

## VERKEHRSARCHIV.

## Die deutsche Verkehrswirtschaft im Jahre 1937.

Bearbeitet im Institut für Verkehrswirtschaft an der Universität Köln von  
Dipl.-Volkswirt Dr. H. J. Trummel.

## Eisenbahnen.

## I. Verkehrsleistungen und Einnahmen der Deutschen Reichsbahn.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
	1936	1937	1936	1937	Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
					1936	1937		
Januar . . .	33,2	34,4	3 050	3 158	192,0	427,8	67,2	150,5
Februar . . .	31,9	34,0	2 915	3 144	189,1	474,9	69,4	173,5
März . . .	36,4	37,7	3 343	3 516	217,7		73,6	
April . . .	33,8	40,2	3 134	3 784	201,6		84,6	215,0
Mai . . .	36,6	37,2	3 315	3 372	212,3	459,8	96,9	
Juni . . .	37,4	41,3	3 378	3 762	212,2	509,6	97,7	262,9
Juli . . .	39,2	43,1	3 615	3 954	227,5		118,8	
August . . .	37,7	42,4	3 482	3 844	219,7		93,5	190,0
September . . .	40,6	44,6	3 702	3 980	237,3	539,9	85,2	
Oktober . . .	44,8	48,0	4 073	4 208	258,4		75,4	185,3
November . . .	42,4	48,2	3 713	4 117	235,6		100,0	
Dezember . . .	37,9	43,9	3 474	3 867	228,4			
Gesamtjahr . . .	451,6	495,0	41 194	44 706	2 632,8	2 938,9	1 076,9	1 186,2

Im Jahre 1937 belief sich der Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn auf 495,0 Mill. t gegenüber 451,6 Mill. t im Jahre zuvor; die Steigerung betrug demnach etwa 10 vH. In ungefähr gleichem Umfang stieg die Zahl der Wagengestellung, und zwar von 41,19 Mill. auf 44,71 Mill. Wagen im Jahr, erreichte damit eine Steigerung von etwa 9 vH. Die Belegung, die 1933 einsetzte und die seither ununterbrochen anhielt, war auch 1937 noch beträchtlich. Die Durchführung der großen Bauvorhaben im Rahmen des Vierjahresplans wirkte sich verkehrsfördernd aus; auf fast allen Wirtschaftszweigen war der Aufschwung deutlich erkennbar. Die Verkehrs- und Betriebsleistungen der Reichsbahn lagen daher in jeder Beziehung (Personen-km, Tariftonnen-km, Achsen-Zug-km des Personen- wie Güterverkehrs) über den Leistungsergebnissen des letzten Vorkriegsjahres 1913, sogar der Leistungsumfang des bislang günstigsten Geschäftsjahres 1929 konnte durchweg noch übertroffen werden.

Entsprechend der konjunkturell günstigen Lage des Jahres 1937 entwickelten sich die Einnahmen der Reichsbahn aus dem Personen- und Gepäckverkehr sowie aus dem Güterverkehr befriedigend. Auch hier konnte eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr erzielt werden. Der Personenverkehr erbrachte Einnahmen in Höhe von 1 186,2 Mill. RM, d. s. etwa 10 vH mehr als im Jahre 1936. In dieser Zahl drückt sich deutlich

die Belebung des Reiseverkehrs aus, einmal verursacht durch die Zunahme der Berufs- und Geschäftsfahrten, zum andern durch die Erweiterung der Reisemöglichkeit der breiten Volksschichten zum Urlaub, zur Erholung usw. Der Güterverkehr erreichte einen Betrag von 2 938,96 Mill. RM, verzeichnet mithin eine Mehrung von rd. 12 vH. Wie schon in den Vorjahren erbrachte der Güterverkehr auch 1937 wieder rund zwei Drittel der gesamten Betriebseinnahmen. Vergleicht man die Steigerung der Einnahmen mit dem Wachsen des Umsatzes, so läßt sich erkennen, den Leistungen 1937 im Verhältnis zum vorausgegangen Jahr, so läßt sich erkennen, daß die Einnahmeergebnisse hinter dem gesamten Leistungsumfang zurückgeblieben sind. Im Güterverkehr entspricht einem Anstieg der t-km in Höhe von 15 vH eine Einnahmestärkung von nur 12 vH, im Personenverkehr ergibt sich eine Steigerung der Person-km in Höhe von 16 vH, die Mehreinnahme beträgt jedoch — wie wir bereits sahen — nur etwa 10 vH. Dieses Auseinanderklaffen von Leistungen und Einnahmen ist auf die wesentlichen Wandlungen zurückzuführen, die Tarifmaßnahmen der Reichsbahn in den letzten Jahren verursacht haben: Die vielgestaltigen Ausnahmetarife, welche die Reichsbahn zur Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben sowie im Rahmen des Vierjahresplans erlassen hat, sind die Ursachen für oben skizzierte Erscheinung. Die Gesamteinnahmen stellen sich auf 4 420,2 Mill. RM gegen 3 984,8 Mill. RM im Jahre zuvor, die Steigerung beträgt etwa 11 vH. Von diesen Gesamterträgen entfallen auf den Personenverkehr 26,8 vH, auf den Güterverkehr 66,5 vH und auf sonstige Erträge 6,7 vH. Der Anteil des Güterverkehrs an den Gesamteinnahmen hat sich weiterhin erhöht, er betrug z. B. 1932 nur 58,9 vH, stieg dann bis 1935 auf 64,8 vH und erreichte 1936 einen Satz von 66,1 vH. Die finanzielle Bedeutung des Güterverkehrs für die Reichsbahn wird aus diesen Zahlen deutlich sichtbar.

Im einzelnen entwickelte sich der Güterverkehr im Verlauf des Jahres wie folgt: Im Monat Januar trat wie in jedem Jahr wegen der Witterungsgunst usw. ein merklicher Verkehrsrückgang ein, der jedoch nur von kurzer Dauer war, da bereits im Februar in Handel, Gewerbe und Industrie eine regere Tätigkeit bemerkbar war, die verkehrshebend wirkte. Durch Vereinigung und Hochwasser verschiedener Binnenwasserstraßen wanderten Eilgüter, die ursprünglich auf dem Wasserveg transportiert werden sollten, auf die Bahn ab. Im Monat März wurde der Tiefpunkt der beiden vorausgegangenen Monate erstmalig im 1937 besonders zeitig bemerkbar machte. Auffällig gemeinsame Frühjahrsbelebung sich 1937 besonders in Handel und Industrie, stark trat der Versand von Kohlen, Baustoffen aller Art, Saatgut, Düngemitteln u. a. hervor. Auch im Monat April stieg der Güterverkehr infolge zunehmenden Versandes letztgenannter Güter sowie der sich allgemein fortsetzenden Belebung der Wirtschaft weiter an. Einen gewissen Rückgang des Verkehrsvolumens erleben wir im Mai, jedoch ist zu bemerken, daß der sonst im Frühjahr übliche Rückgang im Transport künstlicher Düngemittel infolge der Verbilligung dieser sowie durch Bemühungen des Reichsanstandes sich diesmal in wesentlicher geringeren Grenzen gehalten hat. Die Verkehrsdaten des Monats Juni erleichtern bereits die Ergebnisse des Monats April; Kohle und Baustoffe jeder Art gelangten in erhöhtem Umfang in den Betrieben verursachten rückgängigen Verkehrs- und Produktionssteigerungen des Monats Juli infolge des ständig fortgeschrittenen Auftriebs aller Erwerbszweige. An der Verkehrszunahme waren insbesondere Erzen, Baustoffen, Kohlen, Kartoffeln, Getreide sowie Mehl, Obst und Gemüse stark beteiligt. Etwas rückläufig gestalteten sich die Transportergebnisse im Verlauf des Monats August, während bereits im September die beginnende Herbstbewegung einsetzte. Die Abfuhr von Kartoffeln und Getreide gewann in größerem Um-

