

- Das Haushaltsrecht der Deutschen Reichspost. Evcnius. Verk.- u. Betriebswiss. in Post u. Tel. 4, S. 61.
- Rentabilität und Wirtschaftlichkeit in den Verkehrsbetrieben der Deutschen Reichspost. Hellmuth. Deutsche Postztg. 5, S. 127.
- Die Bedeutung des Bilanzwesens freier Wirtschaftsbetriebe für die DRP. Walter. Deutsche Postztg. 10, S. 284.
- Bedarf das Haushaltsrecht der DRP. der Erneuerung? Hellmuth. Deutsche Postztg. 13, S. 384.
- Das Verkehrsrecht seit 1933 in seinen Beziehungen zur DRP. Schuster. Deutsche Verk.-Ztg. 5, S. 70.
- Das Postverfassungsrecht. Körner. A. f. P. u. T. 3, S. 69.
- Ein neues Postgesetz? Schuster. Vkr. Abh. Bd. 1, H. 1, S. 15.
- Gemeinschafts-Fernsprechanchlüsse in Deutschland. Wittiber. Europ. Fernsprechdienst 42, S. 31.
- Unser Fernmelderecht. — Ein Überblick und Ausblick. Neugebauer. Deutsche Verk.-Ztg. 5, S. 65.
- Die Neuordnung der Funknachrichten an mehrere Empfänger. Neugebauer. Vkr. Abh. Bd. 1, H. 2, S. 91.
- Postgeschichtliches aus Proußens schwersten Tagen. Gallitsch. A. f. P. u. T. 2, S. 33.
- Das Ordonnanzfuhr- und Extrapostwesen in der Grafschaft, dem späteren Herzogtum Oldenburg. Goede. A. f. P. u. T. 5, S. 126.
- Das Postwesen im westlichen Münsterland von 1800—1810. Lensing. A. f. P. u. T. 6, S. 167.
- Die Post in der Pfalz während der Besatzungszeit (1918—1930) unter besonderer Berücksichtigung der Zeit des passiven Widerstandes und der Separatisten-Bewegung. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 1, S. 289.
- Karl Joseph Graf von Drechsel. Kgl. Bayerischer Generalpostdirektor 1808—1817. Vch. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 1, S. 326.
- Zur Frage des Staats- und Privatbetriebs im Fernsprechwesen; Entwicklung in Deutschland und in den Vereinigten Staaten von Amerika. Wittiber. Europ. Fernsprechdienst 42, S. 3.
- Die Wirkungen der Krise auf den zwischenstaatlichen Fernsprechverkehr von 1932—1934. Nach einer Untersuchung von Frachebourg. Europ. Fernsprechdienst 42, S. 34.
- Die Deutsche Lufthansa im Postverkehr. Thomas. Luftreise 1, S. 29.
- Das Fernmeldewesen der Welt im Jahre 1935. Deutsche Verk.-Ztg. 19, S. 304.

b) Ausland

- Im Fernmeldedienst durch China. Lango. Europ. Fernsprechdienst 42, S. 12.
- Überblick über das Postwesen in Dänemark. Liebnitz. Deutsche Postztg. 2, S. 52.
- Die Luftpostlinie Frankreich—Kongo. Navech. L'Union Postale 2, S. 25.
- Postbeförderung mit Kraftwagen in Neuseeland. L'Union Postale 2, S. 50.
- Der innernorwegische Postauftragsdienst. Persen. L'Union Postale 4, S. 107.
- Die Gründung des schwedischen Postwesens. Heurgren. Deutsche Postztg. 3, S. 79.
- 300 Jahre Postwesen in Schweden. Hennings. Deutsche Postztg. 3, S. 80.
- Zum 300jährigen Bestehen der Kgl. Schwedischen Post. Rennert. Deutsche Verk.-Ztg. 7, S. 103.
- Das Zeitungsgeschäft der schweizerischen Post. Känzig. L'Union Postale 6, S. 143; 7, S. 177.
- Erster Jahresbericht der „Federal Communications Commission“ der Vereinigten Staaten von Amerika. Giess. Europ. Fernsprechdienst 43, S. 74.
- Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company (ATT) für 1935. Wittiber. Europ. Fernsprechdienst 43, S. 94.
- Die Post der Vereinigten Staaten von Amerika im Rechnungsjahr 1935. Deutsche Postztg. 9, S. 267.

Spedition.

- Die Aufgaben des Spediteurs für wirtschaftliche Transportgestaltung. W. Schlichting. DYN (B), 20, S. 383.
- Die Bedeutung des Lagerscheins für die schweizerische Wirtschaft. W. Meier. Schweiz. Z. f. Kaufmänn. Bildungswesen 4, S. 89.

ABHANDLUNGEN.

Eigenart, Stand und Probleme der Verkehrswirtschaft der Niederlande.

Von Prof. Dr. A. F. N a p p - Z i n n,

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln¹.

Ein Versuch, die Wesenheiten der Verkehrswirtschaft eines Staates in geschlossenem Bild herauszustellen, setzt sowohl die Zurückführung einer Vielzahl von Erscheinungen auf als entscheidend angesehene Linien wie eine Beschränkung in der Auswahl der als bedeutungsvoll betrachteten Einzeltatsachen voraus. Diese Grenzen vor Augen, wird im folgenden zunächst eine Gesamtschau der Eigenart der niederländischen Verkehrswirtschaft entwickelt; alsdann werden die wichtigsten Tatsachen und Fragen der Hauptträger des binnenholländischen Verkehrs: Binnenschifffahrt, Eisenbahnen und Kraftverkehr, dargestellt; zum Schluß wird die generelle Problematik des holländischen Verkehrswesens nebst auf sie gerichteten Lösungsbemühungen umrissen.

A. Eigenart der Niederländischen Verkehrswirtschaft.

Will man sich die Wesenheit der Verkehrswirtschaft eines Landes, insbesondere ihre Eigenart gegenüber fremden Verkehrswirtschaften, vergegenwärtigen, so kann es nützlich erscheinen, vier sie bedingende Komplexe zu unterscheiden: Ein erster bildet die n a t ü r l i c h e G e s t a l t, das sind die geographischen Vorbedingungen des Landes, die sowohl die Anlage von Verkehrswegen erleichtern wie erschweren können, insbesondere die Anwendung bestimmter Verkehrsmittel nahelegen. Ein zweiter Faktor ist die V e r k e h r s t e c h n i k, deren jeweiliger Stand Zahl und Entwicklungsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsträger bestimmt. Ihr Einsatz wird beeinflußt durch das dritte Element, das als ö k o n o m i s c h e U m w e l t zu bezeichnen ist. Es beinhaltet die Frage, welchen Stand die Volkswirtschaft eines Landes erreicht hat und welche Ausgestaltung der Verkehrsanlagen sie zuläßt bzw. erfordert. Und schließlich sehen wir viertens in der g e i s t i g e n E i g e n a r t und dem p o l i t i s c h e n W i l l e n einer Nation ein Element beschlossen, das für die Verkehrsgestaltung von maßgeblicher Bedeutung ist. Namentlich soweit die vorgenannten objektiven Faktoren verschiedene Lösungsmöglichkeiten für Anlage und Betrieb der Verkehrsmittel durch den Staat einerseits, Private andererseits zulassen, wird die subjektive Einstellung eines Volkes zur Staatsbetätigung bzw. zum Gewährenlassen des einzelnen von entscheidendem Einfluß auf die verkehrspolitischen Institutionen.

Von den vier genannten Faktoren trägt der zweite, die jeweilige Verkehrstechnik, am wenigstens zu einer nationalen Differenzierung der Verkehrswirtschaften bei, da die Fortschritte auf diesem Gebiet größtenteils internationaler Verbreitung zugänglich sind. Der dritte Faktor, die ökonomische Umwelt, kann zwar je nach dem Entwicklungsstand

¹ Erweiterter Abdruck eines am 25. Juni 1937 vor dem Deutsch-Niederländischen Institut und dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln gehaltenen Vortrages.

einer Volkswirtschaft, z. B. bei einem Vergleich eines erst aufzuschließenden Koloniallandes mit einem hochindustrialisierten Staat, sehr große Unterschiede in der Verkehrsausstattung bedingen; doch läßt sich im allgemeinen für die west- und mitteleuropäischen Völker sagen, daß ihr Wirtschaftsstand als solcher eine ziemlich gleichmäßige Entwicklung sämtlicher heute verfügbaren Verkehrsmittel rechtfertigt. Somit sind es hauptsächlich die Faktoren 1 und 4, also die natürlichen Vorbedingungen einerseits, die geistigen und politischen Wesenheiten einer Nation andererseits, die ihrer Verkehrswirtschaft Eigenart verleihen.

Indem wir diese generelle Feststellung auf die Niederlande projizieren, erkennen wir sogleich, daß die natürliche Gestalt dieses Landes von stärkstem Einfluß für die Ausgestaltung seiner Verkehrswirtschaft geworden ist: Die Flachheit des größten Teiles der Niederlande hat die Anlage von Wasserwegen in einem solchen Umfang ermöglicht, daß die Binnenschifffahrt zu dem ersten Verkehrsträger des Landes werden konnte, der in der Gegenwart das 4—5fache der von den Eisenbahnen beförderten Gütermengen bewältigt. Während sich fast in der ganzen übrigen Welt das Wasserstraßennetz auf im Vergleich zu Eisenbahnen und Landstraßen wenige Stränge beschränkt, zeichnet sich das holländische Wasserstraßennetz durch eine in keinem anderen Staat der Erde erreichte Dichte und relativ gleichmäßige Erstreckung aus. Eine Ausdehnung der zumindest mit 20 t-Kähnen befahrbaren niederländischen Wasserstraßen von rd. 7700 km bedeutet eine etwa 9fache Dichte im Vergleich zum deutschen Binnenwasserstraßennetz. Die Gegenüberstellung mit dem Eisenbahnnetz der Niederlande von 3250 km läßt zugleich erkennen, daß zahlreiche Plätze in den Niederlanden nur zu Schiff, nicht aber per Eisenbahn erreichbar sind. Freilich darf diese generelle Feststellung nicht darüber hinwegtäuschen, daß in der Wasserstraßen-ausstattung der einzelnen Gegenden der Niederlande sowohl nach Zahl wie Befahrbarkeit der Wasserstraßen beträchtliche Unterschiede bestehen. Von den beiden dominierenden Landschaftsarten der Niederlande ist es die dem Fremden zumeist als typisch holländisch erscheinende Polderlandschaft, die die Wasserstraßenanlage in weitestem Umfang ermöglichte. Ja man kann sie sogar als integrierenden Bestandteil der gewaltigen Landerhaltungs- und Landschaftsarbeit bezeichnen, die der holländische Mensch im Kampf mit den Fluten der Flüsse und des Meeres seit zwei Jahrtausenden betreibt. Dagegen läßt sich die andere große Landschaftsart der Niederlande, nämlich die der sog. Sandgebiete, nur bescheidener dahin kennzeichnen, daß sie der Anlage von Wasserstraßen, die hier größtenteils erst im 19. und 20. Jahrhundert erfolgte, nur geringen Widerstand entgegensetzte. Dementsprechend zeichnen sich die vorwiegend Poldergebiet darstellenden holländischen Provinzen Groningen, Friesland, Noord-Holland, Zuid-Holland und der westliche Teil von Utrecht gegenüber den anderen vornehmlich durch Sandlandschaft gekennzeichneten Landesteilen durch eine wesentlich dichtere Wasserstraßen-ausstattung aus.

Gedenkt man des Wasserstraßenbaus, so hat man hier zugleich einen Ausfluß geistiger und politischer Wesenheit der holländischen Nation auf dem Verkehrsgebiet vor Augen. In dem Wasserstraßenbau ist der Wille der holländischen Nation zu großzügiger Melioration des Landes zu stärkstem Ausdruck gekommen. Aber auch soweit der Staat sich im Bau von Eisenbahnen betätigte, hat er dies nicht um der aus den Eisenbahnen zu ziehenden Erträgen halber getan, sondern in der Absicht, Holland in der Ausstattung mit Bahnen gegenüber anderen Ländern nicht nachstehen zu lassen. Auch der Straßenbau der Niederlande hat aus diesem kulturellen Förderungsgedanken, dem Meliorationswillen, wesentliche Förderung gezogen.

Einer energischen Staatsbetätigung im Bau von Verkehrswegen steht indessen als

weitere Wesenheit eine ausgesprochene Zurückhaltung des Staates im Betrieb von Verkehrsunternehmen gegenüber. Gewiß: der Nachrichtenverkehr ruht größtenteils, wie fast auf der ganzen Erde, in der Hand des Staates. Zu dem heute auch Holland charakterisierenden Staatsbahnsystem ist man indessen, wie noch zu zeigen sein wird, nur sehr allmählich und nicht völlig freiwillig gekommen. Grundsätzlich hat man auch die Verkehrsunternehmen im Rahmen einer allgemeinen freiwirtschaftlichen Einstellung möglichst der Privatinitiative überlassen. Und soweit regulierende Eingriffe des Staates notwendig waren, hat man diese mit relativer Zurückhaltung gehandhabt. Es liegt auf der Hand, daß aus dem starken sich im Bau von Verkehrswegen äußernden staatlichen Meliorationswillen einerseits, der betonten Hineigung zum Privatbetrieb auch im Verkehrswesen andererseits sich manche eigenartigen Erscheinungen und Probleme des niederländischen Verkehrswesens herleiten mußten.

In der Lösung verkehrspolitischer Fragen zeigen die Holländer einen ihnen ja auch auf manchen anderen Gebieten eigenen Sinn für Gleichgewicht. Ohne daß man dem Niederländer die Fähigkeit zu starken Emotionen absprechen dürfte, ist ihm doch ein ausgeprägtes Vermögen zur Ausbalancierung verschiedener Kräfte eigen. Seine hervorragende Geschicklichkeit in der Gleichgewichtserhaltung beim Radfahren oder Segeln kann als Symbol für eine entsprechende Geisteshaltung gedeutet werden. Das Balancehalten zwischen möglicher Freiheit des Individuums und den Notwendigkeiten der Volksgesamtheit oder zwischen den verschiedenen Vorteilen und Nachteilen bestimmter Lösungsmöglichkeiten hat wiederholt zu eigenartigen verkehrspolitischen Institutionen geführt, die sich teilweise auch durch gewisse Kompliziertheit kennzeichnen.

Obschon der Niederländische Staat entsprechend der stark freiwirtschaftlichen Einstellung der Nation in der Einflußnahme auf den Verkehrsbetrieb sich von dem Gedanken des notwendigen Minimums leiten läßt, ist die Zahl der Individuen, die regulierende Eingriffe des Staates zu umgehen suchen, relativ groß. Lücken in Gesetzen werden von solchen Leuten gerne ausgenutzt, um dem Staat ein Schnippchen zu schlagen und auf Kosten der übrigen Berufsgenossen einen Vorteil zu ergattern. In diesem Verhalten werden sie gelegentlich noch gestützt durch Urteile verschiedener Gerichte, die durch enge Interpretierung der staatlichen Zwang beinhaltenden Normen ihre Umgehung ermöglichen — sehr zum Bedauern der Kreise, die für eine Erfüllung der Gesetze zufolge dem tatsächlichen Willen des Gesetzgebers eintreten.

Zur Abrundung des allgemeinen Bildes der verkehrlichen Wesenheit der Niederlande bleibt auf die auch augenfällig in Erscheinung tretende Intensität des holländischen Verkehrslebens hinzuweisen. Man kann wohl die Holländer als das beweglichste Volk Europas bezeichnen. Dies zeigt sich sowohl in ihrer Reiselust nach fremden Ländern wie auch in ihrem täglichen Leben — am stärksten in der Verwachsenheit des ganzen Volkes mit dem Fahrrad —. Die Zusammendrängung des Städtckranzes Rotterdam—Delft—Haag—Leiden—Haarlem—Amsterdam—Utrecht auf kleinem Raum bewirkt zusammen mit dem starren Fahrplan der (zuschlagfreien) Eilzüge den Eindruck eines einzigen großen städtischen Nahverkehrs. — Die Intensität des holländischen Güterverkehrs ist auf verschiedene Momente zurückzuführen. Die von der Natur erleichterte, durch den starken Meliorationswillen geförderte ausgezeichnete Ausstattung der Niederlande mit Verkehrswegen bedeutet eine starke Begünstigung raumüberwindender Wirtschaftsbeziehungen. Weiter beinhaltet die geographische Schwellenlage, die die Niederlande im Weltverkehr gegenüber Westdeutschland einnehmen, eine umfangreiche Betätigungsmöglichkeit in der Bewerksstellung von dem Hinterland ausgehender bzw. dorthin zielender Transporte.

B. Stand und Fragen der wichtigsten binnenniederländischen Verkehrsträger.

1. Binnenschifffahrt.

Unbeschadet seiner bedeutenden Erstreckung befindet sich das Binnenwasserstraßennetz der Niederlande noch in fortschreitender Erweiterung und Verbesserung. Die letzten Jahre haben die Inbetriebnahme folgender Großbauten gebracht:

1. Der Maas-Großschiffahrtsstraße, für 2000 t-Kähne befahrbar, bestehend aus a) Waal—Maas-Kanal (fertiggestellt 1927), b) Maas-Kanalisation Grave—Maasbracht (fertiggestellt 1929), c) Juliana-Kanal (Seitenkanal zur Maas) Maasbracht—Maastricht (fertiggestellt 1934/35). Hauptzweck: Erleichterung des Absatzes limburgischer Kohle. Eine einschneidende Korrektur des Maaslaufes von unterhalb Grave bis Crèvecoeur, hauptsächlich im Landeskulturinteresse, aber auch Schifffahrtszwecken förderlich, geht zur Zeit der Vollendung entgegen.

2. Des Twenthe-Kanals, für 1350 t-Kähne befahrbar, von Zutphen an der IJssel nach Hengelo und Enschede; 1935/36 fertiggestellt. Ziel: Verbesserung der Standortbedingungen des fertigin dustriellen Twenthe-Bezirks. Eine Abzweigung nordwärts nach Almelo befindet sich noch im Bau und wird Anfang 1939 fertig sein. Die Frage, ob weiter parallel zur IJssel noch ein Kanal von Almen zum Rhein bei Lobith angelegt werden oder statt dessen vielleicht die IJssel selbst kanalisiert werden soll, befindet sich noch in der Schwebe.

Der bedeutendste gegenwärtig in Ausführung befindliche Plan ist eine neue, für Kähne bis zu 4000 t befahrbare Verbindung Amsterdams zum Rhein. Sie besteht aus einer Verbreiterung des Merwede-Kanals von Amsterdam bis Utrecht und der Anlage eines neuen Kanals von Utrecht über Wijk bij Duurstede am Lek zur Waal bei Tiel; hierzu eine Abzweigung von südlich Utrecht nach Vreeswijk am Lek, die vornehmlich der Verbesserung der Verbindung Amsterdam—Rotterdam dient. Der Zweigkanal nach Vreeswijk wird Anfang 1938 in Betrieb kommen, während mit der Fertigstellung der gesamten übrigen Projektteile in etwa fünf Jahren zu rechnen ist. — An weiteren bedeutenden im Gang befindlichen Neubauten sind noch zu nennen der Ausbau der Verbindung Rotterdam—Amsterdam über die Hollandsche IJssel und die Gouwe für 2000 t-Schiffe und die Anlage eines 1000 t-Schiffahrtsweges von Groningen über Leeuwarden zum IJssel-See, wobei allerdings die schon lange umstrittene Frage der Einmündung dieses Kanals in das IJsselmeer bei Stavoren oder bei Lemmer immer noch nicht entschieden ist.

Bei Anerkennung der mit verschiedenen dieser Kanalbauten verbundenen standortpolitischen Absichten muß man vom wirtschaftlichen Standpunkt feststellen, daß bei voller Zurechnung der Kanalbaukosten und der durch den Verkehrsabzug den Eisenbahnen auferlegten Netto-Mindereinnahmen die Beförderung auf völlig neuen Wasserstraßen wie der Maas-Großschiffahrtsstraße und namentlich dem Twenthe-Kanal nicht wirtschaftlicher ist als bisher auf den Eisenbahnen. Eisenbahntarifiermäßigungen wären also an sich ein wirtschaftlicherer Weg zur Standortverbesserung gewesen als die Kanalbauten, die hinwieder für sich den Vorteil einer dauerhafteren, endgültigen Standortkorrektur geltend machen können.

Ein viel erörtertes Problem der niederländischen Binnenschifffahrtspolitik bildet die Erhebung von Schifffahrtsabgaben. Doch muß an dieser Stelle damit Genüge getan sein, die diesbezügliche Lage anzudeuten. Zuzufolge einem Gesetz vom 22. Juli 1899 sind seit dem 1. Mai 1900 die dem Reich gehörenden Wasserstraßen — hierunter fallen die Ströme und die wichtigeren Kanäle mit Ausnahme des Nordostens — völlig abgabenfrei. Hingegen werden auf den meisten anderen, im Eigentum von Provinzen,

Gemeinden, Wasserschaf ten und Privatunternehmen stehenden Kanälen Schifffahrtsabgaben in verschiedenen Formen erhoben. Sowohl die unterschiedliche Verteilung abgabenfreier und abgabenbelasteter Wasserstraßen über das Land, als auch die absolute Höhe und die örtlichen Unterschiede der Abgabenerhebung bilden den Gegenstand zahlreicher Klagen und Abänderungsvorschläge¹.

Im Binnenschifffahrtsbetrieb der Niederlande pflegt man ziemlich scharf die zwischenstaatliche Binnenschifffahrt, zumeist als Rijnvaart bezeichnet, von der innerstaatlichen Binnenschifffahrt, zumeist Binnenvaart genannt, zu unterscheiden. Innerhalb letzterer ist die sog. Beurtvaart (= Liniendienst) hauptsächlich Betätigungsfeld von Reedereien, die sog. wilde Fahrt (= Bedarfsverkehr) hingegen Domäne des Einzelschiffers. Die Zerrüttung des Frachtenmarktes im Gefolge der Weltwirtschaftskrise führte in Holland wie in Deutschland zu einem Eingriff des Staates, um einen Ruin der Einzelschiffer zu verhindern. In Holland ist dies geschehen durch die allerdings erst ab September 1933 auf Grund des Gesetzes vom 5. Mai 1933 eingeführte „E v e n r e d i g e V r a c h t v e r d e e l i n g“ (= gleichmäßige Frachtverteilung). Die hiermit staatlicherseits erfolgte Befrachtungsregelung für die innerholländische Binnenschifffahrt reicht nicht so weit wie die seitens des deutschen Reichsverkehrsministeriums vornehmlich auf dem östlichen deutschen Wasserstraßennetz eingeführte Marktordnung. Der Kern der E. V. besteht in der Abwicklung des Befrachtungsgeschäftes der wilden Fahrt über von den Industrie- und Handelskammern eingesetzte Befrachtungskommissionen, wobei die Schiffer nach dem Rang beschäftigt werden und von der Befrachtungskommission festgesetzte Beförderungsentgelte zu zahlen sind. Freigestellt — in den verschiedensten hier nicht näher zu erörternden Formen — von dem Zwang der E. V. sind 1. der Werkverkehr, 2. die Beurtvaart, 3. die sog. vaste relaties, d. s. die dauernden Geschäftsbeziehungen zwischen einem Schiffer und einem bestimmten Auftraggeber. Während man in Deutschland gerade eine solche Besserstellung eines bestimmten Schiffers als unvereinbar mit der Notgemeinschaft aller ansah, hielt man in Holland eine Beseitigung der vaste relaties für einen zu weit gehenden Eingriff in die Sphäre individueller Geschäftsbeziehungen. Außerdem wurden diejenigen Schiffer, die mit den von ihnen transportierten Waren zugleich Handel trieben, von der E. V. ausgenommen. Dies hat dann in großem Umfang die unerfreuliche Folge gehabt, daß Schiffer und Auftraggeber das Transportgeschäft vielfach in die Form von Handelsgeschäften des Schiffers kleideten. Als „Eigenhandelschiffer“, der der Frachtverteilung und Frachtfestsetzung zufolge der E. V. nicht unterlag, konnte dieser dann tatsächlich die von der Befrachtungskommission festgesetzte Fracht unterbieten, sich damit eine bessere Beschäftigung sichern und auf diese Weise mehr verdienen. Außer durch diese Umgehung wurde die Wirksamkeit der E. V. stark beeinträchtigt dadurch, daß zufolge einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofes der Niederlande von Ende 1934 die E. V. keine Anwendung finden darf auf Transporte, die sich innerhalb des internationalen Bindungen unterliegenden freien Rheingebietes, z. B. etwa zwischen Rotterdam und Arnheim, vollziehen. Dieses berichtigte sog. Rijnvaartlek hat noch weitere Kreise gezogen und manche Unsicherheiten in die E. V. gebracht.

Abgesehen von den Schiffen, die im allgemeinen die E. V. wegen ihrer frachthaltenden Wirkung begrüßt haben, haben fast alle anderen Wirtschafts- und Verkehrskreise eine ablehnende Stellung zu ihr eingenommen. Kritisch dürfte in Kürze folgendes

¹ Vgl. hierzu die demnächst in den Verkehrswissenschaftlichen Abhandlungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates beim Reichsverkehrsministerium, erscheinende Untersuchung des Verfassers „Binnenschifffahrtspolitik der Niederlande“, die die Wasserstraßenbau-, die Schifffahrtsabgaben- und die Binnenschifffahrtsbetriebspolitik eingehend behandelt.

zu sagen sein: Durch die Frachtsteigerungen, die mit der Frachtfestsetzung durch die Befrachtungskommissionen gegenüber dem vorhergehenden, zerrütteten Frachtenstand verbunden waren, ist zwar manches Gut dem Wasserweg verloren gegangen, ist aber gleichwohl dem Schiffergewerbe eine größere Einnahme gesichert worden, als bei Fortdauer ungehemmter Konkurrenz zu erwarten gewesen wäre. Dem sozialpolitischen Vorteil einer Verhinderung vernichtender Konkurrenz mußte natürlich eine gewisse Mehrbelastung der Wirtschaft und damit eine Erschwerung des im übrigen rigoros vollzogenen allgemeinen Deflationsprozesses der niederländischen Wirtschaft gegenüberstehen. Mit der Inganghaltung der gesamten Binnenflotte bei unzureichendem Frachtangebot unter der E. V. war naturnotwendig ein gewisser wirtschaftlicher Leerlauf verbunden. Wirtschaftlicher handelt man, wenn man in Zeiten eines längeren konjunkturellen Überangebots von Frachtraum den überflüssigen Raum stilllegt und wenn man bei struktureller Übersetzung den überflüssigen Kahnraum abwrackt. Es kann nun kein Zweifel bestehen, daß teilweise eine strukturelle Übersetzung der holländischen Binnenschifffahrt vorliegt. Dies ist der Fall bei der überwiegend mit sehr kleinen Schiffseinheiten arbeitenden Schifffahrt in den nordöstlichen Provinzen, die gegenüber dem Wettbewerb des Kraftwagens sich wirtschaftlich nicht mehr in dem bisherigen Umfang zu behaupten vermag. Hier erscheint es erwünscht, daß der Staat auf eine Aufgabe des Schifferberufes seitens eines Teiles der Schiffer hinwirkt; freilich eine Aufgabe, die nicht nur finanziell an den Staat gewisse Anforderungen stellt, sondern auch berufs- und wirtschaftspolitisch schwer lösbare Probleme aufgibt. Immerhin dürfte es besser sein, diese Aufgabe klar und energisch anzufassen, als sich bei aufsteigender Konjunktur damit zu trösten, auch diese strukturelle Übersetzung werde sich von selbst heilen. — Die E. V. soll dem Gesetz zufolge spätestens zum 1. Januar 1938 außer Kraft treten. Wenn hiermit auch zweifelsohne den Wünschen weitester Wirtschaftskreise entgegengekommen würde, so ist doch andererseits zu bedenken, daß durch die Geschäftsabwicklung zufolge der E. V. frühere Mißstände im Befrachtungswesen beseitigt worden sind und daß die Organe der E. V., nämlich die Befrachtungskommissionen, geeignet sind, auch später eine Rolle zu spielen, sofern man zu einer Verständigung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln hinsichtlich der Preisgestaltung und Arbeitsgebiete gelangen will.

2. Eisenbahnen.

Zum Verständnis der Eigenarten, insbesondere der jüngsten Entwicklung der niederländischen Eisenbahnpolitik ist es notwendig, bis auf die Anfänge des holländischen Eisenbahnwesens zurückzugreifen. Die ersten Eisenbahnen waren Ende der 1830er und in den 1840er Jahren von zwei Unternehmen, der Hollandsche Ijzeren Spoorweg-Mij. (HSM) und der Nederlandsche Rijnspoorweg-Mij. — erstere von der Gründung 1837 an reines Privatunternehmen, letztere eine ursprünglich (1838) durch König Willem I. persönlich ins Leben gerufene und finanziell gestützte, dann aber (1845) vornehmlich an englisches Kapital übergegangene Unternehmung — gebaut und in Betrieb genommen worden. Da aber sehr bald die Fortentwicklung des sehr bescheidenen ersten Eisenbahnnetzes ins Stocken geriet — Hauptgrund: die geringen Ertragsaussichten von Eisenbahnen angesichts des starken Wettbewerbs der Binnenschifffahrt — entschloß sich 1860 der Staat selbst zum Eisenbahnbau. Doch indem das Dogma der Überlassung des Betriebes von Verkehrsunternehmen an die Privathand triumphierte, wurden die vom Staat in den folgenden Jahrzehnten gebauten Linien vorzugsweise einer 1863 zu diesem Zweck gegründeten Gesellschaft, nämlich der Mij. tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) zum Betrieb übergeben. Einige der vom Staat gebauten Linien erhielt hingegen HSM zum Betrieb. Andererseits legte sich SS später auch eigene Linien zu. Und schließlich übernahmen HSM wie SS von anderen privaten Gesellschaften erbaute Linien in Be-

trieb. So ergab sich hinsichtlich HSM wie SS der eigenartige, bis zum Augenblick noch bestehende Zustand, daß jedes dieser beiden Unternehmen, allerdings in unterschiedlichem Umfang, betreibt: 1. dem Staat gehörende Strecken, 2. der betreffenden Unternehmung selbst gehörende Strecken, und 3. anderen Privatgesellschaften gehörende Strecken. HSM, SS und die Rheinbahn standen bis 1890 in Wettbewerb, unter dem insbesondere die Rheinbahn, die sich auf den Betrieb der Verbindung von Arnheim über Utrecht nach Amsterdam, Haag und Rotterdam beschränkte, durch die Umklammerung durch die beiden anderen Gesellschaften litt. 1890 wurde die Rheinbahn verstaatlicht. Zugleich erfolgte 1890 eine Neuverteilung des holländischen Eisenbahnnetzes unter HSM und SS. „Concentratie en concurrentie“ waren die Leitgedanken, die nunmehr die holländische Eisenbahnpolitik für die nächsten Jahrzehnte beherrschen sollten. Das damals entwickelte eisenbahnpolitische System ist wohl das Charakteristischste, was holländische Geistesart auf verkehrspolitischem Gebiet je zustandegebracht hat. Einerseits hatte man erkannt, daß die ganz zufällig entwickelte bisherige Verteilung der Linien auf 3 große Unternehmen viel unnützen Reibungsaufwand verursachte. Daher: „Concentratie“. Andererseits wollte man aber nicht einem einzigen Unternehmen das ganze Eisenbahnwesen in die Hand geben. Daher: „Concurrentie“. Diese einander entgegengesetzten Prinzipien, nämlich Ersparnis durch Vereinheitlichung einerseits; Förderung der Verkehrsbelange durch Wettbewerb andererseits, suchte man zu vereinen, indem man zwei möglichst gleich starke Unternehmen schuf, die aber nicht etwa regional getrennte Netze betrieben, deren Linien vielmehr sich überschneiden. Dadurch, daß verschiedene Strecken, insbesondere die Grenzanschlüsse von beiden Gesellschaften gemeinsam betrieben wurden, erreichte man, daß Reisende und Verfrachter in der Mehrzahl der wichtigeren Relationen sich jedes der beiden Unternehmen bedienen konnten. Die Holländer haben es in der Tat auf diese Weise fertig gebracht, die bekannte verkehrspolitische These, daß ein Wettbewerb auf der Schiene ein Übel ist, in gewissem Umfang Lügen zu strafen.

Dieses typisch holländische System der Ausbalancierung von Konzentration und Konkurrenz hat sich ein Vierteljahrhundert aufrecht zu erhalten vermocht. Der Gedanke der Vereinheitlichung sollte aber doch schließlich den Sieg davontragen, und dies aus folgenden Gründen: Einmal erkannten die Unternehmen selbst, daß auf die Dauer durch Verständigung für sie mehr zu erreichen sei als durch dauernden Wettbewerb. Beleg: die Personentarifreform von 1911, durch die an Stelle zweier vollständig selbständiger Personentarifsysteme ein Einheitssystem gesetzt wurde. Auch in der Öffentlichkeit setzte sich neben gewissen Neigungen zugunsten des Übergangs zum Staatsbahnsystem allmählich der Gedanke durch, daß eine Einheitsgesellschaft wirtschaftlicher arbeiten könne als zwei konkurrierende Gesellschaften. Die Befürchtung, daß eine private Einheitsgesellschaft einen „Staat im Staate“ darstellen werde, konnte und kann in den Niederlanden nicht durchschlagen, nämlich angesichts des allseitigen Wettbewerbs der Binnenschifffahrt, der dafür sorgen würde, daß auch einem privaten Monopolbetrieb der Eisenbahnen die Bäume nicht in den Himmel wachsen würden. Schließlich beschleunigten die Verhältnisse des Weltkriegs, während dem die holländischen Bahnen dem Generalstab unterstellt waren, den im Sinne einer wirtschaftlicheren Betriebsführung gelegenen Sieg des Einheitsgedankens. 1916 kam mit Billigung des Staates die Verständigung von HSM und SS zustande: sie bildeten seitdem eine Betriebs- und Ertragsgemeinschaft, die nach außen als einheitlicher Betrieb „Nederlandsche Spoorwegen“ in Erscheinung trat; doch handelte es sich nach wie vor um zwei getrennte juristische Personen mit sorgfältig auseinandergehaltenen Vermögensbestandteilen.

Der mit Anfang 1917 somit inaugurierte private Einheitsbetrieb sollte indessen nicht von langem Bestand sein. Nolens volens sah sich der Staat gezwungen — abgesehen von

der Verpachtung der von ihm gebauten Strecken an HSM und SS —, sich auch an den beiden Gesellschaften selbst finanziell maßgebend zu beteiligen. Der Anstoß hierzu war in den 1890 zwischen dem Staat einerseits, HSM und SS andererseits geschlossenen Übereinkommen gegeben, denen zufolge die beiden Unternehmen verlangen konnten, daß der Staat sie bei Erzielung unzulänglicher Erträge durch Kauf verstaatliche. Da mit Kriegsende die holländischen Bahnen in eine Defizitperiode¹ eintraten, war mit der Möglichkeit, daß der Staat zu einem Kauf der beiden Unternehmen gezwungen würde, zu rechnen. Da aber in dem damaligen Augenblick bei den gegebenen Kapitalverhältnissen eine Verstaatlichung dem Staat teuer zu stehen gekommen wäre, entschloß er sich durch 1920 mit HSM und SS geschlossene Übereinkommen zu einem anderen Verfahren, dessen Inhalt im wesentlichen folgender war: 1. Der Staat übernahm in Gestalt von HSM und SS neu begebener Aktien die Kapitalmehrheit der beiden Gesellschaften, wobei er allerdings nur 10% des von ihm übernommenen Aktienkapitals effektiv einzahlte. 2. Der Staat garantierte den privaten Aktionären fortan eine Dividende von 5% (1931 wurde diese Dividendengarantie auf 4% ermäßigt), wohingegen er künftig nicht mehr zu einer Verstaatlichung gezwungen werden konnte. 3. Die Mehrheit der Kommissare der beiden Unternehmungen, in deutscher Terminologie: des Verwaltungsrates, wurde vom Staat ernannt. Damit charakterisierten sich die holländischen Eisenbahnen seit 1920 als kapitalmäßig gemischte staatliche und private Unternehmung mit überwiegendem Staatseinfluß. Durch die Dividendengarantie war der Staat zum alleinigen Träger des Unternehmungsrisikos geworden. Diese Tatsache kam noch stärker dadurch zum Ausdruck, daß 1931 durch ein günstiges Umtauschangebot der Umtausch der meisten in Privathand befindlichen Aktien in Obligationen von HSM und SS bewerkstelligt wurde.

Der Schlußstrich unter die Entwicklung der Niederländischen Eisenbahnen zu einer einheitlichen Staatsunternehmung wird gegenwärtig durch die Ausführung des unter dem 26. Mai 1937 ergangenen Gesetzes zur Reorganisation der Niederländischen Eisenbahnen gezogen. An die Stelle von HSM und SS tritt nunmehr auch rechtlich die neue Einheitsunternehmung „N. V. Nederlandse Spoorwegen“. Ihr nur auf 10 Millionen fl. bemessenes Anteile-Kapital wird sich vollständig in der Hand des Staates befinden². Die Anteilnahme privaten Kapitals ist künftig auf den Besitz auf den Namen des Staates lautender Obligationen beschränkt.

