Teil V Hefte A und B auf die sich ergebenden Frachten weitere Zuschläge erhoben. Die Auslobung Hamburg—Triest erfuhr mit Wirkung vom 2. März 1936 insofern eine Einschränkung, als sie Sendungen, bei denen eine Frachtdifferenz bis zu 10 RM (bisher 5 RM) zugunsten von Triest/Fiume besteht, ausschließt. — Im Deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehr sind ungebrauchte Tarife in Kraft getreten, wobei die Abwertung der tschechoslowakischen Krone berücksichtigt worden ist. Mit Gültigkeit vom 13. Februar 1936 wurden im Deutsch-tschechoslowakischen Seehafentarif Erweiterungen und Ergänzungen durchgeführt. Eine zweimalige Einschränkung erfuhr am 20. Januar 1936 und 1. April 1936 die Reichsbahnauslobung gegen Gdingen für den Güterverkehr mit der Tschechoslowakei und hintergelegenen Ländern (ausgenommen Österreich und Rumänien) einerseits und den deutschen Seehäfen andererseits. — Ein neuer direkter Deutsch-luxemburgischer Braunkohlentarif wurde am 1. Mai 1936 erstellt. — Am 9. Januar 1936 wurde der Deutsch-polnisch-sowjetische Gütertarif durch Aufnahme neuer Stationen ergänzt. — Der Deutsch-schweizerische Seehafentarif ist zum 1. März 1936 mit wichtigen Änderungen und Ergänzungen neu erschienen. — Neue Artikeltarife weist der Deutsch-ungarische Seehafentarif auf, in die die Sätze des Ungarisch-adratischen Seehafentaris mit einem Zuschlag von 15 oder 20 vH übernommen worden sind. Der am 1. April 1936 in Kraft getretene neue Deutsch-ungarische Donaumuschlagstarif enthält nur mehr Artikeltarife. — Eine neue Auslobung im deutsch-rumänischen Verkehr erlangte am 1. Januar 1936 Wirksamkeit, wonach für Güter, die zur Beförderung als Frachtgut zwischen Deutschland und Rumänien aufgegeben werden und für die im Deutsch-rumänischen Gütertarif Einzeltarife nicht bestehen, nachträglich die billigste Fracht gewährt wird, die auf irgendeinem Eisenbahnweg zwischen Versand- und Empfangsstation zu erreichen ist.

Auf dem Gebiete des **P e r s o n e n v e r k e h r s** gewährte die Reichsbahn zu Ostern und Pfingsten wie in den Vorjahren Festtagsrückfahrkarten mit einer Ermäßigung von $33\frac{1}{2}$ vH. Die Fahrpreisermäßigung für Feriensonderzüge, die im Vorjahre auf Entfernungen bis 500 km $33\frac{1}{2}$ vH und über 500 km 40 vH betragen hatte, wurde im Jahre 1936 auf einheitlich 40 vH für alle Entfernungen festgesetzt. Im Verkehr von und nach Ostpreußen betrug die Ermäßigung 60 vH. Erstmals erstreckte sich die Ermäßigung auch auf bis zu 100 km der Eisenbahnfahrt bzw. -abfahrt zum Abgangs- bzw. vom Ankunftsbahnhof des Sonderzuges. — Mit Wirkung vom 1. Mai 1936 trat eine Erweiterung der Bestimmungen für Urlaubs- und Ostpreußenkarten ein. Es sind jetzt auf der Rückfahrt vier statt bisher drei Fahrtunterbrechungen und ein gegenüber dem Hinweg um die Hälfte längerer Rückweg gestattet. Desgleichen sind die Bestimmungen über Ausnutzung der Urlauberkarten der Reichsbahn für Schiffsfahrten mit der Köln—Düsseldorfer Rheindampfschiffahrtsgesellschaft neu geregelt worden. — Wichtigere Änderungen sind am 1. Mai 1936 in den Bestimmungen über die Fahrpreisermäßigung für Ausländer eingetreten, die sich auf die Gültigkeitsdauer, die Ermäßigung der FD-Zuschläge und die Ausfertigungskosten erstrecken.

3. Verkehrseinrichtungen. Verkehrswege. Die als vollspurige Hauptbahn erbaute zweigleisige Strecke von Scheune nach Altdamm (13,3 km) einschließlich der eingeleisten Hauptbahnabzweigung nach Stettin-Gb (6,3 km) ist am 15. Mai 1936 für den Güter- und Personenverkehr in Betrieb genommen worden. Am gleichen Tage fand auch die Eröffnung der als vollspurige Nebenbahn ausgebauten eingleisigen Strecke von Podejuch bis zur Einmündung in die Strecke Scheune—Altdamm (Block Abp) (2,4 km) und der Verbindungskurve von der Blockstelle Güstow nach Block Kosakenberg (1,9 km) als Anschluß an die bereits bestehende Nebenbahn nach Zabelsdorf statt. Ebenfalls wurde an diesem Tage die Strecke Kusel—Diedelkopf (2 km) als dritte Teilstrecke der im

Bau befindlichen vollspurigen Nebenbahn Türkismühle—Kusel eröffnet. Mit der am 11. Juni 1936 stattgefundenen Inbetriebnahme der Strecke Leschnitz/St. Anaberg—Groß-Strehlitz (20,5 km) ist der Bau der Balnlinie Hoydabroek—Groß-Strehlitz (30,5 km), deren erstes Teilstück bis Leschnitz/St. Anaberg (9,5 km) bereits am 1. Juli 1934 dem Betrieb übergeben werden konnte, fertiggestellt. Im Interesse des ständig wachsenden Ausflugs-, Erholungs- und Wintersportverkehrs nach dem sächsischen Erzgebirge hat die Deutsche Reichsbahn den vollspurigen Ausbau der bisherigen Schmalspurbahn Heidenau—Altenberg (42 km) in Angriff genommen. Der Charakter der Strecke als Bergbahn mit kleinen Krümmungen und starken Steigungen machte die Auslobung von Steilstrecken-Tenderlokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen erforderlich.

Neue Schnelltriebwagen-Verbindungen. Der Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn erfuhr am 15. Mai 1936, am Tage des Inkrafttretens des Sommerfahrplans, wesentliche Erweiterungen. Neben den bereits bestehenden Schnelltriebwagen-Verbindungen Hamburg—Berlin, Köln—Essen—Berlin, Frankfurt (Main)—Erfurt—Berlin und Köln—Altona, deren Fahrpläne teilweise geändert wurden, traten folgende neue Verbindungen: München—Nürnberg—Leipzig—Berlin, Stuttgart—Nürnberg—Leipzig—Berlin, Köln—Wuppertal—Hagen—Hamm—Berlin, Beuthen (OS.)—Berlin sowie Berchtesgaden—Stuttgart und München—Stuttgart. Die beiden letzteren Schnellfahrten werden mit elektrischen Oberleitungstriebwagen durchgeführt. Auf der Strecke Beuthen—Berlin wurde erstmalig ein dreiteiliger Schnelltriebwagen eingesetzt, der außer der zweiten auch die dritte Wagenklasse führt. Die Schnelltriebwagen München—Berlin und Stuttgart—Berlin laufen zwischen Nürnberg und Berlin gekuppelt; dasselbe trifft auch auf den Wagen Köln—Wuppertal—Hagen—Berlin zu, der mit dem bereits bestehenden Wagenlauf Köln—Essen—Berlin ab Hamm vereinigt wird. Die Fahrpläne sind wieder so gelegt, daß Hin- und Rückfahrt an demselben Tage mit mehreren Stunden Aufenthalt am Ankunfts- und Abfahrtsort zurückgelegt werden kann. Der Zeitgewinn gegenüber dem bisher schnellsten Dampfzug beträgt auf der Strecke München—Berlin 1 Std. 3 Min., Stuttgart—Berlin 1 Std. 41 Min., Beuthen—Berlin 2 Std. 5 Min., Berchtesgaden—München 24 Min. und München—Stuttgart 45 Min. Die bereits vorhandene Schnellfahrt Köln—Essen—Hamm—Berlin wurde um weitere 14 Minuten beschleunigt und auf der neuen Linie über Wuppertal sogar um 21 Minuten. Der bisher über Duisburg—Oberhausen—Wanne/Eickel—Münster laufende Schnelltriebwagen Köln—Altona wird über Duisburg—Essen—Hamm—Münster geleitet und zwar von Köln bis Hamm vereinigt mit der Schnellfahrt Köln—Essen—Berlin.

Beschleunigungen im Dampfzugbetrieb. Neben dem Ausbau des Schnelltriebwagennetzes sind auch Neuerungen und Beschleunigungen im Dampfbetrieb feststellbar. Mit dem Henschel-Wegmann-Stromlinien-Dampfzug der Deutschen Reichsbahn wurde am 15. Mai 1936 ein Pendel-Schnellverkehr zwischen Dresden und Berlin mit täglich zwei Fahrten in beiden Richtungen eingerichtet, der eine durchschnittliche Stundengeschwindigkeit von 120 km/h erreicht. Außerdem wurde auf der Strecke Berlin—Hamburg zur Beförderung der FD-Züge 23/24 die Borsig-Stromlinienlokomotive eingesetzt, wodurch gleichfalls erhebliche Zeitersparnisse erzielt wurden.

