

deutschen Schiffahrtsgesellschaften allein zur Beförderung der einmalig nur 1927/28 anfallenden Massentransporte der nötige Schiffsraum gefehlt haben würde.

Wie die Tabelle im einzelnen zeigt, reicht der englische Anteil im Verkehr Argentinien—Deutschland im Jahre 1927 raummäßig fast an den unsrigen heran, hinsichtlich der Zahl der angekommenen Schiffe übertraf er den deutschen sogar erheblich. Stark war auch der Anteil der griechischen Flotte gestiegen, und zwar aus den gleichen Gründen, wie sie für England oben angeführt wurden. Eine weniger starke Verkehrsbelebung erfuhren die Länder mit vorherrschenden Linienreedereien, also Deutschland, Holland und Frankreich. Im Verkehr Deutschland—Argentinien konnte der deutsche Flaggenanteil gegenüber dem Vorjahr 1926 einen beachtlichen Erfolg für sich verbuchen, und zwar stieg er von 48 vH auf fast 58 vH, während in umgekehrter Richtung ein Rückgang von 41,4 vH auf 34 vH eintrat.

In den folgenden Jahren 1928 und 1929 ebnete die massenhafte Verschiffung von Getreide usw. aus Argentinien ab, so daß sich nunmehr eine Umkehr der Anteilverhältnisse des Jahres 1927 zeigte. Die Nachfrage nach Schiffsraum sank entsprechend der Verringerung der Getreideverschiffung, wovon zunächst die Trampfahrten berührt wurden, während die regelmäßigen Liniendienste auf dem Stand von 1927 verharren. Daraus folgte wiederum ein prozentuales Steigen des deutschen Anteils auch im Verkehr Argentinien—Deutschland von 34 vH im Jahre 1927 auf 48,1 vH 1928 und 55,2 vH ein Jahr später, während der britische Anteil und der einiger südeuropäischer Länder eine fallende Linie aufwies. Einen im ganzen gleichmäßigen Verlauf nahm während der Jahre 1928/29 die Entwicklung des Verkehrs von Deutschland nach Argentinien, bei dem die deutsche Flagge in beiden Jahren einen Anteil von 66 vH erreichen konnte. Wie schon zuvor waren außerdem noch Holland und Frankreich in dieser Verkehrsrichtung zu finden. Bei einem Überwiegen des deutschen Flaggenanteils war also in dem von Deutschland ausgehenden Verkehr eine allgemein ruhige, aufwärtsgerichtete Entwicklung von 1926 bis 1929 zu erkennen, nicht aber umgekehrt, wie wir gesehen haben.

Was die Hafenplätze betrifft, zwischen denen sich der Verkehr Deutschland—Argentinien abspielte, so ergibt sich für das Jahr 1929 folgendes:

Der deutsche Seeverkehr mit Argentinien 1929 und die Stellung des Hafens Hamburg<sup>1</sup>.

	In deutschen Häfen angekommen		Von deutschen Häfen abgegangen	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
<b>Insgesamt</b>	427	1 820 068	291	1 358 558
davon Hafen Hamburg	392	1 714 980	285	1 343 364

Vom Argentinien-Verkehr des Hafens Hamburg entfielen auf die einzelnen Häfen<sup>1</sup>:

Argentinische Häfen	In Hamburg angekommene		Von Hamburg abgegangene	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Bahia Blanca . . . . .	41	119 212	12	27 681
Buenos Aires . . . . .	287	1 422 979	264	1 294 070
La Plata . . . . .	47	230 503	3	7 187
Rosario . . . . .	88	270 114	53	149 995
Santa Fé . . . . .	44	116 762	19	58 132

(Fortsetzung folgt.)

<sup>1</sup> Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 385 II. Die Seeschiffahrt im Jahre 1929, S. 56 ff.

## VERKEHRSARCHIV.

### Auslands- und Weltverkehrsrundschau.

Ein neuer Anlauf zur Koordination von Schiene und Straße in Frankreich wurde, nachdem die bisherigen Versuche nicht über die Errichtung von Ausschüssen für diese Aufgabe und die Aufstellung von Verkehrsteilungsplänen hinausgekommen waren, durch ein Gesetzesdekret vom 31. 8. 1937 betreffend die Koordination des Verkehrs und die Errichtung eines Obersten Verkehrsrates unternommen.