Mit dieser organisatorisch-finanziellen Umformung der Niederländischen Eisenbahnen wurde eine Entlastung des neuen Unternehmens von mit seiner Ertragsfähigkeit nicht mehr vereinbaren Schulden verbunden. Es waren auf Grund der Übereinkommen zwischen dem Staat einerseits, HSM und SS andererseits von 1890 seitens der beiden Gesellschaften durch betriebswirtschaftlich nicht gerade erleuchtete Methoden keine ausreichenden Abschreibungen vorgenommen worden, so daß eine zur Untersuchung dieser Frage eingesetzte Kommission 1928 einen Abschreibungsrückstand von nicht weniger als 229 Millionen fl. feststellte. In der alsdann beschlossenen Einholung des Abschreibungsrückstandes kam man indessen über einen bescheidenen Anlauf von rd. 6,7 Millionen fl. in den Jahren 1928/30 nicht hinaus. In den Jahren 1935/36 ließ man vielmehr den Abschreibungsrückstand wieder um 9,4 Millionen fl. anwachsen. Angesichts der durch Wirtschaftskrise und Kraft-

¹ Diese währte bis 1923. Nach ausgeglichener Kapitalrechnung in den Jahren 1924—1930 begann 1931 im Gefolge der Welt-Wirtschaftskrise eine neue Defizitperiode.

² Zwar übernehmen SS und HSM bei der Gründung des neuen Einheitsunternehmens aus gesellschaftsrechtlichem Grund je einen Anteil von 1000 fl. (der Staat alle übrigen); doch müssen durch die folgende Liquidation von SS und HSM diese zwei Anteile auch an den Staat bzw. eine von ihm abhängige Stelle übergehen.

wagenwettbewerb geschwächten Stellung der Eisenbahn mußte der Gedanke an eine Aufholung des Abschreibungsrückstandes durch eigene Kraft der Eisenbahnen aufgegeben werden. So sah sich der Staat verpflichtet, den Verlust auf seine Schultern zu nehmen. Dies geschieht auf folgende drei Weisen:

1. Die von dem Staat erbauten, an SS, daneben HSM zum Betrieb übertragenen Bahnen haben seinerzeit insgesamt rd. 320 Millionen fl. gekostet. Die Schuldenlast des Staates hierfür beträgt noch rd. 100 Millionen fl. In einer der Verzinsung dieses Betrages ungefähr entsprechenden Höhe von 4,4 Millionen fl. jährlich haben in letzter Zeit SS und HSM dem Staat Miete für seine Bahnen gezahlt. Der Staat bringt nun die von ihm mit 100 Millionen fl. bewerteten Bahnen gegen ein Anteilkapital von nur 10 Millionen fl. in die neue Einheitsunternehmung ein, woraus sich eine Kapital-Entlastung von 90 Millionen fl. errechnet.

2. Der Staat hatte 1920 auf die von ihm in Höhe von 49,5 Millionen fl. übernommene Kapitalmehrheit von HSM und SS 10% = 4,95 Millionen fl. einbezahlt. Bei der Liquidation von HSM und SS wird kein Gegenwert hierfür zugunsten des Staates erwartet, so daß sich hierdurch eine Kapital-Entlastung von rd. 5 Millionen fl. herleitet.

3. Von der in Staatsschuldverschreibungen umzuwandelnden Obligationenschuld von HSM und SS übernimmt künftig der Staat für einen Teilbetrag von 140 Millionen fl. die Verzinsung und Tilgung.

Somit errechnet sich eine Gesamtentlastung der Passivseite der Bilanz der N. V. Nederlandsche Spoorwegen um rd. 235 Millionen fl. Indem der Staat auf die Miete von 4,4 Millionen fl. jährlich verzichtet und die 140 Millionen fl. Schuldverschreibungen mit 3% = 4,2 Millionen fl. jährlich verzinst — auf seine 4,95 Millionen fl. eingezahlte Anteile an HSM und SS hat er auch bisher nichts erhalten —, entlastet er die Gewinn- und Verlustrechnung der Eisenbahnen endgültig um jährlich 8,6 Millionen fl. Diese erfährt ferner durch die Herabsetzung des Zinssatzes der Schuldverschreibungen auf 3% im Endergebnis eine weitere Erleichterung um 3,35 Millionen fl. jährlich¹. Es ergibt sich somit eine Gesamtentlastung der N. V. Nederlandsche Spoorwegen gegenüber ihren Vorgängern von rd. 12 Millionen fl. jährlich. Demgegenüber ist zu beachten, daß im Durchschnitt der Jahre 1933/36 der niederländische Staat jährlich 30,65 Millionen fl. zum Ausgleich der Kapitalrechnung von HSM und SS zuschießen mußte. (Die Betriebsrechnung von HSM und SS schloß in diesen Jahren immer noch mit einem kleinen Überschuß ab.)

Es kann nicht erstaunen, daß die Frage, ob diese finanzielle Reorganisation der niederländischen Eisenbahnen ausreichend sei, Gegenstand ernster Diskussion war. Ersichtlich hielten sich das Verkehrs- und das Finanzministerium der Niederlande bei der Neugestaltung an den lediglich durch Abschreibungen modifizierten Anlagewert der Bahnen und folgten nicht den Ratschlägen, die auf volle Übernahme der Lasten der Eisenbahnschuldverschreibungen durch den Staat bzw. auf von dem Anlagewert unabhängige Neubewertung der Eisenbahnen nach dem Betriebswert abzielten. Gleichwohl erscheint es vertretbar, wenn die beteiligten Staatsstellen bei Wiederaufstieg der niederländischen Volkswirtschaft mit der Möglichkeit einer ausgeglichenen Finanzwirtschaft auf der heu-

¹ Insgesamt beträgt die Summe der ausstehenden Schuldverschreibungen von HSM. und SS. rd. 412 Mill. fl., wovon der Staat 140 Mill. fl. auf seine Schultern nimmt. Durch Herabsetzung des Zinsfußes aller Schuldverschreibungen generell auf 3% vermindert sich die Rentenlast der 412 Mill. fl. von 16,46 auf 12,36 Mill. fl. jährlich. Hiervon übernimmt der Staat 4,2 Mill. fl. jährlich. Der auf den N. V. Nederlandsche Spoorwegen lastende Betrag von 8,16 Mill. fl. jährlich erhöht sich aber um 0,75 Mill. fl. jährlich, da zwecks Aufrechterhaltung des Barwertes der Schuldverschreibungen ihre Kapitalsumme um rd. 25 Mill. fl. erhöht wird. Mit 8,91 Mill. fl. jährlich ist die Rentenverpflichtung der Nederlandsche Spoorwegen um 3,35 Mill. fl. jährlich niedriger als die bisher zu tragende Rentenlast nach Abzug des von dem Staat übernommenen Anteils (16,46 — 4,2 = 12,26 Mill. fl.).

tigen Grundlage rechnen und eine weitere Entlastung der Eisenbahnen durch den Staat wenigstens so lange ausstellen, bis sie sich unabwendbar erwiesen haben sollte.

Während die finanziellen und organisatorischen Einzelheiten der Reorganisation der Niederländischen Eisenbahnen bei der parlamentarischen Behandlung des diesbezüglichen Gesetzes reichlich Diskussionsstoff boten, ist die grundlegende Tatsache des heutigen eisenbahnpolitischen Systems, nämlich des Staatseigentums an den Eisenbahnen, nur wenig berührt worden, offenbar infolge der allgemeinen Überzeugung, daß die jetzt erreichte Form lediglich die endgültige Gestalt des im Grundsatz bereits 1920 angenommenen Prinzips bedeutet. Man hat wohl hingewiesen auf das Bedenken, daß der Staat einerseits eine Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel gewährleisten soll, andererseits aber als Eigentümer der Eisenbahnen an diesem Verkehrsmittel besonders interessiert ist; doch ist eine Forderung nach einer Änderung dieses Verhältnisses m. W. von keiner Seite erhoben worden. — Freilich ist, wie die obigen Darlegungen gezeigt haben dürften, die Entwicklung des holländischen Eisenbahnwesens zum Staatsbahnsystem hin nicht aus einer restlosen Überzeugung von seiner Zweckmäßigkeit erfolgt. Vielmehr haben gewisse Zwangsläufigkeiten mitgespielt, die sich als kaum voraussehbare Folgen der Übereinkommen von 1890 ansprechen lassen. Mit gewisser Übertreibung könnte man sagen, daß man es bei dem niederländischen Staatsbahnsystem mit einem „Staatssozialismus wider Willen“ zu tun habe. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß mit dem nun inhaltlich wie formell vollendeten Übergang zum Staatsbahnsystem sich die schon seit Jahrzehnten verfochtenen Wünsche einer beachtlichen Minderheit des niederländischen Volkes verwirklicht haben. Die Bedeutung der Bahnen für die Landesverteidigung und der wirtschaftspolitische Gehalt der ihnen auferlegten Beförderungspflicht sind Werte, die auch die mehr zum Privatbahnsystem neigenden Kreise des holländischen Volkes sich mit dem heutigen Entwicklungsstand abfinden heißen.

Indessen kennzeichnet sich das holländische Staatsbahnsystem durch ungebrochene Aufrechterhaltung einer nach erwerbswirtschaftlichen Prinzipien ausgerichteten Betriebsführung. Unter Vernachlässigung des Ertrags Gesichtspunktes erfolgende Tarifmaßnahmen zur Förderung bestimmter Landesteile oder Gewerbezweige oder Bevölkerungsschichten sind der Tarifpolitik der Niederländischen Eisenbahnen grundsätzlich fremd. Freilich hindert dies nicht, daß zahlreiche im wirtschaftlichen Eigeninteresse der Unternehmung ergriffene Tarifmaßnahmen gleichzeitig bestimmten Gebieten oder Wirtschaftsgruppen oder Volkskreisen dienen. Volkswirtschaftliche Zielsetzung und privatwirtschaftliche Interessen laufen eben in der Tarifpolitik ein gutes Stück, wenn auch nicht immer, parallel.

Wie für die Eisenbahnverwaltungen anderer Länder ergab sich auch für die Niederländischen Eisenbahnen die Notwendigkeit, dem seit dem Weltkrieg immer stärker auftretenden Wettbewerb des Kraftverkehrs sowohl dadurch zu begegnen, daß man das alte Verkehrsinstrument des Schienenweges immer leistungsfähiger und wirtschaftlicher gestaltete, wie dadurch, daß man sich selbst die Vorteile der neuen Verkehrstechnik zunutze machte.

Aus den zahlreichen in erstgenannter Richtung sowohl im Personen- wie im Güterverkehr ergriffenen Maßnahmen sei hier lediglich die Frage der Beschleunigung und Veranheimlichung des Personenverkehrs durch Übergang zu neuen Antriebsarten angeschnitten. Vorweg ist festzustellen, daß dem Personenverkehr in der Einnahmestaltung der Niederländischen Eisenbahnen angesichts der durch die Binnenschifffahrt geschmäleren Basis des Güterverkehrs vergleichsweise eine größere Bedeutung als in anderen Ländern zukommt. Während man im allgemeinen in Europa mit einer Beteiligung von Personen- und Güterverkehr an den Einnahmen der Eisenbahnen im Verhältnis 1 : 2 rechnet, ist das Verhält-

nis in den Niederlanden auf annähernd 1 : 1 zu beziffern¹. Mit dem Ziel möglichst weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrsbestandes gegenüber dem Kraftwagen durch Verbesserung der Verkehrsbedienung entschlossen sich die Niederländischen Eisenbahnen zunächst zu einer Umstellung des Eil-Personenverkehrs auf den von Utrecht ausstrahlenden 5 Hauptlinien nach Amsterdam, den Haag, Rotterdam, Eindhoven und Arnheim auf diesel-elektrischen Triebwagenbetrieb. Der zum Sommer 1934 erfolgte Einsatz von 40 Diesel-Triebwagenzügen bedeutete eine großzügige Modernisierungsmaßnahme, die in das gewohnte Bild der holländischen Verkehrslandschaft mit den grünen, messingbeschlagenen Dampflokomotiven und den hochstehenden Eilzugswagen nun durch die grau mit rot gehaltenen stromlinienförmigen, flächiger wirkenden Dieselzüge eine neue Note brachte. Doch schlug das Experiment — denn um ein solches handelte es sich bei dem damals noch nicht ausreichend erprobten Dieselbetrieb — fehl: Nach einem Lauf von um 30000 km brachen die nach deutschen Patenten gebauten Motoren — wiewohl sie 100-Stunden-Probelaufe mit Vollast und Maximaltoure befriedigend bestanden hatten — nacheinander zusammen. Die alten Dampflokomotiven mußten wieder herangeholt werden und zeigten als „Stoom-Diesel“ (= „Dampf-Diesel“!), wie im Volksmund und der Eisenbahnersprache die mit Dampf gefahrenen Ersatzzüge genannt wurden, noch ihre Brauchbarkeit. In monatelanger holländisch-deutscher Gemeinschaftsarbeit gelang es allmählich die zunächst rätselhafte Ursache des Zusammenbruches der Dieselmotoren in bisher unbekanntem Biegunsschwingungen zu erkennen und ihnen durch den Einbau von Gegengewichten zu begegnen. Nach Versuchen 1935 kamen im Laufe des Jahres 1936 alle Dieselzüge wieder zum Einsatz und arbeiten seitdem befriedigend. Die Sympathie des Publikums für diese Antriebsart ist aber durch die in Presse und Parlament besonders breitgetretene „Diesel-Misère“ wohl endgültig erschüttert.

Inzwischen haben sich die Niederländischen Eisenbahnen 1936 entschlossen, den Personenverkehr auf den jetzt mit Dieselzügen bedienten 5 Hauptlinien vom Utrecht auf elektrischen Betrieb umzustellen, während die Dieselzüge künftig die Verbindungen mit dem Nordosten (Leeuwarden und Groningen) sowie dem Süden (Maastricht) versehen sollen. Voraussetzung für diese Entscheidung war die Bereitschaft der verschiedenen gemischt-provinzialen und -kommunalen Elektrizitätswerke, den Strom zu besonders niedrigem Tarif zur Verfügung zu stellen. Zugunsten des Elektrifizierungsentschlusses sprachen auch die günstigen Erfahrungen, die die Niederländischen Eisenbahnen mit den bereits elektrifizierten Strecken, nämlich der seit 1927 elektrisch betriebenen Hauptlinie Rotterdam—Haag—Haarlem—Amsterdam und den in den Folgejahren elektrifizierten Anschlußstrecken, sowohl bezüglich der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit, wie hinsichtlich des Zuspruchs des Publikums gemacht haben. Durch die zur Zeit in vollem Gang befindliche, zum Sommer 1938 fertigzustellende Elektrifizierung des „Utrechter Sterns“ — zunächst wird nur der innere Personenverkehr auf elektrische Triebwagenzüge umgestellt, während später auch die internationalen Personenzüge und die Güterzüge durch elektrische Lokomotiven gezogen werden sollen — wird das elektrifizierte Eisenbahnnetz der Niederlande von 202 km um 276 km auf 478 km anwachsen.

3. Kraftverkehr.

Wenn in anderen Ländern, die bisher neben den Eisenbahnen nur auf bestimmten Strecken einen Binnenschifffahrtswettbewerb gekannt hatten, erst durch den Kraft-

¹ Im Durchschnitt der Hochstandsjahre 1928—1930 übertrafen die Güterverkehrs (einschl. Gepäck und Postbeförderung) -einnahmen mit 89,2 Mill. fl. jährlich leicht die Personeneinkünfte mit 83,8 Mill. fl. jährlich, wogegen im Durchschnitt der Tiefstandsjahre 1934—1936 die Personeneinkünfte mit 53,9 Mill. fl. jährlich über den Güterverkehrseinkünften von 46,7 Mill. fl. jährlich lagen.

wagen das Phänomen eines allertigen Wettbewerbs zweier Verkehrsmittel, nämlich von Eisenbahn und Kraftwagen auftrat, so bedeutete die Entwicklung des Kraftverkehrs in Holland, daß sich zu den zwei sich an den meisten Plätzen begegnenden Wettbewerbern Binnenschiffahrt und Eisenbahn nunmehr ein Dritter gesellte, der den Besitzstand der beiden alten angriff. Um sich ihm gegenüber zu behaupten, sahen sich die alten Verkehrsträger veranlaßt, da, wo sie mit ihrer eigenen Technik nicht erfolgreich widerstehen konnten, sich selbst des neuen Verkehrsmittels zu bedienen. In größtem Umfang entschlossen sich einmal die Binnenreedereien zur Angliederung eigener Kraftwagenbetriebe, so daß sie nun vielfach kombinierte Schiffs- und Kraftwagendienste unterhalten.

Die Niederländischen Eisenbahnen lösten ihrerseits die Frage nach der Aneignung der Vorteile des Kraftverkehrs für die eigene Unternehmung hauptsächlich dadurch, daß sie 1927 eine eigene Kraftwagenunternehmung, die Algemeene Transport Onderneming (A.T.O.) gründeten, die 1928 diejenige Firma, die bisher die Abhol- und Zustelldienste für die Eisenbahnen ausgeführt hatte, van Gend & Loos, in sich aufnahm. A.T.O. mit van Gend & Loos betätigten sich in den verschiedensten Sparten des Personen- und Güterkraftverkehrs. Im Güterverkehr erstreckt sich die Wirksamkeit sowohl auf den Zubringer- wie Abholdienst zu bzw. von den Eisenbahnen wie auf selbständige Straßentransporte, im Personenverkehr auf Omnibus-Überland-Liniendienste wie Ausflugsfahrten. Daneben betreiben A.T.O./van Gend & Loos Garagen-, Reparatur- und Betriebsstoffverkaufs-Geschäfte. An Klagen über eine unbillige Konkurrenz von A.T.O./van Gend & Loos, die sich auf die Niederländischen Eisenbahnen und diese wieder auf den Staat stützen können, seitens anderer Unternehmen der Kraftverkehrswirtschaft fehlt es nicht¹. Diese nebenbetriebliche Betätigung der Niederländischen Eisenbahnen war auch der Anlaß dazu, daß bei der parlamentarischen Behandlung des Gesetzes zur Reorganisation der Eisenbahnen der Minister van Waterstaat sich nachdrücklich dafür einsetzen mußte, um die Volksvertretung von der Zweckmäßigkeit zu überzeugen, auch in der neuen Satzung der N.V. Nederlandsche Spoorwegen die Möglichkeit einer Betätigung der Unternehmung außer im Schienenverkehr auch in anderen Transportarten und verwandten Betrieben vorzusehen.

Abweichend von dem allgemeinen Einsatz der A.T.O. für An- und Abfuhr der Güter zur Bahn sind die Niederländischen Eisenbahnen für die Verkehrsbedienung des „Achterhoek“, d. i. des Ostens von Gelderland, Mitte 1936 eine Zusammenarbeit mit den Geldersche Tramwegen eingegangen. Ihr Kern ist die Zusammenfassung des Stückgutverkehrs der Eisenbahnen in einigen wenigen Gruppenstationen, von bzw. zu denen die Geldersche Tramwegen die Zustellung bzw. Abholung per Auto ausführen, während die anderen Eisenbahnstationen für Stückgutempfang und -versand geschlossen sind. Die Wagenladungen werden, soweit der Empfänger nicht selbst an einem Eisenbahnplatz wohnt, von dem nächstgelegenen Bahnhof durch die Geldersche Tramwegen durch Auto oder, wenn der Empfänger Kleinbahnanschluß hat, durch diese zugestellt. Die Bestrebungen der Niederländischen Eisenbahnen zielen auf eine Ausdehnung dieser alle Plätze erfassenden Verkehrsbedienung auf weitere Landesteile ab.

Neben den Kraftwagenbetrieben, die Annexe der Eisenbahnen und von Binnenreedereien bilden, hat sich in größtem Umfang ein selbständiges Krafttransportgewerbe entwickelt. Für den gegenwärtigen Motorisierungsstand der Niederlande ist charakteristisch, daß sie zwar in der Ausstattung mit Kraftwagen aller Art pro Kopf der Bevölkerung sich nicht wesentlich unterscheiden von Deutschland, Belgien und der Schweiz,

¹ Die Geschäftsberichte der A.T.O. sind nicht öffentlich zugänglich, jedoch dem Parlament vorgelegt. Nach Aussage des Ministers van Waterstaat „trägt sich danach der Betrieb in den letzten Jahren“ (mit oder ohne Verzinsung des von den Eisenbahnen gestellten Kapitals? Anmerkung des Verfassers).

daß aber der Bestand an Lastkraftwagen innerhalb des Gesamtbestandes ein relativ hoher ist. Während in den meisten europäischen Ländern die Zahl der Lastkraftwagen um ein Drittel des Personenwagenbestandes herum liegt, beläuft sich in Holland (ebenso in Belgien) die Zahl der Lastkraftwagen auf rd. die Hälfte der der Personenwagen¹. Wenn als Grund für die starke Entwicklung des Güterkraftverkehrs in den Niederlanden auch in erster Linie die hohe Besiedlungsdichte des Landes anzuführen ist, die dem vor allem zum Nahverkehr geeigneten Lastkraftwagen besonders reiche Betätigungsmöglichkeiten eröffnete, so kam der Entfaltung des gewerbsmäßigen Güterkraftverkehrs zweifels- ohne auch der Umstand zu gut, daß es bislang an jeder die Zulassung zu diesem Transportgeschäft regulierenden Maßnahme des Staates fehlt. Selbst ein Gesetzentwurf von Frühjahr 1933, der lediglich eine Konzessionierung des öffentlichen (= linienmäßigen) Güterkraftverkehrs vorsah, wurde unerledigt zurückgezogen. So zeigt der Güterkraftverkehr in den Niederlanden volle Freiheit mit ihren Vorteilen wie mit ihren Auswüchsen.

Was den gewerbsmäßigen Personen-Kraftverkehr betrifft, so wurden die Autobusdienste 1926 einem Konzessionszwang unterworfen. Dies geschah in der eigenartigen Form, daß man in das Gesetz über die öffentlichen Verkehrsmittel (ausgenommen Eisenbahnen) vom 23. April 1880, das — als Ausfluß liberaler Ideen — die Konzessionsfreiheit des Verkehrs festgelegt hatte, durch eine Novelle vom 30. Juli 1926 für die Autobuslinien die Konzessionierung regelnde Ausnahmebestimmungen einfügte. Genehmigung bzw. Versagung der Autobusdienste erfolgte durch die Provinzialräte (Gedeputeerde Staten). Hierbei wurde nicht nur den Anforderungen an Sicherheit und Zuverlässigkeit der Dienste, sondern auch in gewissem Umfang dem Verkehrsbedürfnis unter Berücksichtigung dessen Befriedigung durch andere Verkehrsmittel Rechnung getragen. Durch eine Verordnung vom 12. Januar 1937, die sich auf eine befristete gesetzliche Ermächtigung (§ 47 des Gesetzes zur Verringerung der öffentlichen Ausgaben vom 29. November 1935) stützte, wurde neuerdings der gesamte gewerbsmäßige Personen-Kraftverkehr, nämlich a) Autobusliniendienste, b) Autobusausflugsfahrten, c) Kraftdroschkenbetrieb, d) Mietwagenbetrieb, der Genehmigungspflicht unterworfen. Das Konzessionsverfahren für die zwischengemeindlichen Autobusliniendienste ist nunmehr in die Hand einer besonders zu diesem Zweck eingesetzten zentralen Kommission, die aus höchstens 5 — zur Zeit 3 — Mitgliedern besteht und im Haag residiert, gelegt. Nach den bei ihrer Einsetzung durch den Minister van Waterstaat entwickelten Richtlinien soll auch künftig die Sicherheit und Regelmäßigkeit der Dienste das erste Kriterium sein, weiter aber auch den gesamten Verkehrsbelangen, worunter dem Vorhandensein anderer Verkehrsmittel (weitere Autobuslinien, Eisenbahnen, Straßenbahnen) Rechnung getragen werden. Die Genehmigung von über die Grenzen einer Gemeinde hinausgehenden Autobusausflugsfahrten erfolgt durch den Reichs-Verkehrsinspektor², in dessen Bezirk die Fahrten beginnen. Innergemeindliche Autobuslinien und Autobusausflugsfahrten unterliegen hingegen ebenso wie Kraftdroschken- und Mietwagenbetriebe der Genehmigung durch die Gemeindebehörden.

C. Problematik der Niederländischen Verkehrswirtschaft.

Es liegt zutage, daß der gewaltige Aufstieg des Kraftverkehrs in den letzten Jahren auf der einen Seite zu einer qualitativ besseren Erfüllung der Verkehrsansprüche sowohl

¹ Bestandsziffern der Niederlande per 1. 8. 1936: 92 900 Personenwagen, davon 3800 Autobusse; 47 800 Lastkraftwagen; bei einer Bevölkerung von 8 475 000 am 1. 1. 1936.

² Die Reichs-Verkehrsinspektion, der die Aufsicht über die Eisenbahnen und andere Verkehrsmittel nach Maßgabe der Gesetze obliegt, ist durch eine Verordnung vom 12. Juni 1936 geregelt.

durch ihn selbst wie seitens der anderen Verkehrsmittel geführt hat, daß aber neben der Entwicklung von Neuverkehr in bedeutendem Umfang Altverkehr von Binnenschifffahrt und Eisenbahn abgezogen wurde und zugleich der gesamte Verkehrsapparat eine starke Kapazitätserweiterung erfuhr, die sich in der jetzt glücklicherweise der Überwindung entgegengehenden Krisenzeit als starke Belastung geltend machte. Wohl keine andere Verkehrswirtschaft zeigt so wie die holländische dank weitestreichender Nebeneinanderentfaltung von Binnenschifffahrt, Schienenbahnen und Kraftverkehr einerseits die Vorteile größter Anpassung an alle Verkehrsbedürfnisse, andererseits die Nachteile einer Überdimensionierung und Leistungszer splitterung.

Das unregelmäßige Neben- und Gegeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel mit den Gepflogenheiten der gegenseitigen Verkehrsentscheidung um jeden Preis führte dazu, daß man in der verkehrspolitischen Diskussion der letzten Jahre in den Niederlanden mit Vorliebe von einem Verkehrschaos sprach. Gleichmachung der Wettbewerbsbedingungen und Coordination der Verkehrsmittel waren und sind demgegenüber die Leitgedanken, die zur Überwindung des willkürlichen Neben- und Gegeneinander — an erster Stelle durch Prof. Mr. F. de Vries und Staatsbahndirektor a. D. S. A. Reitsma — entwickelt wurden. Ohne daß im Rahmen dieses Überblicks Problematik und Möglichkeiten einer Gleichstellung der Wettbewerbsbedingungen näher aufgezeigt werden können, ist festzustellen, daß eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsmittel grundsätzlich vom wirtschaftlichen Standpunkt wie unter dem Gesichtspunkt staatlicher Gerechtigkeit gegenüber den verschiedenen Verkehrstreibern eine durchaus zu bejahende Forderung ist. Ihre Verwirklichung ist indessen, bedingt durch die geschichtliche Entwicklung und die daraus hervorgegangene Einstellung von Verkehr und Wirtschaft auf die nun einmal gegebenen Verhältnisse, sehr erschwert. Auch trägt die bereits genügend herausgehobene Tatsache, daß der Staat in größtem Umfang in Verfolgung des Meliorationsgedankens Verkehrswege aller Art angelegt hat, ohne hierfür ein volles direktes Entgelt zu fordern, zur Komplizierung dieser Aufgabe bei. Ferner ist nicht zu übersehen, daß eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in der Individualität der verschiedenen Verkehrsmittel ihre Grenze findet, daß Wirkungsweise und -bereich der einzelnen Verkehrsmittel einer schematischen Anwendung gleicher Regulierungsmaßnahmen entgegenstehen. Der allgemeine Gedanke einer Koordination der Verkehrsmittel beinhaltet verschiedene Möglichkeiten einer Wettbewerbsbegrenzung und einer Zusammenarbeit sowohl durch Regelung der Arbeitsgebiete der einzelnen Verkehrsmittel wie durch Vereinbarungen bezüglich der Verkehrspreise.

Als wesentliche Vorbedingungen für auf eine Gesamtordnung der Verkehrswirtschaft abgestellte Regierungsmaßnahmen sind eine möglichst vollständige Einsicht in die bisherigen Ausgaben und Einnahmen der öffentlichen Hand für bzw. aus Verkehrseinrichtungen und eine sachverständige Beratung der Regierung für die verkehrspolitischen Entscheidungen anzusehen. Diesen Erfordernissen dienen bestimmte durch ein Gesetz vom 6. Oktober 1934 betreffend die Einrichtung eines Verkehrsfonds geschaffene Institutionen. So fließen nunmehr sämtliche Ausgaben und Einnahmen des Reichs für das bzw. aus dem Verkehrswesen über eine besondere Etatstelle, den sog. Verkehrsfonds, womit zugleich die Einheit der Verkehrswirtschaft manifestiert und eine Einsicht in ihre finanzielle Bedeutung für das Reich — wohl bemerkt werden die Verkehrsausgaben und -einnahmen der Provinzen und Gemeinden (abgesehen von den Überweisungen des Reichs) durch den Verkehrsfonds nicht erfaßt — gegeben ist. Weiter wurde eine „Haupt-Begutachtungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ eingesetzt. Diese unter dem Vorsitz von Prof. Mr. F. de Vries stehende Kommission kann als Vertretung von Verkehrs-

trägern und Verkehrsnutzern mit dem Reichsverkehrsrat im Deutschen Reich verglichen werden. Eine lebhafte Begutachtungstätigkeit zu den verschiedensten Verkehrsfragen verleiht ihr jedoch eine stärkere verkehrswissenschaftliche Note.

Im Hinblick auf die konkrete Weitergestaltung der niederländischen Verkehrspolitik ließen wiederholte Äußerungen von Regierungssseite in den letzten Jahren erkennen, daß mit einer Rückkehr zu dem 1880 verlassenen Prinzip einer Konzessionierung der Verkehrsunternehmen zu rechnen sei. Die durch § 47 des Gesetzes vom 29. November 1935 der Krone erteilte Ermächtigung hat ihr nicht nur für den Personen-Kraftverkehr, sondern auch den Güterkraftverkehr, weiter die Binnenschifffahrt die Möglichkeit hierzu gegeben. Indessen statt etwa dem Konzessionssystem für den gesamten gewerblichen Personen-Kraftverkehr als weiteren — und wohl bedeutungsvollsten — Schritt eine mehr oder minder weitgehende Konzessionierung des gewerblichen Güter-Kraftverkehrs folgen zu lassen, sind in den letzten Monaten unter den Auspizien der Regierung Verhandlungen zwischen sämtlichen Trägern des binnenholländischen Güterverkehrs geführt worden, die auf nicht weniger als eine Verständigung bezüglich der Mindestpreise, die von den einzelnen Verkehrsmitteln erhoben werden sollen, abzielen. Dabei scheint man sich der Erwartung hinzugeben, daß nach einer solchen Verständigung die Einführung eines Konzessionssystems für Kraftverkehr wie Binnenschifffahrt wesentlich leichter sei.

Ohne die Aussichten auf einen Enderfolg der mit großer Hingebung von den Beteiligten geführten Beratungen durch Pessimismus beeinträchtigen zu wollen, dürfte es gleichwohl am Platze sein, auf die Schwierigkeiten, die der Verwirklichung des Gedankens eines Mindestpreis-Kartells entgegenstehen, hinzuweisen. Ein solches Kartell vermag sich nur dann zu halten, wenn es sämtliche Verkehrsmittel des gewerblichen Güterverkehrs, also Eisenbahnen, Kleinbahnen, Kraftverkehr, Beurfahrt und Wilde Fahrt, umfaßt. Dabei können sich die Abmachungen nicht auf die einzelnen Verkehrsmittel beschränken, sondern müssen auch deren verschiedene Kombinationsmöglichkeiten, z. B. von Eisenbahnen und Kleinbahnen oder von Wilder Fahrt und Kraftverkehr, umfassen. Die bedeutenden regionalen Preisunterschiede in den Niederlanden verhindern des weiteren die Festsetzung für das ganze Land geltender Beförderungspreise und erzwingen eine Abstufung nach verschiedenen Gebieten, woraus aber hinwieder bedeutende Verschiebungen in der Wettbewerbskraft der verschiedenen Kombinationen resultieren können. Setzen wir aber den Fall, daß es gelinge, über alle diese Schwierigkeiten hinweg ein vollständig ausgearbeitetes System von Mindestfrachten für alle Verkehrsmittel, alle Kombinationen und Relationen, zu schaffen, so ergibt sich die weitere Frage, ob es möglich sein wird, die Tausende von Verkehrsunternehmen, die sich größtenteils bisher in freiem Wettbewerb begegneten, zu strikter Innehaltung der Mindestfrachten anzuhalten. Weder ist zu übersehen, daß bei der ausgeprägten Fixe Kosten-natur der Verkehrsmittel der Anreiz, durch niedrigere Beförderungspreise die Verkehrsmengen zu vermehren und hierdurch insgesamt doch einen größeren Verdienst zu erzielen, sehr groß ist, noch daß in Zeiten unzureichender Beschäftigung die Gefahr besteht, daß um der Erhaltung der Beschäftigung und des Lebensunterhalts halber die Preise gedrückt werden. Wird die überwiegende Mehrzahl der holländischen Verkehrsunternehmen bereit sein, sich an ein allgemeingültiges Verkehrspreissystem zu halten? Und wird der Staat erstens gewillt und zweitens in der Lage sein, widerstrebende oder zuwiderhandelnde Elemente doch in dieses Verkehrspreissystem zu zwingen? Dies sind Fragen von größter Tragweite für die Zukunft der niederländischen Verkehrswirtschaft, die der deutsche Verkehrswissenschaftler jedoch nur zu stellen vermag, der holländische Verkehrspraktiker und Verkehrspolitiker aber allein mit der Tat beantworten kann. Auf jeden Fall würde die Verwirklichung einer umfassenden Preisverständigung eine ein-

schneidende Wandlung in der niederländischen Verkehrswirtschaft bedeuten, für die vielseitiger und intensiver Wettbewerb charakteristisch war und heute noch — mehr denn je und andernorts — ist.

Vereinheitlichung der Wortgebühren im zwischenstaatlichen Telegrammverkehr.

Von Telegrapheninspektor O. Bohle, Hamburg.

I. Warum einheitliche Wortgebühren?

Bis zur Welttelegraphenkonferenz in Brüssel (1928) war die Wortgebühr gleich für das offene Wort bis zu 15 Buchstaben, für das Codewort bis zu 10 Buchstaben und für Zahlen bis zu je 5 Ziffern.

Diese Gebühreneinheiten waren aber keineswegs leistungsgerecht. Das offene Wort hatte im Durchschnitt nur 6—7 Buchstaben, während das Codewort durchweg aus der Höchstzahl von 10 Buchstaben bestand. Die reine Telegraphierarbeit war also beim Zehner-Codewort schon um etwa 50% höher als beim offenen Wort. Für die Schwierigkeiten bei der Annahme und Beförderung des Zehner-Codewortes und den starken Wiederholungs-Dienstspruchverkehr (bis zu 30% des bezahlten Verkehrs) fehlte jeder Ausgleich. Der von der Pariser Welttelegraphenkonferenz 1925 eingesetzte Ausschuß zum Studium der Codefrage (Cortina-Ausschuß) hatte einmütig festgestellt, daß die Betriebskosten für das offene Wort bis zu 15 Buchstaben und für das Codewort bis zu 5 Buchstaben gleich seien und daß daher auch die Gebühr für beide Wortarten gleich sein müsse. Dabei blieb für das Codewort noch der Vorzug, daß mit ihm eine viel größere Nachrichtenmenge übermittelt werden konnte als mit dem offenen Wort.