fang an Boden, außerdem deckte sich die Landwirtschaft mit Düngemitteln ein. Während des Oktobers entwickelte sich der Güterverkehr weiterhin aufwärts, gefördert durch die Verladungen von Zuckerrüben und Rübenschnitzeln, von Brotgetreide und Mehl sowie von Brenn- und Baustoffen. Schon in diesem Monat wurde das mengenmäßige Forderungsergebnis des Novembers 1936, des günstigsten Monats des Jahres, wesentlich überschritten. Der Monat November erbrachte hinsichtlich der beförderten Gütermenge den Höchststand des Jahres; Zuckerrüben- und Brennstofftransporte nahmen den größten Umfang an, daneben kamen noch beachtliche Mengen von Düngemitteln, Getreide sowie Baumaterialien hinzu. Im Dezember schloß das Jahr mit dem alljährlich wiederkehrenden Verkehrsrückgang ab, jedoch war infolge der günstigen Ernteergebnisse der Transport von Zuckerrüben gegen die Vorjahre noch auffallend stark, auch der Transport anderer Massengüter war anhaltend lebhaft.

Die Beanspruchung des Güterwagenvparks war während des ganzen Jahres bedeutend, besonders während der Herbstmonate konnten nicht mehr die angeforderten Wagen immer pünktlich gestellt werden. Indessen war die Reichsbahn bemüht, durch organisatorische Maßnahmen zur Beschleunigung des Wagenumlaufs den Verkehr möglichst reibungslos zu gestalten.

Im Personenverkehr hatten Verkehrsleistungen und Einnahmen infolge der günstigen Wirtschaftslage in Deutschland dauernd zugenommen. Die Zahl der insgesamt beförderten Reisenden lag etwa um 12 vH, die Zahl der Personen-km um rd. 15 vH über den Ergebnissen von 1936. Bemerkenswert ist, daß die Reisen auf Fahrpreismäßigung weiterhin stark zugenommen haben: 71,6 vH aller Personen wurden zu einem erniedrigten Preise befördert, 1936 waren es nur 68,6 vH bzw. 1935 66,4 vH. Die Zugleistungen im Regelpersonenverkehr wurden planmäßig gesteigert, daneben nahm der Sonderzugverkehr gleichfalls zu, vor allem bedingt durch den Ausbau der KdF-Reisen sowie die Pölderleistungen zu den Großveranstaltungen der Partei und ihrer Gliederungen. Folgende Ausstellungen und Massenveranstaltungen sind besonders zu erwähnen: Im Monat März fand in Leipzig die Frühjahrsmesse statt, zu der die Reichsbahn 153 Sonderzüge stellte. Im Juni war in Berlin die Ausstellung „Gebt mir 4 Jahre Zeit“, zu der insgesamt 183 Sonderzüge gefahren wurden; im gleichen Monat wurde in München die 4. Reichsnährstandschau durchgeführt, zu der 231 Sonderzüge liefen. In den beiden folgenden Monaten Juli/August wurde das Deutsche Sängerbundest in Breslau (277 Sonderzüge) veranstaltet sowie die Große Deutsche Funkausstellung in Berlin (mit 125 Sonderzügen). Im September fand wie alljährlich in Nürnberg der Reichsparteitag statt, hier stellte die Reichsbahn 642 Sonderzüge. Zu der von Mai bis Oktober in Düsseldorf durchgeführten Reichsausstellung „Schaffendes Volk“ legte die Bahn insgesamt 530 Züge ein. Die Bestrebungen zur Beschleunigung der Zubehfertigung und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit im Personenverkehr wurden im Berichtsjahr fortgesetzt, oft stand die Zunahme des Reiseverkehrs zwar diesen Bemühungen hindernd im Wege, trotzdem konnte die mittlere Reisegeschwindigkeit aller D-Züge von 64,3 km auf 65,4 Stunden-km im letzten Jahr gesteigert werden. Umfangreiche Maßnahmen wurden außerdem für sofortige Entlastung überbesetzter Reisezüge getroffen, sodaß sich der Personenverkehr trotz seines Wachstums im allgemeinen reibungslos entwickelte.

**2. Verkehrspreise.** Der Regeltariff blieb im Jahre 1937 in Höhe und Schema unverändert. Im innerdeutschen Verkehr wurden, wie schon in den früheren Jahren, wiederum verschiedene Ausnahmetarife ermäßigt bzw. neu eingeführt. Von besonderem Interesse sind die im Rahmen des Vierjahresplans getroffenen Ermäßigungen, so z. B. der Ausnahmetarif B 34 für Grubenholz zur Erleichterung des Absatzes deutschen Holzes aus entfernt gelegenen Waldgebieten und zwölf Ausnahmetarife für Rohstoffe zur Herstellung von Zellwolle zwecks Verbilligung ihrer Gesteungskosten. Der

Durchführung des Vierjahresplans dienten ferner eine große Anzahl von Ausnahmetarifen zur verbilligten Beförderung von deutschen Erzen und Kohlen vom Gewinnungsort zum Platz der Weiterverarbeitung. Ferner sind in diesen Zusammenhang verschiedene Tarifmaßnahmen zur Erleichterung des Bezugs von Kali- und Kalidüngemitteln für die deutsche Landwirtschaft zu nennen. Den wirtschaftlichen Erfordernissen der Provinz Ostpreußen trägt die Einföhrung von Ausnahmetarifen für Kalkstein und Ziegel Rechnung, für Waren aus dem Neuwieder Becken wurde der frühere AT 3 B I erneut eingeführt. Der Förderung der Verwertung heimischer Rohstoffe als Ersatz solcher nichtdeutschen Ursprungs, gleichzeitig damit der Einsparung an Devisen dienen verschiedene Tarife zum Transport von Mineralölen und Dieselkraftstoffen. Zur Unterstützung des Absatzes der heimischen Obstzerzeugung wurden weitere Frachtvergünstigungen eingeräumt. Baustoffe zum Ausbau des Reichsparteitag-Geländes zu Nürnberg genossen eine Frachtermäßigung von 30 vH, solche zum Bau von Siedlungen aus dem Dankoper der Nation eine Ermäßigung von 20 vH. Die Liebesgabensendungen des WHW wurden, wie schon früher, völlig freifrei befördert.

Die Seehafenausnahmetarife wurden zwecks weiterer Erleichterung des Ein- und Ausfuhrverkehrs über heimische Seehäfen den jeweiligen Erfordernissen entsprechend weiter ausgedehnt.

Der Donau-Umschlagtarif, der zwischen der Deutschen Reichsbahn und verschiedenen Donaauumschlagplätzen zur Erleichterung des Güterumschlages von und zur Donau gilt, erschien Anfang Februar 1937 in neuer Fassung.

Im zwischenstaatlichen Güterverkehr wurden verschiedene Verbands-Gütertarife neu ausgegeben, die wichtigsten seien hier genannt: In deutsch-tschechischen Verkehr erschien ein neuer Teil I, A und B sowie ein neuer Teil II, der die bisherigen Teilhefte sowie die Ausnahmetarife ersetzt. Im deutsch-österreichischen Verkehr erschien ein Teil III (Entfernungsanzeiger usw.) sowie ein Teil II, Heft 3, für den Holzverkehr zwischen beiden Ländern. In deutsch-ungarischen Verkehr wurde ein neuer Tarif für den Behälterverkehr erlassen.