Personenverkehr. Die technischen Verkehrsausschüsse in den Departements haben Pläne aufzustellen für eine rationelle Organisation des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Straße. Dabei ist Doppelbedienug des Verkehrs zu vermeiden und, wo notwendig, ein Verkehrsaustausch durchzuführen. Die Vorschläge des technischen Verkehrs-Departementsausschusses werden dem Generalrat des Departements vorgelegt. Dieser nimmt die zweckdienlich erscheinenden Änderungen vor und führt mit den Straßenverkehrsunternehmen die nötigen Verhandlungen, um alsdann dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen Verkehrsorganisationsplan vorzulegen. Mangels Vorlage eines Verkehrsorganisationsplanes durch den Generalrat bis zum 1. 7. 1938 wird der Minister nach Anhören des Obersten Verkehrsrates (s. u.) die Entscheidung treffen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten setzt durch Verfügung die Pläne bzw. die an ihre Stelle tretenden Vorschriften in Kraft. Die zufolge dem Verkehrsorganisationsplan vorgesehenen öffentlichen Personen-Straßenverkehrsdienste werden ausgeführt nach den Bedingungen einer ministeriellen Genehmigung und eines Lastenheftes, dessen Typ durch Dekret bestimmt wird und das insbesondere Fahrpläne, Streckenpläne, Tarife, Versicherungspflicht regeln wird. — Wenn sich aus Betriebsergebnissen von mindest einjähriger Dauer ergibt, daß ein Straßenverkehrsdienst, der aus Wirtschaftlichkeitsgründen an die Stelle eines Eisenbahndienstes getreten ist, seine Kosten nicht zu decken vermag, so kann die Eisenbahn autorisiert werden, den Dienst zu subventionieren oder den Straßenverkehrsunternehmer als Transportführer zu beschäftigen.

Güterverkehr. Die öffentlichen Straßentransporte werden in drei Kategorien eingeteilt:

- a) städtischer und ländlicher Rollfuhrdienst,
- b) Nahverkehr,
- c) Fernverkehr.

Die Grenzen für die drei Verkehrskategorien werden um jedes Zentrum festgelegt unter Berücksichtigung der Gestalt der Maschen des Eisenbahnnetzes, der Verkehrsdichte und der Bedeutung der zu bedienenden Orte. Die technischen Verkehrs-Departementsausschüsse haben unter Kontrolle des Obersten Verkehrsrates die Straßenverkehrsunternehmen und ihre Betriebsmittel auf die Kategorien zu verteilen.

Die ländlichen Rollfuhrdienste sind lediglich einer Anzeigepflicht unterworfen. Durch ein Dekret von 15. 12. 1937 wurde der ländliche Rollfuhrdienst begrifflich festgelegt. Die städtischen Rollfuhrdienste sollen durch ein weiteres Dekret geregelt werden.

Der Nahverkehr wird einer Kontingentierung unterworfen. Doch bleiben die autori-

sierten Unternehmen bezüglich der befahrenen Strecken, der Tarife und der Güterarten frei unter der Voraussetzung, daß den Eisenbahndienstleistungen kein neuer Wettbewerb bereitet wird und daß der Eisenbahn hinsichtlich von Massenguttransporten in den von ihr bedienten Relationen ein Vorzug eingeräumt wird.

Die Fernverkehrsunternehmer sollen sich in durch den Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Berufsvereinigungen zusammenschließen, denen die Überwachung der Anwendung obligatorischer Tarife, die Gegenstand eines Einkommens mit der Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen waren und vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt sind, obliegt. Dieser Zusammenschluß soll nicht durch direkten Zwang erfolgen, sondern durch steuerliche Begünstigung der sich zusammenschließenden Unternehmer gefördert werden. Nach Bildung der Berufsvereinigungen und Inkrafttritt der genehmigten Tarife sollen die technischen Verkehrs-Departementsausschüsse und der Oberste Verkehrsrat die Grundlagen für eine rationelle Organisation des öffentlichen Güterverkehrs schaffen. Die Straßen-Fernverkehrsunternehmen, die nicht die ihnen von dem Obersten Verkehrsrat vorgeschlagenen Ersatzdienste annehmen wollen, sollen den Anspruch auf Erneuerung ihres Materials verlieren; ferner müssen sie ihren Dienst innerhalb eines durch Dekret zu bestimmenden Zeitraumes einstellen.

Ein Oberster Verkehrsrat wurde beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit zahlreichen im Gesetzesdekret im einzelnen genannten Aufgaben gebildet, der zugleich an die Stelle einer bisher für die Koordination der Verkehrsmittel ins Leben gerufenen Organe trat. Für bestimmte Aufgaben werden innerhalb des Obersten Verkehrsrates Sonderausschüsse gebildet, so für das Eisenbahnwesen, für die Koordination Schiene—Straße und die Koordination Schiene—Wasserweg. — Der Oberste Verkehrsrat besteht außer seinem Präsidenten aus 81 Mitgliedern, nämlich 18 Vertretern von Verkehrsunternehmen, 9 Vertretern des Personals von Verkehrsunternehmen, 27 Vertretern der Verkehrsnutzer und 27 Vertretern der öffentlichen Verwaltungen. — Der Oberste Verkehrsrat trat am 14. I. 1938 erstmalig zusammen. N.-Z.