Der vom Cortina-Ausschuß aufgestellten Grundforderung nach Gebührengleichheit für das offene und das Fünfer-Codewort entsprach weder die Brüsseler Regelung, die die Wortgebühr für das Fünfer-Codewort im europäischen Vorschriftenbereich auf 75% und im außereuropäischen Vorschriftenbereich auf $66\frac{2}{3}\%$ der Gebühr für das offene Wort festsetzte, noch entspricht ihr die jetzt geltende Madrider Regelung, wonach das offene Wort 100%, das Fünfer-Codewort aber im europäischen Vorschriftenbereich 70% und im außereuropäischen 60% der Vollgebühr kostet. Nach den Betriebskosten ist also das offene Wort auch jetzt noch um 30 oder 40% der Vollgebühr zu hoch belastet. Diese Überteuering der offenen Sprache hat besonders im Überseeverkehr zu recht unerfreulichen Zuständen geführt. Vollbezahlte Telegramme in offener Sprache kommen im Überseeverkehr nur wenig vor (nach den Feststellungen der Internationalen Handelskammer — auf die Wortzahl bezogen — 3,18% des Gesamtverkehrs). Sie werden gewöhnlich aus Unkenntnis von denen aufgegeben, die den Telegraphen selten benutzen und daher nicht wissen, daß die Telegramme in offener Sprache als LC-Telegramme zu halber Gebühr fast ebenso schnell befördert werden wie als vollbezahlte. Der weitaus überwiegende Teil des Überseeverkehrs in offener Sprache wird zu ermäßigter Gebühr befördert, und zwar als LC-Telegramm zu 50% oder als Brieftelegramm zu $33\frac{1}{3}\%$ der Vollgebühr. Die Überteuering der offenen Sprache bringt also im Überseeverkehr nicht etwa eine höhere Gebühreneinnahme, sondern einen Gebührenaussfall; denn wenn offenes Wort und Fünfer-Codewort gebührengleich wären, müßte auch — wie Berechnungen ergeben haben — das vollbezahlte offene Wort etwa 60% der Vollgebühr kosten. Es besteht also im Überseeverkehr der eigenartige Zustand, daß man zwar an dem zu hohen Satz von 100% der Vollgebühr für die offene Sprache festhält, in Wirklichkeit aber

fast den ganzen Verkehr in offener Sprache zu 50 oder $33\frac{1}{3}\%$ der Vollgebühr befördert, und zwar zur halben Gebühr durchweg genau so schnell wie zur Vollgebühr. Das hat zur Folge gehabt, daß im Überseeverkehr nicht allein die offene Sprache nahezu ganz auf den LC-Verkehr abgewandert ist, sondern daß auch der verabredete Verkehr zum Teil den gleichen Weg genommen hat. So ist z. B. in Hamburg der Anteil der verabredeten Sprache am Gesamtüberseeverkehr von 82% im Jahre 1933 auf 74% im Jahre 1934 gesunken, während der Anteil der LC-Telegramme am Gesamtverkehr von 9% im Jahre 1933 auf 18% im Jahre 1934 gestiegen ist. Man sieht also, wie notwendig es ist, durch eine gerechte Bemessung der Gebühr für die offene Sprache wieder gesunde Verhältnisse im Überseetelegrammverkehr zu schaffen.

Ebenso wie das offene Wort wären auch Zifferngruppen und Handelsmarken bis zu je fünf Zeichen dem Fünfer-Codewort gebührengleich zu machen, weil auch hierfür die Betriebskosten annähernd gleich sind. In CDE-Telegrammen sind Fünfer-Zifferngruppen und Fünfer-Codewort schon jetzt gebührengleich. Es ist nicht folgerichtig, daß Fünfer-Zifferngruppen in Telegrammen der offenen und chiffrierten Sprache trotz gleicher Leistung um 30 oder 40% der Vollgebühr teurer sind als in CDE-Telegrammen. Im übrigen fällt die höhere Belastung der Zahlen für die Gebühreneinnahme der Telegraphenverwaltungen nicht ins Gewicht, weil der chiffrierte Verkehr nur den Bruchteil eines Prozentes ausmacht. Es ist auch nicht zu befürchten, daß bei Gebührengleichstellung der Fünfer-Zifferngruppe mit dem Fünfer-Codewort Zahlen mehr als bisher für Code-Zwecke benutzt werden; denn dazu ist der codetechnische Wert der Zifferneinheiten (10) zu gering. Dagegen sind die Vorteile, die sich aus der Gebührengleichstellung der Fünfer-Zifferngruppe mit dem Fünfer-Codewort und dem offenen Wort für Verkehr und Telegraphenbetrieb ergeben, sehr groß. Die Zahlenbeschränkungen für Codetelegramme sowie der Begriff „chiffrierte Sprache“ können wegfallen und damit können zahlreiche Sondervorschriften beseitigt werden, die heute Verkehr und Betrieb erschweren und die Wortzählung zu einer Sonderwissenschaft machen. Bei einer einheitlichen Wortgebühr würde ferner der Dienstvermerk CDE entbehrlich werden, der jetzt mittelegraphiert werden muß, um die zur CDE-Gebühr angenommenen Telegramme für die Abrechnung zu kennzeichnen. Dieser Vermerk hat im Telegraphenbetriebe zu mancherlei Unzuträglichkeiten geführt. Er wird teils nicht angegeben, teils zu Unrecht angegeben, teils bei der Abgabe weggelassen. Es kommt aber auch vor, daß Absender oder Annahmestellen CDE-Telegramme wegen der ermäßigten Gebühr für Telegramme niederen Ranges halten und deshalb auch für solche Telegramme, die als CDE anzunehmen wären, die vollen Gebühren bezahlen oder erheben, um die schnelle Beförderung zu sichern. Außerdem belastet der Vermerk CDE jedes CDE-Telegramm bei durchschnittlich 13,4 Gebührenwörtern mit $\frac{100}{13,4} = 7,5\%$ Telegraphierarbeit. Endlich erschweren die vielen %-Sätze (100 für offene und chiffrierte Sprache, 70 oder 60 für CDE, 50 für LC oder ELT und $33\frac{1}{3}$ für DLT oder NLT) die Gebührenberechnung und -abrechnung.

Für Vereinheitlichung der Wortgebühren sprechen also folgende Gründe:

1. Die jetzigen Gebühreneinheiten sind nicht leistungsgerecht. Da die Betriebskosten für das offene Wort bis zu 15 Buchstaben, das Fünfer-Codewort und die Fünfer-Zifferngruppe annähernd gleich sind, müßte auch die Gebühr für diese drei Wortarten gleich sein.
2. Fünfer-Zifferngruppen sind bei gleicher Leistung in Telegrammen der offenen und der chiffrierten Sprache um 30 oder 40% der Vollgebühr teurer als in CDE-Telegrammen. Das ist nicht folgerichtig.

3. Im Überseeverkehr werden LC-Telegramme zu halber Gebühr durchweg ebenso schnell befördert wie die Telegramme zur vollen Gebühr. Das hat zu einer ganz ungesunden Verkehrsverschiebung geführt, der nur durch eine gerechte Bemessung der Gebühr für die offene Sprache entgegengewirkt werden kann.
4. Bei gleicher Gebühr für das offene Wort bis zu 15 Buchstaben, das Fünfer-Codewort und die Fünferzifferngruppe kann der Begriff „chiffrierte Sprache“ wegfallen; Wortzählung und Gebührenberechnung werden dann weitgehend vereinfacht.
5. Der gebührenfreie Vermerk CDE, der zu mancherlei Unzuträglichkeiten im Telegraphenbetriebe geführt hat und der jedes CDE-Gebührenwort mit 7,5% Telegraphierarbeit belastet, kann unter den Voraussetzungen zu 4. ebenfalls wegfallen. Das würde den Betrieb erleichtern und beschleunigen.
6. Die vielen %-Sätze (100, 70, 60, 50 und $33\frac{1}{3}$) erschweren die Gebührenberechnung und -abrechnung.

II. Der deutsche Änderungsvorschlag.

Wie die Gebührenfrage befriedigend geregelt werden kann, hat die Deutsche Reichspost bereits in ihrer Denkschrift zur Codefrage für Madrid dargelegt. Erstrebt wird eine einheitliche Wortgebühr für alle Arten vollbezahlter Telegramme, wie sie vor Brüssel bestand. Als Grundlage der einheitlichen Wortgebühr sollen folgende Einheiten gelten:

das offene Wort bis zu 15 Buchstaben,
das geheime Wort bis zu 5 Buchstaben und
Zifferngruppen bis zu 5 Ziffern.

Wenn die Gebührenfrage so geregelt wird, dann gibt es nach der Abfassung nur noch 2 Arten von Telegrammen: solche in offener und geheimer Sprache. Die Wortgebühren für beide Telegrammartentypen sind gleich; deshalb kann der Vermerk CDE wegfallen. In der offenen Sprache zählen die Wörter bis zu 15 Buchstaben, in der geheimen und gemischten Sprache bis zu je 5 Buchstaben als ein Gebührenwort. Zahlen oder Handelsmarken zählen in allen Telegrammen bis zu je 5 Ziffern oder Zeichen als 1 Gebührenwort. Damit ist die Wortzählung so vereinfacht, daß jeder Lehrling sie beherrschen kann.

Nach der Höhe der Gebühr soll es — auch im Überseeverkehr — nur noch 2 Gattungen geben:

1. Telegramme zu voller Gebühr (gewöhnliche Telegramme in offener, verabredeter oder gemischter Sprache sowie im Überseeverkehr die heutigen zurückgestellten Telegramme). Einheitswortgebühr im Überseeverkehr 60%, im europäischen Verkehr 91—93% der jetzigen Vollgebühr.
2. Brieftelegramme (DLT, NLT und ELT) zu unveränderter Gebühr.

Der höhere %-Satz zu 1. im europäischen Verkehr erklärt sich aus dem erheblich geringeren Anteil der verabredeten Sprache am Gesamtverkehr.

Wenn die Gebühr für die offene Sprache im Überseeverkehr auf 60% gesenkt wird, dann hat das LC-Telegramm zu 50% der Vollgebühr keine Daseinsberechtigung mehr. Die LC-Telegramme sind eine Einrichtung, die von den Kabelgesellschaften geschaffen wurde, um — ebenso wie die im Überseeverkehr erst später hinzugekommenen Brieftelegramme — die Betriebspausen auszufüllen, die sich nach dem Aufarbeiten des vollbezahlten Verkehrs ergaben. Der vollbezahlte Verkehr ist aber allmählich derart zurückgegangen, daß die LC-Telegramme, deren Lagerzeit in früheren Jahren gewöhnlich mehrere Stunden betrug, heute bei der Beförderung kaum noch verzögern, sondern den Empfänger durchweg ebenso schnell erreichen wie vollbezahlte Telegramme. Der LC-Verkehr hat sich also unter den veränderten Verhältnissen der letzten Jahre ganz anders entwickelt, als ursprünglich beabsichtigt war. Er hat — wie bereits unter I. ausgeführt

wurde — zu einer ungesunden Verkehrsverschiebung geführt. Die anscheinende Verteuerung des LC-Verkehrs wird ausgeglichen durch den Wegfall aller Beschränkungen in der Abfassung, die volle Gleichstellung mit dem vollbezahlten Telegramm sowie durch den Wegfall des gebührenpflichtigen Vermerks LC, der jetzt jedes LC-Nachrichtenwort um 5,4 bis 8,8% verteuert (s. Aufstellung 2, Spalte 7).

Der deutsche Vorschlag bedeutet also:

- a) für den Überseeverkehr
 1. keine Verteuerung des Codeverkehrs;
 2. Verbilligung des gesamten vollbezahlten Verkehrs in offener und chiffrierter Sprache um 40%;
 3. Wegfall der LC-Telegramme, aber auch Wegfall der für sie jetzt geltenden Beschränkungen und Wegfall des gebührenpflichtigen Vermerks LC, der jetzt jedes LC-Nachrichtenwort verteuert.
- b) für beide Vorschriftenbereiche
 1. Aufhebung der Zahlenbeschränkungen in CDE-Telegrammen;
 2. Wegfall des Begriffs „chiffrierte Sprache“ und dadurch weitgehende Vereinfachung der Wortzählung und Gebührenberechnung;
 3. Wegfall des Vermerks CDE.

III. Bericht der Internationalen Handelskammer (IHK) über die „Revision des gegenwärtigen Telegrammgebührensystems“.

Die IHK hat zur Frage der Vereinheitlichung der Telegrammgebühren im zwischenstaatlichen Verkehr in ihrem Bericht vom 26. 6. 36 Stellung genommen. Der Bericht ist auf umfangreiche Statistiken gestützt, die sich auf den Telegrammverkehr von 2147 Handels- und Industriefirmen in 31 Ländern vom ganzen Monat Oktober 1935 erstrecken. Nach der Wortzahl umfassen die Aufstellungen 16% des gesamten in den amtlichen Statistiken des CCIT ausgewiesenen außereuropäischen Codeverkehrs und 12% des gesamten europäischen Verkehrs in allen Telegrammartentypen. Die IHK betont, daß ihre Statistiken in Anbetracht der Tatsache, daß nicht der geringste Versuch einer Auswahl gemacht wurde, auch für den Telegrammverkehr eines weit größeren Benutzerkreises als durchaus maßgeblich angesehen werden dürfen. Ferner ermöglichten die Statistiken der IHK, die sich auf einen ganzen Monat erstrecken, weit zuverlässigere Schlüsse als die sonst vorliegenden Statistiken über den zwischenstaatlichen Telegrammverkehr, die sich gewöhnlich auf den Verkehr eines Tages beschränken, zumal da die Statistiken der IHK den wirklichen Aufwand der befragten Firmen für jede Telegrammart nachwiesen. Der gesamte statistische Stoff ist unterteilt auf fünf Firmengruppen: solche mit einem monatlichen Aufwand an Telegrammkosten von weniger als 100 Goldfranken, von 100—500, 500—1000, 1000—5000 und von mehr als 5000 Goldfranken. Ausgewertet sind diese sehr umfangreichen Statistiken nur für den Überseeverkehr nach zwei Methoden:

Methode A.

Für CDE und offene Sprache einheitlich $66\frac{2}{3}$ %, für LC-Telegramme wie bisher 50%, für NLT und DLT ebenfalls unverändert $33\frac{1}{3}$ % der jetzigen Vollgebühr. Ergebnis: Verteuerung des Gesamtverkehrs um 7,10%.

Methode B.

Für CDE und offene Sprache einheitlich 75% der Vollgebühr. Zusammenfassung der LC- und Brieftelegramme (DLT und NLT) zu einer Telegrammart zu 25% der Vollgebühr bei einer Mindestwortzahl von 20 statt 25 Wörtern und Beförderungsgeschwindigkeit wie LC-Telegramme.

Ergebnis: Verteuerung des Gesamtverkehrs um 9,53%.

In ihren Schlußfolgerungen stellt die IHK fest, daß die Geschäftswelt von Telegrammen in offener Sprache zur vollen Gebühr fast überhaupt keinen Gebrauch mache. Sie hätte daher keinerlei Nutzen von einer Herabsetzung der Vollgebühr für Telegramme in offener Sprache, während jede Erhöhung der Gebühr für Code-Telegramme sie schwer treffen würde. Die IHK bezweifelt die Möglichkeit, eine Einheitsgebühr zu finden, die ohne Erhöhung der Gebühr für Codetelegramme den Anforderungen der Telegraphenverwaltungen entspricht. Sie lehnt daher die Einführung einer Einheitsgebühr ab, sofern sie nicht im Rahmen einer allgemeinen Gebührensenkung durchgeführt werden kann.

Die Feststellung der IHK, daß die Geschäftswelt vom Telegramm in offener Sprache zur vollen Gebühr fast überhaupt keinen Gebrauch macht, beweist, wie ungesund der jetzige Zustand ist; denn wenn die Telegrammart, nach der sich die Gebühr für alle anderen Telegrammartent richtet, fast überhaupt nicht benutzt wird, dann steht der Gebührenaufbau auf einer falschen Grundlage.

Die von der IHK für die Auswertung ihrer Statistiken angewandten beiden Methoden sind anscheinend von ihr willkürlich angenommen worden. Jedenfalls bewegt sich der unter II dargelegte deutsche Vorschlag, der nach den letzten Beratungen des zwischenstaatlichen Ausschusses für Telegraphie (CCIT) in Warschau im Oktober 1936 die größte Anhängerzahl gefunden hat, in ganz anderer Richtung. Es dürfte daher einer gedeihlichen Lösung der Gebührenfrage förderlich sein, zu untersuchen, wie sich der deutsche Vorschlag auf Grund der Statistiken der IHK auswirken würde.

IV. Auswirkung des deutschen Vorschlags auf Grund der Statistiken der IHK.

Die Auswirkung des deutschen Vorschlags nach den Statistiken der IHK auf den außereuropäischen Gesamtverkehr zeigt die Berechnung Aufstellung 1. Danach würde sich der Gebührenaufwand aller befragten Firmen nach dem deutschen Vorschlag mit dem jetzigen Gebührenaufwand fast genau decken (Spalten 9 und 10). Im Endergebnis träte eine Verbilligung um 0,02% ein. Dabei ist im Gegensatz zur IHK angenommen worden, daß der LC-Verkehr als vollbezahlte offene Sprache befördert wird und damit alle Vorteile dieser Telegrammart genießt (Wegfall der Beschränkungen in der Abfassung, schnelle Beförderung und Zustellung, Wegfall des gebührenpflichtigen Vermerks LC). Nach der Statistik der IHK hat das LC-Telegramm im Gesamtdurchschnitt 17,4 Gebührenwörter. Der Vermerk LC belastet also jedes LC-Nachrichtenwort jetzt mit $\frac{100}{17,4-1} = 6,1\%$. Für den Codeverkehr würde die Zahlenbeschränkung wegfallen, der Begriff „chiffrierte Sprache“ würde verschwinden und die Wortzählung und Gebührenberechnung würden auf die denkbar einfachste Form gebracht werden.

Die Auswirkung des deutschen Vorschlags auf die von der IHK zusammengefaßten 5 Firmengruppen ergibt sich aus Aufstellung 2. Danach würde im Endergebnis der gesamte Gebührenaufwand der

Gruppe 1	mit 594 Firmen	um 2,8%	verbilligt,
„ 2	„ 591 „	„ 0,7%	verbilligt,
„ 3	„ 294 „	„ 0,2%	verteuert,
„ 4	„ 508 „	„ 0,4%	verteuert und
„ 5	„ 160 „	„ 0,1%	verbilligt.

Es würden also 1345 Firmen = 63% künftig geringere Aufwendungen haben. Nur für 2 Firmengruppen würde eine geringfügige Erhöhung der Gesamtkosten um 0,2 oder 0,4% eintreten, die gegenüber den großen Vorteilen, die sich aus der Vereinheitlichung der Wortgebühr für Verkehr und Telegraphenbetrieb ergeben, nicht ins Gewicht fallen kann.

Aufstellung 1.

Berechnung

der Auswirkungen des deutschen Vorschlags zur Vereinheitlichung der Telegraphengebühren im Überseeverkehr nach der Statistik der Internationalen Handelskammer (IHK).

— Oktober 1935 —

Gesamtverkehr:

Art der Telegramme	Der abgesandten Telegramme		% des Gesamtverkehrs nach der Wortzahl	Wortgebühr (% der Vollgebühr)		Nach dem deutschen Vorschlag gegen jetzt		Gebührenaufwand in Goldfranken		Künftiger Gebührenaufwand in Goldfranken		Ins-gesamt billiger — teurer +
	Stück-zahl	Wort-zahl		jetzt	nach dem deutschen Vorschlag	billiger %	teurer %	jetzt	nach dem deutschen Vorschlag	weniger	mehr	
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Verabredete Sprache:												
CDE gewöhnlich	131 573	1 816 403	60,45	60	60	—	—	2 530 613	2 530 613	—	—	—
CDE dringend	9 444	72 183		120	120			123 884	123 884			
Offene Sprache:												
vollbezahlte gewöhnlich	6 114	92 891	3,18	100	60	40	—	107 418	64 451	42 967	—	—
vollbezahlte dringend	628	6 596		200	120	40		17 204	10 322	6 882		
zurückgestellte (LC)	21 076	386 487	11,73	50	60	—	13,9 ²	354 069	403 285	—	49 216	—
Brieftelegramme NLT oder DLT	18 347	769 416		33 ¹ / ₃	33 ¹ / ₃	—		436 130	436 130			
Insgesamt	187 182	3 123 976	100	—	—	—	—	3 569 318	3 568 685	49 849	49 216	-0,02%

Außereuropäischer Vorschriftenbereich.

Anmerkung 1: Vorteile gegen jetzt: Wegfall der Beschränkungen für Zahlen und Handelsmarken; Wegfall des Begriffs „chiffrierte Sprache“ und damit Verbilligung der chiffrierten Sprache um 40%; Vereinfachung der Wortzählung, der Gebührenberechnung und -abrechnung; Wegfall des Vermerks CDE.

Anmerkung 2: Angenommen ist im Gegensatz zur IHK, daß der ganze LC-Verkehr als vollbezahlte, offene Sprache befördert wird. Das LC-Telegramm hat nach der Statistik der IHK 17,4 Gebührenwörter. Der gebührenpflichtige Vermerk LC, der künftig wegfällt, belastet also das LC-Nachrichtenwort mit $\frac{100}{17,4-1} = 6,1\%$, so daß das LC-Wort in Wirklichkeit nur um 20 - 6,1 = 13,9% verteuert wird. Dafür genießt es aber alle Vorteile des vollbezahlten Telegrammes (Wegfall der Beschränkungen in der Abfassung, schnelle Beförderung und Zustellung).

Übersicht

über die Auswirkung des deutschen Vorschlags auf die von der Internationalen Handelskammer nach der Höhe des Aufwands zusammengefaßten Firmengruppen.

(Statistik der IHK, Oktober 1935.)

Gruppe	Firmen mit einem monatlichen Gesamtaufwand von	Zahl der Firmen	% des Gesamtverkehrs nach der Wortzahl		Durchschnittliche Wortzahl der LC-Telegramme	Belastung des LC-Nachrichtens durch Vermerk LC %	Wortgebühr (% der Vollgebühr)		Nach dem deutschen Vorschlag gegen jetzt		Gebührenaufwand in Goldfranken		Künftiger Aufwand in Goldfranken		Insgesamt billiger + teurer %
			Vollbezahlte offene Sprache	zurückgeleitete (LC) Teile			jetzt	nach dem deutschen Vorschlag	billiger %	teurer (nach Abzug von Sp. 7) %	für voll-bezahlte offene Sprache und LC	für alle Teilegrammenarten insgesamt	weniger	mehr	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	weniger als 100 Goldfranken	594	14,09	—	—	—	100	60	40	—	1 870	—	748	—	—
	zusammen		—	28,6	11,4	8,8	50	60	—	11,2	3 542	—	—	397	—
2	100—500 Goldfranken	591	8,21	—	—	—	100	60	40	—	8 957	—	3 583	—	—
	zusammen		—	20,75	13,7	7,3	50	60	—	12,7	22 709	—	—	2 884	—
3	500—1000 Goldfranken	294	4,48	—	—	—	100	60	40	—	10 847	—	4 339	—	—
	zusammen		—	19,98	16,0	6,3	50	60	—	13,7	34 584	—	—	4 738	—
4	1000—5000 Goldfranken	508	3,59	—	—	—	100	60	40	—	36 236	—	14 494	—	—
	zusammen		—	14,57	17,6	5,7	50	60	—	14,3	126 701	—	—	18 118	—
5	mehr als 5000 Goldfranken	160	2,44	—	—	—	100	60	40	—	66 712	—	26 685	—	—
	zusammen		—	8,73	18,6	5,4	50	60	—	14,6	166 533	—	—	24 314	—
		2147 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 277 774	26 685	24 314	-0,1

¹ Von diesen haben künftig geringere Aufwendungen 1345 Firmen = 63%.

VERKEHRSARCHIV.

Die deutsche Verkehrswirtschaft im zweiten Halbjahr 1936.

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

Eisenbahnen.

26. Verkehrsleistungen und Einnahmen der Deutschen Reichsbahn.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936
Juli	34,9	39,2	3 298	3 615	197,6	227,5	107,9	118,8
August	35,8	37,7	3 361	3 482	204,9	217,7	104,5	117,6
September	36,6	40,6	3 337	3 702	211,1	239,3	89,2	93,5
Oktober	40,7	44,8	3 746	4 073	227,5	258,4	78,7	85,2
November	41,2	42,4	3 600	3 713	216,4	235,6	69,8	75,4
Dezember	33,7	37,9	3 043	3 474	191,2	228,4	84,2	100,0
Gesamtjahr	407,6	451,6	37 717	41 194	2324,3	2632,8	989,7	1076,9

Von der Deutschen Reichsbahn wurden im zweiten Halbjahr 1936 an Gütern 242,6 Mill. t befördert gegenüber 222,9 Mill. t im zweiten Halbjahr 1935. Die Belegung, die 1933 einsetzte und sich seitdem ununterbrochen fortsetzte, war mit 8,8 vH noch recht beträchtlich, wenn auch nicht mehr so stark wie in den Vorjahren. Eine ähnliche Entwicklung nahm die Wagengestellung, die sich mit einer Steigerung von 8,2 vH diesmal der mengenmäßigen Veränderung gut anpaßte. Ein Vergleich beider Entwicklungslinien im letzten Konjunkturzyklus ließ erkennen, daß die Wagengestellungs-kurve ein bedeutend größeres Beharrungsvermögen und Ausschläge von weit geringerer Stärke aufzuweisen pflegte als die Linie des Mengenvolumens. Sie hatte die Tendenz, sich im Konjunkturabstieg weniger stark zu senken und im Konjunkturaufstieg wiederum weniger stark zu heben als jene, sodaß beide Linien sich bei konjunktureller Verschlechterung mehr und mehr voneinander entfernten, während sie sich bei Besserung der Konjunktur wieder näher kamen. Mit der gleichlaufenden Veränderung im gegenwärtigen Zeitraum scheint diese Entwicklung zu einem gewissen Abschluß gekommen zu sein und die im umlaufenden Wagenpark stets liegende Raumreserve technisch keine weitere Möglichkeit für eine bessere Auslastung der einzelnen Wagen geboten zu haben. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr stiegen um 12,7 vH. Der Zuwachs war also erstmalig seit der Krisenwende weit größer als der der Verkehrsmengen. Im bisherigen Aufschwung ging die Entwicklung meist umgekehrt. Neben allgemeinen Tarifsenkungen und besonderen tarifarischen Maßnahmen in Gestalt von ermäßigten Ausnahmetarifen liegt die Erklärung hierfür in dem wachsenden Anteil der weniger einträglichen Massengüter am

Gesamtaufkommen. Diese mit der besonderen Eigenart der gegenwärtigen Binnenkonjunktur und der bevorzugten Förderung der Investitionsgüterindustrie zusammenhängende Verschiebung in der Güterstruktur hat sich zwar ohne Zweifel auch im Berichtszeitraum fortgesetzt, ihr Einfluß wurde jedoch durch entgegenwirkende tarifarische Veränderungen, vornehmlich durch die Tarifierhöhung vom Januar 1936 überkompensiert, so daß sich das Verhältnis zwischen Gütermengen und Einnahmen wieder wesentlich zu bessern begann. Auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr wiesen mit 10,5 vH eine Steigerung auf, wie sie seit der Krisenwende bisher noch nicht festzustellen war.

Stellt man die von der Reichsbahn im zweiten Halbjahr 1936 erzielten Umsätze im Vergleich zu den letzten Höchst- und Mindestleistungen vor und während der Krise, so läßt sich feststellen, daß der Güterumschlag von 253,6 Mill. t im Durchschnitt der zweiten Jahreshälften 1927 bis 1929 auf 149,2 Mill. t im zweiten Halbjahr 1932 gesunken und seitdem wieder auf 242,6 Mill. t gestiegen ist. Der krisenbedingte Verlust von 104,4 Mill. t ist demnach mit 93,4 Mill. t bis auf ein Zehntel wieder aufgeholt worden. Damit ist der Höchststand, der im zweiten Halbjahr 1932 um mehr als vier Zehntel (41,2 vH) und im zweiten Halbjahr 1935 immer noch um 12,1 vH unterschritten wurde, im Berichtszeitraum bis auf 4,3 vH wieder erreicht. Sonach sind auch die Leistungsergebnisse des letzten Vorkriegsjahres zum Teil sogar beträchtlich übertroffen worden. Berücksichtigt man in diesem Zusammenhang die grundlegenden Veränderungen und Verschiebungen, die sich seitdem in der gesamten Verkehrswirtschaft namentlich durch die wachsende Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs ergeben haben, so gewinnt man eine ungefähre Vorstellung von dem außergewöhnlichen Umfang des gegenwärtigen deutschen Verkehrsvolumens, an dem die Reichsbahn als Hauptverkehrsträger sich einen ihrer Bedeutung entsprechenden Anteil zu wahren gewußt hat. Wesentlich schlechter stellt sich der Vergleich der entsprechenden Jahresergebnisse natürlich bei den Einnahmen. Im Güterverkehr lagen sie im zweiten Halbjahr 1932 um 47,9 vH, im zweiten Halbjahr 1935 um 27,7 vH und in der Berichtsperiode immer noch um 18,6 vH unter dem Stande der Hochkonjunktur. Die entsprechenden Zahlen waren bei den Einnahmen aus dem Personenverkehr folgende: 40,2, 29,3 und 21,8 vH. Bei der letztthin feststellbaren Verschiebung des Verhältnisses zwischen Beförderungsleistung und Einnahmen zugunsten der letzteren ist eine relativ bessere Erholung der Einnahmen in Zukunft zu erwarten.

Die monatliche Entwicklung des Güterverkehrs der Reichsbahn zeigte im zweiten Halbjahr 1936 folgendes Bild: Im Juli nahm der Verkehr gegenüber dem Vormonat saisongemäß ab. Zwar waren die absoluten Mengen um 7 vH höher, pro Arbeitstag wurden jedoch 2 vH weniger Güter befördert. Der Rückgang war also verhältnismäßig gering. Beteiligt waren hieran vorwiegend die verminderten Kohlentransporte, für die arbeitstäglich 10 vH weniger Wagen gestellt wurden. Dem stand eine Zunahme des Verkehrs von künstlichen Düngemitteln sowie nach Einsetzen der Ernte von landwirtschaftlichen Erzeugnissen wie Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl gegenüber. Auch der Baustoffversand wurde durch das Anhalten des Hochbetriebs im Baugewerbe günstig beeinflusst. Der Verkehrsrückgang im August hielt sich gleichfalls in engen Grenzen. Die Kohlenbezüge haben weiter nachgelassen. Die beförderten Mengen künstlicher Düngemittel erreichten nicht die Vormonatshöhe. Uneinheitlich war der Versand landwirtschaftlicher Erzeugnisse: Kartoffeln und Zucker zeigten eine Abnahme, Brotgetreide und Mehl eine Zunahme. Die anhaltend gute Lage des Baumarktes, die durch industrielle und militärische Investitionen noch gefördert wurde, führte zu einer außerordentlich starken Bewegung von Baustoffen aller Art mit Ausnahme von Zement. Der September brachte die saisonübliche Belebung, die absolut und arbeitstäglich 7 vH ausmachte. Neben einer 10proz. Steigerung des Kohlenverkehrs war im Zusammenhang mit der Herbstbestellung die Beförderung von künstlichen Düngemitteln und ferner von

Baustoffen sehr umfangreich. Um weitere 7 vH stieg der Verkehr im Oktober an. Die beförderte Gütermenge lag nur noch um 4 vH unter dem Stande vom gleichen Monat des Jahres 1929 und war damit erstmalig dem letzten Höhepunkt der Vorkrisenzeit sehr nahe. Der große Wagenraumbedarf machte vorübergehend besondere Maßnahmen zur Beschleunigung des Wagenumlaufs erforderlich. Infolge des regeren Hausbrandabsatzes und der größeren Bezüge der Industrie erfuhr der Kohlentransport trotz voll leistungsfähiger Wasserstraßen eine Zunahme um 14 vH. Sehr stark setzte der Jahreszeit entsprechend die Abfuhr von Zucker und Hackfrüchten ein, während die Düngemittelmengen mit der beendigten Herbstbestellung und die Getreidemengen z. T. infolge Zurückstellung des Ausdrusches zugunsten der Hackfruchternte erheblich abnahm. Gleichzeitig verringerte sich, wenn auch in geringerem Umfange als sonst, der Baustoffversand. Der November hatte drei Arbeitstage weniger als der Vormonat, worauf die Verringerung der absoluten Gütermengen zurückzuführen ist. Auf den Arbeitstag umgerechnet setzte sich jedoch die Steigerung weiter fort, und zwar um 6 vH. Mit einer Beförderungsmenge von 1,76 Mill. t pro Arbeitstag hatte der Verkehr zum erstenmal seit dem Jahre 1929 den Umfang des letzten konjunkturellen Höchststandes wieder erreicht, der unter Zugrundelegung der tonnenkilometrischen Leistung sogar um ein geringes überschritten wurde. Der Brennstoffversand lag absolut unter, arbeitstäglich jedoch um 6 vH über dem Stande des Vormonats. Die um die Hälfte vermehrten Mengen an Rüben und Schnitzeln erreichten damit ihren jahreszeitlich bedingten Höhepunkt. Auch der Bezug der Landwirtschaft an künstlichen Düngemitteln setzte erneut ein, nachdem er vorher stark nachgelassen hatte, während der Kartoffelabsatz eine Verringerung zeigte. Der Baustoffumschlag war zwar rückläufig, aber doch angesichts der vorgeschrittenen Jahreszeit noch sehr reg. Im Dezember flaute der Güterverkehr in saisonüblicher Weise ab. Die Rübentransporte gingen zu Ende, die beförderten Zuckermengen nahmen ab, der Versand frostempfindlicher Güter, wie vor allem Kartoffeln, wurde sehr eingeschränkt und die Bautätigkeit und damit der Baustoffversand ließen nach. Wenn trotzdem der Verkehrsrückgang geringer war als im Vorjahr, so lag das in der Hauptsache an den vermehrten Kohlenmengen, die sonst im Dezember bereits rückläufig sind. Hinzu kam eine Steigerung der Beförderung von künstlichen Düngemitteln, Getreide und Mehl.

Der Personenverkehr der Reichsbahn war im Juli unter dem Einfluß der Ferienreisen sehr lebhaft. Die zahlreichen KdF-Fahrten taten der Inanspruchnahme der Ferienzüge keinen Abbruch, zumal letztere durch Fahrpreisermäßigungen weiter verbilligt worden waren. Der übrige Sonderzugverkehr wurde in seinem Umfang wesentlich bestimmt durch häufige Schulfahrten, Kinder- und Landhelfertransporte, KdF- und Pilgerfahrten. Auch die Urlaubskarten, deren Vergünstigungen bezüglich der Wahl des Rückweges und der zulässigen Anzahl der Fahrtunterbrechungen weiter ausgedehnt worden waren, fanden regen Absatz. Während der Berufsverkehr trotz der Ferien und Urlaubszeit kaum beeinträchtigt war, konnte sich der Wochenend- und Ausflugsverkehr infolge des schlechten Wetters nicht wie sonst entwickeln. Der August stand im Zeichen der XI. Olympischen Spiele. Im Zusammenhang hiermit wurden allein 978 Sonderzüge gefahren. Der Berliner S-Bahnverkehr lag um 30 vH höher als sonst. Auch der Ferienreise- und Schlafwagenverkehr zeigte einen außergewöhnlichen Umfang. Nicht zuletzt angeregt durch die 60proz. Fahrpreisermäßigung besuchten viele Ausländer nach Abschluß der Olympischen Spiele landschaftlich besonders schöne Gegenden Deutschlands, vor allem Oberbayern. Daneben entwickelte sich ein reger Urlaubs- und Bäderverkehr. Der übrige Sonderzugverkehr stand ebenso wie der Wochenend- und Ausflugsverkehr unter dem Einfluß derselben Faktoren wie im Vormonat. Der Berufsverkehr erfuhr keine nennenswerte Veränderung. Nach Abflauen des Bäder- und Ferien-

verkehrs ging der Personenverkehr, der sich in der ersten Hälfte des Monats September noch gut gehalten hatte, wie üblich stark zurück. Immerhin wirkten sich die Entlassungen aus dem Arbeitsdienst, die Beurlaubungen der Wehrmachtangehörigen und vor allem der Reichsparteitag, der allein rd. 1 Million Teilnehmer (im Vorjahr 850 000) in 640 (521) Sonderzügen nach Nürnberg brachte, hemmend auf den Rückgang aus. In gleicher Richtung wirkten sich der gebesserte Berufs-, Wochenend- und Ausflugsverkehr aus. Im ganzen war somit der Verkehr umfangreicher als im gleichen Monat des Vorjahres. Dasselbe traf auf den Verkehrsumfang im Oktober zu. Während der Berufsverkehr insbesondere infolge der Zunahme der Geschäftsreisen und der durch die vorgeschrittene Jahreszeit verursachten Rückwanderung vom Fahrrad zur Schiene nicht unerheblich anstieg, war der Wochenend- und Ausflugsverkehr durch anhaltend schlechtes Wetter stark behindert. Ebenso litt der Auslandsverkehr unter den hemmenden Einflüssen fremder Währungsabwertungen. Auch der Sonderzugverkehr wurde nach den letzten großen politischen Veranstaltungen, dem Reichserntedankfest auf dem Bückeberg und dem Empfang der Bauernabordnungen in Goslar (230 Sonderzüge), stark eingeschränkt. Im November setzte sich der Verkehrsrückgang wie alljährlich weiter fort. Der durch den gesteigerten Berufsverkehr, die zahlreichen Besuchsfahrten der aktiven Wehrpflichtigen und den Rücktransport der Landarbeiter hervorgerufene Mehrverkehr konnte den mit dem Mangel an größeren Veranstaltungen und dem Rückgang an KdF-Fahrten zusammenhängenden Verkehrsausfall nicht wettmachen. Hinzu kam ein weiteres Sinken des Wochenend- und Ausflugsverkehrs. Der Jahreszeit entsprechend blieb der Verkehrsumfang auch in der ersten Hälfte des Dezembers verhältnismäßig gering. Erst mit Beginn der Schulferien und dem Weihnachtsverkehr, der durch Ausgabe von Festtags- und Arbeiterrückfahrkarten mit verlängerter Gültigkeit gefördert wurde, machte sich eine erhebliche Belebung bemerkbar. Der Berufsverkehr blieb unverändert, während der Wochenend- und Ausflugsverkehr unter der Schlechtwetterlage und der Sportverkehr unter dem Mangel an Wintersportmöglichkeiten stark litt. Auch im Dezember war der Verkehr im ganzen größer als im Vorjahr.