Infolge Wegfallens der Eisenbahnbestimmungen des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. 5. 1922 wurden die Tarife für den ober-schlesischen Wechselverkehr auf Voll- und Schmalspurbahnen sowie für den polnisch-oberschlesisch-deutschen Verbandsverkehr Mitte Juli 1937 außer Kraft gesetzt. An deren Stelle traten im Rahmen des deutsch-polnischen Tarifs Ausnahmetarife für Stückgut und Wagenladungen verkehrswichtiger Güter zwischen den deutschen und polnischen Bahnhöfen Oberschlesiens. Die neue Tarifvereinbarung kommt der gesamten ober-schlesischen Wirtschaft zugute, da durch sie der Übergang zwischen beiden Gebietsteilen, in ihrer geschichtlichen Entwicklung miteinander eng verflochten, erleichtert wird.

Der Reichsbahn-Personentarif richtete sich auch 1937 nach den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Erfordernissen des Volkes sowie den Aufbau-bestrebungen von Partei und Staat. Zahlreiche Fahrpreismäßigungen wurden neu geschaffen, vorhandene ausgebaut. U. a. wurden die Bestimmungen über unentgeltliche Beförderung von Fahrtteilnehmern bei den Fahrpreismäßigungen für Schullahrten, für Jugendpflege und Sportzwecke und bei Gesellschaftsfahrten geändert. Um die Herbeibringung der Ernte zu erleichtern, wurde, wie bereits im Jahre zuvor, auf Antrag des Reichsbauernführers den Hilfskräften in der Landwirtschaft bis Ende November 1937 ein Fahrpreisaachlaß von 50 vH des normalen Preises für Fahrten vom Wohnort zur Arbeitsstätte und zurück gewährt. Kurzarbeiterwochenkarten wurden ab 15. 11. 1937 auch an regelmäßig beschäftigte Arbeiter abgegeben, und zwar in den Wochen, in denen infolge eines oder mehrerer Festtage nicht voll gearbeitet werden kann. Die Angehörigen des NSFK (Nat.-soz. Fliegerkorps) wurden vom 9. 8. 1937 an in den

SA-Tarif einbezogen. Sondertarifmaßnahmen sind ferner zum Besuch der Reichsährstand-Ausstellung in München, anläßlich des Deutschen Sängerbundesfestes in Breslau, zum Reichsparteitag in Nürnberg und zum Reichserntedanktag auf dem Bückerberg getroffen worden. Ähnlich der Regelung des Güterverkehrs kam auch im Personenübergangsverkehr zwischen deutschen und polnischen Stationen Oberschlesiens eine Neuregelung Mitte Juli 1937 zustande. Dadurch wurde die durchgehende Abfertigung des Personen-, Gepäck- und Expeditivverkehrs auf beiden Seiten sichergestellt.

**3. Vorkkehrseinrichtungen. Verkehrswege.** Verschiedene Streckenbauten wurden fortgeführt bzw. vollendet. So konnte die eingleisige Nebenbahn Borna—Größenbothen in Länge von etwa 25 km Anfang Oktober 1937 eröffnet werden. Die Bauarbeiten im Rahmen des Osthilfegesetzes wurden so gefördert, daß von der Neubaustrecke Heiligenbeil—Preußisch-Eylau eine 11 km lange Teilstrecke, von der Linie Brieg—Namslau—Neumittelwalde eine 12 km lange Strecke in Betrieb genommen wurde. Beachtliche Fortschritte machte der Bau der Nordsüd-S-Bahn in Berlin. Die Unterfahung des Geschäftsgebäudes des MER sowie die Hilfsfahrbahndecke auf dem Potsdamer Platz wurden fertiggestellt, weitere Bauarbeiten an verschiedenen Teilstrecken schritten rüstig fort. In dem südlichen Teil mußte die Linienführung infolge der Neugestaltung Berlins und der Planung zweier Zentralbahnhöfe nachträglich stark geändert werden, um die neue Strecke mit den geplanten Bauvorhaben in Einklang zu bringen. Die Arbeiten im nördlichen Teil der Hamburger Umgehungsbahn für den Güterverkehr (Billwälder—Eidelstedt) wurden im Berichtsjahr fortgeführt, ebenfalls gediehen die Arbeiten an der Neubaustrecke Haiger—Breitscheid—Rabenscheid, an der Linie Hannover—Celle sowie an der Bäderbahn Binz—Lietzow. Der Bau der Zufahrtsrampen zu den neuen Rheinbrücken bei Maxau und Speyer ging vorwiegend, erforderliche Streckenverlegungen an den Kreuzungspunkten mit den Reichsautobahnen wurden begonnen bzw. fortgesetzt. Der Ausbau schon vorhandener Strecken wurde ebenfalls gefördert, der Einbau eines zweiten, dritten oder vierten Ghedes teilweise begonnen, teilweise fertiggestellt. Der Umbau der Schmalspurlinie Heidenau—Altenberg (Müglitztalbahn) auf Normalspur sowie die damit zusammenhängende Verbesserung in der Linienführung dieser Strecke wurde planmäßig weiter betrieben, zahlreiche Bahnhöfe sind dabei einem umfassenden Erweiterungsbau unterworfen worden. Zur Bewältigung des Massenverkehrs anläßlich des Reichsparteitages mußten in der näheren wie weiteren Umgebung von Nürnberg zahlreiche Streckenverbesserungen und Bahnhofsumbauten vorgenommen werden. Industrieverlagerungen nach Mitteldeutschland stellten die Reichsbahn vor die Notwendigkeit, den Bahnhof Wolfen (Kr. Bitterfeld) und die Bahnanlagen von Wittenberg umzubauen. Die eingangs geschilderte Steigerung des Güterverkehrs machte umfangreiche Bauten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großen Verschiebebahnhöfe notwendig, insbesondere gingen die Bestrebungen der Reichsbahn dahin, Maßnahmen zur Erhöhung der Durchgangsgeschwindigkeit der Güterwagen durch die Bahnhöfe zu erwirken.

Auch im Jahre 1937 wurde die Elektrifizierung verschiedener Strecken fortgeführt. Auf der Linie Nürnberg—Halle/Leipzig wurden bedeutende Bauarbeiten zur Verbesserung der Streckenführung vorgenommen, Bahnhofsumbauten fertiggestellt und somit wichtige Vorarbeiten für die Umstellung auf den elektrischen Betrieb im Jahre 1939 geleistet. In gleicher Weise wurden die Arbeiten für die Elektrifizierung der Linie Stuttgart-Zuffenhausen—Weil der Stadt fortgesetzt. Die Betriebslänge der elektrischen Zugförderung der Deutschen Reichsbahn erweiterte sich im Jahre 1937 um 4 km und erreicht damit eine Gesamtstreckenlänge von 2288 km Länge. Des weiteren wurde beschlossen, zwecks Verbesserung des elektrischen Zugbetriebs die Hamburger Stadt- und Vorortbahn Blankenese—Ohlsdorf—Poppenbüttel auf Gleichstrom umzustellen und gleichzeitig neue Wagenzüge mit Gleichstromantrieb in Verkehr zu setzen.

**Ausbau der Zugverbindungen.** Die Reichsbahn war wie in den Jahren zuvor bemüht, die Zugverbindungen im Nah- und Fernverkehr des jeweiligen Anforderungen entsprechend zu verbessern. Im Nahverkehr handelte es sich vornehmlich um die Auflockerung und Verdichtung des Fahrplans durch zusätzlichen Einsatz von Kurzzügen oder Triebwagen. Die Umstellung des Ruhr-Schnellverkehrs auf Triebwagen mit Verbrennungsmotor wurde weitergeführt, auch die Motorisierung auf anderen Strecken Deutschlands, speziell auf Nebenbahnen, machte Fortschritte. Im Fernverkehr wurden sowohl im innerdeutschen Verkehr als auch zu den Nachbarstaaten zahlreiche D-Züge eingelegt. Wesentliche Förderung erfahren die Fernverkehrsverbindungen in Innerdeutschland durch den Ausbau des Schnelltriebwagennetzes; es wurde u. a. die Verlängerung der Verbindung Berlin—Frankfurt/Main bis Karlsruhe ermöglicht. Im ganzen verkehrten 1937 sieben Schnelltriebwagenverbindungen sowie der Henschel-Wegmann-Dampfzug. Von der Reichspoststadt aus werden auf diese Weise mit den wichtigsten Städten des Reiches, mit Hamburg, Köln, Karlsruhe, Stuttgart, München sowie mit Breslau, Beuthen und Dresden Schnellverbindungen hergestellt.