Schnelligkeitsrekorde bei der Reichsbahn. Am 17. Februar 1936 stellte die Reichsbahn auf einer Versuchsfahrt zwischen Berlin und Hamburg mit dem später auf der Linie Beuthen—Berlin planmäßig eingesetzten dreiteiligen Schnelltriebwagen mit 200 km/h einen bemerkenswerten Schnelligkeitsrekord auf, der bisher nur von reinen Versuchsfahrzeugen erreicht worden ist. Auf der gleichen Strecke wurden am 25. Februar 1936 zwei nicht weniger beachtliche Rekordleistungen erzielt. Der später zwischen Dresden und Berlin planmäßig verkehrende Stromlinien-Dampfzug Henschel-Wegmann konnte auf einer Probefahrt seine Geschwindigkeit bis auf 175 km/h und die eben-

falls bald darauf auf der Strecke Berlin—Hamburg verwendete Borsig-Stromlinienlokomotive gar bis auf 190 km/h steigern.

Durchgangsverkehr nach Ostpreußen. Zwischen der deutschen und polnischen Regierung wurde über den Durchgangsverkehr nach Ostpreußen, der infolge von Transferschwierigkeiten seit dem 7. Februar 1936 einschneidende Einschränkungen erfahren hatte, zum Zwecke möglicher Devisenersparnis ein vorläufiges Abkommen getroffen, wonach ab 15. Mai 1936 der Personen- und Güterverkehr ausschließlich über die beiden kürzesten polnischen Durchgangsstrecken Gr. Boschpol—Marienburg und Firchau—Marienburg geleitet wird.

4. Verkehrsorganisation und -politik. Fünfzig Jahre Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband, der im Jahre 1886 durch den Zusammenschluß der damaligen deutschen Staatseisenbahnen mit den in Deutschland bestehenden Privatbahnen „aufheft Fortbildung der die Beförderung von Personen, Gütern, Vieh, Fahrzeugen und Leichen betreffenden Dienstzweige mit Ausschluß derjenigen Gegenstände, die zum Geschäftsbereich der Ständigen Tarifkommission gehören, sowie zum Zwecke der Herstellung möglicher Übereinstimmung in den Vorschriften“ gebildet wurde, konnte am 28. Februar 1936 auf sein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken.

Verschmelzung der Zentralämter der Reichsbahn. Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn stimmte Ende März 1936 einem Vorschlag des Generaldirektors der Reichsbahn zu, wonach die vier Zentralämter für Maschinenbau, für Einkauf, für Bau- und Betriebstechnik und für Rechnungswesen in Berlin und das Zentralamt München zu einem Reichsbahn-Zentralamt unter Leitung eines Präsidenten verschmolzen werden. Die Vereinigung der vier Berliner Zentralämter erfolgte sofort.

Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen.

5. Verkehrsleistungen. Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen mit Einschluß der städtischen Schnellbahnen stieg im ersten Halbjahr 1936 nur wenig an. Die Zahl der beförderten Personen betrug 1450,3 Mill., das bedeutet gegenüber dem ersten Halbjahr 1935, indem 1419,7 Mill. Personen die Straßenbahnen benutzten, eine Zunahme um 2,2 vH. Da sich auch in den entsprechenden Perioden der Vorjahre der Straßenbahnverkehr nur verhältnismäßig schwach belebt hatte (1935 gegen 1934 plus 3,9; 1934 gegen 1933 plus 3,4 vH), lag die Personenbeförderungsleistung immer noch um mehr als ein Drittel (35,4 vH) unter dem Stande des ersten Halbjahrs 1929 (2243,6 Mill. Personen). In gleich vermindertem Grade stiegen auch die Einnahmen an, und zwar von 219,3 Mill. RM im ersten Halbjahr 1935 auf 223,7 Mill. RM im Berichtszeitraum, das sind 2 vH, während sie sich in der entsprechenden Vorperiode etwas stärker, nämlich um 3,5 vH., verbessert hatten.

6. Verkehrseinrichtungen. Busbetrieb in Oldenburg. Mit Wirkung vom 1. September 1936 hat die Stadt Oldenburg die Umstellung von drei Dieselomnibuslinien, deren Länge 15 km beträgt, auf Oberleitungsomnibusbetrieb vorgesehen. Geplant ist der weitere Ausbau von Omnibuslinien mit rund 20 km Betriebslänge.

Omnibusbetrieb in Schleswig. In Schleswig wurde die städtische Straßenbahn am 27. Mai 1936 stillgelegt und durch einen Omnibusbetrieb ersetzt.

Straßenverkehr.

7. Verkehrsleistungen. Der Personen-Kraftfahrlinienverkehr. Der Personen-Linienverkehr in Deutschland bedient sich heute neben dem rund 74 000 km umfassenden Schienenbahnnetz (Eisenbahnen und Straßenbahnen) eines mit

Kraftfahrzeugen betriebenen Liniennetzes, das sich in den letzten Jahren ständig vergrößert hat und bis Ende Juni 1936 auf nahezu 84 000 km angewachsen ist. Hierbei darf jedoch nicht übersehen werden, daß im Kraftverkehr infolge der gemeinsamen Benutzung gleicher Wegstrecken durch mehrere Linien Doppelzählungen vorkommen. Der weitaus

Verkehrseinrichtungen Ende Juni 1936 Verkehrsleistungen im 1. Halbjahr 1936	Reichspost		Reichsbahn		Nicht reichseigene Unternehmen		Gesamtverkehr		
	Orts- ver- kehr	Über- land- ver- kehr	Orts- ver- kehr	Über- land- ver- kehr	Orts- ver- kehr	Über- land- ver- kehr	Orts- ver- kehr	Über- land- ver- kehr	Zu- sam- men
Zahl der Linien . . .	49	2 230	1	30	518	1 671	568	3 931	4 499
Länge der Linien (km)	199	48 688	2	1 226	3 237	30 720	3 438	80 534	83 972
Zahl d. Kraftomnibusse	63	3 557	2	59	1 706	2 374	1 771	5 990	7 761
Fahrten in 1000 . . .	194	2 471	6	40	5 866	2 689	6 066	5 200	11 266
dehronen Kraftwagen- km in 1000 . . .	740	38 750	15	1 099	38 832	35 658	39 687	75 507	115 094
Fahrgäste in 1000 . .	1 807	29 836	49	518	145 935	40 231	147 809	70 585	218 394

größte Teil des Kraftfahrliennetzes entfällt auf den Überlandverkehr; auf den Ortsverkehr kommen nur rd. 3400 km. Das von der Reichspost betriebene Netz umfaßt allein rd. 48 800 km, das sind fast sechs Zehntel (58,1 vH) der Gesamtlänge. Die Reichsbahn ist nur mit 1228 km beteiligt. Ihr Anteil wird sich jedoch in Zukunft mit der fortschreitenden Errichtung von neuen Linien auf dem Reichsautobahnnetz mehr und mehr vergrößern. Der übrige Teil des Netzes in der Größe von rd. 34 000 km wird von gegen 1000 Unternehmen bewirtschaftet, und zwar zum größten Teil auch Betrieben der öffentlichen Hand, insbesondere Kommunalbetrieben. (Die amtliche Statistik bezeichnet diese Unternehmen unzutreffend sämtlich als „privat“.) Auf sie entfällt auch fast der gesamte Ortsverkehr.

Das Personen-Kraftfahrliennetz wurde Ende Juni mit insgesamt 7761 Kraftomnibusen befahren, die eine Größe von durchschnittlich 28 Sitzplätzen pro Wagen aufwiesen. Der Reichspost gehörten hiervon 3620, der Reichsbahn 61 und den übrigen Betrieben 4080. Während also am Liniennetz die Reichspost den größten Anteil hatte, verfügen die nicht reichseigenen Unternehmen über die größere Anzahl von Fahrzeugen. Dieses Verhältnis läßt auf eine weniger dichte Wagenfolge im Fahrplan der Reichspost schließen, was sich aus dem bei ihr weitaus überwiegenden Anteil des Überlandverkehrs erklärt.

Im ersten Halbjahr 1936 wurden auf insgesamt gegen 11,3 Mill. Fahrten rd. 218,4 Mill. Personen befördert, und zwar 70,6 im Überlandverkehr und 147,8 im Ortsverkehr. Berlin allein stellte davon 81,9 Mill. Personen.

8. Verkehrspreis. Reichskraftwagentarif. Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister genehmigte mit Wirkung vom 1. April 1936 den vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn aufgestellten Reichskraftwagentarif (RVKzBl. B, Nr. 13, S. 71 ff.). Da nicht die Selbstkosten, sondern übergeordnete volkswirtschaftliche Gesichtspunkte die Neuordnung maßgeblich bestimmten, lehnt der Tarif sich an das in diesem Sinne bewährte Tarifsystem der Reichsbahn an. Er umfaßt die Klassen A bis D des Normaltarifs, wobei jedoch vorgesehen ist, daß auf Anordnung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes im Einverständnis mit der Reichsbahn auch die niedriger tarifierten Klassen und die Ausnahmetarife der Reichsbahn auf den Kraftwagen anwendbar sind. Eine bedeutende Reihe von Ausnahmetarifen des deutschen Eisenbahngütertarifs findet auf Grund dieser Bestimmung bereits

im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen sinnigmaß Anwendung. Der Haus-Haus-Verkehr wurde mit Zuschlägen belastet, die den Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zuließen sollen. Im Interesse der Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen und vielseitigen Sammelgutverkehrs ist ferner ein Ausnahmetarif für Sammelgut erstellt worden, der mit entsprechenden Anwendungsbedingungen auch für den Sammelgutverkehr der Eisenbahn gilt. Die im letzten Teil des Tarifs enthaltene Kraftverkehrsordnung (KVO.) bringt die frachtrechtlichen Bestimmungen des Güterfernverkehrs, die in Anlehnung an das Eisenbahnrrecht unter Berücksichtigung der Eigenart des Kraftfahrzeugverkehrs entworfen sind.