Im Gesamtjahr 1936¹⁾ hat die Menge der beförderten Güter bei der Reichsbahn mit 452,4 Mill. t gegen 408,0 Mill. t in 1935 um 11,1 vH zugenommen. Es wurde damit ein Verkehrsumfang erreicht, der um 61,1 vH über dem Stand von 1932 (280,4 Mill. t), dem Jahr des Krisentiefs, und nur noch um 6,8 vH unter der Durchschnittsleistung der Jahre 1927—1929 (485,3 Mill. t), dem letzten Höhepunkt vor der Wirtschaftskrise, liegt. Einen größeren Zuwachs erfuhren mit 13,4 vH die Einnahmen aus dem Güterverkehr, und zwar von 2324,5 Mill. RM 1935 auf 2635,6 Mill. RM in 1936. Ziemlich gleichmäßig entwickelten sich Leistungen und Einnahmen aus dem Personenverkehr. Die Verkehrsleistung stieg von 1489 Millionen Personen in 1935 auf 1611 Millionen in 1936 oder um 8,2 vH, die Einnahmen von 988,7 auf 1069,9 Mill. RM oder um 8,2 vH. Die Gesamteinnahmen der Betriebsrechnung, die im Jahre 1935 3586 Mill. RM betragen hatten, zeigten einen Zuwachs auf 3985 Mill. RM, d. h. um 11,1 vH. Gegenüber dem letzten Höchststande, der mit 5354 Mill. RM in 1929 erzielt worden war, bedeutet das immer noch ein Unterschied von rd. ein Viertel (25,6 vH). Der Einnahmeanteil des Güterverkehrs, der sich von 65,1 vH in 1929 auf 58,9 vH in 1932 ständig verringert hatte, ist seitdem fortlaufend wieder auf 66,1 vH in 1936 gestiegen.

27. Verkehrspreise. Mit der grundsätzlichen Vereinfachung des Reichsbahn-Gütertarifsystems, die den Zweck verfolgt, das unter der Herrschaft der vergangenen schwankenden Konjunkturperiode mehr und mehr sich ausbreitende Individualsystem der Ausnahmetarifierung durch Rückverlagerung des Schwergewichts der Tarifgebarung

¹ Endgültige Jahreszahlen; im Vorstehenden vorläufige Monatszahlen.

auf den Regeltarif nach Möglichkeit wieder abzulösen, konnte zum 1. 10. 36 begonnen werden. Dabei handelte es sich weniger um die ursprünglich geplante größere Tarifreform, als um die Einleitung einer Entwicklung mit obiger Zielsetzung, die in Zukunft Schritt für Schritt weiterverfolgt werden soll. Die getroffenen Maßnahmen erstrecken sich im wesentlichen auf die Vereinheitlichung des Entfernungszeigers, die organische Einarbeitung des am 20. 1. 36 eingeführten 5proz. Frachtzuschlags in den Normaltarif und die Ausnahmetarife, die Umbildung der Entfernungsstufen für Stückgüter, die Neubildung von Entfernungsstufen für Wagenladungen sowie die Überführung von verschiedenen Ausnahmetarifen in den Regeltarif. Die meisten übrigen, im Rahmen der Reform eingeführten Änderungen leiten sich von diesen Maßnahmen mehr oder weniger ab.

Der neue gemeinsame Entfernungszeiger für den Verkehr der Deutschen Reichsbahn und der anschließenden Privatbahnen (Reichsbahn-Gütertarif Heft B [Entfernungszeiger]) stellt nicht nur eine förmliche Neuordnung dar, indem er die bisher gültigen 31 besonderen Binnen- und Wechseltarife ersetzt, sondern brachte auch in sachlicher Hinsicht die seit der Verreichlichung der deutschen Länderbahnen erwartete Einheitlichkeit auf dem Gebiete der Entfernungsberechnung, die bisher noch nicht bestand. Auf Grund der Durchrechnung der Entfernungen über regelspurige Reichsbahnnebenbahnen und Privatbahnen und Auflassung gewisser Zuschläge sind zahlreiche und zum Teil nicht unerhebliche Entfernungskürzungen und demzufolge Frachtermäßigungen damit verbunden, denen andererseits in manchen Beziehungen als unvermeidbare Folge einheitlicher Berechnungsgrundlagen geringfügige Erhöhungen gegenüberstehen.

Zufolge der organischen Einarbeitung des 5proz. Zuschlags wurde die bisherige Zuschlagtafel für die Ermittlung des 5proz. Zuschlags zu den Frachten der regelrechten Tarifklassen des Reichsbahn-Gütertarifs außer Kraft gesetzt und Heft C I a des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II (Frachtentafel und Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen) neu herausgegeben. Die Einarbeitung erfolgte dergestalt, daß sowohl die Abfertigungsgebühren wie auch die Streckensätze erhöht und die Frachtsätze für die einzelnen Stufen auf Grund der mittleren Entfernungen gebildet wurden. Dadurch ergeben sich Erhöhungen in den Anfangsentfernungen bis zur mittleren Entfernung einer jeden Spanne und Ermäßigungen von der mittleren Entfernung bis zur Endentfernung einer jeden Spanne, die aber in allen Fällen verhältnismäßig geringfügig sind. Für die vom bisherigen Zuschlag zur Fracht aus bestimmten Gründen befreiten Güter des Regeltarifs wurden besondere Ausnahmetarife eingeführt, und zwar AT 16 B 7 (Gemüse), 18 B 15 (bestimmte Nahrungsmittel) und 19 B 7 (Rückstände der Gewinnung von Ölen und Fetten usw.). Bei der großen Zahl der Ausnahmetarife wurde gleichzeitig mit der Übernahme des Zuschlags darauf Bedacht genommen, daß die mit der Neuausgabe des Heftes C I a im übrigen durchgeführten Maßnahmen nach Möglichkeit übertragen wurden. Die betroffenen Ausnahmetarife sind daher entweder organisch oder durch entsprechenden Abschlag von den neuen Regelklassen gebildet worden. Bei den Ausnahmetarifen mit Sonderfrachtsätzen wurden überdies die Änderungen auf Grund des neuen Entfernungszeigers berücksichtigt, soweit die Bildung der Frachtsätze dies zuließ. Die Tafel II (Abschnitt C) des Heftes C II a (Allgemeine Bestimmungen für die Ausnahmetarife des Heftes C II b) für die Ermittlung der ermäßigten Frachtsätze bei prozentualen Kürzungen erhielt eine neue Abschlagtafel für die Kürzung der regelrechten Frachtsätze um 24 vH. Diese Kürzung wird künftig für alle Ausnahmetarife angewendet, die vom 5proz. Zuschlag befreit sind und die eine Frachtberechnung nach den um 20 vH ermäßigten Frachtsätzen der regelrechten Tarifklassen vorsehen. Auch die Hefte C I c (örtliche Gebühren) und C I b (Zuschlagsfrachten) wurden im Zusammenhang mit der Zuschlagseinrechnung neu herausgegeben. Heft A des Reichsbahn-Gütertarifs wurde geändert und ergänzt. Der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif Teil I ist auf unverpackte und verpackte Tiere umgestellt.

worden. Neben der Einarbeitung des Frachtzuschlags wurden im Teil II des Eisenbahn-Tiertarifs und im Tierfrachtsatzzeiger u. a. der Frachtbildung die Entfernungsstufen des Gütertarifs zugrunde gelegt sowie in den Stufen 94 bis 126 Zonen von je drei Stufen gebildet.

Die Umbildung der Entfernungsstufen für Stückgüter sieht folgende Stufenfestsetzung vor: Von 1—99 km in Stufen von 10 km, 100—499 km von 20 km, 500—699 km von 25 km, 700—999 km von 50 km und 1000—1750 km von 100 km. Die erstmalig eingeführten Entfernungsstufen für Wagenladungen sind wie folgt gestaffelt: von 1—99 km in Stufen von 3 km, 100—599 km von 5 km, 600—999 km von 10 km, 1000—1399 km von 20 km und 1400—1750 km von 50 km.

Durch die Überführung verschiedener Ausnahmetarife (1 B 6, 1 B 61, 8 G 5, 12 B 13, 14 B 40, 18 B 17 und 19 B 5) in den Regeltarif wurden Änderungen und Ergänzungen der Gütereinteilung im Teil I Abt. B (Tarifvorschriften, Güterklassifikation und Nebengebührentarif) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs erforderlich, der deshalb unter gleichzeitiger Vornahme verschiedener Änderungen formaler Art neu herausgegeben wurde.

Die in den Tarifstellen Getreide Ziff. 1, Hülsenfrüchte Ziff. 2 und Müllereierzeugnisse Ziff. 5 enthaltenen Güter wurden aus der Güterklasse C in die Klasse D versetzt. Schließlich ist noch die im Rahmen der Reform erfolgte Neuherausgabe des Heftes D des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Bahnhoftarifs) zu erwähnen. Die von der Ständigen Tarifkommission bereits beschlossene Erhöhung des festen Abfertigungszuschlags für Stückgutsendungen bis 1000 kg um 10 Rpf hat die Reichsbahn auf Grund des durch die Reichswirtschaftskammer veranlaßten Einspruchs des Reichsverkehrsministers nicht durchgeführt. Die in der am 8. und 9. 7. 36 in Hamburg abgehaltenen 184. Sitzung der Ständigen Tarifkommission behandelte Frage der Einführung einer neuen Klasse H mit Nebenklasse H 10 im Normaltarif mit einem Abstand von 20 vH unter der Klasse G zur Auffangung weiterer Ausnahmetarife unter Bildung einer 5 t-Nebenklasse zu der derzeit niedrigsten Tarifklasse G des Normaltarifs wurde bis auf weiteres zurückgestellt.

Im übrigen erwachsen der Reichsbahn im Dienste der wirtschaftlichen und sozialen Ziele der Reichsregierung auch auf dem Gebiet der Tarifpolitik erneut schwere Aufgaben. Die im Interesse der Verwertung einheimischer an Stelle ausländischer Rohstoffe bereits früher eingeführten Ausnahmetarife wurden nicht nur aufrechterhalten, sondern im Zuge der Maßnahmen des zweiten Vierjahresplans zum Teil weiter ermäßigt, in ihrem Geltungsbereich ausgedehnt und durch eine Anzahl neuer Tarife vermehrt. Eisenerze, Schlacken und Abbrände, synthetisches Benzin, Altöle zur Aufbereitung, Steinkohlenteer zur Treibstoffherzeugung und andere meist geringwertige Stoffe sind hier zu nennen. Die Forstwirtschaft und Holzindustrie wurde durch besondere als Notstandstarife geltende Ausnahmetarife gefördert. Die mannigfachen Ermäßigungen zur Förderung der Arbeitsbeschaffung sowie für den Transport von Siedlungsgut, von Gerätschaften und Einrichtungsgegenständen des Reichsarbeitsdienstes, der SA-Hilfswerklager und des Deutschen Luftsportverbandes wurden weiter ausgedehnt und die den Gütertransporten der Reichsautobahnen in Form der Anwendung des Dienstguttarifs gewährte tarifarische Sonderstellung aufrechterhalten. Dem WHW 1936/37 wurde wiederum völlige Frachtfreiheit für alle Transporte, deren Frachtwert mit etwa 16 Mill. RM zu veranschlagen ist, gewährt.

Im zwischenstaatlichen Verkehr wirkten sich die im September in einigen Nachbarländern durchgeführten Währungsabwertungen auf das Tarifgebäude sehr einschneidend aus. Im besonderen gilt dies von der Abwertung des Schweizer Franken, der bis vor kurzem noch als unerschütterlich galt und deshalb als Währungsgrundlage in die internationalen Tarife weitgehend Eingang gefunden hat. Um sich vor Verkehrsverlusten an fremde Bahnverwaltungen zu schützen, sah sich die Reichsbahn zu Abwehrmaßnahmen

gezwungen, die in der gänzlichen oder teilweisen Neuerstellung einer ganzen Reihe von Verbandstarifen vielfach in Form von Auslobungen zum Ausdruck kam. Die Förderung des Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehrs über die heimischen Seehäfen hatte bereits in den Vorjahren eine weitgehende Ausgestaltung im Tarifsystem gefunden, so daß die Reichsbahn sich bei der Neuerstellung von Seehafenausnahmetarifen im wesentlichen auf die Einführung von Maßnahmen von mehr örtlicher Bedeutung beschränken konnte. Dagegen wurden Geltungsbereiche und Warenverzeichnisse bereits bestehender Seehafentarife vielfach erweitert und deren Frachtgrundlagen aus Gründen der Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses verändert.

Auch im **P e r s o n e n v e r k e h r** wurden auf tarifarischem Gebiete weitere Erleichterungen gewährt. Die bisher nur den Handarbeitern zugute gekommenen Arbeiterwochenkarten wurden vom 4. 10. 36 ab allen Angestellten und Beamten zugänglich gemacht, deren Monatseinkommen unter 200 RM liegt. Dafür sind die bisherigen Angestelltenwochenkarten weggefallen. Mit Wirkung vom 15. 10. 36 wurden die Bestimmungen für Gesellschaftsreisen erweitert. Die Mindestteilnehmerzahl wurde von 12 auf 8 Personen herabgesetzt. Während bisher Gruppen bis zu 50 Personen 33⅓ vH und Gruppen von mehr als 50 Personen 40 vH Fahrpreisermäßigung genossen, gilt künftig für Gesellschaftsfahrten mit einer Teilnehmerzahl von weniger als 30 Personen eine Ermäßigung von 33⅓ vH und von 30 und mehr Personen eine Ermäßigung von 50 vH. Dagegen müssen bei Benutzung von Eil- und Schnellzügen die vollen Zuschläge entrichtet werden, die bisher in demselben Ausmaß ermäßigt waren wie die Grundfahrpreise.

28. Verkehrseinrichtungen. V e r k e h r s w e g e. Die Teilstrecke Heinersdorf (bei Bad Lausick)—Großbothen der im Bau befindlichen vollspurigen Nebenbahn Borna—Bad Lausick—Großbothen wurde am 1. 7. 36 für den Wagenladungsverkehr in Betrieb genommen. — Am 5. 8. 36 wurde die 27 km lange Reststrecke Lipke (Neum)—Altbeelitz (Kreuz) der vollspurigen Nebenbahnlinie Schwerin (Warthe)—Altbeelitz (Kreuz) (51 km), deren im Osthilfegesetz vorgesehener Ausbau durch die Grenzveränderungen veranlaßt wurde und von der das erste Teilstück bis Lipke sich bereits seit dem 4. 10. 35 in Betrieb befindet, dem allgemeinen Verkehr übergeben. — Von der Umgehungsbahn für den Güterverkehr bei Hamburg wurde am 2. 10. 36 die Teilstrecke Wandsbecker Chaussee—Barmbeck Gbf. eröffnet. — In Ostpreußen fand am 4. 10. 36 die Inbetriebnahme des 8,4 km langen Abschnitts Palmnicken—Ihlnicken—Groß-Dirschkeim statt, einer Verlängerung der schon bestehenden Bahnlinie Fischhausen—Palmnicken, die in absehbarer Zeit bis nach Warnicken, dem Endpunkt der Samlandbahn von Königsberg aus, weitergeführt werden soll, womit der bisher verhältnismäßig schwer zugängliche Abschnitt der westlichen Samlandküste zwischen Palmnicken und Brüsterort von Pillau bzw. Fischhausen aus direkt erreichbar wird. — Am 5. 10. 36 wurde der Rügendamm, ein neues Großwerk deutscher Verkehrstechnik, der Deutschlands größte Insel Rügen mit dem Festland verbindet, durch den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Dr.-Ing. Dorpmüller dem Eisenbahnverkehr feierlich übergeben. Der durchgehende Eisenbahnbetrieb über den Rügendamm, der an die Stelle der bisherigen Eisenbahnfährschiffahrt tritt, bedeutet sowohl für den Nahverkehr, insbesondere für den anwachsenden Bäderverkehr Rügens, wie vor allem auch für den internationalen Reise- und Güterverkehr mit den nordischen Staaten eine wesentliche Erhöhung der Schnelligkeit und Bequemlichkeit. Die Reisezeit wurde um annähernd 2 Stunden abgekürzt. Der Kostenaufwand für den Bau, der in 5 Jahren durchgeführt worden ist, belief sich auf 26 Mill. RM. — Das letzte Teilstück der Neubaulinie Türkismühle—Kusel, die 19 km lange Reststrecke Freisen—Diedelkopf, wurde am 16. 11. 36 in Betrieb genommen.

Die bisher von den Vereinigten Kleinbahnen A.-G. Frankfurt a. M. auf den beiden Schmalspurlinien Bad Kreuznach—Wallhausen (9 km) und Bad Kreuznach—Winter-

burg (18,5 km) seit 1903 betriebenen Kreuznacher Kleinbahnen, deren veralteten Betriebsmittel nicht mehr den Anforderungen einer zeitgemäßen Verkehrsbedienungs entsprachen, wurden am 1. 8. 36 stillgelegt und die Verkehrsbedienungs nach Umstellung auf Personen- und Güterkraftwagenbetrieb und Erweiterung des Verkehrsnetzes von der Deutschen Reichsbahn übernommen. — Mit Wirkung vom 4. 10. 36 wurde der deutsch-niederländische Eisenbahnübergang Straelen/Venlo—Grenze stillgelegt. Für den Personenverkehr trat an seine Stelle die neuerrichtete Reichsbahn-Kraftomnibuslinie Geldern—Straelen—Venlo. — Weiter wurde im Oktober 1936 die Teilstrecke Stemmen (Kreis Verden)—Böhme (Kreis Fallingb. o. St.) der Kleinbahn Verden—Walsrode stillgelegt, außerdem auf der Strecke Böhme—Walsrode der regelmäßige Personenverkehr eingestellt. — Die Flensburger Kleinbahn hat die Kleinbahnstrecke Flensburg—Satrup—Rundhot stillgelegt. — Die Neumärkter Kleinbahn A.-G. hat am 4. 11. 36 den bisher mit Triebwagen durchgeführten Personenverkehr stillgelegt und an seiner Stelle einen Kraftfahrbetrieb eröffnet.

Am 4. 11. 36 wurde auf der Höllentalbahnstrecke Freiburg—Neustadt (36 km) und der Dreiseisenbahnstrecke Titisee—Seebrugg (19 km) der elektrische Zugbetrieb eröffnet. Die Einführung des elektrischen Betriebs brachte eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit und Verdichtung der Zugfolge mit sich. — Das Netz der elektrisch betriebenen Reichsbahnstrecken umfaßte damit Ende 1936 2284 km gegen 2226 km zu Beginn des Jahres.

Triebwagen. Das Schnelltriebwagenetz der Reichsbahn, das in der ersten Hälfte 1936 wesentlich erweitert worden war, fand im zweiten Halbjahr 1936 eine weitere Bereicherung durch die am 1. 8. 36 auf der Strecke Stuttgart—München erfolgte Einführung eines elektrischen Schnelltriebwagens für Oberleitung, der dieselbe Bauart aufweist wie die zweiteiligen Dieselschnelltriebwagen. — Um dem Wettbewerb des Kraftwagens wirkungsvoll zu begegnen, hat die Deutsche Reichsbahn im Bereich der RBD Köln einen neuen dieselhydraulischen Aussichtstriebwagen eingesetzt, mit dem seit Anfang August 1936 Tagesrundfahrten durch die landschaftlich schönsten Teile des Rheinlandes bei einer Fahrpreisermäßigung von $33\frac{1}{3}$ vH ausgeführt wurden. — Die Umstellung des Ruhr-Schnellverkehrs auf Triebwagen hat wesentliche Fortschritte gemacht. — Die Zahl der Triebwagen mit eigener Kraftquelle stieg im Jahre 1936 gegenüber dem Vorjahr insgesamt von 517 auf 581, ihre gesamte kilometrische Leistung um rd. 32 vH. — Ende des Jahres 1936 wurden im gesamten Reichsbahngebiet 8,5 vH der Zugleistungen im Fernverkehr durch Triebwagen mit eigener Kraftquelle gefahren gegen 7,3 vH im Vorjahr.

Durchgangsverkehr nach Ostpreußen. Im Anschluß an das am 15. 5. 1936 in Kraft getretene vorläufige Übereinkommen mit Polen für den infolge von Transferschwierigkeiten seit Februar 1936 eingeschränkten Transitverkehr mit Ostpreußen wurde mit Gültigkeit vom 3. 9. 36 neben einem besonderen Finanzabkommen, das die Verrechnung der eingefrorenen polnischen Forderungen vorsieht, ein neues Verkehrsabkommen vereinbart, das vorerst bis Ende 1936 die Fragen des Korridorverkehrs neu regelte. Der im Interesse möglichstster Devisenersparnis von deutscher Seite geforderte Grundsatz der Verkehrsleitung über die kürzesten polnischen Durchgangsstrecken Groß-Boschpol—Marienburg und Firchau—Marienburg wurde beibehalten. Die Aufhebung der Zugeinschränkungen ermöglichte der Reichsbahn die schrittweise Rückgängigmachung der getroffenen Sperrmaßnahmen.

29. Verkehrsorganisation und -politik. Änderung der Satzung der Ständigen Tarifkommission. Die 185. Sitzung der Ständigen Tarifkommission am 7. und 8. Oktober 1936 in Badenweiler beschloß eine Änderung ihrer Satzung durch Aufnahme dreier weiterer Mitglieder, und zwar je eines Vertreters der Landwirt-

schaft, der Industrie und des Handels, in den der Kommission angegliederten Verkehrsausschuß, der sich in Zukunft aus 5 Vertretern der Land- und Forstwirtschaft, 5 Vertretern der Industrie und 4 Vertretern des Handels zusammensetzt.

Konzessionsdauer von Privatbahnen. Die Reichsregierung hat am 26. 6. 36 ein Gesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs beschlossen (RGBl. II, 1936, Nr. 23, S. 215), wonach die oberste Aufsichtsbehörde eine Verlängerung der Genehmigung über den vorgesehenen Zeitpunkt ihres Ablaufs hinaus anordnen kann, wenn sie die Weiterführung des Eisenbahnbetriebs im öffentlichen Interesse für erforderlich erachtet. Damit behält sich das Reich die Bestimmung des Termins der Übernahme von Privatbahnen in sein Eigentum und seine Verwaltung selbst vor, indem es die Privatbahnen zur Aufrechterhaltung des Betriebes bis zu diesem Zeitpunkt zwingt.

Stadt Schnellbahnen und Straßenbahnen,

30. Verkehrsleistungen. Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen mit Einschluß der drei Stadtschnellbahnen (Berlin, Hamburg und Schwebebahn Vohwinkel—Elberfeld—Barmen) stieg mit 1520,5 Mill. beförderte Personen im zweiten Halbjahr 1936 gegenüber 1451 Mill. im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres um 4,8 vH an. Im Vergleich zum zweiten Halbjahr 1933, dem konjunkturellen Tiefstand, hat er sich um 14,7 vH erholt und lag mit diesem Ergebnis immer noch um mehr als ein Drittel (33,9 vH) unter dem Höchststande der Vorkrisenzeit im zweiten Halbjahr 1929. Dieser, im Vergleich zur Leistungssteigerung aller anderen Beförderungsmittel langsame Wiederanstieg des Verkehrsvolumens ist eine Folge der strukturellen Verlagerung des städtischen Nahpersonenverkehrs vornehmlich von der Straßenbahn auf das Fahrrad. Die Einnahmen aus dem Straßenbahnbetrieb wiesen einen Zuwachs von 224,5 Mill. RM im zweiten Halbjahr 1935 auf 237 Mill. RM im Berichtszeitraum auf, d. s. 5,7 vH. Vergleicht man die Gesamtjahresergebnisse miteinander, so ergibt sich ungefähr das gleiche Bild. Die Personenbeförderungsleistung lag mit 2970,8 Mill. im Jahre 1936 um 3,5 vH über derjenigen im Vorjahr (2870,7 Mill.) und um 12,2 vH über dem Ergebnis des Jahres 1933 (2646,8 Mill.). Sie blieb auch hier um mehr als ein Drittel (34,6 vH) hinter dem Jahre 1929 (4545,4 Mill.) zurück.

Dabei zeigt sich, daß der Schnellbahnverkehr, der 1933 253,5 und 1936 266,8 Mill. beförderte Personen und damit nur einen Zuwachs von 5,2 vH aufzuweisen hatte, in seiner Entwicklung seit der Krise trotz Netzerweiterung noch stärker gehemmt war als der Verkehr der Straßenbahnen, die 1933 2393,3 und 1936 2704 Mill. Personen oder 13 vH mehr beförderten. Der Schnellbahnverkehr ist auf seinen längeren Strecken neben dem Fahrrad in stärkerem Maße auch dem wachsenden Wettbewerb des Kraftwagens und Motorrades ausgesetzt, der sich auf den kürzeren Linien des Straßenbahnbetriebs nicht in gleichem Ausmaße bemerkbar macht. Die Einnahmen, die 1934 430,6, 1935 443,6 und 1936 460,7 Mill. RM betragen, hielten in ihrer Entwicklung mit der Verkehrszunahme in der Nachkrisenzeit in auffälliger Weise gleichen Schritt, ein Zeichen dafür, daß auf sie rückwirkende tarifarische Verschiebungen inzwischen nicht eingetreten sind.

31. Verkehrseinrichtungen. Berliner Nord-Süd-S-Bahn. Am 28. 7. 36 ist nach mehr als zweijähriger Bauzeit die 3,7 km lange nördliche Teilstrecke Stettiner Bahnhof—Unter den Linden der Berliner Nord-Süd-S-Bahn, durch die eine durchgehende Verbindung der nördlichen und südlichen Berliner S-Bahnstrecken geschaffen wird, mit den Bahnhöfen Stettiner Bahnhof, Oranienburger Straße, Friedrichstraße und Unter den Linden dem Verkehr übergeben worden. Sie stellt die Verlängerung der nördlichen Vortortrecken von Bernau, Oranienburg und Velten dar, deren Endpunkt nunmehr im Herzen der Stadt liegt, und ermöglicht über den neuen Umsteigebahnhof Friedrichstraße

den direkten Anschluß an die Stadtbahn. Stettiner Bahnhof und Bahnhof Friedrichstraße dienen neben dem Personenverkehr auch dem Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Stillelegungen. Die Straßenbahnstrecke Derne—Lünen der Dortmunder Straßenbahnen G. m. b. H. wurde stillgelegt.

Obusbetrieb. Die Oldenburger Vorortbahn, deren Hauptverkehrslinien auf Obusbetrieb umgestellt werden, hat von den zunächst zu bauenden Linien zwei am 26. 9. 36 und eine dritte am 24. 10. 36 in Betrieb genommen. — Die Stadtwerke Insterburg übergaben am 27. 11. 36 eine neuerbaute 7,2 km lange Obuslinie, die den Stadtkern mit einer Großsiedlung und dem Flughafen verbindet, dem Verkehr.

Straßenverkehr.

32. Verkehrsleistungen. Der Personen-Kraftfahrlinienverkehr.

Verkehrseinrichtungen Ende Dezember 1936. Verkehrsleistungen im 2. Halbjahr 1936	Reichspost		Reichsbahn		Nicht reichseigene Unternehmen		Gesamtverkehr		
	Ortsverkehr	Überlandverkehr	Ortsverkehr	Überlandverkehr	Ortsverkehr	Überlandverkehr	Ortsverkehr	Überlandverkehr	Zusammen
Zahl der Linien	41	2 183	1	41	529	1 650	571	3 874	4 445
Länge der Linien (km)	169	46 624	2	2472	3 223	31 619	3 394	80 715	84 109
Zahl der Kraftomnibusse	60	3 491	2	93	1 821	2 337	1 883	5 921	7 804
Fahrten in 1000	172	2 585	6	68	6 775	2 651	6 953	5 304	12 257
Gefahrene Kraftwagen-km in 1000	685	41 457	17	2 628	44 301	36 643	45 003	80 728	125 731
Fahrgäste in 1000	1787	33 762	58	803	165 743	41 763	167 588	76 328	243 916

Der Personen-Kraftfahrlinienverkehr in Deutschland war im zweiten Halbjahr 1936 bedeutend lebhafter als in der ersten Jahreshälfte. Neben den ohnehin wirksamen strukturellen Auftriebskräften machten sich hier die saisonmäßig bedingten Einflüsse geltend, die gleichermaßen bei allen anderen Verkehrsarten in der zweiten Jahreshälfte aufzutreten pflegen. Was zunächst die Verkehrseinrichtungen angeht, so ergeben sich zwar bei Gegenüberstellung der Bestandszahlen am Ende der jeweiligen Perioden nur sehr geringfügige Unterschiede. Das hängt damit zusammen, daß die Statistik nur die in Betrieb befindlichen Linien und Fahrzeuge erfaßt, deren Einsatz naturgemäß im Laufe des Zeitraums von den saisonmäßigen Verkehrsschwankungen abhängt. Das Bild ändert sich jedoch, wenn man die monatlichen Durchschnittszahlen miteinander vergleicht. Danach stieg die Zahl der im zweiten Halbjahr 1936 betriebenen Linien gegenüber dem ersten Halbjahr von 4363 auf 4488 oder um 2,9 vH. Das Liniennetz erweiterte sich von 80 354 auf 84 693 km oder um 5,4 vH und der in Betrieb befindliche Bestand an Kraftomnibussen von 7526 auf 7829 oder um 4 vH.

Noch stärker tritt die saisonmäßige Belegung bei den Verkehrsleistungen in Erscheinung. Die Anzahl der stattgefundenen Fahrten stieg um 8,8 vH, und zwar bei der Reichspost um 3,5, bei der Reichsbahn um 60,9 und bei den nicht reichseigenen Unternehmen um 10,2 vH. Die gefahrenen Wagenkilometer lagen insgesamt um 9,3 vH höher, bei der Reichspost um 6,7, bei der Reichsbahn um 137,4 und bei den nicht reichseigenen Unternehmen um 8,7 vH. Der Zugang an Fahrgästen betrug 25,5 Mill. Personen oder 11,7 vH, bei der Reichspost 3,9 Mill. oder 12,3 vH, bei der Reichsbahn 0,3 Mill. oder

51,9 vH und bei den nicht reichseigenen Unternehmen 21,3 Mill. oder 11,5 vH. Wenn auch der Anteil der Reichsbahn am Gesamtverkehr noch unbedeutend ist, so wies sie doch sowohl hinsichtlich des Verkehrsapparates wie hinsichtlich der Verkehrsleistung den verhältnismäßig größten Zuwachs auf, was auf die Inbetriebnahme zahlreicher neuerstellter Linien auf dem erweiterten Reichsautobahnnetz zurückzuführen ist.

Der Verkehr ausländischer Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich¹⁾.

Land	1935/36 ²⁾	1934/35 ³⁾	Land	1935/36 ²⁾	1934/35 ³⁾
Niederlande	149 838	162 642	Polen	15 082	10 451
Schweiz	82 646	82 078	Italien	9 050	6 743
Tschechoslowakei	63 381	44 153	Schweden	2 957	2 118
Österreich	59 409	23 370	Norwegen	1 166	880
Belgien	48 519	47 943	Ungarn	1 155	861
Frankreich	46 427	55 353	Anderer europ. Länder	5 012	3 143
Dänemark	46 286	34 490	U. S. A.	3 161	2 154
Danzig	28 866	27 311	Anderer außereuropäische Länder	1 019	743
Luxemburg	22 360	28 111			
Großbritannien	16 979	9 428	Zusammen	603 313	541 972

Der Verkehr ausländischer Kraftfahrzeuge entwickelte sich in der Zeit vom 1. 7. 35 bis 30. 6. 36 verhältnismäßig gut. Insgesamt gingen mehr als 603 000 Wagen über die Grenze nach Deutschland; das sind über 61 000 Wagen oder 11,3 vH mehr als im Vorjahr. Mehr als vier Fünftel der Kraftfahrzeuge waren Personenwagen. Da die monatlichen Verkehrsschwankungen somit bestimmt werden durch dieselben Saisoneinflüsse, denen auch der Reiseverkehr unterliegt, war der Verkehr am stärksten im Juli/August, am schwächsten im Januar. Ein Viertel (24,8 vH) der Fahrzeuge war holländischer Nationalität, ein weiteres Viertel kam aus der Schweiz (13,7 vH) und der Tschechoslowakei (10,5 vH). Gleichfalls stark vertreten waren Österreich (9,9 vH), Belgien (8 vH), Dänemark (7,7 vH) und Frankreich (7,7 vH). Fast alle Länder wiesen eine beträchtliche Zunahme auf, vor allem Österreich und Großbritannien. Nur die Niederlande, Frankreich und Luxemburg schränkten ihren Verkehr ein.

33. Verkehrspreise. Reichskraftwagentarif. Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister hat auf Grund der Beratungen des in der Durchführungsverordnung zum Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vorgesehenen Tarifbeirats die Geltung des ursprünglich bis zum 30. 6. 36 befristeten Reichskraftwagentarifs bis zum 31. 3. 37 verlängert (RVkBl. B, 1936, Nr. 23, S. 243). Gleichzeitig wurden folgende Änderungen in Kraft gesetzt: 1. Fortfall der im Abschnitt I „Vorschriften für die Frachtberechnung“ Ziffer 6, Absatz 2 und 3 vorgesehenen Befugnis des RKB, im Einvernehmen mit der Reichsbahn für Güter der Reichskraftwagentarifklasse D, die auf der Schiene im Regeltarif nach den Klassen E—G oder einem Ausnahmetarif tarifieren, für den Kraftwagen eine der Reichsbahnartifizierung konforme Frachtpreisgestaltung anzuordnen; 2. Aufhebung der im gleichen Abschnitt Ziffer 13 vorgesehenen Zuschläge zur Fracht, die der RKB zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zu erheben hatte; 3. Fortfall der Zuschläge zur Wagenladungsfracht (Anstoßgebühren), die bei 5 t 4 RM, bei 10 t 6 RM und bei 15 t 8 RM betragen; 4. Fortfall der Rollgebühren, die bei der Zu- und Ab-

¹⁾ Die außerdeutschen Kraftfahrzeuge werden beim Grenz e i n g a n g ins Deutsche Reich gezählt, bei wiederholtem Eingang mehrmals. Ausgenommen von der Zählung ist der „kleine Grenzverkehr“.

²⁾ 1. 7. 35 bis 30. 6. 36.

³⁾ 1. 7. 34 bis 30. 6. 35.

fuhr von Teilladungen und Stückgütern über 2500 kg in Höhe des bahnamtlichen Rollfuhrtarifs erhoben wurden. Gleichzeitig wurde auch die Gültigkeit des Sammelladungstarifs für den Kraftwagenverkehr bis auf weiteres verlängert. Für die im Interesse der Niedrighaltung der Lebenshaltungskosten von der Reichsbahnfrachterhöhung im Januar 1936 befreiten Güter wurden die Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs, die diese Tatsache bisher nicht berücksichtigten, nachträglich gleichfalls um 5 vH ermäßigt. Obwohl die Reichsbahntarifreform vom 1. 10. 36 durch die Einarbeitung des 5proz. Frachtschlags, die Umbildung der Entfernungsstufen im Stückgutverkehr und die Neubildung von Entfernungsstufen im Wagenladungsverkehr zum Teil geringfügige Erhöhungen und Ermäßigungen der Reichsbahnfrachtsätze im Vergleich mit denen des Reichskraftwagentarifs gezeitigt hat, hat der Reichskraftwagentarif für den gewerblichen Güterfernverkehr keine Änderung erfahren. Die drei Frachtsätze blieben in ihrer bisherigen Form weiter in Kraft. Dagegen wurde der neue Entfernungszeiger der Reichsbahn gemäß § 20 KVO auch auf den gewerblichen Güterfernverkehr übertragen. Abgesehen von einigen wenigen Fällen, in denen geringfügige Entfernungs- und damit Frachterhöhungen nicht vermieden werden konnten, bedeutet der neue Entfernungszeiger infolge zum Teil erheblicher Entfernungskürzungen auch für den Kraftwagenverkehr verschiedentlich bedeutende Frachtermäßigungen. Auch die im Zuge der Neuordnung von der Reichsbahn neu herausgegebenen bzw. geänderten Ausnahmetarife wurden vom Kraftwagen übernommen. Bezüglich der Entfernungsberechnung im Reichskraftwagentarif, der grundsätzlich die Eisenbahntarifentfernung zwischen dem der Einladestelle nächstgelegenen Eisenbahntarifbahnhof und dem Bestimmungsbahnhof zugrunde zu legen ist, hat sich der RKB auf Grund des § 20, Abs. 1 a KVO mit der Deutschen Reichsbahn dahin geeinigt, daß ab 19. 8. 36 für einige Verkehrsbeziehungen im Norden des Reiches die Straßenentfernungen für die Frachtberechnung maßgebend sind (RVkBl. B, 1936, Nr. 30, S. 282). Außerdem erfuhr das Verzeichnis der Ladungsgüter, die nach Frachtsatzzeiger V 2 ohne Bedeckungszuschlag befördert werden, eine zweimalige Erweiterung durch Aufnahme einer Reihe weiterer Güter (RVkBl. B, 1936, Nr. 34, S. 305; Nr. 46, S. 381).