Im Ostpreußenverkehr konnten die seit 1936 bestehenden Beschränkungen gelockert werden. Am 9. 7. 1937 kam ein „Übereinkommen betreffend Regelung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland für das Jahr 1937“ zustande, das den Durchgangsverkehr auf die Strecken Fiechau—Marienburg und Groß-Boschpol—Marienburg ermöglichte. Es wurde ferner vereinbart, in beiden Richtungen täglich im Höchstfalle sechzehn Reisezugpaare verkehren zu lassen. Trotz dieser Regelung mußte ein großer Teil des sommerlichen Reisetstroms über den Seeweg Swinemünde—Pillau gelegt werden, was zu einer verstärkten Inanspruchnahme des Seebienstes Ostpreußen geführt hat.

**4. Verkehrsorganisation und -politik.** Am 30. 1. 1937 verkündete der Führer und Reichskanzler in der Reichstagsitzung, er werde „im Sinne der Wiederherstellung der deutschen Gleichberechtigung die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Reichsbank ihres bisherigen Charakters entkleiden und restlos unter die Hoheit des Reiches stellen“. Schon am 10. 2. 1937 wurde das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Reichsbahn beschlossen, das am 12. 2. in Kraft trat. Nach Artikel 2 dieses Gesetzes führt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Namen „Deutsche Reichsbahn“. Ihre Dienststellen sind Reichsbehörden, die Hauptverwaltung geht in dem Reichsverkehrsministerium auf, bildet dort eine besondere Eisenbahnabteilung. Der Reichsverkehrsminister übernimmt die Aufgaben des Generaldirektors, ein Staatssekretär sowie Ministerialdirektoren die Funktionen der übrigen ehemaligen Vorstandsmitglieder. An die Stelle des Verwaltungsrats tritt ein „Beirat der Deutschen Reichsbahn“, der die Aufgabe hat, in wichtigen Fragen den Reichsverkehrsminister zu beraten. Die Deutsche Reichsbahn verwaltet das Vermögen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und das Vermögen des Reiches, das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmet ist, nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 13. 3. 1930 als Sondervermögen des Reiches weiter. Die Reichsbahnbeamten werden unmittelbare Reichsbeamte. Die Reichsregierung verwaltet selbst durch den Reichsverkehrsminister die Reichsbahn nunmehr unmittelbar, das Nebeneinander von „Aufsicht“ und „Leitung“ der Reichsbahn ist damit verschwunden. Der neugebikete Beirat hat lediglich beratende Aufgaben zu erfüllen; das Führerprinzip ist mithin auch in der Reichsbahnverwaltung wirksam zur Geltung gelangt. Tatsächlich hatte sich die Reichsbahn seit dem politischen Umbruch im Jahre 1933 — dem Namen nach zwar noch eine Gesellschaft — immer mehr zu einem Sondervermögen des Reiches mit eigener Verwaltung entwickelt. Sie wurde nicht nur von den Resten parlamentarischer und partikularistischer Bindungen befreit, der nationalsozialistische Staat führte sie vielmehr von Anfang an

ihrer ursprünglichen Zielsetzung wieder zu, allein der deutschen Volksgemeinschaft zu dienen.

An sonstigen organisatorischen Veränderungen ist noch folgendes zu erwähnen: Die 1936 bereits beschlossene Auflösung der Reichsbahndirektion Ludwigschafen wurde durchgeführt. Am 1. 2. 1937 gingen einige ihrer Strecken an die RBD Karlsruhe über, zwei Monate später wurde die Auflösung der Direktion unter Aufteilung ihrer Strecken an die RBD Saarbrücken und Mainz vollzogen. Die Stadt Ludwigshafen erhielt zum Ausgleich für den Verlust ihrer Direktion zwei große Verkehrskontrollen, die der RBD Mainz unterstellt wurden. Im Zuge der Neubildung Groß-Hamburgs und infolge der Einbeziehung von Altona in das Gebiet der Hansestadt Hamburg wurde die RBD Altona am 1. 4. 1937 in Reichsbahndirektion Hamburg umbenannt. In Berlin wurde am 1. 7. 1937 eine besondere Reichsbahndirektion Berlin errichtet, die nach innen und außen die Stellung und Befugnisse einer Reichsbahndirektion inne hat. Sie stellt im Rahmen der vom Führer und Reichskanzler zur Umgestaltung Berlins angeordneten Bauvorhaben Planungen auf und ist für deren Durchführung verantwortlich, soweit diese Bauvorhaben das Eisenbahnwesen betreffen. Seitens des Reichsverkehrsministeriums wurde Anfang November 1937 beschlossen, die Lückebach-Büchener Eisenbahn sowie die Braunschweigische Landesbahn in das Eigentum des Reiches zu überführen. Die Eingliederung beider Bahnen in das Reichsbahnnetz erfolgte zum 1. 1. 1938. An beiden Bahnunternehmungen war die Reichsbahn seit langem führend beteiligt, bei der Braunschweigischen Landesbahn kam hinzu, daß in ihrem Verkehrsgebiet die neuen „Hermann-Göring“-Hüttenwerke von Salzgitter errichtet werden und daß der zu erwartende Verkehrsanstieg von einer Privatbahn nicht bewältigt werden kann. Das Außerkrafttreten des Genfer Abkommens über die oberschlesischen Eisenbahnen Mitte Juli 1937 gab Anlaß, die beiden schlesischen Reichsbahndirektionen Breslau und Oppeln neu abzugrenzen. Zum 1. 1. 1938 wurden über 400 km Strecken, die bislang der RBD Breslau unterstanden hatten, der Oppelner Direktion zugeteilt. Das sogenannte Lauenburger Eisenbahnprivileg ist zum 1. 4. 1937 aufgehoben worden. Durch dieses Privileg war die Reichsbahn als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft für unentgeltlichen Beförderung der Bewohner Lauenburgs von und nach Büchen zum Anschluß an die Hauptbahn verpflichtet.

### Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen.

**5. Verkehrsleistungen.** Von den deutschen Straßenbahnen und Stadtschnellbahnen wurden im Jahre 1937 insgesamt 3 310,6 Mill. Personen befördert und 896 Mill. Wagenkm gefahren. Die gesamten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 498,9 Mill. RM. Hinsichtlich der beförderten Personen ist gegenüber 1936 eine Steigerung von 11,5 vH festzustellen, hinsichtlich der erzielten Einnahmen eine solche von 8 vH. Es sei bemerkt, daß ein Vergleich der Zahlen für das Jahr 1937 mit denen des Vorjahres nur bedingt möglich ist, da mit der Einführung der Reichsstatistik für den Straßenbahnverkehr zum 1. 4. 1937 die Erhebungsgrundlagen erweitert wurden. Indessen läßt sich erkennen, daß die Verkehrsleistungen der deutschen Straßenbahnen im Berichtsjahr noch beträchtlich angewachsen sind und auch die Nahverkehrsmittel auf dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung Anteil hatten. Doch konnten die Straßenbahnen den Verkehrsrückgang der Krisenjahre 1930—1932 nur zum Teil aufholen, da eine Anzahl von Verkehrsteilnehmern zum Kraftwagen oder Fahrrad abwanderte und damit dem schienengebundenen Verkehrsmittel verloren ging. Auch der Personenverkehr der Stadtschnellbahnen sowie der im engen Zusammenhang mit der Straßenbahn stehende Autobusverkehr be-

wegte sich noch unter dem Stand der Vorkrisenjahre. Eine Ausnahme hiervon machte lediglich der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr der Deutschen Reichsbahn in Berlin und Hamburg, dessen Zahlen für 1937 die des Jahres 1929 um 1,3 vH überschritten.