9. Verkehrseinrichtungen. Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich
am 1. Juli 1936.

Kraftfahrzeugarten	1935	1936	Zunahme in vH
Lastkraftwagen	244 258	270 992	11,0
Krafttraktor	1 058 656	1 184 081	11,9
Personenkraftwagen	795 775	945 985	18,8
Kraftomnibusse	13 952	15 567	11,6
Zugmaschinen	36 130	47 428	31,3
Sonderfahrzeuge	9 040	11 438	26,5
Kraftfahrzeuge insgesamt	2 167 811	2 474 591	14,0

Die Entwicklung des Bestandes an Kraftfahrzeugen im Deutschen Reich bewegt sich nach wie vor in aufsteigender Linie. Das Ausmaß der Fortschritte infolge der durchgreifenden den Kraftverkehr begünstigenden Regierungsmaßnahmen seit 1933 erhellt aus der Tatsache, daß in den letzten vier Jahren eine Bestandszunahme um rd. drei Fünftel stattgefunden hat. Sicht man von den Zugmaschinen, deren Bestandszahlen infolge Umgestaltung und Erweiterung ihrer statistischen Erfassung nicht vergleichbar sind, und den Sonderfahrzeugen, wie Feuerwehrgewagen, Straßenreinigungsmaschinen u. dgl., deren Anteil an Gesamtbestand ohnehin nur 0,5 vH ausmacht, ab, dann weisen die Personenkraftwagen mit 18,8 vH wiederum die stärkste Steigerung auf. Es folgen mit ungefähr gleichen Zuwachsqnoten von 11–12 vH die Krafttraktor, Kraftomnibusse und Lastkraftwagen. Sowohl unter den Personengewagen wie unter den Krafttraktoren haben sich die kleinsten und kleinsten Fahrzeuge am stärksten vermehrt. Da die Einteilung nach Größenklassen bei den Lastkraftwagen und Omnibussen geändert wurde, ist ein diesbezüglicher Vergleich hier nicht möglich.

Reichsautobahnen. Die Arbeiten am deutschen Reichsautobahnnetz schritten im ersten Halbjahr 1936 rüstig fort. Die Länge der zum Entwurf und zum Bau freigegebenen Strecken vergrößerte sich von 3478 auf 3930 km und machte damit rd. 56 vH des geplanten Grundnetzes aus. Neu in Bau genommen wurden 340 km, womit die insgesamt in Bau befindlichen Strecken auf 1994 km d. h. auf 28,5 vH des Grundnetzes angewachsen waren. Nachdem bereits im Vorjahr die ersten Teilstrecken fertiggestellt und eröffnet werden konnten, wurden im Laufe des Halbjahres folgende weitere Strecken dem Verkehr übergeben: Am 11. Januar 1936 gleichzeitig mit der Eröffnung der 320 m langen und 68 m hohen Brücke über das Mangalfalld die Strecke Holzkirchen—Weyarn (7 km), die die unmittelbare Verlängerung der bereits im Vorjahr freigegebenen Strecke München—Holzkirchen darstellt; am 4. April 1936 die Strecke Berliner Ring—Jochimssthal (46 km) der Linie Berlin—Stettin; am 5. April 1936 die Strecke Lehre—Brandschweig (32 km); am 25. April 1936 die Strecke Halle—Leipzig (26 km); am 21. Mai 1936 die Strecke Dibbersen—Sittensen (27 km) der Linie Hamburg—Bremen,

sowie die Strecke Köln—Düsseldorf (25 km); am 23. Mai 1936 die Strecke Weyarn—Rosenheim (33 km) der Linie München—deutsch-österreichische Landesgrenze und am 19. Juni 1936 die Strecke Königsberg—Kobellbude (16 km) der ostpreussischen Linie Königsberg—Elbing. Im ersten Halbjahr 1936 wurden also insgesamt 212 km Strecken dem Verkehr übergeben. Einschließlich der im Vorjahr fertig gewordenen 108 km waren demnach Ende Juni 1936 bereits 320 km in Betrieb. Die Gesamtzahl der am Reichsautobahn Beschäftigten betrug einschließlich des Personals der Geschäftsstellen der Reichsautobahn-Gesellschaft im Juni 1936 129.180. Die seit Baubeginn entstandenen Ausgaben haben eine Milliarde RM knapp überschritten.

Reichsstraßen. Nach Mitteilungen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen ist für den Ausbau der Reichsstraßen von 40 000 km Länge ein zehnjähriges Bauprogramm ausgearbeitet worden, für das der Reichsfinanzminister die Mittel bereits zugesagt hat. Für das Baujahr 1936 wurden für Arbeiten an Reichsstraßen 175,6 Mill. RM zur Verfügung gestellt, von denen bis Ende Juni 1936 insgesamt 39 Mill. RM = 20,2 vH verausgabt waren. — Mit der Verlegung der Fernstraße 6 (Bremerhaven—Hannover—Halle—Dresden), die auf ihrer Strecke am Nordharz eine unübersichtliche Linienführung aufweist, wurde Ende April 1936 durch vollständigen Neubau des Teilschnitts Bad Harzburg—Goslar begonnen.

10. Verkehrsorganisation und -politik. Durchführungsverordnung zum Kraftverkehrsgesetz. Nach Erlaß der „Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen“ seitens des Reichs- und Preussischen Verkehrsministers am 27. März 1936 (RGBl. I, Nr. 32, S. 320 ff.) und Genehmigung des vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes im Binvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn aufgestellten Reichskraftwagentarifs (RVkBl. B Nr. 13, S. 71 ff.) ist das gesamte Gesetzgebungswerk über die Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland mit Wirkung vom 1. April 1936 in Kraft getreten. Die Durchführungsverordnung regelt alle wichtigen Einzelheiten des Antrags- und Genehmigungsverfahrens. Die einleitenden allgemeinen Vorschriften geben eine Reihe von grundlegenden Begriffsbestimmungen zum Gesetz durch Abgrenzung des genehmigungsfreien Nah- und Werkverkehrs gegen den Fernverkehr. Dem Werkverkehr gleichgestellt wird auch die gemeinschaftliche Verwendung der Kraftfahrzeuge mehrerer Unternehmen, der sog. Konzernverkehr. Der Hauptteil der Verordnung befaßt sich mit der Anmeldungs- und Kennzeichnungspflicht der Kraftfahrzeuge, dem Verfahren und dem sachlichen Inhalt der Genehmigung. Danach erstreckt sich die Prüfung auf die Zuverlässigkeit des Antragstellers, sowie die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Betriebes. Auch jede Vermerkung der zum Betrieb gehörigen Kraftfahrzeuge und eine eventuelle Übertragung der Genehmigung ist genehmigungspflichtig. Die Dauer der Genehmigung beträgt acht Jahre. Ferner sind in der Verordnung u. a. enthalten: Anweisungen für die Zusammensetzung eines unter dem Vorsitz eines Beauftragten des Reichsverkehrsministers stehenden Tarifrats, der sich aus Vertretern aller Wirtschaftszweige zusammensetzt und bei der Tarifgestaltung mitzusprechen hat, des weiteren Rechtsmittel- und Strafvorschriften und Übergangsbestimmungen.

Satzung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes. In Ausführung des Güterfernverkehrsgesetzes hat der Reichs- und Preussische Verkehrsminister am 4. Mai 1936 die endgültige Satzung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes erlassen (RVkBl. B Nr. 17 S. 205 ff.), die mit sofortiger Wirkung an die Stelle der bisher geltenden „Verordnung über den vorläufigen Aufbau des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes“ vom 21. September 1935 trat. Sie enthält die für den organisatorischen Aufbau des Verbandes notwendigen Bestimmungen über Mitgliedschaft, Geschäftsführung und Finanzgebarung.

Binnenschifffahrt.

11. Verkehrsleistungen. Der Güterumschlag der wichtigeren deutschen Binnenhäfen (über 85 vH aller deutschen Binnenhäfen) erreichte im 1. Halbjahr 1936 folgende Mengen (in 1000 t):

	Zu fuhr		Ab fuhr		Gesamtumschlag	
	Gesamt	davon	Gesamt	davon	1936	1935
		Erz		Kohle		
Januar	5504	1483	5408	3138	10 912	8 556
Februar	4731	1251	4962	2690	9 593	7 335
März	5880	1423	5727	3100	11 607	9 715
April	5993	1419	5861	3055	11 854	10 298
Mai	6623	1564	6305	3492	12 923	11 898
Juni	7019	1582	6294	3450	13 313	11 043

Gegenüber dem 1. Halbjahr 1935 zeigte sich in allen Wasserstraßengebieten eine starke Belebung. Eine winterliche Beeinträchtigung des Verkehrs erfolgte nur an der Oder. Der Gesamtumschlag der wichtigeren Häfen war mit insgesamt 70,2 Mill. t im 1. Halbjahr 1936 gegen 59 Mill. t im 1. Halbjahr 1935 um 19 vH größer.

Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze bei Emmerich ergab in der Bergfahrt eine Steigerung von 17 vH, bei der Erzeinfuhr allein von 23 vH, in der Talfahrt eine Steigerung von 4 vH, bei der Kohlausfuhr allein von 5 vH.

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort erhöhte sich um 25 vH, der über die übrigen Niederrheinhäfen (Köln einbegriffen) um 20 vH, der von Mannheim-Ludwigshafen um 12 vH. In den Häfen an den Rhein—Ems-Kanälen stieg der Umschlag um 16 vH., in Hamburg um 24 vH., in Berlin um 11 vH.

Rhein-Durchgangsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze (in 1000 t).