Möbelkraftwagentarif. Durch Erlaß vom 30. 9. 36 (RVkBl. B, 1936, Nr. 35, S. 312) hat der Reichs- und Preußische Verkehrsminister den auf Grund des § 8 der Verordnung über den Möbelfernverkehr vom 17. 9. 36 (vgl. Nr. 35) von der Fachgruppe Möbeltransport der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei aufgestellten Tarif für den Möbelfernverkehr genehmigt, am 1. 10. 36 gleichzeitig mit obiger Verordnung bis zum 31. 3. 37 in Kraft gesetzt und in einer Sonderausgabe der DVN, Ausgabe B, vom 7. 10. 36 veröffentlicht. Auf Grund einer im Einverständnis mit dem Reichsverkehrsminister getroffenen Anordnung des Leiters der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei vom 3. 10. 36 wurde dieser Tarif auch für den Eisenbahnmöbeltransport für verbindlich erklärt. Als Fernverkehr gilt, wie beim Reichskraftwagentarif, der Transport auf Entfernungen von mehr als 50 km. Grundlage des Tarifs bildet auch hier der Reichsbahntarif.

Ostpreußenhilfe. Die im Rahmen der Ostpreußenhilfe gewährte Frachterstattung wurde am 1. 9. 36 in gleicher Weise wie für den Bahn- oder Schiffstransport auch auf die Lastkraftwagenbeförderung im gewerblichen Güterfernverkehr ausgedehnt.

34. Verkehrseinrichtungen. Reichsautobahnen. Im zweiten Halbjahr 1936 wurden von dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen weitere 584 km des geplanten deutschen Reichsautobahnnetzes zum Bau freigegeben. Die Gesamtlänge der seit Baubeginn zum Bau freigegebenen Strecken hat sich damit bis Ende Dezember 1936 auf 4402 km = 63,8 vH des vorgesehenen Grundnetzes erhöht. 435 km wurden neu in Bau genommen. Einschließlich der bereits fertiggestellten, aber noch nicht eröffneten

Strecken befanden sich damit am Jahresende insgesamt 1590 km im Bau. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 763 km dem Verkehr übergeben, womit die Gesamtlänge der befahrbaren Strecken auf 1087 km anwuchs. Damit war das gesteckte Ziel, die Fertigstellung der ersten Tausend Kilometer Reichsautobahnen bis Ende 1936, noch übertroffen worden. Bei den Neueröffnungen handelt es sich um folgende Strecken: am 25. 7. 36 die Teilstrecke Sittensen—Oyten (44 km) der teilweise bereits eröffneten Autobahnlinie Hamburg—Bremen; am 17. 8. 36 die Teilstrecke Rosenheim—Siegsdorf (35 km) im Zuge der Linie München—Landesgrenze, die Teilstrecken Lehrte—Hannover (10 km), Braunschweig—Helmstedt (43 km) und Berlin (Werder)—Magdeburg (Schermen) (85 km) im Zuge der Linie Berlin—Hannover und die Teilstrecke Weißenfels—Eisenberg (30 km) als erstes Teilstück der Linie Berlin—München; am 27. 9. 36 von der Linie Berlin—München das Teilstück Schleizer Seenplatte—Lanzendorf (77 km) und das Teilstück Leipzig/Merseburger Straße—Corbetha (14 km), von der Linie Berlin—Oberschlesien das Teilstück Kreibau—Liegnitz—Breslau (91 km) und das Teilstück Gleiwitz—Beuthen (12 km), von der Linie Berlin—Stettin—Bütow das Teilstück Joachimsthal—Stettin (67 km), von der Linie Hamburg—Frankfurt—Karlsruhe das Teilstück Frankfurt a. M.—Bad Nauheim (40 km) und das Teilstück Heidelberg—Bruchsal (33 km), von der Linie Weimar—Dresden das Teilstück Oberlichtenau—Rainholzrain (32 km) und das Teilstück Dresden—Wilsdruff (12 km), von der Linie Elbing—Königsberg das Teilstück Elbing—Neumünsterberg (15 km) und das Teilstück Kobbeldude—Konradswalde (5 km), von der Linie Karlsruhe—München das Teilstück Stuttgart-S—Unterboihingen (16 km) und die Umgehung von Ulm (5 km), von der Linie Köln—Duisburg—Dortmund das Teilstück Düsseldorf-S—Düsseldorf-M (8 km) und von der Linie Halle—Leipzig das Anschlußstück Leipzig/Wiederitzsch bis Dübener Landstraße (3 km); am 21. 11. 36 die Teilstrecke Schkeuditz bis zur Anschlußstelle Leipzig (Merseburger Straße) (10 km) und die Teilstrecke Anschlußstelle Corbetha bis Weißenfels (5 km), beides Teilstücke der Autobahnlinie Berlin—München; am 1. 12. 36 von der Linie Elbing—Königsberg die Teilstrecke Braunsberg (Mehlsack)—Schalmey (6 km); am 12. 12. 36 von der Linie Duisburg—Dortmund—Hannover die Teilstrecke Breitscheid—Oberhausen (17 km), von der Linie Halle—Leipzig—Dresden die Teilstrecke Dübener Landstraße—Engelsdorf (9 km); am 19. 12. 36 von der Linie Berlin—Nürnberg—München das Teilstück Eisenberg—Schleizer Seenplatte (39 km), womit die Linie Berlin—Nürnberg—München auf der 201 km langen Strecke Halle (Leipzig)—Bayreuth durchgehend befahrbar wurde. Die Zahl der unmittelbar auf den Baustellen der Reichsautobahnen beschäftigten Arbeiter betrug im Monatsdurchschnitt des zweiten Halbjahrs 1936: 100 920. Die seit Baubeginn entstandenen Ausgaben beliefen sich bis Ende 1936 auf 1415,5 Mill. RM.

Die Grundlage für die Finanzierung des Reichsautobahnbaus wurde nach der im November 1935 eingeführten Erhöhung der Gasölzölle neuerdings wesentlich erweitert, und zwar einmal durch Ausdehnung der Beförderungssteuer auf den gewerbsmäßigen Kraftwagenfernverkehr (s. Nr. 35) und ferner durch eine am 1. 12. 36 in Kraft getretene Erhöhung der Benzin- und Benzolzölle um 4 RM und der Mineralölausgleichssteuer um 5 RM pro Doppelzentner (RGBl. I, 1936, Nr. 111, S. 960). Mit dem hierdurch erzielten Aufkommen in Höhe von jährlich 150—180 Mill. RM dürfte beim derzeitigen Bauvolumen etwa ein Viertel der Kosten des Reichsautobahnbaus im Wege der Besteuerung vom Kraftverkehr selbst aufgebracht werden, während der größere Teil zunächst weiter durch Inanspruchnahme von Krediten gedeckt wird.

Deutsche Landstraßen. Nach den Ergebnissen der ersten deutschen Straßenbaustatistik waren am 31. 3. 36 in Deutschland an Landstraßen insgesamt 211 878 km vorhanden. Davon entfielen 41 080 km auf Reichsstraßen, 83 884 km auf Landstraßen I. Ordnung und 86 914 km auf Landstraßen II. Ordnung. Außerdem

wurden 4877 km Radfahrwege und 2047 km Radfahrstreifen gezählt, ohne die von Berlin (318 km) und von Gemeinden mit weniger als 6000 Einwohnern unterhaltenen Radfahrbahnen.

35. Verkehrsorganisation und -politik. Beförderungssteuer. Die Reichsregierung hat ein Gesetz zur Änderung des Beförderungssteuergesetzes vom 2. 7. 36 (RGBl. I, 1936, Nr. 64, S. 531) und die erforderlichen Einführungs- und Durchführungsbestimmungen erlassen (RGBl. I, 1936, Nr. 84, S. 737, 738; Nr. 123, S. 1131). Die Beförderungssteuer, die bisher nur von den Schienenbahnen erhoben wurde, ist damit auch auf die gewerbsmäßige Personen- und Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen ausgedehnt worden, und zwar auf folgende Arten des Kraftverkehrs: 1. die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen; 2. die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch die Deutsche Reichsbahn und Reichspost; 3. die Beförderung von Gütern, soweit sie im Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 35 geregelt ist; 4. die Beförderung von Gütern im Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen außerhalb eines Umkreises von 50 km, gerechnet vom Standort des Kraftfahrzeugs. Das Gesetz bezweckt die Erschließung neuer Einnahmequellen für die Finanzierung des Reichsautobahnbaus, insbesondere für die Verzinsung und Tilgung der eingegangenen Verbindlichkeiten. Gleichzeitig werden aber damit die Wettbewerbsbedingungen zwischen Eisenbahn und Kraftwagen auf steuerlichem Gebiet gleichgestellt.

Der Güternahverkehr wird vorerst von der Steuer nicht betroffen, da er verkehrsrechtlich noch nicht geregelt ist und seine Besteuerung daher auf große Schwierigkeiten stoßen würde. Für die Einbeziehung des Werkfernverkehrs in die Beförderungssteuerpflicht waren mehr wirtschaftspolitische als steuerpolitische Gründe maßgebend angesichts der Gefahr einer Verschiebung vom gewerbsmäßigen Güterkraftverkehr auf den Werkverkehr, der in diesem Zusammenhang dem nichtöffentlichen Güterverkehr auf werkseigenen Schienenbahnen großer Industriegebiete gleichzustellen war.

Die Höhe der Steuer beträgt im gewerbsmäßigen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen 7 vH des Beförderungspreises, wie sie im Gesetz auch für die Eisenbahn vorgesehen ist. Für den Werkfernverkehr, der infolge seiner Eigenart, insbesondere der Vielgestaltigkeit seiner Leistungen und völligen Freizügigkeit hinsichtlich einer behördlichen Kontrolle einer steuerlichen Erfassung und Überwachung die größten Schwierigkeiten entgegengesetzte, ist ein Steuersatz von 0,6 Rpf. für jede Tonne des Rohgewichts der beförderten Güter und für jedes Kilometer der Beförderungsstrecke (Tonnenkilometer) festgesetzt worden. Dieser Satz ist unter Zugrundelegung des Mittels aus den Sätzen der 5 Tonnen-Nebenklasse bei den Tarifklassen A—D (etwa in Höhe der Klasse C5) bei einer Entfernung von 100 km errechnet worden. Als Länge der Beförderungsstrecke gilt die Eisenbahntarifentfernung zwischen den beiden Tarifbahnhöfen, die dem Absendungs- und dem Bestimmungsort am nächsten liegen. An Stelle der Eisenbahntarifentfernung kann auf Antrag die Entfernung über bestimmte Straßenverbindungen der Steuerberechnung zugrunde gelegt werden. In Fällen, in denen die Feststellung der Unterlagen für die Steuerfestsetzung mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten verbunden ist, kann das zuständige Finanzamt die Berechnung und Abführung der Steuer auch im Wege der Pauschalierung zulassen. Für den grenzüberschreitenden Fernverkehr gelten bei gleicher Höhe des Steuersatzes gewisse abweichende Bestimmungen. Der Transport von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art im Güter- und Werkverkehr ist von der Steuerpflicht befreit.

Im Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen trifft die Beförderungssteuer sowohl den Linien- wie auch den Gelegenheitsverkehr. Da eine Klasseneinteilung wie bei der Reichsbahn, bei der die Steuersätze 16, 14 und 11 vH betragen, je nachdem ob es sich um die erste, zweite oder dritte Wagenklasse handelt, beim Kraftverkehr nicht besteht, kam der

im Beförderungssteuergesetz vorgesehene Einheitsatz von 12 vH des Preises für Personen- und Gepäckbeförderung in Betracht. In dieser Höhe wurde aber lediglich der Fernlinienverkehr steuerlich belastet. Der Ortslinienverkehr mit Kraftfahrzeugen steht im Wettbewerb mit den Straßenbahnen, die grundsätzlich einer Steuer von nur 6 vH unterworfen sind. Aber auch dieser ermäßigte Satz wurde auf Grund der Notverordnung vom 8. 12. 31 den meisten Straßenbahnen ganz oder teilweise erlassen. Um den Ortslinienverkehr wettbewerbsmäßig nicht zu benachteiligen, wurde er mit einer Steuer von 2 vH belastet, die an die Stelle der Umsatzsteuer tritt. Im selben Ausmaße wurde auch der Kraftdroschkenverkehr herangezogen, der gleichfalls, und zwar aus sozialen Gründen, der Schonung bedurfte. Beim sonstigen Gelegenheitsverkehr, wie Ausflugs-, Überland- und Mietwagenverkehr, der keine festen Tarife kennt, beträgt der Steuersatz 0,3 Rpf. für jede Person und jedes Kilometer der Beförderungsstrecke (Personenkilometer). Dieselbe Steuerhöhe gilt für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, und zwar sowohl für Linien- wie Gelegenheitsverkehr. Der Arbeiter-, Schüler- und Militärpersonenverkehr wird von der Steuer nicht erfaßt. In allen Fällen des Güter- wie Personenverkehrs entfällt die bisher erhobene Umsatzsteuer, an deren Stelle die Beförderungssteuer tritt. Während die Besteuerung des Güterverkehrs bereits am 1. 10. 36 in Kraft trat, wurde für die Personenbeförderung der 1. 3. 37 als Einführungsstermin vorgesehen.

Möbelfernverkehr. Von der in § 1 Abs. 2 des Güterfernverkehrsgesetzes vom 26. 6. 35 vorgesehenen Ermächtigung, für die Beförderung von Möbeln in Möbelkraftfahrzeugen Sondervorschriften zu erlassen, hat der Reichsverkehrsminister Gebrauch gemacht und eine Verordnung über den Möbelfernverkehr vom 17. 9. 36 erlassen (RGBl. I, 1936, Nr. 84, S. 736). Die Verordnung betont zunächst, daß grundsätzlich auch auf den Möbelfernverkehr das Güterfernverkehrsgesetz und seine Durchführungsbestimmungen Anwendung finden, soweit sie nicht ausdrücklich Abweichungen vorsieht. Die Sonderbestimmungen erstrecken sich ebenso wie die allgemeine Regelung lediglich auf den Fernverkehr über 50 km hinaus. Die Genehmigungspflicht wurde auch auf die Anhänger ausgedehnt. Die Fachgruppe Möbeltransport der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lageri hat neben dem RKB im Genehmigungsverfahren und bei der Aufsicht mitzuwirken. Das im Interesse der Tarifsicherung getroffene Verbot, das dem Unternehmer von Güterfernverkehr die Betreibung eines anderen Gewerbes wie Spedition, Güternahverkehr usw. untersagt, trifft auf den Möbelfernverkehr nicht zu. Um eine Trennung zwischen Möbelfernverkehr und sonstigem Güterfernverkehr herbeizuführen, dürfen in Möbelkraftfahrzeugen des Fernverkehrs außerhalb der Nahzone andere Güter nicht mehr befördert werden. An Stelle des Reichskraftwagentarifs gilt im Möbelfernverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Spezialtarif (vgl. Nr. 33). Die Einhaltung des Tarifs ist von dem Leiter der Fachgruppe Möbeltransport zu kontrollieren, während die Überwachung der übrigen Verpflichtungen der Unternehmer dem RKB zusteht. Die Verordnung ist am 1. 10. 36 in Kraft getreten.

Verkehrszählungen. In der Zeit vom 1. 10. 36 bis 30. 9. 37 wird auf Anordnung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen die 3. Deutsche Landstraßenverkehrszählung (die beiden ersten fanden in den Jahren 1924/25 und 1928/29 sowie eine Zwischenzählung in 1932/33 statt) durchgeführt, die den Verkehr auf den Reichsautobahnen, Reichsstraßen und Landstraßen 1. Ordnung erfassen soll. Eine auf den Lastkraftwagenverkehr beschränkte Zusatzverkehrszählung, die an 325 Punkten des Reiches stattfindet, soll im besonderen der Ermittlung der Verkehrsbeziehungen im Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen dienen. Unter Mitwirkung des Deutschen Gemeindetages wird im Rahmen der Zählung auch erstmalig der Radfahrverkehr erfaßt werden.

Straßenverkehrsregelung. Zwecks Hebung der Verkehrssicherheit durch strenge Regelung und Überwachung des Straßenverkehrs wurde durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 1. 10. 36 (RVkBl. B, 1936, Nr. 35, S. 309) ein Teil der

Befugnisse zur Handhabung der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung mit Wirkung vom 1. 10. 36 für die Dauer von 2 Jahren dem Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Inneren übertragen.

Binnenschifffahrt.

36. Verkehrsleistungen. Der Güterumschlag der wichtigeren deutschen Binnenhäfen (über 85 vH des gesamten Binnenhafenumschlages umfassend) belief sich im 2. Halbjahr 1936 sowie im ganzen Jahr 1936 auf folgende Mengen (in 1000 t):

	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtumschlag	
	Gesamt	davon Erz	Gesamt	davon Kohle	1936	1935
Juli	7 170	1 567	6 951	3 789	14 121	11 944
August	6 940	1 295	6 493	3 523	13 433	11 497
September	6 764	1 321	6 707	3 653	13 471	11 344
Oktober	7 373	1 471	7 170	4 039	14 543	12 721
November	6 860	1 201	6 763	3 795	13 623	13 470
Dezember	6 506	1 271	6 704	3 941	13 210	12 228
Jahr 1936	77 380	16 854	75 250	41 682	152 630	132 480
Jahr 1935	65 412	14 092	67 068	37 620		

Wiederum zeigte sich in allen Wasserstraßengebieten ein starker Verkehrsaufschwung. Mit 82,4 Mill. t gegenüber 73,2 Mill. t lag der Umschlag der wichtigeren deutschen Binnenhäfen im 2. Halbjahr 1936 um 13 vH über den Ergebnissen des 2. Halbjahres 1935, während die Steigerung für das ganze Jahre 1936 gegenüber dem Vorjahr sich auf 15 vH stellte.

Von den verschiedenen Wasserstraßengebieten weisen 1936 gegenüber 1935 das Oder- und das Elbegebiet die größten Steigerungen des Hafenumschlages mit 21 bzw. 20 vH aus, während der Umschlag an den märkischen Wasserstraßen nur um 12 vH zunahm. Der Hafenumschlag im Gebiet der nordwestdeutschen Wasserstraßen und des Rheines wuchs um 14 bzw. 15 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
Juli	934	205	53	1 871	1 360	232	313	2 189
August	694	201	63	1 646	1 318	178	276	2 128
September	695	163	178	1 612	1 447	168	295	2 275
Oktober	917	182	204	1 877	1 532	192	307	2 317
November	713	214	169	1 713	1 544	183	207	2 174
Dezember	885	257	215	1 950	1 798	180	185	2 446
1936	9895	2178	1738	20 662	17 034	2217	2804	25 291
1935	7760	1907	1658	17 730	16 605	1907		24 293

Der Durchgangsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze bei Emmerich vermehrte sich 1936: 1935 in der Bergfahrt um 17 vH (die Erzeinfuhr allein um 28 vH), in der Talfahrt um 4 vH (die Kohlenausfuhr allein um 3 vH). Die bedeutende Zunahme des Umschlages in Emden und Bremen (um 25 bzw. 36 vH) gibt zu erkennen, daß ein

wachsender Anteil der deutschen Kohlenausfuhr über diese Häfen, statt über den Rhein, geleitet wird.

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort stieg um 18 vH, in den übrigen Niederrhein-Häfen einschl. Köln um 16 vH, in Mannheim-Ludwigshafen um 9 vH, in den Rhein-Ems-Kanal-Häfen um 10 vH, in Hamburg um 24 vH, in Berlin um 13 vH.

Güterumschlag bedeutender Häfen bzw. Hafengruppen [in 1000 t]¹.

1936	Duisburg Ruhrort		Übriger Niederrhein [15]		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
Juli	349	1 170	1 282	846	123	169	650	194	366	54
August	320	1 098	1 174	811	117	156	651	173	344	49
September	356	1 187	1 179	843	131	165	602	167	276	51
Oktober	331	1 208	1 349	890	130	187	725	191	366	57
November	274	1 160	1 115	832	125	152	684	179	366	66
Dezember	306	1 376	1 200	835	119	146	695	224	300	76
1936	3749	13 484	14 700	9583	1448	1819	7651	2111	3691	679
1935	2973	11 656	12 041	8866	1189	1591	7005	1978	3702	693
1936	Frankfurt und Umgebung [4]		Rhein-Emskanäle [20]		Ems-Weserkanal [6]		Emden		Bremen und Unterweser [6]	
	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr
Juli	220	40	837	1 481	200	143	325	360	275	61
August	244	58	681	1 398	182	169	320	187	302	58
September	237	47	690	1 409	224	172	313	247	278	49
Oktober	243	55	676	1 577	212	180	327	191	298	53
November	249	30	594	1 445	171	142	243	262	260	60
Dezember	180	44	598	1 439	183	138	219	273	231	64
1936	2503	452	8272	16 247	2186	1556	3274	3009	3019	689
1935	2187	460	7403	14 982	1851	1416	2567	2476	1976	753
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
Juli	333	393	230	141	670	105	143	290	49	306
August	361	368	233	171	758	98	141	259	52	281
September	399	366	192	191	686	108	138	269	63	273
Oktober	418	438	249	215	755	113	162	227	60	307
November	458	439	260	243	726	102	186	231	54	319
Dezember	402	405	241	172	735	122	183	192	21	264
1936	4275	4746	2543	2051	7396	1172	1689	2403	412	2976
1935	3176	4096	2120	1674	6393	1192	1312	2255	367	2182

37. Verkehrspreise. Die Binnenschiffahrtsfrachten zeigten innerhalb des östlichen deutschen Wasserstraßennetzes dank der staatlich beeinflussten Marktordnung eine ausgeprägte Stabilität. Es wurden lediglich im September/Oktober auf der

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

Elbe wegen ungünstiger Wasserstände Zuschläge erhoben. Am Rhein zogen die Frachten gegen Jahresende bedeutend an, eine Folge des Zusammentreffens lebhafter Raumnachfrage — ungewöhnlicherweise brachte der Dezember die höchsten Verkehrsziffern — mit durch die Witterungsverhältnisse verursachtem langsamerem Kahnlauf.

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

	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Rheingebiet	80,8	80,1	79,7	81,6	85,7	99,7
Elbe-Odergebiet	104,0	105,0	115,2	110,1	103,9	104,1
Alle Wasserstraßen	89,0	88,8	91,4	91,1	91,7	100,4

38. Verkehrsorganisation und -politik. Gewandwirtschaft in der Schifffahrt auf den märkischen Wasserstraßen. Die die Verkehrsteilung zwischen Reedern und Einzelschiffen auf den Märkischen Wasserstraßen (ausschließlich Havel—Elbe- und Havel—Saale-Verkehr) regelnde Verordnung vom 20. 12. 33 (vgl. Verkehrsarchiv 1934, Nr. 23) wurde durch eine Verordnung vom 22. 12. 36 (RVkBl. A, Nr. 30, S. 193) ersetzt. Hiernach werden die anfallenden Güter zwischen der Mitteldeutschen Reedereien-Vereinigung und der Kleinschiffahrt im Verhältnis von 22 vH zu 78 vH aufgeteilt. Alle Güter ohne Rücksicht auf ihre Beschaffenheit und ihren Wert und alle Verkehrsstrecken werden einander gleichgestellt. Der der Kleinschiffahrt zustehende Anteil an der Betriebsleistung wird zunächst mit der Beförderung der Güter erfüllt, die ihr — gegebenenfalls durch Vermittlung von Spediteuren und Maklern — im eigenen Geschäft und im Geschäft ihrer Genossenschaften anfallen. Soweit damit der Anteil der Kleinschiffahrt nicht erreicht wird, sind die Mitglieder der Reedereien-Vereinigung verpflichtet, ihre Güter durch Fahrzeuge der Kleinschiffahrt fahren zu lassen. Eine Aufteilung des Anteils der Reedereien-Vereinigung unter die einzelnen Mitglieder erfolgt nicht. Die Mitglieder haben vielmehr grundsätzlich in gleichem Verhältnis Schiffsraum der Kleinschiffahrt zu beschäftigen und dürfen diesen nur von den Schiffer-Betriebsverbänden und ihren Meldestellen entnehmen. Die Mitglieder der Reedereien-Vereinigung dürfen die ihnen gehörige Schleppkraft nur zur Beförderung ihrer eigenen Fahrzeuge verwenden. Darüber hinaus dürfen sie bis zu 30 vH ihrer Güter in angenommenen Fahrzeugen schleppen.

Lossagung des Deutschen Reiches von den Bestimmungen des Diktats von Versailles betreffend die deutschen Wasserstraßen. Die deutschen Missionen bei den in den internationalen Stromkommissionen für Rhein, Donau, Elbe und Oder vertretenen Regierungen haben mit 14. 11. 1936 diesen Regierungen ein Schreiben folgenden Inhalts übermittelt:

„Die Freiheit der Schifffahrt auf allen Wasserstraßen und die Gleichbehandlung aller im Frieden lebenden Staaten auf diesen Wasserstraßen sind vor dem Weltkrieg fast hundert Jahre lang die Grundlagen einer fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen den Anliegern der schiffbaren Ströme gewesen. Demgegenüber ist in Versailles im Widerspruch mit den Grundgedanken der Gleichberechtigung auch auf diesem Gebiet einseitig zum Nachteil Deutschlands ein künstliches und den praktischen Bedürfnissen der Schifffahrt zuwiderlaufendes System geschaffen worden, das Deutschland eine dauernde internationale Überwachung seiner Wasserstraßen aufzuzwingen suchte, indem es die deutschen Hoheitsrechte mehr oder weniger auf internationale Kommissionen unter weitgehender Mitwirkung von Nichtuferstaaten übertrug.

Die deutsche Regierung hat sich aufs ernsteste bemüht, diese unerträgliche Regelung durch anderweitige Vereinbarungen zu beseitigen. Die deutschen Bevollmächtigten in den

Kommissionen haben in langwierigen Verhandlungen versucht, spätestens zum 1. Januar 1937 einen Zustand herzustellen, der mit dem deutschen Standpunkt verträglich gewesen wäre. Ein Erfolg ist diesen Bemühungen versagt geblieben, weil die anderen beteiligten Mächte sich nicht haben entschließen können, ein System aufzugeben, das in seinen Grundlagen mit den deutschen Hoheitsrechten unvereinbar ist.

Überdies ist am Rhein der nächst Deutschland wichtigste Uferstaat, das Königreich der Niederlande, den im Mai d. J. getroffenen Vereinbarungen nicht beigetreten; es sind aber gerade an diesem Strome klare Verhältnisse notwendig. An der Elbe ist es nicht gelungen, die neue Regelung von der Versailler Grundlage zu lösen und insbesondere den Zustand zu beseitigen, daß vier Nichtuferstaaten ohne besondere Interessen an der Elbeschiffahrt auch heute noch den Anspruch erheben, Garanten der Schifffahrtsfreiheit auf diesem Strome zu sein. Für den deutschen O d e rstrom besteht noch heute, wenn auch ohne Beteiligung Deutschlands, eine internationale Kommission mit einem im Jahre 1920 ohne deutsche Mitwirkung provisorisch bestellten französischen Generalsekretär. An der D o n a u haben zehn Jahre Bemühungen des Donaufuferstaates Deutschland um Wiedereintritt in die Donaumündungskommission keinerlei Erfolg gehabt. Die von der deutschen Regierung mit allem Nachdruck seit Ende Mai d. J. betriebene Revision der Donauakte hat trotz allen Entgegenkommens Deutschlands keinerlei Fortschritte gemacht. Endlich glauben die anderen Mächte in bezug auf den K a i s e r - W i l h e l m - K a n a l an der Deutschland in Versailles aufgezwungenen willkürlichen Beschränkung der deutschen Hoheitsrechte festhalten zu sollen.

Die deutsche Regierung kann es nicht verantworten, die vorstehend gekennzeichnete Lage der Dinge noch länger hinzunehmen. Sie sieht sich deshalb zu der Erklärung gezwungen, daß sie die im Versailler Vertrag enthaltenen Bestimmungen über die auf deutschem Gebiet befindlichen Wasserstraßen und die auf diesen Bestimmungen beruhenden internationalen Stromakte nicht mehr als für sich verbindlich anerkennt. Sie hat dementsprechend beschlossen, die für den Rhein am 4. 5. 1936 getroffene vorläufige Vereinbarung (modus vivendi) gemäß deren Artikel 3 Absatz 2 mit sofortiger Wirkung hiermit zu kündigen und von der Unterzeichnung der für die Elbe entworfenen Vereinbarung gleichen Charakters abzusehen. Damit entfällt eine weitere Mitarbeit Deutschlands in den Versailler Stromkommissionen. Die Vollmachten der bisherigen deutschen Delegierten sind erloschen.

Zugleich teilt die deutsche Regierung folgende von ihr getroffene Regelung mit: Die Schifffahrt auf den auf deutschem Gebiet befindlichen Wasserstraßen steht den Schiffen aller mit dem Deutschen Reich in Frieden lebenden Staaten offen. Es findet kein Unterschied in der Behandlung deutscher und fremder Schiffe statt; das gilt auch für die Frage der Schifffahrtsabgaben. Dabei setzt die deutsche Regierung voraus, daß auf den Wasserstraßen der anderen beteiligten Staaten Gegenseitigkeit gewährt wird. Außerdem wird die deutsche Regierung die deutschen Wasserstraßenbehörden anweisen, mit den zuständigen Behörden der anderen Anliegerstaaten gemeinsame Fragen zu erörtern und darüber gegebenenfalls Vereinbarungen zu treffen“ (Bekanntmachung über die deutschen Wasserstraßen vom 23. 11. 36 in RGBl. II, Nr. 43, S. 361).

Späteren Äußerungen zuständiger deutscher Regierungsvertreter war zu entnehmen, daß das Deutsche Reich sich nicht nur nicht mehr an die Bestimmungen von Versailles, sondern auch nicht mehr an ältere Vereinbarungen (z. B. Wiener Kongreßakte, Mannheimer Akte) gebunden achtet, ferner, daß Deutschland internationale Stromkommissionen als Dauereinrichtung auch in Zukunft für entbehrlich hält.

Seeschifffahrt.

39. Verkehrsleistungen. Der Verkehr der wichtigeren deutschen Seehäfen (Ostsee: Königsberg, Stettin, Saßnitz, Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg; Nordsee: Rendsburg, Hamburg, Cuxhaven, Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham, Wilhelmshaven, Emden)¹ betrug im 2. Halbjahr 1936 sowie im ganzen Jahr 1936:

II. 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.	
Juli . . .	Eingang	1 352	607	724	3 022	235	1 609	4 374	842	2 333
	Ausgang	1 341	386	242	2 934	464	822	4 275	850	1 064
August . .	Eingang	1 284	595	741	2 903	229	1 507	4 187	824	2 248
	Ausgang	1 286	419	222	2 952	455	955	4 238	874	1 177
September	Eingang	1 079	594	642	2 783	258	1 467	3 861	852	2 109
	Ausgang	1 118	324	350	2 746	480	1 042	3 864	804	1 392
Oktober . .	Eingang	938	392	544	2 678	229	1 540	3 616	621	2 084
	Ausgang	955	210	355	2 586	436	1 099	3 541	646	1 454
November	Eingang	892	411	490	2 557	222	1 586	3 449	633	2 076
	Ausgang	871	203	325	2 428	425	1 075	3 299	628	1 400
Dezember .	Eingang	768	336	405	2 459	206	1 642	3 227	542	2 047
	Ausgang	778	182	314	2 543	365	1 157	3 321	547	1 471
Jahr 1936 .	Eingang	11 405	5 509	5 923	32 437	2 757	19 377	43 842	8 266	25 300
	Ausgang	11 345	3 345	3 159	32 073	5 122	11 722	43 418	8 467	14 881
Jahr 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

Die Verkehrssteigerung gegenüber dem vorjährigen Vergleichszeitraum war in der zweiten Jahreshälfte nicht so groß wie in der ersten, gleichwohl aber wieder beachtlich. Der Schiffsraumverkehr nahm um 7 vH zu, die Mengen des Inlandsverkehrs um 27 vH, des Auslandsempfangs um 9 vH, des Auslandsversandes um 7 vH. — Für das ganze Jahr 1936 ergaben sich folgende Steigerungssätze: Schiffsraumverkehr 9 vH, Gütermengen des Inlandsverkehrs 43 vH, des Auslandsempfanges 12 vH, des Auslandsversandes 8 vH. Von den größeren Häfen weisen als Folge der Umlenkung des Großteiles des Ostpreußen-Verkehrs von dem Bahn- auf den Seeweg die größten Steigerungen des Inlandsverkehrs gegenüber dem Vorjahr Königsberg und Stettin mit 96 vH bzw. 76 vH auf. Insgesamt stieg der Inlandsgüterverkehr der Ostseehäfen um 70 vH, der Nordseehäfen um 21 vH, aller deutschen Küstenhäfen um 43 vH, der in der Tabelle nicht berücksichtigt deutschen Rheinhäfen (im Seeverkehr) um 38 vH. Der Auslandsgüterverkehr hob sich in den Ostseehäfen um 17 vH, den Nordseehäfen um 9 vH, allen deutschen Küstenhäfen um 11 vH, den deutschen Rheinhäfen (im Seeverkehr) um 9 vH. Der Gesamtumschlag der deutschen Küstenhäfen stieg von 48 Mill. t 1935 um 8,9 Mill. t (= 19 vH) auf 56,9 Mill. t 1936.

Mit Ausnahme des Inlands- wie des Auslandsempfanges Bremens (—15 vH bzw. —3 vH) zeigten alle Verkehrszahlen Hamburgs und Bremens im zweiten Halbjahr 1936 eine Zunahme im Vergleich zum Vorjahr, wobei Steigerungen des Auslandsversandes

¹ In der t-Statistik ist des fernerer der Umschlag enthalten von den kleinen Ostseehäfen Elbing, Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stralsund, Wismar und den kleinen Nordseehäfen Husum und Brunshüttel, während Cuxhaven fehlt.

um 14 vH bei Hamburg und um 11 vH bei Bremen hervorzuheben sind. Für das ganze Jahr 1936 ergaben sich gegenüber 1935 bei Hamburg bzw. Bremen folgende Veränderungen: Schiffsraumverkehr +4 vH bzw. +6 vH; Inlandsempfang +27 vH bzw.

II. 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.
Juli	1 730	142	1 073	1 744	114	434	821	40	163	776	75	230
Aug.	1 718	134	1 035	1 707	112	433	760	59	157	809	64	316
Sept.	1 636	131	1 028	1 636	109	496	726	72	154	696	66	334
Okt.	1 579	127	1 102	1 539	121	592	715	58	151	710	56	311
Nov.	1 521	120	1 049	1 462	100	593	663	54	146	633	57	327
Dez.	1 520	114	1 174	1 563	109	632	587	57	147	622	40	316
1936	19 216	1 579	13 237	19 118	1 374	5 845	8 406	674	1 966	8 466	673	3 465
1935	18 418	1 246	12 219	18 426	1 127	5 371	8 031	774	1 916	7 952	460	3 356

—13 vH; Inlandsversand +22 vH bzw. +46 vH; Auslandsempfang +8 vH bzw. +3 vH; Auslandsversand +9 vH bzw. +3 vH. Der Gesamtumschlag Hamburgs stieg von 19963000 t 1935 auf 22035000 t 1936, d. i. um 10 vH, der Gesamtumschlag der bremischen Häfen von 6506000 t 1935 auf 6778000 t 1936, d. i. um 4 vH.

40. Verkehrspreise. Die Frachten im deutschen Seeverkehr stiegen im zweiten Halbjahr 1936 anhaltend an. Der Gesamtindex erhöhte sich von Juni bis Dezember um 17 vH und lag im Durchschnitt des Zeitraumes 11 vH höher als im Vorjahr. Maßgebenden Einfluß hatte einmal der Krieg in Spanien, durch den weniger Schiffsraum in das Mittelmeer kam und die Frachten von dort anzogen. Weiter verursachte der schlechte Ausfall der Ernte in den Vereinigten Staaten dort einen Getreidezuschußbedarf, der zusammen mit der Nachfrage Industrie-Europas die Getreidefrachten an den anderen Märkten, insbesondere am La Plata, in die Höhe trieb. Vermehrte Nachfrage nach Ölsaaten und Ölfrüchten führten weiter zu einem starken Anziehen der Heimwärtsfrachten von Südasien. Schließlich veranlaßte die intensive Nachfrage nach industriellen Rohstoffen — vor allem eine Folge des Wettrüstens der Staaten — Frachtsteigerungen in den verschiedensten Relationen. — Die Linienschifffahrt folgte vielfach der Trampschifffahrt in der Erhöhung der Frachten.