#### Betriebsaufbau der Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen.

Die Hauptverwaltung der durch Gesetzdekret vom 31. 8. 1937 ins Leben gerufenen Société Nationale des Chemins de Fer Français, die mit dem 1. I. 1938 den Betrieb der bisherigen 7 großen Eisenbahnnetze übernahm (vgl. Napp-Zinn, Der Übergang Frankreichs zum Staatsbahnsystem, Z. f. V. W. 14. Jg., S. 262 ff.), wurde in Paris mit folgenden Hauptabteilungen gebildet:

1. Generalsekretariat — 2. Verkehr — 3. Betrieb — 4. Maschinen und Fahrzeuge — 5. Neubau und Anlageunterhaltung — 6. Einkauf — 7. Finanzen — 8. Technische Organisation — 9. Personal.

Regional wurde die Verwaltung in fünf Bezirke eingeteilt, die sich wie folgt mit den Netzen der früheren Unternehmen decken:

1. Nordbezirk = früheres Netz der Nordbahn,
2. Ostbezirk = frühere Netze der Ostbahn und der Elsaß-Lothringischen Bahnen,
3. Südostbezirk = früheres Netz der PLM-Bahn,
4. Südwestbezirk = frühere Netze der PO-Bahn und der Südbahn,
5. Westbezirk = früheres Netz der Staatsbahn.

Die Bezirksverwaltungen haben sämtlich ihren Sitz in Paris, werden von je einem Betriebsdirektor geleitet und bestehen jeweils aus drei Abteilungen: 1. Betrieb und Verkehr, 2. Maschinen und Fahrzeuge, 3. Unterhaltung der Anlagen.

Je eine Unterdirektion ist im Südostbezirk mit Sitz in Marseille und im Ostbezirk mit dem Sitz in Straßburg eingerichtet, letztere mit erweiterten Befugnissen für das Elsaß-lothringische Netz. N.-Z.

**Die Eisenbahndurchquerung der Vogesen.** Während der Zugehörigkeit des Elsaß zum Deutschen Reich 1871—1918 beschränkten sich die Eisenbahnverbindungen des Elsaß mit Frankreich auf die zwei Übergänge, die die Vogesen nördlich und südlich umgeben, nämlich die beiden auch für den internationalen Verkehr bedeutsamen Linien Nancy—Lunéville—Saarlburg—Zabern—Straßburg (im Norden) und Belfort—Mülhausen (im Süden). Nach der Wiederinbesitznahme des Elsaß durch Frankreich sind in den folgenden Jahren Pläne für vier Vogesendurchstiche aufgestellt worden, nämlich (in der Reihenfolge von Norden nach Süden):

1. St. Dié—Saales (—Straßburg),
2. St. Dié—Markirch (—Schlettstadt),
3. Cornimont—Metzeral (—Colmar),
4. Bussang—Wessering (—Thann—Mülhausen).

Die erstgenannte Linie, 24 km lang, zweigleisig, mit einem Tunnel von 1570 m, wurde bereits im Frühjahr 1919 in Bau genommen, in voller Länge aber erst Oktober 1928 eingeweiht. Zugleich wurde die bisherige eingleisige Strecke Saales—Straßburg zweigleisig ausgebaut und dabei zwischen Saales und Rothau neu trassiert. Die neue Durchgangslinie dient insbesondere dem Verkehr der Industriegebiete von Epinal und St. Dié mit Straßburg.

Die zweite Linie, St. Dié—Markirch, wurde nach vierjähriger Bauzeit August 1937 eingeweiht. Von ihrer Länge von 12 km entfällt mehr als die Hälfte, genau 6872 m, auf einen Tunnel, der der längste aller mit beiden Enden auf französischem Gebiet liegenden Tunnel ist. Die Strecke ist eingleisig; doch ist bei dem Tunnelbau der Möglichkeit der Anlage eines zweiten Gleises Rechnung getragen. Die Strecke verkürzt insbesondere die Verbindungen zwischen Nancy, Epinal, St. Dié einerseits, Schlettstadt andererseits.