**6. Verkehrspreise.** Tarifierhöhungen bei Straßenbahnen und Kraftfahrlinien. Am 12. 7. 1937 hat der Reichsverkehrsminister zusammen mit dem Beauftragten für den Vierjahresplan Göring Richtlinien über Tarifierhöhungen bei Straßenbahnen und Kraftfahrlinien herausgegeben. Die Beförderungspreise dieser Verkehrsmittel bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde, darüber hinaus gelten die Bestimmungen der Verordnung über das Verbot von Preiserhöhungen vom 26. 11. 1936. Die neuen Richtlinien bestimmen Wege zur Vereinheitlichung und Vereinfachung des hierbei anzuwendenden Verfahrens für den Fall, daß die Genehmigungsbehörde eine Preiserhöhung als gerechtfertigt erachtet bzw. eine Genehmigung zur Preiserhöhung als ungerechtfertigt ablehnt.

**7. Verkehrseinrichtungen.** Übernahme von Straßenbahnen. Die im Besitz der Rheinisch-Westfälischen Straßen- und Kleinbahnen GmbH befindliche ehemalige Kreis Mettmanner Straßenbahn GmbH ist mit Wirkung vom 1. 4. 1937 durch Kauf an die Rheinische Bahngesellschaft A.-G., Düsseldorf, übergegangen. Zu der an die Düsseldorfer Gesellschaft gekommenen Straßenbahn gehört auch die Obuslinie Mettmann-Gruiten. Das Vermögen der Clever Straßenbahn GmbH, ist im Wege der Umwandlung auf die Rheinisch-Westfälische Straßen- und Kleinbahnen-GmbH übertragen worden. Der Betrieb wird durch diese Gesellschaft unmittelbar geführt, wodurch die Clever Straßenbahn-Gesellschaft erloschen ist. Das seit 1931 laufende Konkursverfahren über die Westfälische Straßenbahn GmbH, Bochum, wurde Ende des Jahres 1937 durch Zwangsvergleich erledigt. Der gesamte Bahnbetrieb wurde der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn übereignet, die bereits seit der Konkursöffnung den Betrieb übernommen hatte.

**Stilllegungen.** Der Kreisgesellschaft Wallückebahn in Kirchlgern/Westf. wurde die Genehmigung erteilt, die etwa 17 km lange Kleinbahn Kirchlgern-Wallücke stillzulegen und abzubrechen. Der Verkehr der genau 40 Jahre in Betrieb befindlichen Linie wurde Ende Oktober 1937 eingestellt. Ebenfalls wurde die Abzweigung Rubkow-Wahlendorf der Kleinbahn Anklam—Lössau außer Betrieb gesetzt. Auf der Reststrecke der Dithmarschen-Kreisbahn Heide—Tellingstedt—Dellstedt ist Anfang Oktober 1938 der Personenverkehr stillgelegt worden. Gleichzeitig nahm eine private Kraftwagenlinie die Personenbeförderung hier auf. Es ist geplant, auch den Güterverkehr auf dieser Bahnhinie durch eine Reichsbahn-Güterkraftfahrlinie in Kürze zu ersetzen. Von den drei Straßenbahnlinien, welche die SEG in Wiesbaden noch betreibt, wurde am 2. September 1937 die Strecke Wiesbaden—Biebrich—Ebenheim stillgelegt. An ihre Stelle trat eine von den Städtischen Verkehrsbetrieben Wiesbaden eingerichtete Kraftwagenlinie.

**Obusbetrieb.** Im Jahre 1937 richteten verschiedene Straßenbahngesellschaften Obusnetze versuchsweise ein, vorhandene wurden weiter ausgebaut. Die Oberlandwerke und Straßenbahnen Hannover A.-G. nahmen Frühjahr 1937 die erste Obuslinie in Probetrieb. Ferner hat zu dem gleichen Zeitpunkt die Stadt Leipzig den Auftrag einer Obuslinie erteilt, die als Ersatz einer ursprünglich beabsichtigten Straßenbahnlinie gedacht ist. Die Berliner Verkehrs-A.-G. hat eine ehemalige Obuslinie auf den Obusbetrieb umgestellt. Auch die Hamburger Hochbahn-A.-G. befaßte sich mit Plänen, auf einigen Außenstrecken den Obusbetrieb neu einzurichten. Nicht nur die Straßenbahnen größerer Städte führten den Obusbetrieb ein, auch kleinere Städte mit relativ geringem Verkehr wandten sich dem neuen Straßenverkehrsmittel zu; häufig konnte dabei eine Vermehrung der Fahrten bis auf das Doppelte wirtschaftlich gerechtfertigt werden. Die Energie- und Verkehrs-A.-G. Westsachsen in Zwickau hat eine

13 km lange Kraftomnibuslinie auf den Obusbetrieb umgewandelt, dabei die Wagenfolge von 30 bzw. 60 Minuten auf 15 bzw. 30 Minuten verkürzt.

8. Verkehrsorganisation und -politik. Durch Verordnung vom 13. 11. 1937 (RGBl. I, Nr. 123, vom 16. 11. 1937) hat der Reichsverkehrsminister die neue Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung erlassen. Diese löst einmal alle bestehenden Landesgesetze und Verordnungen ab und ist zugleich die erste für alle Straßenbahnen des Reiches geltende Verordnung über Bau und Betrieb von Straßenbahnen. Das Ziel der neuen Verordnung liegt einmal darin, eine Vereinheitlichung der Bestimmungen für das gesamte Reichsgebiet herbeizuführen. Gleichzeitig will sie „die Bestimmungen für das gesamte Reichsgebiet herbeizuführen. Gleichzeitig will sie „die Bestimmungen für das gesamte Reichsgebiet herbeizuführen. Gleichzeitig will sie „die Bestimmungen für das gesamte Reichsgebiet herbeizuführen.“ fördern; die Straßenbahnen sind eindeutiger als je zuvor mit in die „Gemeinschaft des Straßenverkehrs“ aufgenommen. Grundsätzlich ist ihnen völlige Gleichberechtigung mit den Kraftfahrzeugen verliehen. Das bedeutet, daß leistungshemmende Bestimmungen etwa in Form oberer Geschwindigkeitsbegrenzungen gelockert bzw. gänzlich aufgehoben worden sind und seitens der Bahn der Wettbewerbskampf gegenüber dem Auto auf gleicher Grundlage geführt werden kann. Im Interesse der Portentwicklung der Straßenbahnen ist es zu begrüßen, daß für die Festsetzung ihrer Fahrgeschwindigkeit nur noch betriebliche Gründe maßgebend sind. Als weiterer Grundsatz der neuen Bau- und Betriebsordnung ist die Wahrung der Eigenverantwortlichkeit der Betriebsleiter zu nennen; auch hierdurch verspricht sich der Gesetzgeber einen weiteren Ansporn zur Leistungssteigerung der Straßenbahnen.

Die Bau- und Betriebsordnung selbst gliedert sich in sechs Abschnitte: I. Allgemeine Vorschriften. II. Bahnanlagen. III. Fahrzeuge. IV. Bahnbetrieb. V. Bestimmungen über das Betreten und die Benutzung der Bahn. VI. Schlußbestimmungen. Zu den Abschnitten II—IV wurden durch den Leiter der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen Ausführungsbestimmungen erlassen, welche neben allgemeingültigen Regelungen auf die Sonderverhältnisse einzelner Unternehmungen Rücksicht nehmen.