1936	Zu Berg				Zu Tal			
	Erz	Kohle	Getreide	Gesamt	Kohle	Eisen	Steine u. Erden	Gesamt
Januar	845	151	171	1074	1591	157	124	2102
Februar	744	153	150	1479	1474	139	152	2018
März	785	155	154	1583	1226	180	162	1908
April	822	145	126	1566	1239	180	225	1866
Mai	992	160	155	1879	1243	194	271	1969
Juni	808	186	99	1612	1261	184	281	1998

Güterumschlag bedeutender Häfen bzw. Hafengruppen (in 1000 t).¹⁾

1936	Duisburg-Ruhrort		Übriger Niederrhein (16)		Köln		Mannheim-Ludwigshafen		Karlsruhe und Kehl	
	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr
Januar	292	1263	1243	775	110	126	674	177	280	49
Februar	258	1035	1100	699	113	125	596	152	249	50
März	274	950	1204	754	109	154	622	156	208	59
April	338	963	1201	720	120	123	490	155	237	51
Mai	313	1006	1311	779	122	158	559	168	332	58
Juni	336	1068	1333	791	120	158	704	173	368	59

¹⁾ Die in Klammern beigefügten Zahlen bezeichnen die Zahl der Häfen.

1936	Frankfurt und Umgebung (4)		Rhein-Ems-Kanäle (20)		Ems-Weeser-Kanal (6)		Emden		Bremen und Unterveeser (6)	
	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr
Januar	159	34	644	1259	161	112	194	175	235	53
Februar	159	33	560	1093	134	88	174	234	180	56
März	171	29	797	1228	162	104	261	276	208	56
April	166	25	676	1214	170	106	302	301	261	57
Mai	241	30	775	1385	189	99	291	227	258	55
Juni	235	29	775	1320	190	103	306	276	246	69

1936	Groß-Hamburg		Übrige Elbe (12)		Groß-Berlin		Stettin und Swinemünde		Kosel	
	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr
Januar	317	325	177	151	353	93	87	121	5	14
Februar	250	291	156	144	278	69	34	52	—	77
März	344	300	156	149	554	83	173	118	21	349
April	297	465	228	146	574	91	156	213	20	294
Mai	331	472	200	196	635	102	141	197	39	269
Juni	306	425	206	162	673	87	144	233	29	222

12. Verkehrspreise. Die Binnenschiffahrtsfrachten waren bei zuletzt günstigen Wasserständen am Rhein bis in den April, im östlichen Wasserstraßengebiet bis in den März leicht rückgängig. Hier zogen sie im April, dort seit Mai, im wesentlichen durch höhere Frachten für die stark angestiegenen Erztransporte von Rotterdam nach den Rhein-Ruhr-Häfen, etwas an. Im Ganzen zeigten die Binnenschiffahrtsfrachten im 1. Halbjahr 1936 gegenüber dem gleichen Zeitraum 1935 keine stärker ins Gewicht fallenden Veränderungen.

Die Frachtenindizes (1913 = 100) entwickelten sich wie folgt:

	1935 Jahr	1936 Jan.	1936 Febr.	1936 März	1936 April	1936 Mai	1936 Juni
Rheingebiet	85,2	89,2	85,6	81,6	80,1	80,4	81,4
Elbe-Ödargebiet	112,4	105,2	103,0	103,6	104,1	104,0	104,1
Alle Wasserstraßen	94,1	94,2	91,6	89,2	88,4	88,6	89,5

Im Januar 1936 kam eine Verständigung zwischen den deutschen Rhein-Redereien und dem Schiffer-Betriebsverband auf den Rhein zustande, derzulolge die Redereien durch langfristige Mietverträge die regelmäßige Beschäftigung eines Teiles der Einzelschiff-Flotte sicherstellen. Die Bedeutung des freien Frachtenmarktes für die Preisbildung in der Rheinschifffahrt wird hierdurch eingeschränkt.

13. Verkehrseinrichtungen. Die deutsche Binnenflotte setzte sich zu Anfang 1936, verglichen mit Anfang 1935, folgendermaßen zusammen:

Jahr	Schlepper		Andero Schiffe mit Triebkraft		Schleppkähne	
	Zahl	PS	Zahl	PS	Zahl	t Trag-fähigkeit
1936	2 297	513 000	2 992	286 400	443 200	12 515
1935	2 280	503 700	2 780	261 200	395 900	12 666
						5 836 300
						5 891 400

Gegen 1935 ist die Leistungsfähigkeit der Schlepper um 2 vH gestiegen, die der Schleppkähne, vornehmlich durch Abwrackungen im Gebiet der Märkischen Wasser-

straßen, um 1 vH gesunken. Die sonstigen Schiffe mit Triebkraft, hauptsächlich Motor-kähne, setzten ihre Vermehrung (+ 12 vH), größtenteils durch Neubauten, namentlich am Rhein, kleinerenteils durch Motoreinbauten in bisherige Schleppkähne, fort.

Das Schleppschiffraftermaterial verteilte sich Anfang 1936 wie folgt auf die verschiedenen Wasserstraßengebiete:

Wasserstraßengebiet	Schlepper		Schleppkähne	
	Zahl	PS	Zahl	t Tragfähigkeit
Rheingebiet	507	198 000	2 635	2 098 700
Nordwestdeutsche Wasserstraßen	344	69 600	1 370	376 600
Elbgebiet	630	118 900	2 843	1 229 700
Märkische Wasserstraßen	377	50 600	2 110	614 800
Odergebiet	371	64 200	2 687	934 700
Ostpreussische Wasserstraßen	69	7 800	639	148 200
Donaugebiet	29	13 600	222	130 600
	2 297	513 600	12 515	5 836 300

14. Verkehrsorganisation und -politik. Rheinschiffahrtsakte. In Verfolg ihrer jahrelangen Bemühungen um die Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte („Mannheimer Akte“) vom 17. Oktober 1868 stellte die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt in ihrer Tagung in Straßburg vom 21. April bis 4. Mai 1936 den Entwurf einer Rheinschiffahrtsakte fertig. Da jedoch gewisse Meinungsverschiedenheiten die sofortige Zeichnung der neuen Akte unmöglich machten, wurde auf Vorschlag der deutschen und französischen Abordnung ein „Modus vivendi“ unter dem 4. Mai 1936 vereinbart, demzufolge ein Teil der neuen Rheinschiffahrtsakte vom 1. Januar 1937 ab in Wirkung gesetzt werden sollte. Dieser Modus vivendi wurde von den Vertretern Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, Großbritanniens, Italiens und der Schweiz unterzeichnet bzw. paraphiert, indessen nicht durch die Niederlande wegen gewisser Meinungsverschiedenheiten mit Frankreich. Infolge der Nichtzeichnung des Modus vivendi durch die Niederlande entfiel die Möglichkeit einer Verständigung sämtlicher Uferstaaten über das künftige Rheinschiffahrtsregime auf den bisherigen Grundlagen.

Seeschiffahrt.

15. Verkehrsleistungen. Der Verkehr der wichtigeren deutschen Seehäfen (Ostsee: Königsberg, Stettin, Saßnitz, Rostock, Lübeck, Kiel, Plessburg; Nordsee: Rendsburg, Hamburg, Cuxhaven, Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham, Wilhelmshaven, Emden) betrug¹⁾ (siehe folgende Tabelle):

Der Schiffsraumverkehr der wichtigeren deutschen Seehäfen ist im ersten Halbjahr 1936 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 11 vH gestiegen, der Güterverkehr zwischen deutschen Häfen um 64 vH, der Gütereingang aus dem Ausland um 15 vH, der Güterversand nach dem Ausland um 9 vH. Die außerordentlich starke Erhöhung des innerdeutschen Seeverkehrs ist in erster Linie eine Folge der Umlenkung des Verkehrs zwischen dem Reich und Ostpreußen vom Schienenweg auf den Seeweg, da der Eisenbahnverkehr durch den polnischen Korridor infolge Differenzen zwischen Deutschland und Polen bezüglich der Bezahlung der Leistungen der Polnischen Staatsbahnen seit dem 7. Februar 1936 scharf gedrosselt wurde. Hierdurch hat sich insbesondere der Verkehr von Königsberg einerseits, Stettin, Hamburg, Bremen andererseits gehoben.

¹⁾ In der t-Statistik ist des ferneren der Umschlag enthalten von den kleinen Ostseehäfen Ebing, Stolpmünde, Bügnowalde, Kolberg, Straßund, Wismar und den kleinen Nordseehäfen Husum und Brunsbüttel, während Orxhaven fehlt.

I. Halbjahr 1936		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.
Januar . . .	Eingang	642	242	341	2826	220	1510	3168	462	1851
	Ausgang	653	147	331	2497	335	1068	3150	482	1380
Februar . . .	Eingang	685	251	280	2413	237	1474	3098	488	1754
	Ausgang	661	238	220	2402	317	978	3153	555	1198
März	Eingang	859	496	322	2704	238	1825	3563	734	1947
	Ausgang	849	329	209	2550	413	926	3309	742	1133
April	Eingang	810	456	367	2728	241	1756	3538	697	2126
	Ausgang	804	272	203	2669	464	867	3473	736	1070
Mai	Eingang	985	542	410	2765	228	1872	3750	770	2292
	Ausgang	960	308	189	2800	491	880	3760	799	1069
Juni	Eingang	1113	538	657	2809	216	1792	4012	804	2449
	Ausgang	1067	329	199	2877	477	864	3944	806	1063

In Hamburg wie Bremen zeigte der Verkehr im 1. Halbjahr 1936 gegenüber der gleichen Vorjahreszeit eine Steigerung, die im wesentlichen den innerdeutschen Verkehr und die Empfänge aus dem Ausland betraf. Letztere hoben sich in Hamburg um 9 vH, in Bremen um 8 vH, während der Auslandversand in Hamburg um 3 vH stieg, in Bre-

I. Halbjahr 1936	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.
Jan.	1466	128	1025	1456	97	496	702	55	185	684	34	309
Febr.	1459	125	1035	1526	128	459	631	64	150	689	40	308
März	1582	125	1049	1510	143	453	683	73	154	666	49	240
April	1612	153	1237	1624	115	431	707	52	155	680	62	242
Mai	1708	143	1257	1686	112	432	666	50	221	716	62	273
Juni	1686	137	1177	1667	113	395	754	41	186	787	68	258

men um 4 vH sank. Sehr beträchtlich sind die Steigerungsprozentsätze im innerdeutschen Verkehr, wobei indessen zu berücksichtigen bleibt, daß dieser gegenüber dem Auslandsverkehr nach wie vor an Umfang und insbesondere an Bedeutung weit zurücksteht. Hamburg verzeichnete gegenüber dem 1. Halbjahr 1935 eine Vermehrung des Inlandempfangs und -versandes um 50 bzw. 30 vH. In Bremen hob sich der Inlandsversand sogar um 63 vH, während der Inlandempfang allerdings um 11 vH zurückging. Der Verkehr an Schiffsraum (NRT) insgesamt stieg in Hamburg um 5, in Bremen um 8 vH.