Die wichtigsten Indizes entwickelten sich wie folgt (1913 = 100):

	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Küstenverkehr	84,5	85,1	85,1	86,5	88,1	89,2
Europa Versand	60,6	61,2	63,3	63,1	64,6	70,8
„ Empfang	71,7	75,4	81,4	80,8	81,2	82,8
Außereuropa Versand	71,6	70,9	71,5	72,2	71,5	73,7
„ Empfang	53,5	55,2	56,6	57,6	60,2	67,2
Gesamtindex	65,7	67,6	70,6	70,8	72,0	76,0

Luftverkehr.

41. Verkehrsleistungen. Der Verkehr der Deutschen Lufthansa wies im Jahre 1936 gegenüber dem Vorjahr wiederum eine starke Belebung auf. Im europäischen Planverkehr stieg die Flugleistung um 14,5 vH auf 13612000 km, bei sonstigen Erwerbsflügen ausschließlich Reichsbahndienst um 18,9 vH auf 1912000 km.

Die Anzahl der beförderten Fluggäste zeigte eine Steigerung um 41,5 vH auf 232000. Die Gepäckbeförderung, die durch die auf einer Reihe von Hauptverbindungen geschaffene Möglichkeit des Hin- und Rückfluges am gleichen Tage hemmend beeinflusst wurde, hielt mit der Personenverkehrssteigerung nicht gleichen Schritt: sie wies einen Zuwachs von 31,1 vH auf 366,5 t auf. Trotz der im internationalen Handel seit Jahren in zunehmendem Maße sich bemerkbar machenden Hemmungen vermehrten sich die im Frachtverkehr transportierten Gütermengen um 11,1 vH auf 1317,5 t. Eine besonders bemerkenswerte Aufwärtsentwicklung ist im Postverkehr festzustellen, deren Grund, abgesehen von der stärkeren Benutzung der regulären Luftpost, in der als Werbemaßnahme eingeführten zuschlagfreien Mitnahme gewöhnlicher Brief- und Postkartensendungen zu suchen ist. Die beförderte Postmenge steigerte sich um 110 vH auf 2047,5 t.

42. Verkehrseinrichtungen. Das Luftverkehrsnetz im Winter 1936/37 unterscheidet sich dank der in den letzten Jahren erzielten Fortschritte auf flugtechnischem Gebiet, die den regelmäßigen Flugverkehr in zunehmendem Maße von der Witterung unabhängig machten, von dem des Sommers fast nur noch in bezug auf die veränderten Startzeiten. Abgesehen von den in der Hauptsache dem sommerlichen Reiseverkehr dienenden Verbindungen sind im großen und ganzen alle wichtigen Verbindungen in Deutschland und nach dem Ausland aufrechterhalten worden. Eingestellt wurden wegen der Eisverhältnisse im Oslofjord und wegen des noch nicht beendigten Ausbaus des neuen Stockholmer Landflughafens die Flüge nach Oslo und Stockholm. Im innerdeutschen Flugverkehr wurden insgesamt 33 deutsche Städte angefliegen, davon die überwiegende Zahl mehrmals täglich.

Weltflughafen Rhein-Main Frankfurt a. M. Nach zweieinhalbjähriger Bauzeit wurde am 8. Juli 1936 in Frankfurt a. M. der Weltflughafen Rhein-Main in Betrieb genommen, der zugleich dem Flug- und Luftschiffverkehr dient.

43. Verkehrsorganisation und -politik. Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922, das vor allem nach dem im Jahre 1933 begonnenen Ausbau der deutschen Luftfahrt zahlreiche Änderungen und Ergänzungen erfahren hatte, ist in neuer Fassung mit Datum vom 21. August 1936 bekanntgegeben worden (RGBl. I, 1936, Nr. 78, S. 653). Es enthält an sich keine grundsätzlichen neuen Änderungen. Gleichzeitig wurde eine neue Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936 als Durchführungsverordnung zum Luftverkehrsgesetz herausgegeben, die mit Wirkung vom 15. September 1936 an die Stelle der überholten Luftverkehrsordnung vom Jahre 1930 tritt (RGBl. I, 1936, Nr. 78, S. 659). Sie trägt vor allem den organisatorischen Veränderungen der Luftfahrtverwaltung Rechnung, wonach die Funktion der früher zuständigen Landesbehörden jetzt den Luftämtern und alle Hoheitsrechte auf dem Gebiete der Luftfahrt dem Reichsminister der Luftfahrt übertragen worden sind. Außerdem sind in der neuen Verordnung die Vorschriften aus anderen einschlägigen Gesetzen, wie der Segelflugzeugverordnung, der Luftfahrtflaggenverordnung, den Bestimmungen über das Zulassungswesen, die Verkehrsregeln und das Flugfunkwesen vereinigt.

Liquidation der Deruluft. Die der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft m. b. H. „Deruluft“, deren Gesellschafter die Deutsche Lufthansa und die Hauptverwaltung der Zivilluftflotte der UdSSR. „Aeroflot“ waren, erteilte Konzession auf die Durchführung des Luftverkehrs zwischen Deutschland und der UdSSR. ist am 31. Dezember 1936 erloschen und die Gesellschaft „Deruluft“ liquidiert worden. Der Luftverkehr zwischen beiden Ländern wird sich in Zukunft auf der Grundlage eines Poolverkehrs abwickeln, wie er zwischen den meisten internationalen Luftverkehrsgesellschaften üblich ist.

Post- und Nachrichtenverkehr.

44. 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
III.	63,3	68,3	5,2	5,5	522,1	555,7	14,1	15,5	55,8	59,6	435,6	468,6
IV.	83,8	89,5	5,1	5,3	562,3	596,2	14,3	16,3	52,8	56,6	457,5	496,1
Jahr	272,6	294,5	20,0	20,5	2132,7	2255,2	54,5	60,8	208,2	222,2	1715,1	1848,0

Der Verkehr der Deutschen Reichspost nahm im zweiten Halbjahr 1936 gegenüber der gleichen Zeitspanne des Vorjahres weiter zu. Die Entwicklung stand nicht nur unter dem Einfluß des allgemeinen Wirtschaftsaufstiegs, sondern wurde darüber hinaus von einmaligen Sondereinflüssen bestimmt, wie sie von den im August in Berlin veranstalteten XI. Olympischen Spielen namentlich im Nachrichtenschnellverkehr ausgingen. Nach wie vor zeigte die Zahl der Rundfunkteilnehmer den größten Zuwachs. Sie stieg von 7,2 Mill. Ende 1935 auf 8,2 Mill. Ende 1936, d. h. um 13,6 vH. Der Anteil der gebührenfreien Anlagen belief sich auf 572000 oder 7 vH des Gesamtbestandes. Ende 1936 entfielen auf 100 Einwohner 12,2 Runfunkgeräte gegen 10,8 am Ende des Vorjahres. Die Briefbeförderung, die sich bisher seit der Krisenwende nur relativ schwach erholen konnte, wies mit einem Zuwachs von 9,8 vH diesmal eine recht beachtliche Belebung auf. Auch im Paketverkehr wurde der Verkehrsumfang des zweiten Halbjahres 1935 mit 7,3 vH beträchtlich überschritten, was um so bemerkenswerter ist, als in diesem Zweig des Postbetriebes bereits im Vergleichshalbjahr der Stand von 1929 im ganzen wieder erreicht worden war. Der Nachrichtenschnellverkehr stand, wie gesagt, u. a. im Zeichen des Olympiaverkehrs. An Telefongesprächen wurden insgesamt 6,4 vH mehr gezählt. Zu Ende des Jahres waren die Krisenverluste annähernd wieder aufgeholt. Bei den einzelnen Gesprächsarten war die Stärke der Aufwärtsbewegung sehr ungleichmäßig. Den größten Zuwachs erfuhren mit 12 vH die Schnellgespräche; die Zahl der Ferngespräche vergrößerte sich um 7 vH und die der Ortsgespräche um 6,2 vH. Ende 1936 waren 3,39 Mill. Sprechstellen vorhanden gegen 3,23 Mill. am Ende des Vorjahres; der Zuwachs betrug also 4,9 vH. Besonders bemerkenswert ist der Wiederanstieg im Telegrammverkehr, der im Zusammenhang mit der strukturellen Verlagerung auf den Fernsprechverkehr in den letzten Jahren rund die Hälfte seines Umfangs eingebüßt hatte, und dessen rückläufige Bewegung erstmalig im Vorhalbjahr zum Stillstand gekommen war. Mit 10,8 Mill. beförderter Telegramme gegenüber 10,3 Mill. im zweiten Halbjahr 1935 ist die Steigerung von 4,9 vH von großer Bedeutung. Selbst im Auslandsverkehr, der bei allen übrigen Postbetriebszweigen zum Teil wiederum beträchtliche Einbußen zu verzeichnen hatte, konnte der Telegrammverkehr ungefähr in demselben Verhältnis ansteigen. Dem allgemeinen Aufschwung im Postverkehr folgend gestalteten sich auch die Einnahmen aus dem Reichspostbetrieb, die von 893,1 Mill. RM im zweiten Halbjahr 1935 auf 964,7 Mill. RM in der Berichtsperiode oder um 8 vH anwachsen, recht günstig. Sie lagen immerhin noch um rund 15 vH unter dem letzten Höchststand vor Einsetzen der Wirtschaftskrise.

45. Verkehrspreise. Im Postbeförderungsdienst wurden infolge Kürzung der Gebührenanteile der Postverwaltung des Iraks (Mesopotamien) die Beförde-

rungsgebühren für Postpakete aus Deutschland nach den britisch-indischen Postanstalten Bahrein im Golf von Persien, Maskat (Muskat) in Arabien und nach Iran mit dem Leitweg über den Irak herabgesetzt. Ebenso wurden die Gebühren für Postpakete nach Iran bei Leitung über die Sowjetunion (Taschkent—Gaudan) ermäßigt. Der Luftpostzuschlag für die mit Luftschiff beförderten Pakete nach den Vereinigten Staaten von Amerika wurde um die Hälfte herabgesetzt, die Luftpostgebühren für Sendungen nach Peru teilweise ermäßigt.

Im Telegraphenwesen wurde aus Anlaß der XI. Olympischen Spiele in Berlin ein besonders billiges Schmuckblatt-Telegramm für den Gruß-, Glückwunsch- und Familienverkehr im Inneren des Reiches und mit der Freien Stadt Danzig für die Zeit vom 20. Juli bis 22. August 1936 eingeführt. Außerdem wurden alle für Teilnehmer und Gäste der Olympischen Spiele eingehende Telegramme auf diesem Schmuckblatt ohne Zuschlag zugestellt.

Im Verkehr mit dem Ausland erfolgten Senkungen der Wortgebühren im Verkehr mit Französisch-Guyana und mit der Italienischen Somaliküste. Im Bildtelegraphenverkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika sind die Gebühren mit Wirkung vom 1. Juli 1936 erheblich gesenkt worden.

Die Fernsprechnordnung ist durch Verordnung des Reichspostministers vom 19. Juli 1936 geändert worden (Amtsblatt des Reichspostministeriums 1936, Nr. 67, S. 309). Unter der Voraussetzung des Einverständnisses der beteiligten Gemeindeverwaltungen wird danach vom 1. Januar 1937 ab der Gesprächsverkehr zwischen Ortsnetzen mit Wählbetrieb, die nicht mehr als 5 km voneinander entfernt sind, als Ortsverkehr behandelt. Der Berechnung der Grundgebühr für jedes Ortsnetz wird die Zahl der zur Ortsgesprächgebühr erreichbaren Hauptanschlüsse der einzelnen Netze zugrunde gelegt. Entscheiden die Gemeindeverwaltungen gegen die Einführung dieser Neuordnung, so wird der Gesprächsverkehr zwischen den Ortsnetzen als Fernverkehr behandelt und bei Berechnung einer Grundgebühr nach der Teilnehmerzahl des eigenen Ortsnetzes für jedes Gespräch von drei Minuten Dauer eine Gebühr von 20 Rpf. erhoben. Der Verkehr zwischen Ortsnetzen mit Handbetrieb und einem solchen mit Wählbetrieb wird bis zur Änderung der Betriebsweise von der Neuordnung nicht betroffen.

Im Fernsprechverkehr mit dem Auslande haben die Bemühungen der beteiligten Verwaltungen und Gesellschaften, die Fernsprechgebühren mit Überseegebieten zu senken, zu folgenden Ergebnissen geführt: Mit Wirkung vom 1. Juli 1936 wurden die Gebühren für Gespräche mit den Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada, Kuba und Mexiko sowie mit den Philippinen herabgesetzt. Eine besonders ermäßigte Ausnahmegebühr wurde darüber hinaus im Nacht- und Sonntagsverkehr mit Kuba, Mexiko und den Philippinen eingeführt. Im Verkehr mit Japan, Brasilien und Argentinien wurden im September bzw. November 1936 die Gebühren für die an Sonnabenden geführten Gespräche um die Hälfte, bei Japan auf 41 RM, bei Brasilien und Argentinien auf 61,50 RM ermäßigt. Verbilligt wurde des weiteren ab 1. bzw. 8. Oktober 1936 der Fernsprechverkehr mit den Bahama-Inseln, Costarica, der Dominikanischen Republik, Guatemala, der Republik Honduras, Nikaragua, der Republik Panama einschließlich der Kanalzone, Kolumbien und den Sandwich-Inseln. Im Funksprechverkehr über die deutschen Küstenfunkstellen mit deutschen Schiffen wurde ab 1. Juli 1936 das Gebiet der ersten Seezone erweitert und gleichzeitig die Gebühr für die zweite Seezone herabgesetzt. Für den Funksprechverkehr mit dem Luftschiff Hindenburg wurde die gleiche Gebührenregelung wie für den Sprechverkehr mit den deutschen Ozeanfahrgastschiffen eingeführt. In erweitertem Umfange wurden zu ermäßigter Gebühr Weihnachts- und Neujahrsgespräche im Funksprechverkehr mit Überseeländern zugelassen.

46. Verkehrseinrichtungen. Der Winterflugplan 1936/37 (4. Oktober 1936 bis 3. April 1937) brachte im Luftpostverkehr als bedeutungsvollste Neuerung die durchgehende Aufrechterhaltung der Reichspost- und Nachtflüge während des ganzen Winters, die seither bis auf die ganzjährig durchgeführte Nachtluftpostlinie Berlin—London zeitweilig eingestellt worden waren. Eine Unterbrechung erfahren künftig nur noch die Strecken Frankfurt (Main)—Stuttgart, Kopenhagen—Oslo und die schweizerische Nachtluftpostlinie Frankfurt (Main)—Basel. Mit dieser Neuerung bietet das Nachtluftpostnetz auch im Winter vorzügliche Verbindungen nach fast allen europäischen Ländern. Auch die Tagesluftverbindungen wurden sowohl im innerdeutschen wie zwischenstaatlichen Verkehr vermehrt. Das im Winterhalbjahr der Postbeförderung dienende Luftpostnetz bestand insgesamt aus 72 Linien gegen 56 im Vorjahr; davon standen 26 Linien im Dienste des deutschen Binnenverkehrs bzw. als Zubringerlinien für den Auslandsverkehr zur Verfügung, 28 Linien stellten die Verbindung mit den wichtigsten Städten des Auslands her und 18 im Ausland betriebene Linien standen auch der deutschen Luftpost offen.

Im Postbeförderungsdienst wurden die Bestimmungen für Geschäftspapiere, die durch ein im Drucksachenverkehr zugelassenes Vervielfältigungsverfahren hergestellt worden sind, dahin erweitert, daß künftig dieselben Änderungen und Zusätze wie bei Drucksachen zulässig sind.

Im Telegraphenverkehr wurden vom 1. Juli 1936 an Schmuckblatttelegramme im Verkehr zwischen deutschen Schiffen einerseits und folgenden Ländern andererseits über deutsche und ausländische Küstenfunkstellen zugelassen: Belgien, Finnland, Litauen, Luxemburg, Norwegen, Schweden und Schweiz. An dem Privattelegraphenverkehr mit Flugzeugen nehmen außer den bereits früher angeschlossenen Ländern ab 1. Juli 1936 Belgien und ab 15. Juli 1936 Litauen teil. Das Welttelegraphenetz wurde im Berichtszeitraum funktetelegraphisch auf eine Reihe kleinerer Überseeinseln ausgedehnt. Als Neuerung im deutschen und europäischen Bildtelegraphenverkehr wurde vom Juli 1936 ab für den Absender die Möglichkeit geschaffen, sich einen Abzug des übertragenen Bildes aushändigen zu lassen. Am 1. August 1936 wurde in Breslau eine öffentliche Bildtelegraphenstelle in Betrieb genommen. Die private Bildtelegraphenstelle „Daily Sketch“ in London wurde zum Verkehr mit allen deutschen Bildstellen zugelassen. Am 1. August 1936 wurde der Bildtelegraphenverkehr mit der Tschechoslowakei eröffnet. Der am 1. Juni 1936 mit Polen aufgenommene Bildtelegraphenverkehr, der sich bisher nur zwischen Berlin und Warschau abwickelte, ist auf alle öffentlichen und privaten Bildtelegraphenstellen im Reich ausgedehnt worden. Im Durchgang durch Deutschland wurde am 1. August 1936 der Bildtelegraphenverkehr zwischen der Tschechoslowakei einerseits und Frankreich/Großbritannien andererseits und ferner zwischen Polen und Frankreich aufgenommen. Am 22. Juli 1936 wurde in Kiel ein neues Fernschreibvermittlungsamt in Betrieb genommen und am 25. August 1936 die Küstenfunkstellen „Elbe-Weser Radio“ und am 29. August 1936 „Rügen Radio“ an das Fernschreibvermittlungsamt Hamburg angeschlossen.

An das europäische Fernsprechnet wurden angeschlossen: über die Funkverbindung London—New York—Miami am 1. Oktober 1936 die Insel Porto Rico, am 29. Oktober 1936 Salvador und im Dezember 1936 über die drahtlose Verbindung London—Kapstadt das ehemalige deutsche Schutzgebiet Südwestafrika. Ausgedehnt wurde der Fernsprechverkehr mit Australien, der bisher mit allen Orten in Neusüdwest, Queensland, Südaustralien, Victoria und der Insel Tasmanien bereits möglich, in Westaustralien jedoch noch auf den Ort Perth beschränkt war, auf alle Orte in Westaustralien, so daß nunmehr nur noch Nordaustralien ausgeschlossen ist. Ebenfalls wurden alle Orte der Republik Salvador, weitere afrikanische Orte in Kenya (Britisch-Ostafrika) und alle

Orte in Paraguay, womit sich der Verkehr bisher lediglich auf die Hauptstadt Asuncion beschränkte, in das europäische Fernsprechnetz einbezogen. Im Durchgang durch Deutschland wurden folgende neuen Fernsprechverkehrsbeziehungen aufgenommen: Jugoslawien—Philippinen am 20. August 1936, Rumänien—Paraguay am 3. Oktober 1936, Rumänien—Siam am 1. November 1936, Frankreich—Japan am 10. Dezember 1936, Jugoslawien—Paraguay am 16. Dezember 1936 und Niederlande—Philippinen am 29. Dezember 1936.

Fremdenverkehr.

47. Verkehrsleistungen.

	Fremdenmeldungen in 1000		Fremdenübernachtungen in 1000	
	Insgesamt	davon Ausländer ¹	Insgesamt	davon Ausländer ¹
Winterhalbjahr 1935/36:				
500 Berichtsorte	6 078	393	16 791	1 255
Veränderung gegen Vorjahr . .	+ 14 vH	+ 12 vH	+ 15 vH	+ 27 vH
Sommerhalbjahr 1936:				
658 Berichtsorte	12 804	1 616	54 730	4 826
Veränderung gegen Vorjahr . .	+ 15 vH	+ 46 vH	+ 12 vH	+ 46 vH

An der Zahl der gemeldeten Auslandsfremden im Sommerhalbjahr 1936 waren führend beteiligt in vH: Großbritannien und Irland 19, Niederlande 16, Dänemark, Schweden, Norwegen zusammen 12, Vereinigte Staaten von Amerika 11, Schweiz 7, Tschechoslowakei 6, Frankreich und Österreich je 5, Belgien mit Luxemburg 4.

Auf den Fremdenverkehr der Berichtszeit übten die IV. Olympischen Winterspiele in Garmisch-Partenkirchen und die XI. Olympischen Spiele in Berlin und Kiel starken Einfluß. Der hierdurch bewirkte starke Zustrom von Ausländern kam den meisten deutschen Fremdenorten zugute, obenan den Orten der Spiele. Es wurden in Garmisch-Partenkirchen im Februar 1936 sowie in Berlin und Kiel im Juli und August 1936 in allen Unterkünten einschließlich der Jugendherbergen und der sonstigen Massenquartiere rund 470000 Fremde mit 1,68 Mill. Übernachtungen gezählt gegen rund 260000 Fremde mit rund 649000 Übernachtungen in der entsprechenden Vorjahreszeit. In den drei Orten war somit die Zahl der Fremdenmeldungen um rund 210000 oder 81 vH und die Zahl der Fremdenübernachtungen um 1,03 Mill. oder 159 vH größer als in der gleichen Zeit von 1935. Auf den Fremdenverkehr aus dem Ausland entfielen hierbei 131000 Meldungen und 705000 Übernachtungen gegen 47000 Meldungen und 143000 Übernachtungen in der entsprechenden Vorjahreszeit. Die Meldungen der Auslandsfremden haben also um rund 84000 oder 180 vH und ihre Übernachtungen um 562000 oder fast das Vierfache (393 vH) zugenommen. Unter diesen Auslandsfremden-Meldungen standen obenan mit folgenden Von-Hundert-Sätzen: Tschechoslowakei 13, Vereinigte Staaten von Amerika 12, Dänemark und Schweden je 8, Großbritannien und Irland 7, Österreich 5, Frankreich, Italien, Ungarn je 4, Schweiz, Niederlande, Polen je 3.

¹ Personen mit ständigem Wohnsitz im Ausland.

Auslands- und Weltverkehrsrundschau.

Bestand an Kraftwagen in einigen Hauptländern Ende 1935 und 1936¹.

Länder	Personen- kraftwagen		Lastkraftwagen		Kraftwagen insgesamt		Einwohner auf 1 Kraftwagen	
	in 1000 Stück						1935	1936
	1935	1936	1935	1936	1935	1936		
Ver. Staaten v. Amerika	22 571	24 219	3 650	4 003	26 222	28 221	5	5
Großbritannien mit Nordirland	1 596	1 770	448	472	2 044	2 242	23	21
Frankreich	1 603	1 687	462	480	2 065	2 167	20	19
Deutsches Reich	862	1 062	260	309	1 122	1 370	59	49
Kanada	992	1 042	171	193	1 163	1 234	9	9
Australien (Staatenbd.)	474	511	158	179	632	690	11	10
Italien	291	300	105	115	396	415	108	103
Sowjet-Rußland	44	56	202	300	246	356	675	479
Weltbestand	30 922	33 306	6 314	6 981	37 236	40 287	55	51

Der Weltbestand an Kraftfahrzeugen belief sich Ende 1936 auf rund 40,3 Millionen. Davon waren 33,3 Millionen oder mehr als acht Zehntel Personen- und nahezu 7 Millionen Lastkraftwagen. Gegenüber dem Jahre 1935 hat sich der Bestand um etwas über 3 Millionen, das sind 8,2 vH vermehrt. Die Steigerung war um ein geringes größer als im Vorjahr (6,1 vH). Seit 1932 — vorher war die Entwicklung infolge der Weltwirtschaftskrise rückläufig — beträgt die Bestandszunahme rund ein Fünftel. In allen Hauptländern war die Aufwärtsentwicklung feststellbar, und zwar sowohl bei den Personen- wie auch bei den Lastkraftwagen. Sowjetrußland steht mit einer Steigerung von 44,7 vH im Jahre 1936 gegen 1935 an der Spitze, wobei jedoch der niedrige absolute Stand zu berücksichtigen ist. In Deutschland betrug die Bestandszunahme 22,1 vH. Es folgten Großbritannien mit 9,7, Australien mit 9,2, U.S.A. mit 7,6, Kanada mit 6,1, Frankreich mit 4,9 und Italien mit 4,8 vH. Allein sieben Zehntel des Gesamtbestandes von 1936 entfielen auf die Vereinigten Staaten von Amerika; Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Kanada machten zusammen ein Sechstel aus. Deutschland, dessen Bestand sich mit der Machtergreifung durch den Nationalsozialismus mehr als verdoppelte, konnte seinen Anteil am Weltbestand seit 1932 von 1,8 auf 3,4 vH steigern und damit an die vierte Stelle hinter U.S.A., Großbritannien und Frankreich rücken. Auffallend ist das Verhältnis zwischen Personen- und Lastkraftwagen in Sowjetrußland. Letztere umfassen rund fünf Sechstel des Gesamtbestandes, während in den übrigen Hauptländern der Anteil der Lastkraftwagen ein Siebtel bis höchstens ein Viertel ausmacht, das Verhältnis also geradezu umgekehrt liegt. S.

Der Hafenumschlag von Straßburg und Basel 1936 ergab, verglichen mit 1935, folgende Mengen in 1000 t:

	Straßburg			Basel				Gesamt
	Zu- fuhr	Ab- fuhr	Ge- samt	Zu- fuhr	Ab- fuhr	Zu- fuhr	Ab- fuhr	
1936	3224	1936	5160	1220	98	960	13	2291
1935	3319	2067	5386	746	65	1403	3	2217

¹ Quelle: Automobile Facts and Figures, 1936, 1937.

Die Verminderung des Umschlages in Straßburg ist eine Folge vermehrter direkter Transporte über den Rhein nach Basel, wodurch die Überladungen von Rheinschiffen auf Rhein-Rhone-Kanal-Schiffe und die Eisenbahn in Straßburg — dies gilt ebenfalls für den deutschen Hafen Kehl — zurückgingen. Im übrigen zeigten die Kohlenzufuhren in Straßburg eine Zunahme, Kali- und Erzabfuhren eine Abnahme.

Der Umschlag in Basel erreichte — trotz des Wirtschaftstiefstandes in der Schweiz 1936 — einen neuen Rekord, dank der sehr befriedigenden Resultate der Rhein-Regulierung Straßburg—Istein und günstiger Wasserstandsverhältnisse, wodurch der Rheinweg sowohl Transporte von deutschen und französischen Eisenbahnen wie dem Rhein-Rhone-Kanal abziehen konnte. Die Kohlenanfuhrten nahmen zu, die Getreideanfuhrten ab. Um den Stoßverkehr leichter zu bewältigen und für weitere Verkehrssteigerungen gerüstet zu sein, entschloß sich der Kanton Basel-Stadt zum Bau eines zweiten Hafenbeckens in Klein-Hüningen.

Am 24. Juni 1936 traf erstmalig ein Rhein-Seeschiff, direkt von London kommend, in Basel ein, nämlich das zum Konzern der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft gehörende, unter niederländischer Flagge fahrende Motorschiff „Bernina“ (330 BRT, 150 NRT, 440 t Tragfähigkeit). N.-Z.

Der Verkehr der großen Seekanäle 1936 erreichte, verglichen mit 1935, folgende Ausmaße:

a) Suez-Kanal.

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in 1000 t
		1000 BRT	1000 NRT	
1936	5877	45 290	32 379	25 556
1935	5992	45 890	32 811	26 328

Folgende Flaggen waren 1936 führend an dem Verkehr beteiligt:

Großbritannien	2690	20 907	15 052	= 46,5 vH,
Italien	1326	9 430	6 545	= 20,2 vH,
Deutschland	463	4 032	2 883	= 8,9 vH,
Niederlande	326	3 131	2 255	= 7,0 vH,
Frankreich	264	2 377	1 650	= 5,1 vH,
Norwegen	263	1 733	1 275	= 3,9 vH.

Gegenüber 1935 sank die Zahl der Durchfahrten um 2 vH, der transitierende NRT-Raum um 1 vH, die Ladung um 3 vH. Nach Abzug des für den italienischen Feldzug gegen Abessinien verwandten Schiffsraums ist der für Handelszwecke verwandte Schiffsraum auf rund 27,4 Mill. NRT 1936 gegen 28,5 Mill. NRT 1935 zu veranschlagen. Doch zeigte der zivile Verkehr — namentlich aus Südasiens — im zweiten Halbjahr eine Belebung, während der militärische und kriegswirtschaftliche italienische Verkehr sich seit dem Frühjahr auf geringerer Höhe als während der Feldzugsmonate bewegte. Die Minderung des Handelsverkehrs 1936 gegenüber 1935 ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die Australien-Schiffahrt aus wirtschaftlichen und Sicherheits-Erwägungen den Weg um das Kap der Guten Hoffnung gegenüber dem Suez-Weg bevorzugte.

b) Panama-Kanal¹.

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt in		Ladung in 1000 t
		1000 BRT	1000 NRT	
1936	5463	33 158	19 656	27 370
1935	5033	31 735	18 786	24 702

¹ Schiffe unter 300 NRT Panama-Kanal-Vermessung sowie Kriegsschiffe sind nicht berücksichtigt.

Folgende Flaggen waren 1936 führend an dem Durchgang beteiligt:

Vereinigte Staaten	1869	11 927	7 036	10 270 = 37,5 vH,
Großbritannien	1406	9 207	5 565	6 786 = 24,8 vH,
Norwegen	626	3 395	2 039	3 113 = 11,4 vH,
Japan	269	1 896	1 171	1 669 = 6,1 vH,
Deutschland	320	1 520	901	1 416 = 5,2 vH.

Obschon durch einen Seeleutestreik in den Vereinigten Staaten, durch den von Ende Oktober bis Dezember fast die ganze Schifffahrt an der Westküste der Vereinigten Staaten zum Erliegen kam, der Panama-Kanal-Verkehr im November/Dezember 1936 um etwa ein Viertel vermindert wurde, zeigen die Verkehrszahlen gegenüber dem Vorjahr beachtliche Steigerungen, so die Zahl der Durchfahrten um 9 vH, der NRT um 5 vH, der transitierenden Gütermengen um 11 vH.

c) Nord-Ostsee-Kanal (Kaiser-Wilhelm-Kanal)¹.

Jahr	Durchfahrten	Raumgehalt 1000 NRT		Massengut 1000 t	
		insgesamt	davon deutsch	West-Ost	Ost-West
1936	43 087	18 528	9847	7491	8199
1935	40 710	16 646	9294	6320	8106
Veränderung 1936: 1935	+ 6 vH	+ 11 vH	+ 6 vH	+ 19 vH	+ 1 vH

Im West-Ostverkehr zeigten mit Ausnahme des gleichgebliebenen Getreides alle Massengüter Zunahmen, insbesondere die Kohle von 3 139 000 t auf 3 561 000 t. Im Ost-Westverkehr wurde ein Rückgang des Getreides von 1 389 000 t auf 927 000 t durch eine Vermehrung des Erzes von 1 676 000 t auf 2 182 000 t kompensiert. N.-Z.

Neuorganisation der italienischen Seeschifffahrt. Die unter Einwirkung des Staates vornehmlich 1931/32 erfolgte Konzentration der italienischen Linienschifffahrt fand Ende 1936 ihren Abschluß durch die gesetzliche Neukonstituierung folgender vier Gesellschaften:

1. *Italia*, Aktienkapital 500 Mill. Lire, 38 Schiffe, 468 000 T., für den Betrieb der Passagier- und Frachtlinien mit Nord-, Süd- und Mittelamerika. Hauptsitz und Hauptausrüstungsstelle Genua, Zweigniederlassungen in Triest, Neapel und Palermo.

2. *Lloyd Triestino*, Aktienkapital 300 Mill. Lire, 59 Schiffe, 443 000 T., für den Betrieb der Passagier- und Frachtlinien mit Afrika jenseits von Suez und Gibraltar, mit Asien jenseits von Suez und mit Australien. Hauptsitz und Hauptausrüstungsstelle Triest, Zweigniederlassungen in Genua, Neapel und Venedig.

3. *Tirrenia*, Aktienkapital 150 Mill. Lire, 54 Schiffe, 159 000 T., für den Betrieb der Passagier- und Frachtlinien vom Tyrrhenischen Meer mit Lybien, in der Rundfahrt um Italien und im westlichen Mittelmeer, ferner der Linien jenseits von Gibraltar nach Nord-Europa. Hauptsitz und Hauptausrüstungsstelle Neapel, Zweigniederlassungen und Ausrüstungsnebenstellen in Genua, Palermo und Fiume.

4. *Adriatica*, Aktienkapital 150 Mill. Lire, 30 Schiffe, 136 000 T., für den Betrieb der Passagier- und Frachtlinien in der Adria und dem östlichen Mittelmeer (Levante). Hauptsitz und Hauptausrüstungsstelle Venedig, Zweigniederlassungen und Ausrüstungsstellen in Triest, Genua und Bari, Niederlassung in Neapel.

Die Aktienmajorität dieser Gesellschaften verbleibt für die Dauer von sechs Jahren beim I. R. I. (Institut für den industriellen Wiederaufbau). Zur Beschaffung der für den Betrieb und für die Neubauten erforderlichen Mittel wurde eine besondere Gesellschaft, die *Società Finanziaria Marittima*, mit einem Kapital von 900 Mill. Lire gegründet. N.-Z.

¹ Nur Handelsfahrzeuge.

LITERATUR.

Buchbesprechungen.

Emil Merkert, Dr. rer. pol., Diplom-Kaufmann, *Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen*. Mit besonderer Berücksichtigung der Deutschen Reichsbahn und des gewerblichen Güterfernverkehrs. Berlin 1937. Verlag von Julius Springer. IV, 76 S. RM 4,80.

Emil Merkerts Name hat als der des Verfassers zweier bedeutender kraftverkehrswirtschaftlicher Untersuchungen, nämlich seiner Kölner Dissertation „Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Krieg“ (Berlin 1926) und seines auf Grund eines mehrjährigen Studienaufenthaltes in den Vereinigten Staaten verfaßten Werkes „Personenkraftwagen, Kraftomnibus und Lastkraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika“ (Berlin 1930) schon einen Klang (vgl. auch die Besprechungen in dieser Zeitschrift, 5. Jg. 1927, S. 59, und 9. Jg. 1931, S. 126). Wenn er, der inzwischen Tarifreferent des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes geworden ist, nun eine neue, konzentrierte Studie vorlegt, die trotz des theoretischen Titels doch auch deutliche praktische Folgerungen enthält, und zwar solche, die sich mit den Interessen der im Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband vereinten Unternehmer decken, so halte ich es für unberechtigt, in der vorliegenden Untersuchung eine Zweckschrift zu erblicken. Vielmehr erweist sich Merkert auch hier wieder als gründlicher Denker und zugleich als verantwortungsbewußter Verkehrspolitiker, mit dessen Gedankengängen auseinanderzusetzen sich lohnt, auch wenn man sich seinen Folgerungen nicht oder nur bedingt anzuschließen vermag.

Nach einigen allgemeinen wirtschaftspolitischen Betrachtungen, in denen Merkert den Exzessen eines „Laissez-faire“ auf dem Wirtschafts-, insbesondere dem Verkehrsgebiet zu Leibe rückt und statt einer dem Chaos des Marktes entspringenden Preisbildung eine den Gesamtinteressen dienende organische Preisgestaltung verfißt, findet er in der generellen Kostengestaltung des Verkehrswesens (bewegliche Kosten einerseits, feste Kosten andererseits, wobei auf die Relativität der letzteren näher eingegangen wird) den Ansatzpunkt für die weiteren Betrachtungen. Sie führen zu der bekannten Feststellung, daß durch die unterschiedliche Verteilung der festen Kosten in den Verkehrspreisen eine betriebs- wie volkswirtschaftlich erwünschte Vermehrung des Verkehrsvolumens zu erzielen ist, welche Möglichkeit Merkert auch mit der Entfernungsstaffelung der Verkehrspreise verbunden sieht. Die Verwirklichung sowohl des Güterklassen- wie des Entfernungsstaffelprinzips im gegenwärtigen deutschen Eisenbahn-Gütertarif erfährt eine übersichtliche Darstellung. Nach Schilderung der Leistungseigenart und der Bindungen des gewerblichen Güterfernkraftverkehrs im Deutschen Reich untersucht Merkert eingehend dessen Selbstkosten unter Berücksichtigung der verschiedenen Lastkraftwagen- bzw. Lastkraftzugtypen und ihrer Ausnutzungsverhältnisse: „Die Aufwandsziffern schwanken für 1 tkm zwischen 25,8 und 3,6 Rpf. für einen 3 t-Zugwagen mit 35proz. Auslastung und einen 20,5 t-Lastzug mit einer 100proz. Auslastung“. Bestimmte mittlere Kostenwerte (von 6, 8, 10 Rpf./tkm) setzt Merkert in Beziehung zu den

von der Reichsbahn für die verschiedenen Entfernungsstufen und Güterklassen erhobenen Tarifen, um die Reichweite der Wettbewerbsfähigkeit des Kraftwagens aufzuzeigen. Dabei ist es allerdings nicht exakt, wenn Merkert den reinen Eisenbahnfrachten die vollen Selbstkosten der An- und Abfuhr der Güter zu und von der Bahn zuschlägt, da die Eisenbahnfrachten etwas überhöht sind, um eben die An- und Abfuhrgebühren unter den tatsächlichen Selbstkosten halten zu können. Die Grenzen des kostenmäßigen Wettbewerbsvermögens des Kraftwagens gegenüber den Eisenbahnfrachten werden nun nach Merkert noch dadurch erweitert, daß der gewerbliche Kraftverkehr durch den Zwang, die Klassen A—D der Reichsbahn anzuwenden, für einen Teil seiner Beförderungsleistungen über seinen Selbstkosten liegende Preise erhebt, dementsprechend einen anderen Teil zu geringeren Preisen bewerkstelligen kann. Weiter legt Merkert dar, daß der Lastkraftwagen bei Rückfahrten einen wirtschaftlichen Vorteil erzielen könne, wenn er, statt leer zurückzufahren, eine Rückfracht selbst zu geringsten Sätzen übernehme, daß insbesondere unter günstigen Umständen schon ein Satz von 2,3 Rpf./tkm ausreicht, um die beweglichen Kosten zu decken.