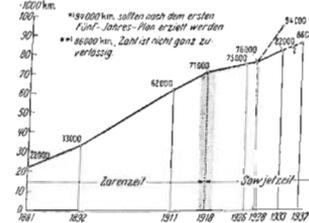
Die dritte Strecke, Cornimont—Metzeral, etwa 23 km lang, die insbesondere Colmar eine kürzere Verbindung mit dem Gebiet westlich der Vogesen bringen soll, ist noch nicht in Angriff genommen.

Der vierten Verbindung, St. Maurice—Bussang—Wessering, kommt die größte Bedeutung unter den vier Durchstichen zu. Indem sie die Verbindung Epinal—Mülhausen um 52 km verkürzt wird, wird sie zugleich dem von Nordfrankreich, Belgien und Holland auf Mülhausen—Basel zielenden Verkehr einen kürzeren Wettbewerbsweg über Metz—Nancy—Epinal gegenüber der bisherigen Verbindung über Metz—Straßburg eröffnen. Dementsprechend soll sie als zweigleisige Hauptbahn mit geringen Steigungen und großen Krümmungsradien angelegt werden. In der etwa 15 km langen Strecke liegt ein Tunnel von rd. 8300 m. Der Bau wurde 1931 begonnen, jedoch 1935 wegen unvorhergesehener Schwierigkeiten bei der Durchbohrung des Tunnels eingestellt. Um die Jahreswende 1937/38 machten sich neue Bemühungen klassischer Kreise, die französische Regierung zur Vollendung des brachliegenden Baues zu bewegen, geltend. N.-Z.

**Die Entwicklung der Eisenbahnen in Rußland.** Wir bringen nachstehend eine Schaubild, das die Entwicklung der Eisenbahnen in Rußland darstellt, und zwar für die Zeit bis 1918 für das Europäische und Asiatische Rußland und für die Zeit von 1918 ab für das Gebiet der Sowjetunion. Wenn auch die Zahlen nicht als unbedingt zuverlässig angesehen werden können, so wird der allgemeine Verlauf der Entwicklung doch richtig dargestellt sein.

In der Zarenzeit betrug die Zunahme in den 30 Jahren von 1881—1911 rd. 40 000 km (22 000 auf 62 000 km), also jährlich durchschnittlich rd. 1330 km, in den 20 Jahren von 1891—1911 zusammen rd. 33 000 km (29 000 auf 62 000), also jährlich durchschnittlich rd. 1640 km.

In der Sowjetzeit war der Fortschritt zwischen 1918—1928 sehr schwach, nämlich nur 5000 km (71 000 auf 76 000 km); dann sollte der erste Fünfjahresplan bis 1933 rd. 18 000 km (76 000 auf 94 000) schaffen; es wurden aber bis 1933 nur 6000 km (76 000 auf 82 000) geleistet; für das Jahr 1937 wird eine Gesamtzahl von 86 000 km angegeben. Die jährliche Leistung dürfte in der Sowjetzeit durchschnittlich rd. 780 km betragen haben.



**Die Welthandelsflotte Mitte 1937.**  
Nach dem Lloyd's Register Book für 1937/38 hat von Mitte 1936 bis Mitte 1937 der Dampferbestand der Welt um 192 000 BRT und der Seglerbestand um

44 000 BRT abgenommen, der Motorschiffsbestand hingegen um 1 458 000 BRT zugenommen, so daß der Weltschiffsbestand insgesamt sich um 1 222 000 BRT vermehrte. Jeweils um die Jahresmitte ergab sich folgender Bestand in BRT:

Jahr	Dampfer	Motorschiffe	Segler u. a.	Zusammen
1914	45 170 000	234 000	3 686 000	49 090 000
1936	51 714 000	12 291 000	1 059 000	65 064 000
1937	51 222 000	13 749 000	1 015 000	66 286 000

An dem Dampfer- und Motorschiffsraum der Welt waren (in BRT) die führenden Schifffahrtsländer wie folgt beteiligt:

	1914	1936	1937
Großbritannien und Irland . . . . .	18 892 000	17 183 000	17 436 000
Britische Dominien . . . . .	1 632 000	2 980 000	2 962 000
Ver. Staaten (ohne Große Seen) . . . . .	2 027 000	9 434 000	9 347 000
Japan . . . . .	1 708 000	4 216 000	4 475 000
Norwegen . . . . .	1 957 000	4 054 000	4 347 000
Deutsches Reich . . . . .	5 135 000	3 708 000	3 928 000
Italien . . . . .	1 430 000	3 057 000	3 174 000
Frankreich . . . . .	1 922 000	2 973 000	2 844 000
Niederlande . . . . .	1 472 000	2 307 000	2 631 000
Griechenland . . . . .	821 000	1 801 000	1 855 000
Schweden . . . . .	1 015 000	1 507 000	1 494 000

Weniger als 5 Jahre alt sind von dem Schiffsraum Japans 18,3 vH, Norwegens 17,9 vH, Australiens und Neu-Seelands 17,6 vH, Großbritanniens und Irlands 14,5 vH, Dänemarks 13 vH, Deutschlands 12,7 vH, Hollands 12,3 vH, Frankreichs 11 vH.