### Straßenverkehr.

#### 9. Verkehrsleistungen. Der Personen-Kraftfahrlineiverkehr

Verkehrseinrichtungen Ende Dezember 1937	Reichspost		Reichsbahn		Nicht reichs- eigene Unter- nehmen		Gesamtverkehr	
	Orts- verkehr	Über- land- ver- kehr	Orts- ver- kehr	Über- land- ver- kehr	Orts- ver- kehr	Über- land- ver- kehr	Orts- ver- kehr	Über- land- ver- kehr
Zahl der Linien . . . . .	39	2 236	2	58	664	1 741	705	4 035
Länge der Linien (km) . . . . .	164 48 813	13	4 493	3 946	33 735	4 123	87 041	6 393
Zahl der Kraftomnibusse . . . . .	51	3 770	4	125	2 131	2 498	2 186	6 393
Fahrten in 1000 . . . . .	311	5 333	13	148	15 080	5 476	15 404	10 667
Gefahrene Kraftwagen-km in 1000 . . . . .	1 275	86 938	36	6 545	96 085	77 824	97 396	171 307
Fahrgäste in 1000 . . . . .	3 583	78 434	135	2 254	364 708	96 691	368 726	177 379

Der Personen-Linienvkehr mit Kraftfahrzeugen hat sich gegenüber 1936 in aufwärts gerichteter Linie entwickelt. Der Schwerpunkt lag beim Ortsverkehr, hier erhöhte sich in der Zeit seit Beginn des Jahres 1936 bis Ende 1937 die Länge der Linien um 43 vH, die Zahl der Fahrzeuge um 36,6 vH. Die Zahl der beförderten Wagen-km stieg 1937 gegenüber dem Vorjahr um 14,7 vH, die Zahl der beförderten Fahrgäste um rd. 17 vH. Im Überlandverkehr wurde etwa nur die Hälfte

der Personen befördert wie im Ortsverkehr; er unterhielt jedoch ein wesentlich größeres Liniennetz wie jener. Daraus ist zu erklären, daß die Betriebsrichtungen nicht in dem Umfang ausgedehnt wurden, wie wir es beim Ortsverkehr feststellen können. Im ganzen ist hier von Januar 1936 bis Dezember 1937 die Liniennlänge um 18,4 vH erweitert worden, die Zahl der Fahrzeuge vermehrte sich um 10,6 vH. Die Leistungssteigerung beim Überlandverkehr 1937 gegenüber 1936 ist hinsichtlich der gefahrenen Wagen-km geringer als beim Ortsverkehr, sie erreichte nur einen Satz von 9,7 vH (gegen 14,7 vH beim Ortsverkehr). Die Zahl der beförderten Personen stieg indes um 20,7 vH, übertraf also den Ortsverkehr mit einer Steigerung von nur 17 vH wesentlich.

Der Verkehr der privaten (d. s. nicht reichseigenen) Unternehmer — im Ortsverkehr weitaus überwiegend und auch im Überlandverkehr hinsichtlich der Zahl der Fahrten und der Fahrgäste an der Spitze — zeigt im Ortsverkehr eine der Gesamtentwicklung gleichlaufende Ausdehnung, die Zahl der beförderten Personen nämlich stieg hier um 17 vH, im Überlandverkehr jedoch blieb die Personenbeförderung des privaten Kraftfahr-Linienvkehrs hinter der Gesamtbewegung zurück, sie erreichte nur einen Steigerungssatz von 18 vH. Beim Überlandverkehr der Deutschen Reichspost trat eine überdurchschnittliche Steigerung der Fahrgastzahl von 23,3 vH ein. Die stärkste Ausweitung erfuhr der Überland-Personenverkehr der Reichsbahn, bedingt durch die Einführung zahlreicher neuer Linien auf den Reichsautobahnen im Berichtsjahr; hier nahm die Fahrgastzahl um 72 vH zu.

#### Der Güterfernverkehr mit Kraftwagen.

Güterfernverkehr mit Kraftfahr- zeugen i. J. 1937	Inland- verkehr	Ausland- versand		Durch- gangsver- kehr	Insgesamt
	t	t	t	t	
Reichsbahn-Kraftwagenverkehr	717 312	57	—	—	717 369
Gewerb. Güterfernverkehr . . . . .	8 837 751	14 267	28 293	—	8 880 311
Werkfernverkehr . . . . .	5 296 716	3 271	6 438	—	5 306 425
Möbelfernverkehr . . . . .	242 716	889	562	—	244 167
Verkehr ausland. Unternehmer	—	22 903	46 194	1 035	70 182
Zusammen	15 094 495	41 387	81 487	1 085	15 218 464

Im Jahre 1937 erreichte die Gesamtmenge der mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr, d. h. über 50 km beförderten Güter einen Betrag von 15,2 Mill. t.

Der Güterfernverkehr mit Kraftwagen spielte sich zum weitaus größten Teil innerhalb des Deutschen Reiches ab. Von den insgesamt 15,2 Mill. t geforderten Gütern entfielen 15,1 Mill. t auf Transporte innerhalb der Reichsgrenzen. Der Auslandsverkehr wies nur etwa 124 000 t auf, der hauptsächlich von ausländischen Unternehmern durchgeführt wurde. Hinsichtlich der Warenartung der geförderten Güter ist zu bemerken, daß das Hauptgewicht bei den Industrieerzeugnissen lag, auch industrielle Rohstoffe spielten eine Rolle. Der Anteil dieser Gütergruppen am Gesamtverkehr betrug rd. 55 vH. Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse sowie die Nahrungsmittel verdienen mit 33,6 vH gleichfalls Beachtung.

10. Verkehrspreise. Reichskraftwagentarif. Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister hat die Geltung des ursprünglich bis zum 31. 3. 1937 befristeten Reichskraftwagentarifs zunächst auf ein weiteres Vierteljahr verlängert; durch Verordnung vom 28. 6. 1937 (RVkBl. B, 1937, Nr. 17, S. 71) erfolgte eine abermalige unbefristete Verlängerung des Tarifs.

Folgende Änderungen und Ergänzungen wurden während des Berichtszeitraumes in Kraft gesetzt: Für Eisen- und Stahlerzeugnisse des Saarlandes gewährte der Reichs-

Kraftwagen-Betriebsverband ähnlich der Deutschen Reichsbahn bei Innehaltung gewisser Bedingungen Rückvergütungen in Höhe von 8,5 vH der erhobenen Fracht. Der Ausnahmetarif 8 B 23 für Eisen und Stahl usw. des deutschen Eisenbahngütertarifs fand mit Wirkung von Ende März 1937 auch im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen sinngemäße Anwendung. Der Ausnahmetarif für Sammelgut in Wagenladungen wurde mit Wirkung von Ende August 1937 in folgenden Punkten geändert: Die monatliche Mindestmenge wurde von 30 t auf 20 t herabgesetzt, das zulässige Höchstgewicht der Sendungen eines Umwenders wurde von 60 vH auf 80 vH erhöht. Des weiteren wurden noch andere Ausnahmetarife des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs auch für den Kraftfahrerverkehr in Anwendung gebracht (z. B. AT 16 B 7, 18 B 15, 3 B 2, 18 B 11). Besonderes Interesse verdienen die im Rahmen des Vierjahresplans erlassenen Ausnahmetarife des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen: Die AT 21 B 5 und 21 A 1 des Eisenbahngütertarifs für Zellwolle wurden auf den Kraftverkehr ausgedehnt, wobei die bei der Eisenbahnbeförderung geltenden Mindestmengenverpflichtungen bei den Kraftwagen nicht eingehalten zu werden brauchen. Die Bestimmungen über Gewährung einer Frachternäßigung für den Transport von frischen Äpfeln im Rahmen der Entlastungsmaßnahmen des Reichsnährstandes in Württemberg fanden ebenfalls im Güterfernverkehr entsprechende Anwendung. Das Verzeichnis der Güter, die bei Beförderung mit Kraftwagen ohne Bedeckungszuschlag gefahren werden können, wurde im Berichtsjahr erheblich erweitert. In verschiedenen Fällen einigten sich der RKB und die Deutsche Reichsbahn über die der Tarifbemessung zugrunde liegenden Streckenentfernungen. Dabei dienten dann die tatsächlichen Straßenentfernungen als Grundlage der Frachtberechnung, wenn Eisenbahn- und Kraftwagenentfernung mehr als 30 vH differieren.

