

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 Rpfr 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 Rügendam, 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 Rügendam, 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. d. d. H.) 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 (R.G.B. 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 außerhalb der 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. Frachzuschlags, 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 (RGl. 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 Einzelschifffern 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 Kleinschifffahrt 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 Kleinschifffahrt 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 Kleinschifffahrt nicht erreicht wird, sind die Mitglieder der Reedereien-Vereinigung verpflichtet, ihre Güter durch Fahrzeuge der Kleinschifffahrt 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 Kleinschifffahrt 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 Elbeschifffahrt 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 ferneren der Umschlag enthalten von den kleinen Ostseehäfen Elbing, Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stralsund, Wismar und den kleinen Nordseehäfen Husum und Brunsbüttel, 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 funktographisch 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.