16. Verkehrspreise. Die Frachten in deutschen Seeverkehr zeigten in den ersten Monaten 1936 eine sinkende Tendenz, die beim europäischen Versand stärker in Erscheinung trat. Eine im Mai 1936 vorgenommene 10 proz. Erhöhung der Tarifrachten nach der Ostküste der USA wurde im Juni wieder rückgängig gemacht. Doch zogen im übrigen im Juni eine Reihe von Frachten wieder an. Die Hauptindizes (1913 = 100) nahmen folgende Gestalt (siehe Tabelle S. 50 oben):

Gegenüber dem ersten Halbjahr 1935, in dem der Gesamtindex sich zwischen 56,2 und 58,8 bewegte, hielt sich der Gesamtindex im ersten Halbjahr 1936 mit durchschnittlich etwa 11 vH höher.

	1935 Jahr	1936 Januar	1936 Februar	1936 März	1936 April	1936 Mai	1936 Juni
Küstenverkehr . .	79,0	86,0	86,0	86,0	84,5	85,1	84,4
Europa Versand . .	59,4	63,6	59,8	57,9	57,5	57,5	61,5
„ Empfang	64,2	68,7	67,2	67,1	67,1	68,0	70,4
Außereurop. Vers. .	67,6	70,5	69,7	69,6	69,6	70,7	70,3
„ Empf.	47,1	54,1	53,4	53,1	53,7	52,5	52,9
Gesamtindex	60,5	65,6	63,9	63,3	63,2	63,3	65,2

17. Verkehrseinrichtungen. Die deutsche Handelsflotte umfaßte zu Jahresbeginn 1936 insgesamt 3517 Schiffe mit 3 705 100 BRT bzw. 2 137 800 NRT. Gegenüber dem 1. Januar 1935 war ein Mehrgang von 19 Schiffen mit 31 900 BRT zu verzeichnen.

Die gesamte Handelsflotte gliederte sich am 1. Januar 1936 wie folgt:

	Zahl	BRT	NRT
Segelschiffe u. Seeleichter ohne Antrieb	323	64 000	57 700
„ „ „ mit Antrieb	1369	129 200	74 200
Dampfschiffe	1606	2 876 800	1 635 500
Motorschiffe	319	635 100	379 100
Zusammen	3517	3 705 100	2 137 800

Bringt man Lotsenfahrzeuge, Seefischereifahrzeuge, Bergungsfahrzeuge, Schlepper und sonstige nicht dem Personen- und Gütertransport dienende Fahrzeuge in Abzug, so setzte sich die für den Personen- und Gütertransport bestimmte Handelsflotte i. e. S. wie folgt zusammen:

	Zahl	BRT	NRT
Segelschiffe u. Seeleichter ohne Antrieb	301	59 700	54 100
„ „ „ mit Antrieb	1057	98 300	59 500
Dampfschiffe	960	2 752 400	1 592 300
Motorschiffe	290	631 400	368 800
Zusammen	2617	3 511 800	2 074 700

Die Dampfer und Motorschiffe der gesamten Handelsflotte gliederten sich nach Größenklassen wie folgt:

BRT-Klassen	Dampfschiffe		Motorschiffe	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT
bis 100	157	9 700	92	5 100
100—300	382	83 900	96	16 100
300—500	126	49 100	22	8 200
500—1 000	255	199 700	6	4 600
1 000—2 000	196	291 200	15	21 600
2 000—4 000	156	434 100	18	58 100
4 000—6 000	104	524 200	19	89 700
6 000—8 000	69	487 200	34	234 800
8 000—10 000	38	327 500	7	62 300
10 000—20 000	15	222 000	10	134 600
über 20 000	8	248 200	—	—
Zusammen	1606	2 876 800	319	635 100

18. Verkehrsorganisation und -politik. Finanzielle Reorganisation bei Hapag und Lloyd. Mit der Vorlage der Geschäftsberichte für 1934 und 1935

vollzogen Hapag und Lloyd im Frühjahr 1936 zur Deckung eingetretener Verluste und Wiederverstärkung der Eigenkapitalbasis eine finanzielle Neuordnung. Sie bestand im wesentlichen bei der Hamburg-Amerika-Linie in der Herabsetzung des Grundkapitals von 54,57 Mill. RM. (53,2 Mill. RM. Stammaktien, 1,37 Mill. RM. Vorzugsaktien) durch Zusammenlegung der Stammaktien 5:1 auf 12,01 Mill. RM., Gläubigerverzichten und Hilfsmaßnahmen des Betells in Höhe von 51,042 Mill. RM., Wiedererhöhung des Aktienkapitals auf 46,37 Mill. RM. (45 Mill. RM. Stammaktien, 1,37 Mill. RM. Vorzugsaktien) durch Umwandlung von Schulden in Stammaktien; beim Norddeutschen Lloyd aus Herabsetzung des Grundkapitals von 54,5 Mill. RM. (52,84 Mill. RM. Stammaktien, 1,66 Mill. RM. Vorzugsaktien) durch Einziehung von 3,5 Mill. RM. eigener Aktien und Zusammenlegung des übrigen Stammaktienkapitals 5:1 auf 10,528 Mill. RM., Gläubigerverzichten in Höhe von 18,303 Mill. RM., Wiedererhöhung des Aktienkapitals auf 46,66 Mill. RM. (45 Mill. RM. Stammaktien, 1,66 Mill. RM. Vorzugsaktien) durch Umwandlung von Schulden in Stammaktien.

Luftverkehr.

19. Verkehrsleistungen im Jahr 1935).

Gesellschaft	Flug-km in 1000	Beförd. Fluggäste	Personen- km in 1000	Fracht und Gepäck		Post	
				t in 1000	tkm in 1000	t	tkm in 1000
Lufthansa	13 370	193 303	71 842	3 437	1 666	1 310	629
Derluft	1 518	15 889	8 306	436	308	74	51
Transoceanien- dienst 1935)	1 109	683	5 756	19	161	17	152
Insgesamt 1935 . .	15 997	209 875	85 904	3892	2135	1401	832
Dagegen 1934 . . .	14 283	165 846	62 684	3218	1445	772	452
Dagegen 1933 . . .	10 544	123 036	38 348	2520	1064	467	206

Die seit einigen Jahren feststellbare Aufwärtsentwicklung des deutschen Luftverkehrs hielt im Jahre 1935 weiter an, wenn auch die außerordentlich starke Steigerung des Vorjahres nicht in allen Verkehrszeigen ganz erreicht wurde. Die von Deutschen Luftverkehrsgesellschaften im planmäßigen Linienverkehr beförderte Menge an Fracht und Gepäck stieg um 20,9 vH, die Zahl der Fluggäste um 26,6 vH und der Postverkehr um 81,5 vH. Da die durchschnittliche Transportweite wiederum zugenommen hat, ergaben sich auch dementsprechend günstigere Resultate der kilometerischen Verkehrsleistungen, und zwar steigerten sich die Personenkilometer um 37 vH, die Tonnenkilometer im Fracht- und Gepäckverkehr um 47,8 vH und im Postverkehr um 84,1 vH.

Die Verdichtung des Flugverkehrs auf verkehrswichtigen Mittel- und Langstrecken führte in Verbindung mit der Einstellung von Kursen auf wenig beanspruchten Kurzstrecken zu einer abnorm verbeserten Raumnutzung, die in der relativ geringen Steigerung der Flugkilometerleistung von nur 12,2 vH zum Ausdruck kommt. Der von der Deutschen Lufthansa zusammen mit der am 22. März 1935 gegründeten Deutschen Zeppelin-Rederei unterhaltene Transoceanienflug wurde im Laufe des Jahres weiter ausgebaut. Durch Ausschaltung von 14 kleineren Flughäfen, darunter Baden-Baden, Darmstadt, Krefeld, Plauen und Zwickau machte die im Interesse der Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit liegende Konzentration des Luftverkehrs auf wenige große

1) Erfüllt ist nur der von deutschen Luftverkehrsgesellschaften ausgeführte planmäßige Linienverkehr.

2) Durchgeführt von der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Zeppelin-Rederei.

Flughäfen weitere Fortschritte. Nachdem Saarbrücken als neuer Hafen hinzugekommen ist, belief sich die Zahl der 1935 planmäßig angelegenen deutschen Flughäfen auf 38 gegen 51 im Vorjahre.