Möbelkraftwagentarif. Die Geltungsdauer des am 30. 9. 1936 genehmigten Tarifs für den Möbelfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wurde zunächst bis zum 30. 6. 1937, sodann durch den Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 29. 6. 1937 bis auf weiteres verlängert. Der Tarif wurde Mitte Juli einigen Änderungen unterworfen, die sich auf Regelung der Nebenleistungen (z. B. der Transportversicherung, des Verpackungsmaterials, des Trinkgelds usw.) sowie auf die Beförderungsbedingungen für den Möbelfernverkehr erstreckten.

## II. Verkehrseinrichtungen. Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich am 1. Juli 1937.

Kraftfahrzeugarten	1936	1937	Zunahme in vH
Lastkraftwagen	270 092	321 594	18,7
Kraftlaster	1 184 081	1 327 189	12,1
Personenkraftwagen	945 085	1 108 438	17,3
Kraftomnibusse	15 567	17 294	11,1
Zugmaschinen	47 428	60 833	28,3
Sonderfahrzeuge	11 438	13 193	15,4
Kraftfahrzeuge insgesamt	2 474 591	2 848 466	15,1

Auch im Jahre 1937 bewegte sich die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes im Deutschen Reich in aufsteigender Linie. Welch nachhaltigen Einfluß die den Kraftwagenverkehr fördernden Maßnahmen der Reichsregierung auf die zahlenmäßige Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1933 ausgeübt hat, zeigt folgende Gegenüberstellung: Betrug 1933 der Gesamtbestand der deutschen Kraftfahrzeuge 1 682 985 Stück, so erreichte er 1937 eine Höhe von 2 848 466, das entspricht einem Zuwachs von 69,3 vH. Die verhältnismäßig stärkste Bestandssteigerung gegenüber dem Jahr 1936 war mit 28,3 vH bei den Zugmaschinen und Sattelzschleppern festzustellen, es folgten die Last-

kraftwagen mit einem Zuwachs von 18,7 vH. Unter den Personenwagen und den Kraftlaster haben sich auch 1937 wie in den Jahren zuvor die kleinen Fahrzeugtypen am raschesten entwickelt, eine Bewegung, die in Zukunft nach Einsetzen der Produktion der Volkswagen verstärkt anhalten dürfte. Dagegen gewonnen bei den Kraftomnibussen gerade die größeren Typen erhöhte Bedeutung.

Reichsautobahnen. Im Jahre 1937 wurden 927 km Reichsautobahnen fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Zusammen mit den in den beiden Vorjahren erstellten Strecken waren zu Ende des Berichtsjahres 2014 km Autobahnstrecken im Betrieb. Die Verkehrsübergabe des 2000. Kilometers fand am 17. 12. 1937 in feierlicher Form auf der Osttangente des Berliner Ringes bei der Anschlussstelle Oberschöneeweide—Grünheide statt. Weitere 1 623 km waren im Bau, während für die Erstellung von 1931 km die Vorbereitung getroffen wurde. Da sich zu gewissen Zeiten des Jahres bei der Durchführung der Bauarbeiten ein Mangel an Arbeitskräften bemerkbar machte, gelangten stärker als bisher Maschinen zum Einsatz; daher wurde 1937 die Höchstzahl der im Vorjahr beim Reichsautobahnbau Beschäftigten nicht voll erreicht. Mit dem Anwaschen der fertiggestellten Strecken mußten im größeren Umfang als bisher Maßnahmen zur Streckenunterhaltung und zur glatten Durchführung des Verkehrs in Angriff genommen werden. Bis Ende 1937 wurden an den Anschlussstellen zu den Autobahnen 33 ortsfeste Tankanlagen und 8 kleinere Anlagen geschaffen. Eine größere Zahl befand sich im Bau oder in Planung. Für die Streckenunterhaltung sind Straßenmeistergehälter im Bereich der Obersten Bauleitung Nürnberg und München errichtet worden; sechs Gehälter für die endgültige Unterbringung der Straßenmeister, ihrer Biros und sonstiger Einrichtungen befanden sich im Bau, weitere 38 wurden geplant. An der Strecke Berlin—Hannover bei Olvenstedt wurde eine größere Rasthausanlage für den Fernlastverkehr begonnen, an der Linie München—Salzburg die Chiemsee-Gaststätte errichtet. Auch an den anderen Autobahnstrecken entstanden teilweise nachträglich Park- und Rastplätze. Daneben wurden auch von RKB wie von privaten Speditionsfirmen Autohöfe gebaut und Rast- und Unterkunftplätze für die Fahrer bereitgestellt.

Nachdem 1936 durch Zuweisung bestimmter Zoll- und Steueraufkommen die Grundlage für die Finanzierung des weiteren Ausbaus des Reichsautobahnnetzes geschaffen wurde, sind die für das Jahr 1937 erforderlichen Bauloggen im wesentlichen aus mittelfristigen Krediten aufgebracht worden. Die Zoll- und Steuereinnahmen dienen in erster Linie zur Deckung der Zinsbeträge, darüber hinaus konnte ein Teil dieser Erträge auch unmittelbar zur Deckung der Bauausgaben verwandt werden. Im ganzen wurden seit Baubeginn vom 25. 8. 1933 bis Ende 1937 2 120,4 Mill. RM für die Errichtung von Autobahnen verausgabt. Hinsichtlich der postenmäßigen Aufteilung dieses Betrages ergibt sich ein Anteil der Erd- und Felsarbeiten in Höhe von 32,2 vH, der Errichtung der Fahrbahnen von 18,5 vH sowie der Wegeanlagen (Über- und Unterführungen) von 13 vH. Der Rest entfällt auf Brücken und Tunnel, auf Grunderwerb, Frachten und Verwaltungskosten sowie auf Aufwendungen für den Schuldendienst.

Deutsche Reichs- und Landstraßen. Nach den Ergebnissen der Straßenbaustatistik wiesen die deutschen Reichs- und Landstraßen am 31. 3. 1937 eine Länge von insgesamt 212 733 km auf. Hiervon entfielen auf

Reichsstraßen	41 321 km
Landstraßen I. Ordnung	84 257 km
Landstraßen II. Ordnung	87 155 km.

In diese Zahlen sind mit einbezogen die Ortsdurchfahrten, also diejenigen Straßenstrecken, die durch bebauten Gebiet innerhalb von Städten und Dörfern führen. Sie haben eine beachtliche Länge und machen einen Satz von 19,3 vH der Gesamtlänge

der Reichs- und Landstraßen aus. Die durchschnittliche Dichte des Reichs- und Landstraßennetzes in Deutschland beträgt 453 m auf den qkm Fläche, wobei sich innerhalb des Reichsgebietes starke regionale Abweichungen von obiger Durchschnittszahl ergeben. Die geringste Straßendichte weisen Mecklenburg und Grenzmark Posen/Westpreußen auf, die größte dagegen das dicht besiedelte Land Sachsen. Gegenüber dem Stand von Ende März 1936 zeigten die Reichsstraßen einen Streckenzuwachs von 241 km, die Landstraßen I. Ordnung einen solchen von 309 km und die II. Ordnung von 50 km; insgesamt bedeutet das einen Zuwachs von 600 km. Dieser ist z. T. darauf zurückzuführen, daß im Zuge der Neuordnung des Straßenwesens dieses oder jenes Streckenstück nachträglich in die Straßenbaustatistik aufgenommen wurde. Ferner ergeben sich dauernd gewisse Schwankungen der Längen durch Vornahme von Neuvermessungen der Straßen.