Auf dieses Kostenverhältnis gründet Merkert nun die betriebsökonomische Forderung: Zugestehung auch der Klassen E—G und weiterer Ausnahmetarife des Eisenbahngütertarifs an den gewerblichen Güterfernverkehr, der damit auch geringwertige Güter auf sich ziehen und sein Verkehrsvolumen vergrößern könnte: zu seinem und der an einer Kraftwagenbeförderung interessierten Kreise Nutzen. Freilich schreckt Merkert — verständlicherweise! — vor einer Beförderungspflicht des Kraftwagens für die geringeren Klassen zurück, wie folgender Satz erkennen läßt: „Wollte man dem gewerblichen Güterfernverkehr die Klassen E—G mit der Begründung vorenthalten, daß er Güter zu den niedrigen Frachtsätzen dieser Klassen im allgemeinen doch nicht befördern könnte, sondern nur dazu imstande sei, wenn er auch Aufträge zur Beförderung von Gütern der Klassen A—D erhalten würde, so wäre darauf zu erwidern, daß er tatsächlich willens ist, niedrig tarifierende Güter in erheblichem Umfang zu befördern.“

Merkert beantwortet zum Schluß die Frage, ob die der Betriebsökonomie des Kraftverkehrs dienliche Zugestehung der unteren Reichsbahngüterklassen auch volkswirtschaftlich zu verantworten sei, bejahend. Für die Reichsbahnfinanzen hält er sie ungefährlich: „Es ist von anderer Seite festgestellt worden, daß der Verkehrsumfang des gewerblichen Güterfernverkehrs nur etwa 1,5% des Reichsbahngüterverkehrs beträgt. Würde dieser Anteil selbst auf das Doppelte steigen, sich also auf 3% erhöhen, so wäre offensichtlich für die Reichsbahn immer noch keine wirtschaftliche Gefährdung zu befürchten. Nachdem dem gewerblichen Güterfernverkehr die Güter der Klassen A—D und die hauptsächlichsten Ausnahmetarife zugestanden sind, kann die Reichsbahn durch den gewerblichen Güterfernverkehr nicht mehr wirtschaftlich gefährdet werden, denn die Güter der Klassen A—D sind es ja, die der Reichsbahn die hohen Einnahmen bringen“. Zu diesem Argument läßt sich sagen, daß zwar in guten Jahren 1—2% der Einnahmen der Reichsbahn verschmerzbar sein mögen, daß hingegen in Jahren einer angespannten Finanzwirtschaft der anderweite Ersatz eines solchen Ausfalles der Reichsbahn ernste Sorgen bereiten kann. Dem Einwand, die Reichsbahn sei durch die Beförderungspflicht belastet, die für den Güterkraftverkehr nicht besteht, setzt Merkert entgegen, daß der letztere durch die Bindung an das ihm wesensfremde Reichsbahntarifsystern gehandicapt ist. Diese „Aufrechnung“ Merkerts der Beförderungspflicht der Reichsbahn gegen die Bindung des Kraftverkehrs an die Reichsbahntarife erscheint mir nicht haltbar, da sie die Belastung der Reichsbahn zu gering veranschlagt. Man nehme getrost einmal völlige Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen an: Reichsbahn wie Kraftverkehr hätten unabhängig voneinander jeder ein arteiliges Tarifsystern aufgestellt, wobei jedes Verkehrsmittel möglichst in gleichem Umfang der gemeinwirtschaftlichen

Forderung möglicher Steigerung des Verkehrsvolumens durch Klassen- und Entfernungsstaffelung entspreche, und jedes Verkehrsmittel sei dem Beförderungszwang in den gleichen Relationen unterworfen; was wäre das Ergebnis? Antwort: Die Tarife des Kraftwagens lägen so gut wie überall über denen der Reichsbahn; der Kraftwagen würde sich nur da behaupten, wo sein Leistungswert die Inkaufnahme höherer Tarife rechtfertigte. Diese Erwägung ist geeignet, um die Wesenheit der Regelung des Eisenbahn-Kraftwagenverhältnisses in Deutschland zu unterstreichen: Sie entspringt keiner zwingenden ratio oeconomica, sondern dient dem Willen, dem Kraftverkehr einen bestimmten Leistungsumfang zu ermöglichen. Wie dieses Maß Willensfrage ist, ist es auch Ermessensfrage, ob man durch Zusprechung weiterer Tarifklassen das Verkehrsvolumen des Kraftverkehrs auf Kosten des der Reichsbahn vermehren will oder dies bleiben läßt. Dafür wie dawider lassen sich verschiedene wirtschaftliche, wirtschaftspolitische und militärische Argumente geltend machen. — Wenn sich damit in meinen Augen das Problem der Fortentwicklung des Kraftwagentarifs und weiter des ganzen Eisenbahn-Kraftwagenverhältnisses anders darbietet als Merkert es hier angefaßt hat, so bleibt Merkerts Schrift doch das Verdienst, viele Seiten seiner Problematik gründlich durchleuchtet zu haben und zu erneutem Nachdenken darüber anzuregen, ob wirklich die jetzige Regelung die oder nur eine deutsche Lösung darstellt.

Prof. Dr. Napp-Zinn.

Willi Hüfner, Dr., Assistent am Institut für Sozial- und Staatswissenschaften an der Universität Heidelberg, *Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft* unter dem Einfluß der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Zum wirtschaftlichen Schicksal Europas. Arbeiten des Instituts für Sozial- und Staatswissenschaften an der Universität Heidelberg. II. Teil: Arbeiten zur deutschen Problematik, herausgegeben von Carl Brinkmann, 5. Heft. Berlin 1936. Junker & Dünhaupt Verlag. X, 120 Seiten. RM 5,50.

Das Gelingen des deutschen Vierjahresplanes, zu dem der Führer aufgerufen hat, hängt wesentlich von dem höchstmöglichen Einsatz aller Verkehrsmittel und ihrer reibungslosen Zusammenarbeit ab. Die in der Zukunft liegenden, noch größeren Aufgaben zur politischen und wirtschaftlichen Freiheit Deutschlands können nur erfüllt werden, wenn das gesamte Verkehrswesen sich für Erreichung dieses Zieles einsetzt, sowohl durch höchsten Einsatz des Könnens, Wagens und der Verantwortung der Leiter der Verkehrsbetriebe, durch restlose Mitarbeit ihrer Beamten, Angestellten und Arbeiter, als durch sinnvolle, auch opferbereite Einordnung in das große Geschehen der kommenden Jahre.

In einem Augenblick von solcher Größe ist die Schrift Dr. Hüfners über die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft besonders willkommen. Sie zeigt auf der Grundlage der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsbahn, der Wasserstraßenverwaltung, der Kraftverkehrswirtschaft die Veränderungen und Verschiebungen im Aufbau des Transportapparates und die Veränderungen in den Voraussetzungen der Bedienung des Personen- und Güterverkehrs, um dann die staatlichen Maßnahmen zu einheitlicher Gestaltung und Lenkung der Verkehrswirtschaft darzulegen. Die Schrift gibt Aufschluß über den Ausbau des bestehenden Straßennetzes, die Anlage der Reichsautobahnen, die Befreiung bzw. Ablösung der Personenwagen von der Kraftwagensteuer und die Erleichterungen für den Lastkraftwagen, wodurch ein starker Auftrieb in der Kraftwagenindustrie eintrat, wie die Arbeiten an den deutschen Strömen und Kanälen, die Beihilfen für Instandsetzungsarbeiten am Fahrzeugpark der Binnenschifffahrt, die gewaltigen Aufwendungen der deutschen Reichsbahn zur Anpassung ihres Verkehrsapparates an die neuzeitlichen Verkehrserfordernisse und gegenüber dem Wettbewerb des Kraftwagens. Aus dem Ausbau der Verkehrseinrichtungen folgen weitgehende Ver-

änderungen ihrer organisatorischen und betrieblichen Gestaltung sowie ihrer Wettbewerbslage, wobei allerdings der Verfasser auch auf Maßnahmen der staatlichen Verkehrspolitik eingeht, die nicht mit den Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen zusammenhängen, sondern selbständig aus dem Recht und der Pflicht des Staates zur praktischen Verkehrspolitik entstanden sind.

Mit dieser Verkehrspolitik beschäftigt sich die Schrift in ihrem letzten Teil, wo die Notwendigkeit verstärkter staatlicher Einwirkung mit dem Ziel der Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel im Gesamtinteresse des Staates und aller seiner Lebensäußerungen dargestellt wird.

Dr. Hüfner behandelt die angedeuteten Probleme in knapper und sachlicher Form, immer das Ziel vor Augen: Erhaltung und Förderung aller Kräfte im deutschen Verkehrswesen unter Einordnung jedes dieser Zweige in die Gesamtheit zum Besten des Gemeinwohls.

Prof. Dr. Esch.

Haemmerle, Prof. Dr., Königsberg, *Zur wirtschaftlichen und rechtlichen Organisation der deutschen Seehäfen*. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen; Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Heft 1. Jena 1936. Verlag von Gustav Fischer. 32 Seiten. RM 1,50.

Die vorliegende Arbeit eröffnet eine Schriftenreihe, die verkehrswissenschaftliche Forschungsergebnisse bringen soll über „allgemeine Verkehrsprobleme, die sich aus der Praxis der Verkehrsführung ergeben“.

Daß dieses 1. Heft eine Frage aus dem Gebiete der Seeschifffahrt zum Thema hat, ist aus zweierlei Gründen zu begrüßen: einmal im Sinne der Verbreitung der Buchreihe und dann im Interesse des behandelten Verkehrszweiges.

Das Problem: Seeschifffahrt und Hafenverkehr findet nicht nur innerhalb unseres Reiches, sondern in mindestens gleichem Umfange auch im Ausland Widerhall, und eine Abhandlung, die eine derartige Frage zur Diskussion stellt, ist daher vorzugsweise geeignet, für eine neue Folge von Arbeiten der deutschen Verkehrswissenschaft in einem internationalen Fachkreis zu werben.

Der Fragenkomplex selbst ist aber, wie kaum ein anderer, mannigfaltig und an vielen Stellen klärungsbedürftig; eine Buchreihe, die ihn voranstellt und weiteren Erörterungen darüber Raum gibt, kann also wesentlich dazu beitragen, daß ein Verkehrszweig, dem gerade jetzt im Hinblick auf seine internationale Verflechtung und damit als Devisenbringer eine ganz besondere Bedeutung zukommt, u. U. von der Wissenschaft her in der Praxis gefördert wird.

Die Arbeit von Haemmerle betrifft eine der wichtigsten Hilfseinrichtungen der Seeschifffahrt: die deutschen Seehäfen. Über diese „Tore zur Welt“ besteht eine Literatur, auch aus den letzten Jahren, von erheblich größerem Umfange, als sie in der vorliegenden Schrift (S. 1 f.) genannt wird; auf Grund umfassender Quellenarbeit hat man schon früher versucht, dem Wesen der Probleme nachzugehen, ihnen gerecht zu werden und Wege zu einer Lösung vorzuschlagen. — Neu an der Abhandlung von Haemmerle ist also nicht die Fragestellung selbst, sondern der durch die politische Umgestaltung veränderte Gesichtswinkel, unter dem das Problem zu behandeln und zu beurteilen ist, und darin liegt die Bedeutung dieser Schrift.

Die Seehäfen waren für die Eigentümer-Staaten vielfach direkt oder indirekt wesentliche Geldquellen der öffentlichen Kassen, vor allem aber wichtige Instrumente der Wirtschaftspolitik. Die Rivalität der deutschen Gliedstaaten spielte auch bei den Seehäfen eine Rolle; sie fand bisweilen in der Gestaltung der Rechtsverhältnisse und in der Bewirtschaftungsart ihren Niederschlag. Nachdem ihr nun durch die Neugliederung

unseres Reiches der Boden entzogen ist, liegt es nahe, die Frage zur Diskussion zu stellen, ob und inwieweit diese veränderte Situation auch auf die Verwaltung und den Betrieb der Seehäfen einen Einfluß haben kann und soll, „inwieweit eine organisatorische Umgestaltung grundsätzlich nötig und empfehlenswert erscheint“ (S. 7 d. A.).

Haemmerle will mit seiner Schrift dazu anregen, daß sich Theoretiker und Praktiker mit dieser Frage der Neuordnung der Seehafensbetriebe befassen; er selbst zeigt nur die große Linie, die bei einer solchen Forschung und einem Meinungs austausch einzuhalten ist. Zunächst schildert er die gegenwärtige Lage des Organisationsproblems im Bereich der Verkehrswirtschaft, stellt dann die Rechtsverhältnisse der einzelnen Seehäfen hinsichtlich des Eigentums, der Verwaltung und des Betriebes dar, vor allem die Organisationsformen der Umschlagsbetriebe, und schließt die Abhandlung mit einer Kritik des Bestehenden und mit Vorschlägen zu einer Neugestaltung ab. Ausgehend von dem „Grundsatz staatlicher Wirtschaftsführung im Bereich der Verkehrswirtschaft“ und von der Tatsache, daß sich „die Beteiligung der öffentlichen Hand am Hafenbetrieb teilweise noch in rechtlichen Formen vollzieht, die mehr traditionsgebunden als wirtschaftsbedingt sind“ (S. 7 d. A.), kommt H. zu der Forderung, daß eine Neuordnung den staatlichen Einfluß sicherzustellen und die „notwendige Harmonie zwischen staatlicher Berechtigung und privatem Unternehmertum“ (S. 31 d. A.) herzustellen hat. Um dieses Ziel zu erreichen, erscheint es ihm notwendig, die staatlichen Betriebsgesellschaften in Anstalten umzuwandeln und für jeden Hafenbereich Hafengemeinschaften zu bilden, die alle beteiligten Unternehmungen umfassen und der unmittelbaren Aufsicht des Reichsverkehrsministers unterstehen.

Die Schrift soll, wie der Verfasser selbst sagt, nicht mehr sein als eine „Gesamtschau des gegenwärtigen Rechtszustandes und der damit zusammenhängenden Probleme“ (S. 32 d. A.), um Anregung zu bieten zu weiterer Forschung. Man darf in diesem engen Rahmen nicht mehr als einen Extrakt suchen; dieser ist in der Darstellung der Lage in den einzelnen Häfen vorbildlich. Das Problem der Seehafenorganisation verdient aber eine weitaus umfassendere Behandlung, und es wäre wohl der schönste Erfolg der vorliegenden Arbeit, wenn sie den Ausgangspunkt für recht viele, gründliche Einzelarbeiten über diesen Fragenkomplex bilden würde.

Dafür sei hier noch abschließend auf einen Gesichtspunkt hingewiesen: H. empfiehlt eine Trennung der Träger der Verwaltung und des Betriebes eines Hafens; er stellt fest, daß der Betrieb meist durch Kapitalgesellschaften erfolgt; soweit diese der öffentlichen Hand gehören, hält er, wie oben gesagt, die Umwandlung in eine Anstalt für erwünscht, damit diese ihr eigenes „den wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnissen entsprechendes Gesetz“ (S. 30 d. A.) erhalten könnte. Andererseits soll aber die private Initiative des Unternehmers, der sich nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches zu richten hat, im Hafenbetrieb nicht beschränkt werden. Es dürfte nun nicht uninteressant sein, einmal zu prüfen, ob und wie diese Grundlinie von „voller Aufrechterhaltung des Unternehmertums“ und „staatlicher Wirtschaftslenkung“ im Dienste einer gesamtökonomischen Funktion (S. 32 d. A.) dann eingehalten werden kann, wenn sich, z. B. im Kaiumschlag, neben einer Gesellschaft mit Staatszuschuß ein privater Unternehmer betätigt, der an den Staat Pacht zu zahlen und für seine Geschäftsausübung Bindungen, namentlich an Gebührenordnungen, einzugehen hat, also in seiner Kalkulation nicht mehr frei ist.

Dr. Hans Tzschucke.

Leopold Örley, Ing. Dr., o. Professor an der Technischen Hochschule Wien. Das Fernstraßenproblem Europas und seine Lösung für Länder geringerer Bevölkerungsdichte. Wien 1936. Verlag von Julius Springer. IV, 64 Seiten mit 12 Tabellen und 27 Abbildungen. DIN A 4. RM 5,20.

Nach einleitender nachdrücklicher Begründung der Notwendigkeit des Baus eines besonderen Fernstraßennetzes mit der sprunghaften Steigerung des Kraftverkehrs und dem Sicherheitserfordernis, insbesondere auch für die anderen Straßenbenutzer, werden Netze und Anlagegrundsätze der Autobahnen Italiens und des Deutschen Reiches sowie die Straßenausbauarbeiten und -pläne in der Schweiz kurz, aber sehr anschaulich geschildert, wobei der Verfasser die Bedeutung einer autoritären vom Willen des ganzen Volkes getragenen Staatsführung als Grundlage der großzügigen Leistungen Italiens und Deutschlands im Autostraßenbau anerkennt. Der Würdigung der nationalen Arbeiten folgt eine Befürwortung großer transkontinentaler Durchzugsstraßenpläne: zunächst der wohl schon in nächster Zukunft zu verwirklichenden Verbindung London—Istanbul, dann weiter Istanbul—Ankara—Teheran—Delhi—Bangkok—Singapore, ferner einer Route Hammerfest—Kapstadt (mit zwei Varianten: 1. über Rom—Tripolis—Tschadsee—Swakopmund; 2. über Ankara—Kairo—Nairobi—Livingstone) und einer Verbindung London—Berlin—Warschau—Moskau—Irkutsk—Wladiwostok—Tokio. „Die Utopien von heute sind die Wirklichkeiten von morgen.“

Nach Erörterung der Bedeutung der Kraftwagendichte und Siedlungsweise für die Zweckmäßigkeit des Fernstraßenbaus und Vergleich der Baukosten der italienischen und deutschen Autobahnen und der schweizerischen Fernstraßen wendet sich der Verfasser dem österreichischen Straßenausbauproblem zu. Die Umstände, daß einerseits die leichte Umgehbarkeit Österreichs im zwischenstaatlichen Verkehr ein verhältnismäßig dichtes Fernstraßennetz nahelegt, daß andererseits der hinter den westlichen Ländern weit zurückgebliebene Kraftwagenbestand und die schwächeren finanziellen Kräfte Österreichs ein Auskommen mit geringeren Mitteln erzwingen, lassen ihm für Österreich — und ebenso andere Länder in ähnlicher Lage — die Anlage einer größeren Zahl (für Österreich rd. 1750 km) von 9 m breiten (also dreispurigen) Fernverkehrsstraßen, die nicht ausschließlich dem Kraftverkehr dienen — allerdings soll der andere Verkehr durch Ausschaltung aller Ortsdurchfahrten aus den Fernstraßen von diesen möglichst fern gehalten werden — zweckmäßiger erscheinen als der Bau reiner Autobahnen (im Deutschen Reich vierspurig mit insgesamt 15 m reiner Fahrbahnbreite, 24 m gesamter Straßenbreite einschließlich 5 m breitem Zwischenstreifen). Für die Ausführung solcher Fernverkehrsstraßen werden alsdann die näheren Ausbaugrundsätze entwickelt, die Fragen ihrer Kosten und Finanzierbarkeit geklärt. Einer Sonderfrage widmet sich der Verfasser mit besonderer Liebe, nämlich der Linienführung der Fernverkehrsstraße Linz—Wien. Nachdrücklich tritt er unter dem Gesichtspunkt der Fremdenverkehrswerbung für die Linienführung im Donautal (statt über Amstetten—St. Pölten) ein, wozu er den Bahnkörper der aufzulassenden Lokalbahn Mauthausen—Grein—Krems verwenden will. Hinweise auf die Notwendigkeit sorgfältigster Planungsarbeit für den Ausbau des österreichischen Fernstraßennetzes — als Beispiel wird die Organisation des Baus der Tauern-, Karawanken-, Wocheiner und Karstbahn 1901—1909 und des Reichsautobahnenbaus angeführt — beschließen die vielseitigen und anregungsreichen Darlegungen, die durch ausgewählte Karten-, Querschnitt- und Abbildungsbeigaben sehr gut ergänzt sind. —

Prof. Örley weilt nicht mehr unter den Lebenden. Kurz vor Vollendung seines 59. Lebensjahres riß ihn, wie wir dem ersten Januarheft 1937 der Zeitschrift „Die Straße“ entnehmen, der Tod „aus unermüdlichem Schaffen, aus der Vorbereitung grundlegender wissenschaftlicher Werke, aus neu angebahnter Zusammenarbeit mit seinen Freunden und Fachkameraden im Reich“. So ist uns dies Buch zugleich ein Erinnerungsmal seines Wesens: eines weitblickenden, schöpferischen Ingenieurs, der zugleich den Bedingungen seines Wirkungsbereiches Rechnung zu tragen weiß.

Prof. Dr. Napp-Zinn.

Literaturanzeigen.

Max Leibbrand, Dr.-Ing. e. h., Ministerialdirektor im Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium, *Die Entwicklung des Reichsbahnbetriebs in neuer Zeit*. Heft 4 der Beihefte der Rhein-Mainischen Wirtschafts-Zeitung. Frankfurt a. M. 1937. Verlag H. L. Brönners Druckerei (Inhaber F. W. Breidenstein). 35 S. RM 0,60.

Der vor der Wirtschaftskammer Hessen und der Universität Frankfurt gehaltene Vortrag Leibbrands vereint in gewohnter Weise intensivste wissenschaftliche Durcharbeitung der Fragenkreise mit höchster Anschaulichkeit. Aufstellung und technisch-wirtschaftliche Problematik der Reichsbahnfahrpläne sind ebenso interessant entwickelt wie die Frage der Beschleunigung des Reichsbahnverkehrs. Nach der tatsächlichen Seite ist letzteren Ausführungen insbesondere zu entnehmen, daß nach den Schnelligkeitssteigerungen der letzten Jahre jetzt mit einer gewissen Atempause zu rechnen ist, daß andererseits die sowohl im Personen- wie im Güterverkehr durchgeführten Beschleunigungen nicht etwa Kostensteigerungen bedingten, sondern Kostensenkungen ermöglichten. N.-Z.

Hermann Gülde, Dr., Rechtsanwalt, *Das neue Recht des gewerblichen Landverkehrs*. Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 und Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 unter Berücksichtigung aller einschlägigen Ausführungs- und Durchführungsbestimmungen und Ministerialerlasse. Taschen-Gesetzsammlung 171. Berlin 1936. Carl Heymanns Verlag. XVI, 452 S. Geb. RM 14,—.

Die beiden hier kommentierten Gesetze stellen Teile des rechtlichen Ordnungswerkes der Verkehrswirtschaft im nationalsozialistischen Deutschland dar, haben daher in Grundlage und Zielsetzung manche Gemeinsamkeit, richten sich indessen an streng geschiedene Unternehmungskreise. Die Kommentierung ist gründlich erfolgt, ohne sich Einzelheiten zu verlieren. Die zu den Gesetzen ergangenen zahlreichen Ministerialerlasse, die oft sehr wesentliche Gesetzinterpretationen enthalten, sind indessen regelmäßig im Wortlaut wiedergegeben. Den Erläuterungen der einzelnen Paragraphen ist vorangeschickt eine grundsätzliche Betrachtung nationalsozialistischer Verkehrsgesetzgebung, die bei richtiger Herausarbeitung vieler wesentlicher Tatbestände zugleich in manchen Punkten eine starke Subjektivität zeigt, und ein Überblick über das Eisenbahn-Kraftwagen-Verhältnis in ausländischen Staaten, der besser weggelassen worden wäre, da sich mit ein paar vagen Sätzen über jedes Land keine zutreffende Einsicht geben läßt. N.-Z.

Franz Josef Kleinsorg, Dr. iur. et rer. pol., *Verkehrsrecht im Dritten Reich*. I. Nachtrag (Stand Ende Dezember 1936). Berlin 1937. Carl Heymanns Verlag. 84 S. RM 1,40.

Der zu dem in dieser Zeitschrift, 13. Jahrgang, S. 113, angezeigten Buch erschienenen Nachtrag gibt das verkehrsrechtliche Gesetzgebungswerk, soweit es sich auf Straßenwesen und Straßenverkehr in weitestem Umfang und den körperschaftlichen Aufbau des Verkehrs bezieht, aus der Zeit vom April bis Dezember 1936 wieder. Außer den Gesetzen und Verordnungen sind auch die wichtigeren Ministerialerlasse abgedruckt, während für die übrigen die Quelle angegeben ist. Irrtümer des Hauptwerkes, auf die bei der Besprechung hier hingewiesen wurde, sind nicht berichtigt. N.-Z.

Otto Reismann, Dr., *Deutschlands Autobahnen — Adolf Hitlers Straßen*. Hrsg. im Auftrage des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Bayreuth 1937. Gauverlag Bayerische Ostmark G. m. b. H. 280 S., 15 Karten, reich illustr. Format 20 × 21,8 cm. Geb. RM 9,50.

Dies Buch richtet sich an alle, die das gewaltige Werk der Reichsautobahnen und der großen Gebirgsstraßenzüge (Deutsche Alpenstraße, Schwarzwaldhöhenstraße, Bayerische Ostmarkstraße) nicht nur durch eine einfache Beschreibung kennen lernen, sondern in Wort, Bild und Karte auch erleben wollen. Ein anschaulich geschriebener Textteil gibt nicht allein die gesetzlichen Grundlagen des Reichsautobahnbaues und die Daten seiner Entwicklung in den ersten 4 Jahren des Dritten Reiches wieder, sondern läßt vor allem auch die außerökonomischen Ideen des deutschen Straßenbaus (Arbeitsbeschaffung und -gestaltung, Monumentsetzung) deutlich werden. Die große Bilderreihe zeigt das Werden der Autobahnen von den ersten vorbereitenden Arbeiten bis zur Vollendung, den Führer und seine Helfer vom Generalinspektor bis zum Steinhauer am Werk, sowie die durch die Autobahnen erfolgenden Wandlungen des deutschen Landschaftsbildes. Der Kartenteil gibt in einer eigenen Verbindung von exakter Zeichnung und Reliefdarstellung die 1936/37 vollendeten bzw. zu vollendenden ersten 2000 km Reichsautobahnen sowie die erwähnten Reichsstraßenzüge plastisch und zugleich praktisch-zweckmäßig wieder. — Ein Buch, das ein wesentliches Stück deutsche Gegenwart verlebendigt und als Dokument seinen Wert behalten wird. N.-Z.

Maximilian Bisle, Dr. iur., *Das Unternehmen „Reichsautobahnen“*. Würzburger Staatswissenschaftliche Abhandlungen, Reihe B: Staatsrecht, Verwaltungsrecht und Außerstaatliches Recht. Hrsg. von Geheimrat Prof. Dr. Wilh. Laforet u. Prof. Dr. Ernst Wolgast. Heft 5. Leipzig 1936. Hans Buske Verlag. VIII, 104 S. RM 4,20.

Es kann nicht erstaunen, daß ein Gebilde wie die Reichsautobahnen nicht nur den selbst mit ihnen beschäftigten Fachjuristen, sondern auch der akademischen Jugend Deutschlands Anreiz zu rechtswissenschaftlichen Untersuchungen bietet. Der Verfasser dieser Schrift hat sich mit Liebe, Fleiß und Verständnis seiner Aufgabe gewidmet und eine ansprechende Gesamtdarstellung der verschiedenen sich aus dem Bau der Reichsautobahnen herleitenden Rechteinrichtungen und -fragen gegeben. Freilich kommt er nicht viel über die Schrift von Lengemann hinaus, mit dessen Auffassungen er zum größten Teil einig geht. Einzelne Formulierungen des Verf. scheinen mir überspitzt. Ein Irrtum des Verf. liegt vor, wenn er die Selbständigkeit der Reichsautobahnen als eine notwendige Folge der reparationspolitisch erzwungenen Gesellschaftsform der Reichsbahn anspricht (S. 86), und ein böser Schnitzer, wenn er Mussolini im eroberten Tessin (sic!) Autostraßen anlegen läßt (S. 8). N.-Z.

Reichsautobahnen. Geschäftsbericht des Unternehmens über das 4. Geschäftsjahr 1936. Berlin 1937. 54 S. DIN A4.

Da die Länge der dem Betrieb übergebenen Reichsautobahnen 1936 von 108 km um 979 km auf 1087 km stieg, erscheint in diesem Bericht erstmalig eine Betriebsrechnung, auf deren Ausgabenseite Verwaltung, Bewachung, Schneeräumung und Unterhaltung der fertigen Strecken figurieren, ebenso zum erstenmal eine Gewinn- und Verlustrechnung, auf deren Habenseite die Zoll- und Steuererträge zugunsten der Reichsautobahnen stehen. Die Ausgaben auf Kapitalrechnung beliefen sich 1936 auf 713,9 Mill. RM, womit die Gesamtausgabe seit Baubeginn auf 1 415,5 Mill. RM stieg. — Der Bericht enthält wieder sehr eingehende statistische Angaben über die gewaltigen Bauleistungen. N.-Z.

Kurt Gustav Kaftan, Europa braucht Autobahnen! (Text deutsch, französisch und englisch) Berlin 1936. Reichssportverlag. 50 S. mit 1 Karte. RM —,50.

Nach Anführung für den Autostraßenbau sprechender Gründe und Darlegung der arbeitspolitischen Bedeutung des Baues der Reichsautobahnen setzt sich der Verfasser für den Bau eines Europa von Oslo bis Palermo, von Glasgow bis Konstantinopel, von Moskau bis Lissabon überspannenden Autobahnnetzes von insgesamt 65 000 km ein, wobei er als Ausgangspunkt das Reichsautobahnnetz nahm. Als ersten Schritt empfiehlt er den Einsatz von Studiengesellschaften in allen Ländern. Mit der Vollendung seines Projektes rechnet der Verfasser in dieser Generation kaum, was berechtigt erscheint, zumal er z. B. für Bulgarien 1785 km, Griechenland 1350 km, Litauen sogar 1020 km Autobahnen vorgesehen hat. N.-Z.

Walter Linden, Dr., Der Werkverkehr auf Lastkraftwagen. Seine Entwicklung und Bedeutung für die gewerbliche Wirtschaft. Schriftenreihe der Deutschen Wirtschafts-Zeitung, Heft 1. Berlin 1936. 68 S. RM 0,60.

Unter Heranziehung der Ermittlungen des Reichsautobahnen-Ausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages von 1934 und der Ergebnisse einer Herbst 1936 durchgeführten Umfrage der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in der Reichswirtschaftskammer vermittelt die Untersuchung einen die gegenwärtigen Erkenntnismöglichkeiten voll ausschöpfenden Einblick in Funktion, Bedeutung und Umfang des deutschen Werk-Lastkraftwagenverkehrs in jüngster Vergangenheit und Gegenwart. Der Verfasser legt insbesondere die dem Werkverkehr innewohnenden Leistungsvorteile an einer großen Beispielreihe dar, beweist andererseits, daß die Zunahme des Werkverkehrs in den letzten Monaten nur zu einem geringen Teil auf die mit dem 1. April 1936 verwirklichte schärfere Regulierung des gewerblichen Güterfernverkehrs zurückzuführen ist. Aus den mit ersichtlicher Bemühung um Verlässlichkeit gewonnenen, gleichwohl notgedrungen einer vollen Sicherheit entbehrenden Berechnungen bzw. Schätzungen des Verfassers hinsichtlich des Umfanges des Werkverkehrs sei erwähnt, daß 1933 von insgesamt rd. 175 000 Lastkraftwagen im Deutschen Reich rd. 110 000 im Werkverkehr eingesetzt waren, wovon aber nur 23 000—27 000 außerhalb der Stadtbezirke und hiervon nur etwa 5000 auch im Fernverkehr beschäftigt waren. Für Mitte 1936 lauten die Ermittlungen hingegen: insgesamt rd. 270 000 Lastkraftwagen, davon im Werkverkehr 165—170 000, wovon höchstens 8000 auch im Fernverkehr tätig. N.-Z.

B. Martini, Der Fahrzeug-Dieselmotor. Eine Lehrfibel zum Bestehen der Prüfung. Berlin (1935). Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co. 24 S. Illustr. RM 0,40.

H. Kümmer, Ing., Prüfungsfragen über das Elektro-Fahrzeug. Berlin [1936]. Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co. 26 S. Illustr. RM 0,80.

Gustav Koenigs, Staatssekretär im Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium, Die Notlage der Binnenschifffahrt und ihre Bekämpfung. Heft 6 der Beihefte der Rhein-Mainischen Wirtschafts-Zeitung. Frankfurt a. M. Verlag H. L. Brönners Druckerei (Inhaber F. W. Breidenstein). 29 S. RM 0,60.

Dem in der Verkehrswirtschaftlichen Vortragsreihe der Wirtschaftskammer Hessen und der Universität Frankfurt a. M. im Wintersemester 1936/37 gehaltenen Vortrag kommt ein besonderes Interesse zu, da hier erstmalig aus dem Mund der Initiative und Verantwortung tragenden Persönlichkeit ein vollständiger Überblick über Absichten, Institutionen und Erfolge der Krisenbekämpfungspolitik des Deutschen Reiches in der

Binnenschifffahrt seit 1931 gegeben wurde. Er zeigt, wie sich aus den ursprünglich zeitlich aufgefaßten Krisenmaßnahmen im Lauf der Jahre eine dauernde Marktregelung entwickelt hat, „wie sie in dieser vielseitigen und biegsamen Form kaum in irgendeinem anderen Gewerbe besteht“. N.-Z.

Otto Most, Der Rhein als Wirtschaftsgestalter. Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein, Schriftenreihe der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort, Heft 24. Duisburg 1937. „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H. 22 S. RM 1,—.

Eine groß angelegte Skizze der wirtschaftlichen Kräfte des Rheinstroms als Standortbilder und Verkehrsträger. N.-Z.

Staats- und völkerrechtliche Grundlagen der freien Rheinschifffahrt. Zusammengestellt von Dr. P. Fellmann. Basel 1937. Verlag: Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. 48 S. Fr. 1,80.

Die Aufsigung der Schifffahrtsklauseln des Diktats von Versailles durch Deutschland am 14. Nov. 1936 gab Anlaß, die gesamten auf die Freiheit der Rheinschifffahrt gerichteten zwischenstaatlichen Vereinbarungen vom Westfälischen Frieden 1648 bis zum Modus vivendi vom 4. Mai 1936 auszugswise zusammenzustellen und damit weiteren Kreisen einen Leitfadens durch dieses Kapitel Geschichte internationaler Verkehrspolitik, endend mit der Schilderung des gegenwärtigen Rechtszustandes am Rhein, zu bieten. N.-Z.

Fragen der Binnenschifffahrt zwischen Rhein und Elbe. Vorträge von Landeshauptmann Kolbow, Strombaudirektor Dr. Petzel, Dozent Dr. Schulz-Kiesow. Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar an der Universität Münster i. W., Heft 7. Münster (Westf.) 1937. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V. 60 S. RM 1,20.

Schulz-Kiesows in den größeren Rahmen der deutschen Raumordnungsaufgaben gestellte Darlegungen über „Gegenwartsfragen der Binnenschifffahrt im Raum zwischen Rhein und Elbe“ galten insbesondere der Bedeutung des Ausbaus des Dortmund—Ems-Kanals als Standortfaktor und den aus der Vollendung des Mittellandkanals zu erwartenden Schifffahrts-Verkehrsverschiebungen. Kolbow unterbaute in seinem Vortrag „Neue Aufgaben des Dortmund-Ems-Kanals im nordwestdeutschen Raum“ die auch von Schulz-Kiesow vertretene Forderung der Gleichzeitigkeit von Dortmund-Ems-Kanal-Erweiterung und Mittellandkanal-Vollendung mit der Schilderung bisheriger und zu erwartender Wirkungen des Dortmund-Ems-Kanals. Petzel unterrichtete in dem Referat „Mittellandkanal und Elbe“ über Stand und Ziele, Maße und Methoden des Mittellandkanalbaus und der Elberegulierung, ferner Leistungsfähigkeit und künftige Schiffstypen des Mittellandkanals. N.-Z.