20. Verkehrseinrichtungen. Das Luftverkehrsnetz im Sommer 1936. Der am 19. April 1936 in Kraft getretene, bis 3. Oktober 1936 gültige Sommerflugplan der Lufthansa brachte eine Reihe von bemerkenswerten Verkehrsveränderungen und Anschlußverbesserungen sowie die Schaffung einiger neuer Linien bzw. Streckenverlängerungen. Von Berlin aus ist München jetzt täglich dreimal erreichbar, desgleichen und zwar im durchgehenden Verkehr Amsterdam und London. Zwei tägliche Flugverbindungen bestehen zwischen Berlin und Kopenhagen, Malmö, Stockholm, Göttingen und Oslo, während von Hamburg aus sogar eine fünfmalige Verbindung nach den nordischen Staaten zur Verfügung steht. Unter den Anschlußverbesserungen verschiedener Fernstrecken ragen besonders die Verbindungen Athen—London und Moskau bzw. Leningrad—London heraus, die alle über eine Entfernung von jeweils rund 3000 km in nur einem Tage möglich sind. Die Derulft-Strecken haben auch Anschluß nach Paris. An neuen Luftlinien sind im innerdeutschen Verkehr zu nennen: Bremen—Hannover—Berlin, Nürnberg—Erfurt—Magdeburg—Hamburg mit Anschluß nach München von Nürnberg aus und die Bäderstrecke, die von Essen/Mülheim ausgehend erstmalig die Nordseeinseln (Borkum, Norderney, Langenooog und Wangerooge) berührt. Im deutsch-ausländischen Verkehr sei auf folgende neue Strecken bzw. Streckenverlängerungen hingewiesen: Amsterdam—Köln—Frankfurt—Mailand—Rom, Zürich—München—Wien—Budapest, Berlin bzw. Hamburg—Stockholm durch Verlängerung über Kopenhagen hinaus mit Anschlußmöglichkeit nach den finnischen Flughäfen Abo und Helsingfors und Berlin—Madrid durch Verlängerung über Barcelona hinaus.

Die tschechoslowakische Fluggesellschaft nahm am 15. April 1936 den Flugverkehr auf der Strecke Prag—München—Zürich—Genf—Marseille auf. In Marseille besteht Anschlußmöglichkeit nach Barcelona, Madrid und den Balearen.

Am 18. April 1936 wurde die von den Imperial Airways betriebene Linie London—Amsterdam—Leipzig—Prag über Wien nach Budapest verlängert.

Zwecks Förderung der auf die Einrichtung eines regelmäßigen Flugverkehrs zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten gerichteten Versuche wurde zwischen Deutschland einerseits und England, Irland, Kanada und USA. andererseits am 14. Februar 1936 eine grundsätzliche Vereinbarung gegenseitiger Unterstützung erzielt.

Post- und Nachrichtenverkehr.

21. Verkehrsleistungen und Einnahmen der Deutschen Reichspost.

Vierteljahr	Beförderte Pakete in Mill.		Beförderte Telegramme in Mill.		Orts-gespräche in Mill.		Vororts-, Bezirks- und Schnell-gespräche in Mill.		Fern-gespräche in Mill.		Einnahmen in Mill. RM	
	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936
I.	60,3	66,9	4,0	4,6	519,2	554,7	12,6	14,2	47,9	51,1	420,7	444,1
II.	65,2	69,6	5,1	5,1	529,1	548,7	13,5	14,8	51,7	54,9	401,3	430,6

Die Deutsche Reichspost wie im ersten Halbjahr 1936 wieder eine starke Verkehrsbelegung auf. Bekanntlich hinkte die Entwicklung des Reichspostverkehrs im letzten Konjunkturzyklus stets etwas hinter dem Verlauf der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit her, insofern als die Verkehrsleistungen der Post sowohl in der Niedriggangs- wie in der

Aufschwungsperiode den Bewegungen der allgemeinen Wirtschaft erst später und nur langsamer folgten. Diesem Umstand ist es u. a. zu verdanken, daß die Auftriebskräfte gerade um die Berichtszeit bei der Post voll wirksam wurden. Hinzu kam die verhältnismäßig gute Entwicklung der Frühjahrsumsätze in der Verbrauchsgüterwirtschaft, von der ja die Post stark abhängig ist. Nach wie vor erstreckte sich die Belegung bei der Post jedoch nur auf den Inlandverkehr, ein Zeichen für die fortschreitende Erstarkung des deutschen Binnenmarktes; im Auslandverkehr hielt der früher schon festgestellte Rückgang dagegen weiter an.

Der Grad der Veränderung zeigte bei den einzelnen Verkehrsarten erhebliche Abweichungen. Den größten Zuwachs erfuhr wieder der Kreis der Rundfunkhörer, der Ende Juni 1936 7,4 Mill. Teilnehmer gegen 6,6 Mill. 1935 umfaßte. Die Zunahme betrug demnach 12,8 vH. Auf 100 Einwohner kamen 11,1 Rundfunkgeräte gegen 9,9 im Vorjahre. Von den vorhandenen Anlagen waren 571 000 oder 7,7 vH des Gesamtbestandes gebührenfrei zugelassen. Eine besondere Entwicklung nahm der Paketverkehr, der zu den konjunkturempfindlichsten Betriebszweigen der Reichspost zählt. Nach einer vorübergehenden Stockung setzte hier der Aufschwung in der zweiten Hälfte des Jahres 1935 in verstärktem Maße wieder ein und bewirkte im folgenden Halbjahr gegenüber der ersten Jahreshälfte des Vorjahres eine Steigerung um 8,8 vH. Dabei spielten die vermehrten Sendungen an die Angehörigen des Reichsarbeitsdienstes und der Wehrmacht eine entscheidende Rolle. Die Ermäßigung der Paketgebühren und die Einrichtung des Postguts mag auch zu einer gewissen Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf Kosten anderer Verkehrsmittel geführt haben. Während der Paketverkehr bereits um nahezu drei Zehntel größer war als in der gleichen Zeit des Krisenjahres 1932, hatte der Briefverkehr diesen Stand nur wenig überschritten. Wenn auch der Zuwachs an Briefsendungen im ersten Halbjahr 1936 gegenüber dem ersten Halbjahr 1935 6,8 vH betragen hat, so befindet sich der Briefverkehr dennoch im Zustande einer relativen Schrumpfung, was für den Telegrammverkehr bekanntlich schon seit langem gilt. Letzterer vermochte sich mit 9,7 Mill. aufgegebenen Telegramme auf der Höhe des Vorjahres zu halten. Dagegen hat der Fernsprechverkehr wieder stark zugenommen, und zwar insgesamt um 5,5 vH; im einzelnen stiegen die Ortsgespräche um 5,3, die Ferngespräche über Land um 6,4 und die Schnellgespräche gar um 11,1 vH. Die Zahl der Sprechstellen vermehrte sich um 4,4 vH.

Auch die Finanzlage der Reichspost hat sich wesentlich gebessert. Zwar vermochten die Einnahmen zumal in der ersten Zeit des Wirtschaftsaufschwungs aus mancherlei Gründen mit der Verkehrsbelegung nicht Schritt zu halten. Die im Vorhalbjahr erstmalig festgestellte beachtliche Erhöhung wurde im Berichtszeitraum jedoch noch übertrafen. Sie belief sich gegenüber dem ersten Halbjahr 1935 auf 7,5 vH.

22. Verkehrspreise. Aus Gründen der Werbung für den Luftpostverkehr beförderte die Deutsche Reichspost auf verschiedenen Luftpostverbindungen vorübergehend auch solche Briefe und Postkarten, für die kein Luftpostzuschlag entrichtet war. Die im Verkehr nach Litauen und dem Memelgebiet bisher bestehende ermäßigte Drucksachengebühr für die von Verlegern versandten Zeitungen und Zeitschriften, Bücher, Druckhefte und Musiknoten wurde auf Veranlassung der litauischen Post- und Telegraphenverwaltung aufgehoben. — Vom 1. April 1936 ab wurden im deutsch-britischen Fernsprechverkehr die Gebührenzonen auf deutscher und britischer Seite zusammengelegt, wodurch eine zum Teil wesentliche Ermäßigung erzielt wurde. — Am gleichen Tage fand auch im deutsch-rumänischen Fernsprechverkehr eine Gebührenherabsetzung statt. — Am 1. Februar 1936 wurden die Gebühren im Bildtelegraphenverkehr mit Frankreich und am 1. Juni 1936 im Verkehr mit Großbritannien und Nordirland geändert.

23. Verkehrseinrichtungen. Mit dem Inkrafttreten des Sommerflugdienstes am 19. April 1936 hat sich sowohl infolge Schaffung neuer deutscher Linien als auch durch Ausgestaltung der Verbindungen mit dem Auslande die Zahl der Luftpostlinien von 100 auf 108 erhöht. Davon standen 40 Linien dem deutschen Binnenverkehr bzw. als Zubringerlinien für den Auslandsverkehr zur Verfügung. Über 33 Linien des zwischenstaatlichen Verkehrs waren die größeren deutschen Orte mit den wichtigsten Städten Europas verbunden. Auf 35 ausländischen Linien konnten deutsche Luftpostsendungen weitergeleitet werden. Das Nachtflugnetz wurde durch die norwegische Nachtlinie Oslo—Göteborg—Kopenhagen, die über Hannover Anschluß an den deutschen Reichspostflug Berlin—Hannover—Köln—London und seine Nebenlinien hat, erweitert. Von den großen zwischenstaatlichen Luftpostverbindungen wurde u. a. die Linie Amsterdam—Köln—Frankfurt (Main)—Mailand über Mailand hinaus bis Rom und die Linie Berlin—Stuttgart—Genf—Marseille—Barcelona über Barcelona hinaus bis Madrid weitergeführt. Erwähnung verdient auch die Verkehrsverdichtung nach den skandinavischen Ländern und den Niederlanden. — Seit Mai 1936 führte die Deutsche Zoppoliner-Reederei mit dem Luftschiff „Hindenburg“ Fahrten von Frankfurt nach Lakehurst bei New York durch, die auch der Postbeförderung dienen. Auch die deutsche Luftpost nach Südamerika nimmt ihren Ausgang künftig nicht mehr von Stuttgart und Friedrichshafen, sondern von Frankfurt.