Nach der Antriebsart entfielen in Prozenten der Welthandelsflotte auf:

	1914	1936	1937
Segelantrieb . . . . .	8,1	1,6	1,5
Motorantrieb . . . . .	0,5	18,9	20,8
Ölfeuerung . . . . .	2,6	30,4	29,8
Kohlenfeuerung . . . . .	88,8	49,1	47,9

Den größten Anteil von Motorschiffen am Gesamtbestand ihrer Flotte weisen auf Norwegen mit 56 vH, Dänemark mit 48,7 vH, Schweden mit 39,8 vH, Holland mit 38,9 vH.

N.-Z.

## LITERATUR.

### Buchbesprechungen.

**Stand und Aussichten des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen.** Bearbeitet vom Institut für Konjunkturforschung. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen. Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Heft 4. Jena 1937. Verlag von Gustav Fischer. VIII, 92 Seiten. RM 3,—.

An Hand umfangreicher statistischer Unterlagen, deren Quellen in einem Anhang zur Abhandlung besonders aufgeführt und erläutert sind, werden im I. Teil der Arbeit die Stellung des motorisierten Güterfernverkehrs und die besonderen Leistungen des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen behandelt. Es werden darin wissenschaftliche Zahlen aufgeführt: Etwa 8000 Kraftwagenzüge werden im gewerblichen Güterfernverkehr 1936 tätig gewesen sein; die Verkehrsleistungen werden für das gleiche Jahr auf 7 Mill. t und 1830 Mill. tkm geschätzt. Für das Jahr 1935 wird der Anteil des gewerblichen Güterfernverkehrs zu 2,3% der Tonnenleistung des Güterfernverkehrs der Reichsbahn angegeben. Diese selbst veranschlagt den Anteil höher, zu 4,2%. Die durchschnittliche Versandweite im gewerblichen Güterfernverkehr wird vom Institut für Konjunkturforschung zu 250 km, von der Reichsbahn zu 170 km geschätzt. Die Frachteinnahmen aus diesem Verkehr sind für 1935 zu 77—84 Mill. RM ermittelt, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Frachten etwa 25% unter den Regeltarifen gelegen haben. Bei Annahme der normalen Sätze hätte sich die Einnahme auf 102—112 Mill. RM gestellt, einen Betrag, der der Größenordnung nach mit den Schätzungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übereinstimmt und sich auf etwa 4½—5% der Einnahmen aus dem Reichsbahnverkehr beläuft. Der Anteil der Stückgüter am Gesamtverkehr hat sich für die Fahrzeuge des Reichskraftwagenbetriebsverbandes in den Monaten Januar bis Mai 1936 auf 23,5% belaufen, während zu den Sätzen des Stückgütertarifs im Januar 1936 nur 1,2% der Güter verfrachtet worden sind. Es sind also die Stückgüter zum überwiegenden Teil wahrscheinlich zu den billigeren Sätzen des Wagenladungs-tarifs gefahren worden. Für die übrigen Tarifklassen ergeben sich folgende Anteile: Klasse A: 20,9%; Klasse B: 30,5%; Klasse C: 33%; Klasse D: 4,8%; Klasse E: 0,2%; Klasse F: 2%; Ausnahmetarife: 7,2%. Wenn hiernach in dem Buch auf S. 32 gefolgt wird, daß mehr als die Hälfte aller Güter nach dem C-Satz und darunter gefahren wird, so ist das nicht ganz richtig, es sind nur 47,2%, also etwas weniger als die Hälfte. Es erscheint mir aber auch zweifelhaft, ob es richtig ist, die Sätze der Klasse C nicht zu den oberen Tarifklassen zu rechnen. Nach dem Tarifaufbau kann man m. E. die Klasse C noch in die Gruppe mit den höheren Sätzen hineinnehmen und dann werden nur 14,2% zu den Sätzen der Klasse D und darunter gefahren.

Der II. Teil der Arbeit behandelt die Aussichten des Güterfernverkehrs. Es wird gezeigt, daß nach Überwindung der Wirtschaftskrise, die der Hochkonjunktur des Jahres 1929 gefolgt ist, eine Umschichtung von der Massen- zur Qualitätsware zu beobachten ist: Die Entwicklung des Güterverkehrs bei der Reichsbahn weist nämlich in den