John T. Ebberger, Staatsrat, Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt, Die Lage der deutschen Seeschifffahrt. Heft 5 der Beihefte der Rhein-Mainischen Wirtschafts-Zeitung. Frankfurt a. M. 1937. Verlag H. L. Brönners Druckerei (Inhaber F. W. Breidenstein). 23 S. RM 0,60.

Dieser Vortrag beleuchtet die internationale Schifffahrtslage kritisch und läßt insbesondere die Umstände, unter denen die deutsche Reederei gegenwärtig leidet, wie Beschränkung der Wirtschaftsbelebung auf den Binnenmarkt, Überalterung der Flotte, erschwerter Neubau, durch Währungsabwertung und Subventionen verstärkter ausländischer Wettbewerb, deutlich erkennen. N.-Z.

See- und Flughafen Amsterdam. Herausgegeben vom „Dienst der Gemeinde-Handelsinrichtungen“. Amsterdam 1937. 32 S. Illustr.

Eine flotte Werbeschrift, die über Anlage und Einrichtungen der beiden von der Stadt Amsterdam unterhaltenen Häfen in Wort, Bild und Plan anregsam unterrichtet. N.-Z.

Carl August Freiherr von Gablenz, Direktor der Deutschen Lufthansa, Deutschland im Weltluftverkehr. Heft 7 der Beihefte der Rhein-Mainischen Wirtschafts-Zeitung. Frankfurt a. M. 1937. Verlag H. L. Brönners Druckerei (Inhaber F. W. Breidenstein). 25 S. Illustriert. RM 0,60.

Der in der Verkehrswirtschaftlichen Vortragsreihe in Frankfurt a. M. Anfang 1937 gehaltene Vortrag enthält eine bunte Fülle von Tatsachen und Absichten betreffend die Entwicklung des deutschen Luftverkehrs, insbesondere bezüglich der Überbrückung des Nordatlantik. N.-Z.

Der Mittelrhein. Ein Blick über das Land und seine Kultur in Vergangenheit und Gegenwart. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Mainz. 6., verbesserte Ausgabe. Mainz (1936). Verlag der RBD. Mainz. 114 S. mit 2 Karten. Reich illustriert.

Wieder bietet dieser Führer durch die Lande am Rhein zwischen Worms und Koblenz in Bild und Text eine ansprechende Einführung in Natur und Kultur dieser an landschaftlicher Schönheit und großen geschichtlichen Erinnerungen so reichen Gegenden. N.-Z.

Grundriß der Finanzwissenschaft. Von Karl Theodor von Eheberg. 7. Auflage, neu bearbeitet von Dr. Felix Boesler, Dozent an der Universität Leipzig. Leipzig 1936. A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung. VIII, 238 S. RM 6,—, geb. RM 7,50.

Bei der Neubearbeitung des bewährten Eheberg'schen Grundrisses der Finanzwirtschaft hat Boesler gründliche Arbeit geleistet, insofern den finanzpolitischen Grundanschauungen und Maßnahmen des nationalsozialistischen Staates weitestgehend Rechnung getragen worden ist. U. a. ist auch die neue deutsche Gemeindeordnung nach der finanzpolitischen Seite ausgewertet. Eine stärkere Berücksichtigung des allgemeinen Steuerrechts hat den praktischen Charakter des Grundrisses, dessen theoretische Grundlegung schmal war und ist, noch mehr herausgehoben.

In dem Abschnitt über Erwerbseinkünfte haben auch die staatlichen Verkehrsunternehmen eine kurze Behandlung erfahren. An Stelle der hier in den Vordergrund gestellten Gründe für den Staatsbetrieb von Verkehrsmitteln, die bei den Eisenbahnen keineswegs so einfach liegen, wie hier dargestellt, und mehr in die Verkehrspolitik als in die Finanzwissenschaft gehören, wäre wohl eine eingehendere Abwägung der finanzwirtschaftlichen Seite der staatlichen Verkehrsunternehmen am Platze gewesen. N.-Z.

Elektrotechnische Berichte. Unter Mitwirkung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker E. V. hrsg. von Franz Moeller VDE, Berlin. Verlag von Julius Springer, Berlin. 1. Band, Heft 1, März 1937. Preis des Bandes (etwa 30 Bogen) RM 48,—.

Die neue Zeitschrift bringt eingehende Inhaltsangaben neuerscheinender Abhandlungen. Zuzufolge dem Geleitwort will sie „schnell, zuverlässig und lückenlos in objektiver Form über das in- und ausländische Schrifttum der gesamten Elektrotechnik und ihrer Grenzgebiete berichten. Mehr als 300 Fachzeitschriften des In- und Auslandes werden dazu laufend verfolgt. Außerdem werden die selbständigen Veröffentlichungen, wie Bücher, Dissertationen usw., erfaßt“. „Mehr als 250 Mitarbeiter aus Forschung, Bau und Betrieb haben sich für die notwendige schnelle Berichterstattung zur Verfügung gestellt.“ N.-Z.

Zeitschriftenschau.

1. Juli bis 31. Dezember 1936.

In dem folgenden Nachweis sind verkehrswissenschaftlich beachtliche, im vorbezeichneten Zeitraum erschienene Aufsätze aus den im Institut für Verkehrswissenschaft eingehenden Zeitschriften aufgenommen. Der Nachweis enthält keine Aufsätze vorwiegend konstruktions- und betriebstechnischen Inhalts, ferner nicht Artikel kleinsten Formats, soweit nicht ihre Bedeutung zur ausnahmsweisen Anführung Anlaß gibt.

Abkürzungsschlüssel s. Heft 1, S. 72.

Allgemeine Verkehrswirtschaft und -politik.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Der Einfluß der Geschwindigkeit auf den technischen und kostenmäßigen Aufwand der Verkehrsmittel. F. Neesen. Vt. W. 48, S. 651.
 Der Monopolgedanke im Verkehrswesen. G. Koenigs. Vt. W. 45, S. 615; Z. f. B. 10/12, S. 363.
 Verkehrs- und Siedlungspolitik in Niedersachsen. Blum. Vt. W. 47, S. 639.
 Die Zukunft des Personennahverkehrs. O. Willenberg. V. T. 23, S. 590.
 Der Rügendam, das neueste Glied des alten Verkehrsweges zwischen dem Kontinent und den nordischen Ländern. Bonitz. Ztg. d. VMEV. 40, S. 785.
 Die Bahnen im Deutschen Reich. Ballof. Ztg. d. VMEV. 34, S. 672.
 Raumordnung und Schifffahrt. Werner Teubert. Hansa 46, S. 2208.
 Rhein oder deutsche Seehäfen. K. Giese. WD. 52, S. 1885.
 Le crédit fluvial et maritime en Allemagne et l'expansion des banques nationales spécialisées. H. van Criekinge. Nav. d. Rhin 9, S. 299.

b) Ausland

- Holländische und schweizerische Verkehrsbeziehungen. Th. N. Koomans. Rheinquellen 12, S. 180.
 De Verkeersfondsbeogting 1937. Publ. ANVF. Bundel I, No. 26, S. 517.
 L'évolution récente de l'organisation belge du crédit fluviale et maritime et sa réglementation nouvelle. H. van Criekinge. Nav. d. Rhin 7, S. 217.
 La nécessité de la création de zones franches maritimes et fluviales. H. Tasso. Mar. March. 919, S. 1885.
 Wettbewerb zwischen Bahn und Schifffahrt in Jugoslawien. V. Pertot. Ztg. d. VMEV. 36, S. 705.
 Die Mandschurei. Zur jüngsten Entwicklung ihrer Wirtschaft, ihrer Verkehrswege und Verkehrsmittel. v. Renesse. Ztg. d. VMEV. 49, S. 973; 50, S. 993.
 Transport developments in the U.S.A. W. Vane Morland. Mod. Tr. Vol. 36, No. 923, S. 8.

Eisenbahnen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Overseas Railways. Sonderausgabe der R. W. G. Vol. 65, vom 25. Nov. 1936.
 Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1934. Küchler. A. f. E. 4, S. 809.
 Die privaten Bahnen in der deutschen Verkehrseinheit. Wehrspan. Vt. W. 46, S. 627.
 Fahrplanmäßige Höchstgeschwindigkeiten auf der Schiene. Bullemer. Vt. W. 37, S. 499.
 Bedeutung des Rügendamms für den Deutsch-Scandinavischen Reisezugdienst. Luther. Vt. W. 41, S. 563.
 Die Verbandstarife für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr mit den deutschen Privat- und Kleinbahnen und ihre Vereinfachung. Semar. Ztg. d. VMEV. 35, S. 695.
 Probleme des internationalen Eisenbahngütertarifwesens. Schubert. Ztg. d. VMEV. 45, S. 891.
 Preciseering van het principe „What the traffic can bear“. Groot. Spw. 14, S. 325.
 De spoorwegtariefpolitiek en de gewijzigde concurrentieverhoudingen. Groot. Spw. 17, S. 397.
 Schnellverkehr mit Dampfzügen. Flemming. Ztg. d. VMEV. 44, S. 871.
 Über die Zuggeschwindigkeit. (Forts.) Wiener. Mschr. d. IEKV. 7, S. 852.
 Le chemin de fer et la traction électrique. Parodi. La Traction Électrique 9/10, S. 344.
 Der Stand der elektrischen Zugförderung in der Welt. Kaan. Mschr. d. IEKV. 12, S. 1687.
 Unmittelbare Leistungskosten der Eisenbahnen. Capelle. A. f. E. 4, S. 759.
 Durchführung sparwirtschaftlicher Organisationsverfahren (Planning) im Güterverkehr. Colle. Barrington-Ward. Mschr. d. IEKV. 10, S. 1189; 11, S. 1417.
 Wirtschaftlicher Betrieb auf Nebenstrecken der großen Eisenbahnnetze. Grandjen. Gilmaire. Palmieri. Emers. Mschr. d. IEKV. 11, S. 1321 u. S. 1353; 12, S. 1501.

- Schienentriebwagen, ihre Selbstkosten und Wirtschaftlichkeit. Hamacher. Prakt. Betriebswirt 11, S. 1231.
- Vergleiche in der Internationalen Eisenbahnstatistik. Landsberg. Mschr. d. IEKV. 9, S. 1045.
- Zur Frage des Inkrafttretens der neuen Übereinkommen. Eger. Z. f. I. Ebf. 8, S. 351.
- Unklarheiten im Artikel 42 des I. Ü. G. Eine zweckmäßige und vielleicht sogar notwendige Klarstellung. de la Massué. Z. f. I. Ebf. 9, S. 392.
- Die frachtrechtliche Schadenshaftung des Absenders gegenüber der Bahn. Eger. Zoll-, Sped.-u. Schiff.-Ztg. 20, S. 1.
- Eisenbahn und Staat in Deutschland. (Die Überwindung des Partikularismus im deutschen Eisenbahnwesen.) Kittel. A. f. E. 4, S. 709.
- Der Anteil Württembergs an der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens von der Schaffung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes bis zum Kriegsende. Stieler. A. f. E. 6, S. 1229.
- Liberalistische und nationalsozialistische Verkehrspolitik. Remy. Eisenbahnfachmann 14, S. 365.
- 90 Jahre Berlin-Hamburger Bahn. Overmann. Rb. 50, S. 1055.
- Zum 90jährigen Bestehen der Berlin-Hamburger Bahn. Overmann. Ztg. d. VMEV. 50, S. 1000.
- 90 Jahre Thüringische Stammbahn. Dassau. Rb. 50, S. 1064.
- Die Einheit der deutschen Eisenbahnen als Grundlage einer gesamtdeutschen Verkehrspolitik. Kittel. Vt. W. 42/44, S. 610.
- Die Reichsbahn im Dienste der Kulturaufgaben des Dritten Reiches. Kleinmann. Rb. 48, S. 1014.
- Stellung und Aufgabe der Reichsbahn im nationalsozialistischen Staat. Kleinmann. Rb. 47, S. 999.
- Deutsche Verkehrspolitik aus dem Blickpunkt des rheinischen Wirtschaftskreises. Remy. Ztg. d. VMEV. 32, S. 627.
- Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Jahre 1935. Z. d. IEV. 10, S. 321.
- Allgemeiner Überblick über das Geschäftsjahr 1935 der Deutschen Reichsbahn. Hardt. A. f. E. 4, S. 795.
- Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht 1935. Ziche. A. f. E. 5, S. 1057.
- Die Reichsbahn im Spiegel ihrer Jahresabschlüsse (1913, 1929, 1932—35). Schr. Z. f. öffentl. Wirtschaft 7, S. 272.
- Zukunftsaufgaben der Deutschen Reichsbahn. Kleinmann. Eisenbahnfachmann 24, S. 645.
- Probleme der Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn. Busch. Rb. 52/53, S. 1113.
- Zur finanzwirtschaftlichen Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn. Conrad. A. f. E. 4, S. 725.
- Finanzwirtschaftliche Fragen der Deutschen Reichsbahn. Prang. Eisenbahnfachmann 17, S. 449.
- Stellung und Aufgaben der Finanzdezernenten bei der Reichsbahn. Haas. Rb. 52/53, S. 1126.
- Die Gütertarifpolitik der Reichsbahn. Spiess. Ztg. d. VMEV. 34, S. 665.
- Die Bedeutung der Reichsbahn-Gütertarife für die deutsche Ein- und Ausfuhr. Moormann. Ztg. d. VMEV. 31, S. 607.
- Organische Vereinfachungen im Tarif- und Kontrollwesen des Güter- und Tiertarifs. Schubert. Ztg. d. VMEV. 39, S. 765.
- Zur Tariflage der Ruhrkohle. Bieling. A. f. E. 5, S. 1035; 6, S. 1325.
- Der Halbjahresabschluß der Reichsbahn . . . und die geplante Tarifreform. Linden. DWZtg. 35, S. 809.
- Zeitgemäße Fragen des Personentarifs. Fischl. Rb.-Beamten-Ztg. 22, S. 656.
- Übersicht über die Fahrpreisermäßigungen. Detlefsen. Eisenbahnfachmann 19, S. 508.
- Erhaltungsarbeit und Erhaltungswirtschaft im Werkstättendienst der Reichsbahn. Kühne. Rb.-Beamten-Ztg. 26, S. 780.
- Das Arbeitsgebiet der Reichsbahndirektionen. Rb.-Beamten-Ztg. 14, S. 410; 15, S. 447; 16, S. 477; 17, S. 501; 18, S. 533; 19, S. 560; 20, S. 589; 21, S. 619; 22, S. 652.
- Die Eröffnung des Eisenbahnbetriebs über den Rügendamm. Sommer. A. f. E. 6, S. 1441.
- Zur Eröffnung des Eisenbahnbetriebs über den Rügendamm am 5. Oktober 1936. Rb. Nr. 40.
- Erfolgreiche Nebenbahnmotorisierung in der Bayerischen Ostmark. Scharrer. Friedrich. Rb. 43, S. 916.
- Erfahrungen mit dieelektischen Schnelltriebwagen in Bau und Betrieb. Stroebe. Vt. W. 49, S. 663.
- Die Mitarbeit der Reichsbahn-Bezirksfürsorge in der deutschen Volksfürsorge. Knoche. Rb. 34, S. 675.
- Die Reichsbahnversicherungsanstalt, die Reichsbahnbetriebskrankenkasernen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1935. Graf Lambsdorff. Kuhatscheck. A. f. E. 5, S. 1075; 6, S. 1355.

- Die Reichsbahn auf der Ausstellung „Deutschland“. Müller-Hillebrand. Rb. 31, S. 613.
- Reichsbahn und XI. Olympische Spiele. Meyer. Rb. 32, S. 645.
- Die Reichsbahn im Dienste der XI. Olympischen Spiele Berlin 1936. Dorpmüller. Rb. 37, S. 737.
- Verkehr und Betrieb der Reichsbahn bei den XI. Olympischen Spielen. von Gersdorff. Ztg. d. VMEV. 41, S. 811.
- Reichsbahn und Olympiade. Schnell. Vt. W. 52/53, S. 699.
- Reichsbahn und Reichsparteitag der Ehre. Maufer. Rb. 39, S. 802.
- Das Reisebüro als Werber der Deutschen Reichsbahn. Treibe. Ztg. d. VMEV. 41, S. 807.
- Die Ausnutzung der Netz- und Bezirkskarten der Deutschen Reichsbahn. Heisterbergk. DWZtg. 33, S. 761.
- Der Reisekraftwagen als Gepäck. Joseph. Eisenbahnfachmann 17, S. 455.
- Grundsätzliche Fragen des Devisenverkehrs bei der Reichsbahn. Moeller. Rb.-Beamten-Ztg. 23, S. 679.
- Sonderdienste der Deutschen Reichsbahn im Güterverkehr. Sommerlatte. Eisenbahnfachmann 14, S. 371; 15, S. 397.

b) Europa

- Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen im Jahre 1935. Z. d. IEV. 9, S. 290.
- La Société Nationale des Chemins de fer belges en 1935. Chr. d. Tr. 19, S. 8.
- The belgian light railway system. Rw. G. Vol. 65, No. 26, S. 1062.
- Die Entwicklung der Eisenbahnen in Großbritannien. Stamp. A. f. E. 5, S. 989.
- Die Eisenbahngesellschaften in Großbritannien und Irland im Jahre 1935. Wk. Ztg. d. VMEV. 29, S. 571.
- Die englischen Gruppenbahnen im Jahre 1935. Wirtschafts- und Betriebsergebnisse. Stumpf. A. f. E. 4, S. 901.
- Manchester-Sheffield electrification. Details of L. N. E. R. conversion. Rw. G. Vol. 65, No. 20, S. 824.
- Progress of the Southern Railway electrification. Cox. Rw. G. Vol. 65, No. 20, S. 828.
- Electrification on the Southern Railway. Profitable traffic increases. Cox. Mod. Tr. Vol. 36, No. 922, S. 12; No. 923, S. 11.
- Passenger traffic problems on the L. M. S. R. Holiday travel to Blackpool. Davies. Mod. Tr. Vol. 35, No. 914, S. 7.
- Financial practice of british railways. Outstanding aspects reviewed. Wood. Mod. Tr. Vol. 36, No. 917, S. 7.
- Die Finnischen Staatseisenbahnen 1920—1934. Ehrnrooth. A. f. E. 4, S. 873.
- Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1935. Wernecke. Ztg. d. VMEV. 43, S. 851.
- Die Betriebsergebnisse der großen französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1934. Z. f. I. Ebf. 8, S. 371.
- Les grands réseaux de chemins de fer français en 1935. Chr. d. Tr. 15, S. 2.
- Une nouvelle formule de tarifs. Les abonnements à taxe convenue. Chr. d. Tr. 13, S. 2.
- La réforme fiscale, la loi de finances et les Compagnies de chemins de fer. Chr. d. Tr. 24, S. 2.
- The Irish International Main Line. Rw. G. Vol. 65, Nr. 19, S. 752; 20, S. 789.
- Der neue Text der italienischen „Vorschriften und Tarife“ für die Beförderung von Reisenden und das I. Ü. P. Landra. Z. f. I. Ebf. 12, S. 525.
- Die lettischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahr 1934/35. Z. f. I. Ebf. 12, S. 548.
- Die Staatsbahnen in Litauen in den Jahren 1933 und 1934. Ludewig. A. f. E. 6, S. 1427.
- Die Niederländischen Eisenbahnen in den Jahren 1934 und 1935. Overmann. A. f. E. 6, S. 1381.
- De Nederlandse Spoorwegen in 1935. Schook. Spw. 15, S. 348.
- De reorganisatie der Nederlandse Spoorwegen. S. A. Reitsma. Spw. 14, S. 317.
- Spoorwegreorganisatie en de overeenkomsten van 1890. J. M. I. Reitsma. Spw. 18, S. 417.
- Het wetsontwerp tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf. Publ. ANVF. Bundel II, Nr. 18, S. 1.
- Der Gesetzentwurf über den Neuaufbau der Niederländischen Eisenbahnen. Overmann. A. f. E. 5, S. 1131.
- Die Geldwirtschaft der Niederländischen Eisenbahnen. Overmann. A. f. E. 4, S. 845.
- De spoorwegen in de Haarlemmermeer. Van Setten. Spw. 15, S. 345; 16, S. 374; 17, S. 395.
- De naaste vooruitzichten van het Nederlandsche spoorwegbedrijf. J. M. I. Reitsma. Spw. 24, S. 567; 25, S. 594.
- Neue Anpassung des norwegischen Gütertarifs an die Wettbewerbslage. Loken. Ztg. d. VMEV. 33, S. 645.
- Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen 1935. Ztg. d. VMEV. 36, S. 714.
- Die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1934. Roesner. A. f. E. 4, S. 861.
- Die Rumänischen Staatseisenbahnen im Jahre 1936. Z. d. IEV. 10, S. 329.

- Der Aufstieg des sowjetischen Eisenbahntransportwesens. Feodorow. Sowjetwirtschaft u. Außenhandel 16, S. 11.
 Das sowjetische Eisenbahnstatut von 1935. Wehde-Textor. Ztg. d. VMEV. 45, S. 900.
 Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1935. Paszkowski. Ztg. d. VMEV. 35, S. 692.
 Die schwedischen Privatbahnen und der Staatsbahngedanke in Schweden. Paszkowski. Ztg. d. VMEV. 47, S. 932.
 Die Entwicklung der Schwedischen Staatsbahn in den Jahren 1934 und 1935. Paszkowski. A. f. E. 6, S. 1415.
 Die Eisenbahnen Skandinaviens. Schiffsfrachtendienst 38, S. 4.
 Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1935. Z. d. IEV. 9, S. 296.
 Der vom Bundesrat am 24. November verabschiedete Entwurf eines neuen schweizerischen Staatsbahn-Grundgesetzes. Wanner. Ztg. d. VMEV. 53, S. 1049.

c) Amerika

- Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1935. Wk. Ztg. d. VMEV. 48, S. 962.
 Les chemins de fer de première catégorie aux Etats-Unis en 1935. Chr. d. Tr. 17, S. 12; 18, S. 8.
 Über die besonders schnellen Züge im Verkehr zwischen Chicago und den Zwillingsstädten St. Paul und Minneapolis. Pondeveaux. Mschr. d. IEKV. 8, S. 923.
 Zum Schlußbericht des Federal Coordinator of Transportation über den Personenverkehr. Gretsch. A. f. E. 6, S. 1247.
 Progress in simplification of tariffs. Kerr. R. w. A. Vol. 101, Nr. 9, S. 321.
 A. A. R. Public relations program now under full steam. R. w. A. Vol. 101, Nr. 10, S. 336.
 Steam railroad session at National safety council meeting. R. w. A. Vol. 101, No. 15, S. 521.
 Railway purchasing — A problem in co-operation. Hall. R. w. A. Vol. 101, No. 22, S. 787.
 A renaissance of railroading. Dunn. R. w. A. Vol. 101, No. 23, S. 817.
 Means Used to boost efficiency. Downs. R. w. A. Vol. 101, No. 24, S. 863.
 Die beiden großen kanadischen Bahnen im Jahre 1934 und 1935. Sherrington. Z. d. IEV. 9, S. 281.
 Die kolumbischen Nationaleisenbahnen in den Jahren 1932 bis Mitte 1935. Pausin. A. f. E. 5, S. 1169.

d) Afrika

- Die Ägyptischen Staatsbahnen im Jahr 1934/35. Dieckmann. A. f. E. 5, S. 1179.
 Electrification in South Africa. R. w. G. Vol. 65, No. 24, S. 1003.

e) Asien

- Indiens Eisenbahnen seit 1914. Reichelt. Ztg. d. VMEV. 44, S. 881.
 Die Eisenbahnen in Britisch-Indien im letzten Jahrzehnt. Paschen. A. f. E. 5, S. 1143.
 Die Eisenbahnen Indochinas. Kandaoureff. A. f. E. 6, S. 1433.
 Die Bedeutung der Tsang-shi-Eisenbahn für die Wirtschaft Nord-Chinas. A. f. E. 6, S. 1449.
 De „vlugge vier“- en „vlugge vijf“-treinen der S. S. op Java. Berg. Spw. 19, S. 451.
 De Java-nachtexpres als nieuwste verbetering van de verbinding Batavia—Soerabaja. De Bruyn Kops. Bogtstra. Spw. 23, S. 547.
 De spoorwegen in Nieuw-Zeeland. Arthurton. Spw. 19, S. 457; 20, S. 479.

Stadt Schnellbahnen und Straßenbahnen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Die soziale und wirtschaftliche Bedeutung der Nahverkehrsunternehmen. Engel. Z. f. öffentl. Wirtschaft 11, S. 400.
 Verkehrssorgen — öffentliche Sorgen? Liebel. V. T. 24, S. 627.
 Tagessorgen des Nahverkehrs. Stanik. V. T. 24, S. 631.
 Wirtschaftliche Steigerung der Reisegeschwindigkeit bei Straßenbahnen. Dozler. V. T. 22, S. 557.
 Zur Frage der Geschwindigkeitserhöhung bei Straßenbahnen. Stein. Vt. W. 35, S. 475; 36, S. 494.
 Die Vorbereitungen zum Massenverkehr der Nürnberger Straßenbahn am Reichsparteitag. Bayer. Z. f. öffentl. Wirtschaft 9, S. 343.
 Die Berliner Nordsüd-S-Bahn. Lohe. V. T. 19, S. 473.

- Nordsüd-S-Bahn Berlin. Vt. W. Nr. 30/31.
 New Underground railway for Berlin. Important section of Nordsüd-S-Bahn completed. Mod. Tr. Vol. 35, No. 911, S. 3.
 Die Berliner Verkehrs-AG. während der Olympischen Spiele. Heuer. Schneider. V. T. 21, S. 526.

b) Ausland

- New G. W. R. electrified suburban line. For use by London transport trains. Mod. Tr. Vol. 36, No. 921, S. 5.
 Passenger transport in London. The past and the present. Pick. Mod. Tr. Vol. 36, No. 925, S. 3. — Fifty years hence. Pick. Mod. Tr. Vol. 36, No. 926, S. 4.
 De Nederlandsche Tramwegen in 1935. Publ. ANVF. Bundel I, No. 25, S. 503; 26, S. 534; 27, S. 543.
 Reorganisatie van de Zeeuwisch-Vlaamsche Tramweg Maatschappij. Publ. ANVF. Bundel I, No. 25, S. 501.
 Intercommunale Tram- en Autoverbindingen met Rotterdam. Nieuwenhuis. Spw. 18, S. 431.
 Die Metro-Untergrundbahn von Moskau. Kandaoureff. Mschr. d. IEKV. 7, S. 816.

Binnenschifffahrt.

a) Allgemeines und Deutsches Reich insgesamt

- Die Bedeutung der Wasserstraßen für das deutsche Verkehrswesen. Gährs. Vt. W. 42/44, S. 579.
 Technisch-wirtschaftlicher Vergleich der drei Antriebsarten Öl, Gas und Dampf in der Binnenschifffahrt. Graff. Reerink. E. Rammler. W. Schultes. Z. f. B. 10/12, S. 327.
 Die Lage der Partikulierschiffer. K. Baschwitz. Z. f. B. 10/12, S. 369.

b) Einzelne deutsche Wasserstraßengebiete

- „Rhein“. Schiffsfrachtendienst Nr. 49.
 Zuviel Schiffsraum auf dem Rhein. P. H. Wirtschaftskurve 4, S. 408.
 Zur Entwicklung der Personenschifffahrt auf dem Rhein. v. Renesse. Ztg. d. VMEV. 28, S. 547.
 5 Jahre deutsche Rheinschifffahrt im Zeichen des Devisennotrechts. H. Baldewein. Rhein 9, S. 203; 10, S. 230.
 Die Revision der Mannheimer Akte. R. Hohl. Rheinquellen 7/8, S. 107.
 Die Kanalisierung der Mittelweser. Weidner. Weser 11, S. 169.
 Bremen als Binnenschiffhafen. H. Flügel. Weser 9, S. 133.
 Der Mittellandkanal und seine wirtschaftliche Bedeutung. P. Heim. Z. f. öffentl. Wirtschaft 8, S. 305.
 Alltagsfragen und -sorgen der Oderschifffahrt. E. Müller. Schiffsfrachtendienst 29, S. 10.
 Die Donauschifffahrt im Güteraustausch mit dem Südosten. v. Donle. Schiffsfrachtendienst 29, S. 15.

c) Ausland

- Die Europäische Donaukommission. R. Schmidt. Z. f. B. 10/12, S. 358.
 De werkzaamheid der „wilde vaart“ in de laatste twee jaren. Tissot van Patot. Spw. 25, S. 597.
 La traction électrique sur les canaux. (Frankreich.) R. Graff. Rheinquellen 9, S. 133.
 Die Wasserstraße Wolga—Don—Schwarzes Meer. L. Borissow. Sowjetwirtschaft u. Außenhandel 14/15, S. 55.
 Moskau als Binnenhafen von vier Meeren. H. Saller. Z. f. B. 8/9, S. 307.
 The Fort Peck Dam and Navigation (Missouri River Improvement). H. E. Riggs. R. w. A. Vol. 101, No. 18, S. 622.

Seeschifffahrt.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Gegenwartsfragen der deutschen Schifffahrtspolitik. W. Hoffmann. Weltwirtschaft 7, S. 220.
 Not und Neubilanzierung in der deutschen Seeschifffahrt. H. Lampe. Z. f. Betriebswirtschaft 4, S. 486.
 Zur Frage der Finanzstruktur von Hochseereedereien. O. Reuther. Weltwirtschaftl. Archiv, 44. Bd., Heft 1, S. 148.
 Der Hafenwettbewerb um das mitteleuropäische Hinterland. Fr. Wallisch. Hansa 35, S. 1708; 38, S. 1840.
 Emden, die Stadt und ihr Hafen. Overmann. Ztg. d. VMEV. 35, S. 685.

b) Ausland

- Der Verkehr auf dem Suez- und auf dem Panamakanal 1935. Z. d. IIEV. 9, S. 303.
 Un plan de reconstruction pour nos flottes de commerce et de pêche. R. Moreux. Mar. March. 902, S. 1245; 903, S. 1283.
 Le déficit des Services contractuels des Messageries Maritimes, ses causes et ses remèdes. Chr. d. Tr. 20, S. 2.
 Marseille 1935. Mar. March. No. 923.
 Die polnische Schifffahrts- und Verkehrspolitik. H. Boustedt. Hansa 31, S. 1534.
 Svenska Handelsflottans Bestånd och Användning 1935. Kommersiella Meddelanden 19, S. 671.
 Le Port d'Alger. Mar. March. No. 917.
 Bemerkenswerte Häfen am Florida-Golfstrom. W. Franke. Werft—Reederei—Hafen 17, S. 267; 18, S. 287.

Luftverkehr.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Lage und Entwicklung des Luftverkehrs. Pirath. Ztg. d. VMEV. 42, S. 827.
 Das Flugzeug, ein vollwertiges Verkehrsmittel. Hildenbrand. DWZtg. 40, S. 924.
 Les progrès récents de l'aviation commerciale dans le monde. Chr. d. Tr. 16, S. 2; 17, S. 4.
 Air transport in Europe and U. S. A. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. Vol. 35, No. 910, S. 9.
 Aufgaben und Entwicklung des deutschen Luftverkehrs. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 435.
 Zusammenwirken des Luftverkehrs mit anderen Verkehrszweigen. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 448.
 Die Luftverschollenheit von Personen. Haupt. Archiv f. Luftrecht 3/4, S. 252.
 Postflüge nach Nordamerika. Die ersten Nordatlantik-Versuche der Lufthansa. Gubin. Luftreise 10, S. 255.
 Deutschland im Weltluftverkehr. Orlovius. Vt. W. 42/44, S. 592.
 Winterflugplan 1936/37. Vt. W. 46, S. 636.
 Das Luftverkehrsgesetz und die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936. Wegerdt. Archiv f. Luftrecht 3/4, S. 157.
 Köln im deutschen und internationalen Luftverkehr. Zur Eröffnung des neuen Kölner Flughafens. Hartung. Westdt. Wirtschafts-Ztg. 31, S. 635.
 Deutscher Luftverkehr. König. Z. f. öffentl. Wirtschaft 9, S. 347; 10, S. 377.
 Weltflughafen Rhein-Main. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 443.
 Der Weltluftverkehr im Jahre 1934/35. Pollog. Weltwirtschaftliches Archiv, 44. Bd., H. 1, S. 183.

b) Ausland

- Der Flugverkehr der englischen Eisenbahnen. Wernecke. A. f. E. 6, S. 1444.
 Les résultats d'Air-France en 1935. Chr. d. Tr. 14, S. 2.
 La liaison aérienne transatlantique sud. Chr. d. Tr. 19, S. 10.
 La Compagnie de navigation aérienne Pan-Américain Airways. Chr. d. Tr. 24, S. 13.
 Modern air traffic operation. Dealing with passengers and goods. The handling of mails. Mod. Tr. Vol. 35, No. 913, S. 7; Vol. 36, No. 915, S. 7.
 Um die Luftverbindung UdSSR.—USA. Zu Lewanjewskis Langstreckenflug Los Angeles—Moskau. Borissow. Sowjetwirtschaft u. Außenhandel 18, S. 33.

Fremdenverkehr.

- Wandlungen im Fremdenverkehr Europas. F. Schuhwerk. WD. 31, S. 1098.
 Fremdenverkehrsstatistik als Grundlage der Propaganda. F. Schuhwerk. Prakt. Betriebswirt 9, S. 1030.
 Die wirtschaftliche Bedeutung des Reiseverkehrs für Polen. P. H. Scraphim. Ost-Europa-Markt 12, S. 665.
 Aufbau und Aufgaben der Reisebüroorganisationen — Reisebüro und Verkehr — Reisebüro und andere Zweige der Wirtschaft. Rhein-Mainische WZtg. Nr. 18.

Die Abschnitte „Straßenverkehr“ sowie „Post- und Nachrichtenverkehr“ der Zeitschriftenschau folgen in Heft 4.

ABHANDLUNGEN.

Die Organisation der deutschen Binnenschifffahrt.

Von Professor Dr. Dr. h. c. Dr. e. h. Josef Hellauer, Frankfurt/Main.

1. Die Organisation im allgemeinen.
2. Die Notstandsorganisation.
3. Die berufsständische Organisation.
4. Die schifffahrtsfördernde und propagandistische Organisation.

I. Die Organisation im allgemeinen.

Die deutsche Binnenschifffahrt wird zum Teil in Großbetrieben, zum Teil in Kleinbetrieben durchgeführt. Die Großbetriebe werden fast durchweg durch Gesellschaften gebildet und deshalb auch vielfach mit dem Worte „Gesellschaften“ gekennzeichnet. Noch häufiger spricht man von ihnen als von den Reedereien, obwohl auf der anderen Seite auch die Bezeichnung Kahnreeder für den Kleinunternehmer der Binnenschifffahrt vorkommt. Die besondere Gesellschaftsform der Reederei, wie sie das deutsche Seerecht kennt, gibt es in der Binnenschifffahrt nicht. Doch wird, wie übrigens auch in der Seeschifffahrt, das Gewerbe des Schifffahrtsbetriebes ohne Rücksicht auf die Unternehmungsform zum großen Teile als Reederei bezeichnet. Man stellt auch die „Reedereien“ als Großschiffer dem Begriff der Kleinschiffer gegenüber, obwohl nach deutschem Binnenschifffahrtsrecht und auch nach sonstigem Sprachgebrauch Schiffer nicht der Schifffahrtsunternehmer, sondern der Führer des Schiffes ist. Er kann mit dem Schiffseigner identisch, aber auch von ihm verschieden sein, und in diesem Falle hat er den Schiffseigner in bestimmtem Umfange zu vertreten. Auch der Begriff Schiffseigner deckt sich übrigens nicht vollkommen mit dem des Schifffahrtsunternehmers. Der erstere Begriff ist der weitere. Nach dem „Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt“ vom 15. 7. 1895, in neuer Fassung vom 1. 1. 1900, gewöhnlich kurz als „Binnenschifffahrtsgesetz“ bezeichnet, ist Schiffseigner der „Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes“, Dritten gegenüber aber auch der sog. Ausrüster, der „ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut.“ Beide brauchen das verwendete Schiff nicht zum Erwerb zu gebrauchen. Erst wenn das geschieht, kann man aber von einem Schifffahrtsunternehmer sprechen. — In diesem Zusammenhange sei noch erwähnt, daß der Schifffahrtsunternehmer in der Frachtschifffahrt auch nicht etwa mit dem Frachtführer gleich zu sein braucht. Frachtführer ist nach deutschem Binnenschifffahrtsrecht, wer vertragsmäßig die Ausführung der Güterbeförderung übernimmt, sofern er daraus ein Gewerbe macht. Wer sein Schiff an einen Ausrüster vermietet, ist auf diese Weise nicht Frachtführer. Auf der anderen Seite kann der Ausrüster oder ein sonstiger Nicht-Eigentümer eines Schiffes, wie der „Befrachter“, Frachtführer werden.