Im Postbeförderungsdienst werden Briefposten nach Neuseeland künftig statt über Suez über die Vereinigten Staaten von Amerika geleitet und Briefsendungen nach Palästina außer auf dem Seewege über Brindisi und Piräus auch auf dem Landwege über Belgrad—Istanbul—Aleppo, wodurch im letzteren Falle ein Zeitgewinn von 1—1½ Tagen erzielt wird.

Der Brieftelegraphenverkehr wurde am 1. März 1936 mit Madeira und am 1. Mai 1936 mit Schweden aufgenommen. Außerhalb stehen zur Zeit nur noch Irland, Island, Spanien mit den Kanarischen Inseln und dem spanischen Schutzgebiet in Nordwestafrika sowie die Türkei. — Durch die am 14. Januar 1936 erlassene Verordnung über „Funknachrichten an mehrere Empfänger“ wurden die Bestimmungen für die verschiedenen Funknachrichtendienste (Deutsches Nachrichtenbüro, Transozean usw.) einheitlich geregelt. — Privattelegramme, die im Flugfunk bisher nur an Empfänger auf deutschen und Danziger Flugzeugen zugelassen waren, werden seit 1. April 1936 bzw. 1. Mai 1936, auch an Empfänger auf Flugzeugen folgender Länder befördert: Frankreich, Niederlande, Dänemark, Lettland, Schweden, UdSSR und Ungarn, und zwar über Bodenfunkstellen dieser Länder sowie über Bodenfunkstellen von Estland und Portugal. — Der Bildtelegraphenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich wurde auf die französischen Bildtelegraphenstellen Lille und Clermont-Ferrand ausgedehnt. Außerdem umfaßt das französische Bildtelegraphennetz noch folgende Stellen: Paris, Straßburg, Lyon, Nizza, Marseille, Toulouse und Bordeaux. Zwischen Deutschland und Polen wurde der Bildtelegraphendienst am 1. Juni 1936 eröffnet, und zwar vorerst ausschließlich zwischen den öffentlichen Bildstellen Berlin und Warschau. — Die Küstenfunkstelle „Norddeich-Radio“ wurde am 31. Januar 1936 als Fernteilnehmer an dem Fernschreibvermittlungssamt Hamburg angeschlossen. Die beiden Fernschreibvermittlungssämter Nürnberg und München wurden am 10. bzw. 15. Juni 1936 in Betrieb genommen. Zwischen Deutschland und Dänemark wurde am 2. März 1936 der Teilnehmer-Fernschreibverkehr, an dem bisher nur die Niederlande und die Schweiz beteiligt waren, aufgenommen.

Zwischen Deutschland und dem Auslande wurde der Fernsprechkverkehr neu aufgenommen mit Kenya (Britisch Ostafrika), mit der Dominikanischen Republik und der Republik Honduras. Im Durchgang durch Deutschland wurden folgende neue Beziehungen hergestellt: Am 1. Januar 1936 Jugoslawien—Nieder-

ländisch Indien, am 1. März 1936 Luxemburg—UdSSR., am 7. März 1936 Dänemark, Danzig, Finnland, Lettland, Litauen, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Tschechoslowakei und Ungarn einerseits, und Ostafrika andererseits, am 15. April 1936 Ungarn—UdSSR. Ausgedehnt wurde der deutsch-äusländische Fernsprechkverkehr auf weitere griechische Orte, auf Melilla (Spanisch Nordafrika), Archangelsk (UdSSR.), auf die meisten Orte der Südafrikanischen Union, Kolumbiens, der Insel Bali, auf alle wichtigen Orte Britisch-Indiens, auf einige Orte der Indischen Staaten sowie auf Tasmanien (Australien). Auch im Seefunkdienst mit Schiffen in See wurden eine Reihe von Verkehrsbeziehungen neu aufgenommen. — Eine neue öffentliche Fernsehstelle wurde in Berlin-Pankow in Betrieb genommen. Der während der Leipziger Frühjahrsmesse vom 1. bis 9. März 1936 probeweise aufgenommene Fernschreibdienst zwischen Berlin und Leipzig ist seit dem 25. Mai 1936 für den ständigen Verkehr zugelassen.

Fremdenverkehr.

24. Verkehrsorganisation und -politik. Der Reichsfremdenverkehrsverband (vormals Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder, bisher eingetragener Verein, erhielt durch Gesetz vom 26. März 1936 (RGBl. I, Nr. 30, S. 271) die Eigenschaft einer Körperschaft des öffentlichen Rechts. Er untersteht der Aufsicht des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda, der auch den Präsidenten des Reichsfremdenverkehrsverbandes ernannt. Dem Reichsfremdenverkehrsverband gehören die Landesfremdenverkehrsverbände an, die als Vereine des bürgerlichen Rechts aus den Fremdenverkehrsgemeinden eines geschlossenen Verkehrsbereiches gebildet werden. Als Fremdenverkehrsgemeinden, für die eine Zwangsmitgliedschaft bei den zuständigen Landesfremdenverkehrsverbänden besteht, gelten solche Gemeinden, in denen die Zahl der Fremdenübernachtungen im Jahre regelmäßig ein Viertel der Einwohnerzahl übersteigt oder die einen erheblichen Ausflugsverkehr haben.

Allgemeines.

25. Verkehrsorganisation und -politik. Die fachliche Gliederung der Reichsverkehrsgruppen (vgl. Z. f. V. Wiss. 13. Jg. 1935/36, Verkehrsarchiv, S. 65, Nr. 107) wurde durch eine Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 6. Juni 1936 (RVkBl. A, Nr. 14, S. 96) wie folgt festgelegt:

Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt 6 Fachgruppen, nämlich: Reeder = Verband Deutscher Reeder (untergegliedert in 7 Fachuntergruppen, nämlich: Große Linienfahrt, Mittlere Linienfahrt, Nord- und Ostsee-Linienfahrt, Deutsche Küstenfahrt und Seebäderdienst, Große und mittlere Transpahrt, Nord- und Ostsee-Transpahrt, Tankfahrt), Schiffmakler, Küstenschiffer, Seehäfen- und Umschlagbetriebe, Lotsen, Selbständige Schiffahrts-Sachverständige.

Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt 4 Fachgruppen, nämlich: Reeder, Kleinschiffer, Hafen- und Umschlagbetriebe, Sondergewerbe der Binnenschifffahrt (untergegliedert in 6 Fachuntergruppen, nämlich: Hafenschifffahrt, Fährbetriebe, Lotsen und Haupt-, Flußboote, Befrachter und Makler, Selbständige Schiffahrtsachverständige).

Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrzeugverkehr 6 Fachgruppen, nämlich: Personenkraftverkehr, Privater Kraftomnibusverkehr, Kommunal- und gemischtwirtschaftlicher Kraftomnibusverkehr = Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften, Güterallverkehr, Güterfernverkehr = Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband, Kraftfahrlehrer.

Reichsverkehrsgruppe Fuhrgewerbe keine Fachgruppen, sondern 15 Bezirksgruppen. Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen 4 Fachgruppen, nämlich: Private Bahnen

des allgemeinen Verkehrs, Nebenbahnähnliche Kleinbahnen, Privatanschlussbahnen, Straßenbahnen.

Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei 3 Fachgruppen, nämlich: Spedition (untergliedert in 6 Fachuntergruppen, nämlich: Auftrag- und Vollmachtspedition, Bahnspedition, Binnenumschlagspedition, Kraftwagenspedition, Sammelspedition, Seehafenspedition), Möbeltransport, Lagerei.

Reichsverkehrsgruppe Hilsgewerbe des Verkehrs 2 Fachgruppen, nämlich: Reisevermittlung, Schlaf- und Speisewagenbetriebe.

Auslands- und Weltverkehrsrundschau.

Die Welthandelsflotte Mitte 1936. Nach dem neusten Lloyd's Register Book, das die seegehenden Schiffe von 100 BRT aufwärts berücksichtigt, ist von Mitte 1935 bis Mitte 1936 der Weltbestand an Seglern und Seeleichtern um 100 000 BRT, an Dampfern um 708 000 BRT gesunken, derjenige an Motorschiffen hingegen um 986 000 BRT gestiegen, so daß sich ein Nettozugang von 178 000 BRT ergab (gegen eine Verminderung um 690 000 BRT 1934/35). Verglichen mit Mitte 1914 und 1935 ergab sich Mitte 1936 folgender Bestand in BRT:

Jahr	Dampfer	Motorschiffe	Segler u. a.	Zusammen
1914	45 170 000	234 000	3 686 000	49 090 000
1935	52 423 000	11 304 000	1 159 000	64 886 000
1936	51 714 000	12 291 000	1 059 000	65 064 000

Wenn bei der Gruppe der Segler und anderen Schiffe ohne Antriebsmaschinen die Seeleichter und sonstige über keine eigene Fortbewegungskraft verfügbaren Fahrzeuge ausgeschaltet werden, ergibt sich ein reiner Bestand an Seglern von nur noch 374 000 BRT, von denen 97 000 BRT auf die Vereinigten Staaten, 56 000 BRT auf Finnland, 41 000 BRT auf Italien entfallen.

Der Dampfer- und Motorschiffraum (in BRT) verteilt sich auf die wichtigeren Schifffahrtsländer wie folgt:

	1914	1935	1936
Großbritannien und Irland	18 892 000	17 298 000	17 183 000
Britische Dominien	1 632 000	2 986 000	2 990 000
Vor. Staaten (ohne Große Seen)	2 027 000	9 065 000	9 424 000
Japan	1 708 000	4 086 000	4 216 000
Norwegen	1 957 000	3 987 000	4 054 000
Deutsches Reich	5 135 000	3 693 000	3 708 000
Italien	1 439 000	2 838 000	3 057 000
Frankreich	1 922 000	2 689 000	2 973 000
Niederlande	1 472 000	2 654 000	2 507 000
Griechenland	821 000	1 711 000	1 801 000
Schweden	1 015 000	1 641 000	1 507 000

Enthalten in den vorstehenden Zahlen sind u. a. 9 316 000 BRT Tankschiffraum. Von dem 9 195 000 BRT betragenden Raum über 1000 BRT großer Tankschiffe entfallen 2 490 000 BRT auf die Vereinigten Staaten, 2 314 000 BRT auf Großbritannien und Irland, 1 658 000 BRT auf Norwegen (auf das Deutsche Reich nur 126 000 BRT).

Nach der Antriebsart entfallen in Prozenten der Welthandelsflotte auf:

	1914	1935	1936
Segelantrieb	0,1	1,8	1,6
Motorantrieb	8,6	17,4	18,9
Ölfeuerung	2,6	30,7	30,4
Kohlenfeuerung	88,8	50,1	49,1

Zum ersten Mal übertrifft hiernach 1936 der Anteil der Öl als Treibstoff verwendenden Schiffe den der Kohle verfeuernden Schiffe. Während von dem ganzen Welthandelsflottenraum rd. 19 vH auf Motorschiffe entfällt, wird dieser Prozentsatz übertroffen durch die Flotten von Norwegen (52 vH), Dänemark (46 vH), Schweden (39 vH), Holland (37 vH), Rußland (26 vH), Japan (23 vH), Deutschland, Italien und Spanien (je 21 vH). Unter dem Weltdurchschnitt liegen hingegen Großbritannien und Irland (18 vH), die Britischen Dominien (11 vH), Frankreich (10 vH), die Vereinigten Staaten (ohne Große Seen) (7 vH), Griechenland (0 vH).

N.-Z.
Die Binnenflotte in den Niederlanden¹⁾. Die dem Gütertransport in n e r h a l b der Niederlande dienende Binnenflotte (ohne Schlepper) setzte sich am 1. Januar 1936, nach Tragfähigkeitsklassen gegliedert, wie folgt zusammen:

Tragfähigkeitsklasse t	Zahl	t Tragfähigkeit
21— 50	4 379	156 800
50— 100	5 581	399 400
100— 150	3 001	365 000
151— 200	1 071	179 800
200— 300	1 110	271 800
300— 400	787	273 100
400— 500	559	287 700
500— 600	790	430 400
600— 800	415	277 000
800—1000	357	323 700
über 1000	472	672 700
Zusammen	18 532	3 607 400

Der Statistik liegen zugrunde die Schiffsregistrierungen, die auf Grund des Gesetzes zur Förderung einer möglichst gleichmäßigen Frachtverteilung vom 5. Mai 1935 vorzunehmen waren. Wie diese umfaßt die Statistik nur solche Schiffe, die dem Gütertransport in n e r h a l b der Niederlande — gleich ob ausschließlich, überwiegend oder nur gelegentlich — dienen, hingegen nicht die Schiffe, die ausschließlich im internationalen Verkehr, insbesondere im Verkehr mit Rheinhäfen oberhalb der niederländisch-deutschen Grenze beschäftigt werden. Von den hier mit angeführten Schiffen von über 800 t dürfte der größte Teil sein Haupttätigkeitsfeld in der zwischenstaatlichen Fahrt haben; doch weist der Umstand, daß sich die für den niederländischen Binnenverkehr registrierte Flotte von 17 133 Einheiten mit 3 117 700 t Tragfähigkeit am 1. März 1934 auf 18 532 Einheiten mit 3 607 400 t Tragfähigkeit am 1. Januar 1936 gehoben hat, u. a. darauf hin, daß Schiffe aus der internationalen Fahrt zunehmend auch auf dem Binnen-Frachtenmarkt Beschäftigung suchen.

N.-Z.

¹⁾ Die Zahlen sind durch Kontraktion gewonnen aus: Statistiek van Grootte en Samenstelling van de Binnenvloot in Nederland (toestand op 1 Januari 1936). Bewerkt door het Centraal Bureau voor de Statistiek. s'Gravenhage 1936.

Verteilung der niederländischen Binnenflotte nach Antriebsarten und Betriebsformen.

	Schloppkähne		Segelschiffe		Motorschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t
1. Linienfahrt ¹ . . .	235	30,0	18	1,0	1499	104,0	299	36,4	2 051	171,4
2. Kontraktverkehr ²	209	65,2	56	4,1	465	33,2	6	0,6	736	109,1
3. Werkverkehr ³ . . .	1949	203,1	597	33,7	1420	104,5	3	0,4	3969	431,7
4. Kombinationen . . .										
von 1—3	52	9,8	34	1,7	131	15,7	13	1,7	230	28,9
5. Freie Schifffahrt ⁴	4369	2129,9	3276	287,0	3890	448,2	11	1,2	11546	2866,3
Zusammen	6814	2628,0	3981	327,5	7405	711,6	332	40,3	18 532	3007,4

¹ „Beurtvaact“ = Regelmäßiger Verkehr zwischen bestimmten Plätzen auf bestimmter Route nach vorher angelegelter Dienstregelung.

² „Vaste relaties“ = Regelmäßige Transportleistungen von Schiffseignern ausschließlich für einen bestimmten Vorlander.

³ „Eigen vervoer“.

⁴ „Particuliere schipperij“.

LITERATUR.

Buchbesprechungen.

Die Erfolgsrechnung der Handels- und Verkehrsbetriebe. Festgabe für Prof. Dr. Dr. h. c. Josef Hellauer zu seinem 65. Geburtstag. Herausgegeben von Prof. Dr. Carl Lüder und Dr. Reinhold Henzler. Frankfurt a. M. 1936. Verlag Brönners Druckerei (Inhaber Breidenstein). 280 Seiten. Kart. RM 8,—; geb. RM 9,—.

Zu den Zweifeln, die vielfach aufgekommen sind, ob in der heutigen Zeit überhaupt noch eine Erfolgsrechnung von Wirtschaftsbetrieben angebracht und wünschenswert ist, vertritt Lüder in einer einleitenden Betrachtung den Standpunkt, daß die Bedeutung der Erfolgsrechnung als Mittel zur möglichst klaren Beurteilung von Aufwand und Ertrag eines Betriebs vor allem für Großbetriebe größer denn je ist. Es kommt auf den Geist an, in dem sie gehandhabt wird und der die erforderlichen Rücksichten auf das Allgemeinwohl zu nehmen weiß.

Diesem Grundgedanken, dem in jeder Richtung zuzustimmen ist, werden die meisten Verfasser durch gründliche Behandlung und Kritik der in den verschiedenen Handels- und Verkehrsbetrieben üblichen Erfolgsrechnungen gerecht. Es ist dabei zunächst ganz allgemein von besonderem Reiz, daß zwei materiell so verschiedene Wirtschaftsbetriebe, der Handels- und Verkehrsbetrieb, nebeneinander gestellt und die Methoden zur Erfassung ihrer beiden Erfolgsfaktoren, Aufwand und Ertrag, untersucht werden. Die Tatsache, daß Waren oder Gebrauchsgüter noch einen gewissen Lagerwert behalten, Beförderungsleistungen dagegen keinerlei nachbleibenden Wert hinterlassen, erfordert bei den Verkehrsbetrieben eine besonders scharfe Unterscheidung zwischen der Kostenermittlung und der Preisbildung, die beide ihren Ausgleich im Wirtschaftsergebnis finden müssen. Unterstrichen wird diese Forderung noch durch die Eigentümlichkeit der Verkehrsbetriebe, daß bei ihnen Produktion und Absatz räumlich entlang den Verkehrslinien untrennbar sind und nicht wie bei Handels- und Industriebetrieben räumlich verschieden gelagert sein können.

Wieweit die Erfolgsrechnung methodisch und praktisch für die Verkehrsbetriebe, die hier in erster Linie interessieren, gehandhabt wird, wird in den nachfolgenden Einzelabhandlungen erörtert: Erfolgsrechnung und Kalkulation in Verkehrsbetrieben (Dörfl), die Erfolgsrechnungen der Eisenbahnbetriebe (Heisterberg), der Straßenbahnbetriebe (Fischer), der Kraftverkehrsbetriebe (Mellerowicz), der Seeschifffahrtsbetriebe (Reuther), der Binnenschifffahrtsbetriebe (Studt), der Hafenbetriebe (Thüss), der Luftverkehrsbetriebe (Banse) sowie der Lagerhaus- und Speditionsbetriebe (Mayer).

Überschaut man das Gesamtbild der Ausführungen in diesen Artikeln, so wird als der wichtigste Teil der Erfolgsrechnung für die Hauptverkehrsbetriebe immer wieder die Betriebskostenrechnung hervorgehoben, die mit der Buchhaltung in möglichst organische Verbindung zu bringen ist. Die Betriebskostenrechnung gibt in ihrer systematischen Gliederung nach Kostenarten, Kostenstellen und Kostenträgern und in ihren Beziehungen zu bestimmten Leistungsgebieten des Verkehrsbetriebs neben der Buchhaltung die Grundlage für die Selbstkostenermittlung und die Aufstellung des Wirtschaftsergebnisses oder