**12. Verkehrsorganisation und -politik.** Das neue Straßenverkehrsrecht. Zusammen mit der neuen Straßenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung wurden unter dem 13. 11. 1937 (RGBl. I, 1937, Nr. 123, S. 1179 ff.) zwei Verordnungen erlassen, die das gesamte Straßenverkehrsrecht im Reichsgebiet einheitlich regeln. Es handelt sich um die Straßenverkehrs-Ordnung und um die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung; sie traten an die Stelle der bis dahin geltenden Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. 5. 1934.

Die neue Straßenverkehrs-Ordnung bezweckt Herstellung einer Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer, die mit der dauernden Zunahme der Zahl der Kraftfahrzeuge unerlässlich geworden und ohne die eine nachhaltige Bekämpfung der Verkehrsgefahren unmöglich ist. Das allgemeine Verbot einer Schädigung von Leben, Gesundheit und Eigentum jedes einzelnen wurde auf den Straßenverkehr übernommen, darüber hinaus aber auch ein die Verkehrsabwicklung schädigendes Verhalten geahndet. Dadurch ist die Polizei in die Lage versetzt, vorbeugend und unfallverhütend eingreifen zu können. Außer diesen Grundgedanken enthält die Verordnung eine Reihe von Einzelvorschriften, wobei an bewährten Bestimmungen des alten Straßenverkehrs-Rechtes festgehalten wurde.

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat zum Ziel, die technische wie wirtschaftliche Entwicklung der Kraftfahrzeuge zu fördern; darüber hinaus sind die Anforderungen zu erfüllen, die für die Zwecke der Landesverteidigung gestellt werden müssen. Schließlich werden zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr erhöhte Forderungen an die Betriebsbereitschaft der Fahrzeuge gestellt. Hier sei die Schaffung einer „Reichsstelle für Typprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen“ erwähnt, die in Verbindung mit der Industrie für eine planmäßige und einheitliche Entwicklung der Fahrzeugtype zu sorgen hat. Neu ist die Bestimmung, daß Kraftfahrzeuganhänger zulassungspflichtig geworden sind und ein Anhängerbrief eingeführt wird. Die Anforderungen an die Beschaffenheit der Fahrzeuge wurden erhöht. Für die Bereifung ist beispielsweise der Grundsatz aufgestellt worden, daß Maße und Bauart der Reifen jeglichen Betriebsbedingungen entsprechen müssen. Die Bremsen der Fahrzeuge werden strenger Prüfung unterzogen. Schließlich bringt die Verordnung eine laufende Überwachung der Fahrzeuge auf einen verkehrssicheren Zustand seitens der Zulassungsbehörde.

Das seit dem 1. 4. 1935 geltende Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande wurde mit Rücksicht auf die in der Zwischenzeit gesammelten Erfahrungen durch Gesetz vom 6. 12. 1937 (RGBl. I, 1937, Nr. 133, S. 1319) abgeändert und in neuer Fassung verkündet. Der Begriff des Linienverkehrs wurde neu gefaßt, ferner ein abgekürztes Genehmigungsverfahren angeordnet, in dem eine einstweilige Erlaubnis auf die Dauer von drei Monaten erteilt werden kann.

**Güterfernverkehr.** Im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wurde im

Berichtsjahr das seit dem 1. 4. 1936 eingeleitete Ordnungswerk fortgesetzt. Die Hauptaufgabe der organisatorischen Festigung fiel dabei dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband zu. Die in dem Güterfernverkehrsgesetz geforderten Genehmigungsverfahren der Unternehmer sind wesentlich gefördert und fast gänzlich durchgeführt worden. Neben den Reichsgenehmigungen wurden sog. Bezirksgenehmigungen für Beförderungsleistungen in einem Umkreis von 150 km erteilt, wobei gewisse Erleichterungen eintraten. Der RKB führte das Frachtaufmarkenverfahren neu ein und vereinfachte mit dieser besonderen Art der Frachtstundung die ihm obliegende Abrechnung und Einziehung des Beförderungsentgelts. Zur Sicherung der genauen Einhaltung der Tarife wurden die Außenkontrollstellen des Verbandes ausgebaut und zahlreiche Buehprüfungen bei Unternehmern und Speditoren vorgenommen. Zwecks möglichst enger Zusammenarbeit zwischen RKB und Kraftwagenspedition war ein Gemeinschaftsbüro vom Verband und von den Speditoren vorübergehend eingerichtet worden. Die durch die Verordnung über den Möbelfernverkehr eingeleitete Trennung des Güterfernverkehrs vom Möbelfernverkehr sowie die Sonderregelung dieser Untergruppe des Güterfernverkehrs wurde ausgebaut. Eine Zulassung neuer Unternehmer zum Möbelfernverkehr kann bei Einhaltung bestimmter Voraussetzungen erfolgen (RVkBl. B, 1937, Nr. 13, S. 55).

### Binnenschifffahrt.

**13. Verkehrsleistungen.** Der Güterumschlag der wichtigeren deutschen Binnenhäfen (über 85 vH des gesamten Binnenhafenumschlags umfassend) belief sich in Jahre 1937 sowie vergleichsweise 1936 auf folgende Mengen (in 1000 t):

1937	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtumschlag	
	Gesamt	davon Erz	Gesamt	davon Kohle	1937	1936
Januar . . . . .	5 151	1 305	5 125	3 327	10 276	10 913
Februar . . . . .	4 076	1 059	4 985	3 061	9 061	9 593
März . . . . .	6 419	1 423	6 664	3 903	16 083	11 807
April . . . . .	7 455	1 703	7 760	4 680	15 215	11 854
Mai . . . . .	7 363	621	6 972	4 082	14 335	12 988
Juni . . . . .	7 733	1 716	8 036	4 684	15 769	13 310
Juli . . . . .	8 356	1 891	8 152	4 753	16 608	14 121
August . . . . .	7 968	1 871	7 708	4 418	15 676	13 433
September . . . . .	7 850	1 697	7 751	4 393	15 601	13 471
Oktober . . . . .	8 273	1 861	7 911	4 689	16 184	14 543
November . . . . .	7 660	1 647	7 149	3 942	14 809	13 623
Dezember . . . . .	7 284	1 764	6 763	3 534	14 047	13 226
Jahr 1937 . . . . .	85 588	19 558	84 976	49 726	173 564	152 632
Jahr 1936 . . . . .	77 380	16 854	75 250	41 682		

Die Übersicht läßt erkennen, daß die Verkehrszahlen des Jahres 1937 die Ergebnisse des Vorjahres bedeutend übertrafen haben, die Gesamtsteigerung des Güterumschlags der wichtigsten Binnenhäfen Deutschlands betrug 20,9 Mill. t, das entspricht einer Steigerung von 13,7 vH gegenüber 1936. Von den einzelnen Wasserstraßengebieten zeigte der Rheinverkehr einen sehr lebhaften Aufschwung, auch auf den Nebenflüssen des Rheins und den anschließenden Kanälen wurden die Ergebnisse von 1936 weit überschritten. Die mitteldeutschen sowie die östlichen Wasserstraßen indessen blieben dahinter etwas zurück, wenigleich auch hier befriedigende Verkehrsergebnisse erzielt wurden. Infolge verstärkter Getreidezufuhren aus Südosteuropa verdoppelte sich der Umschlag in den deutschen Donauhäfen.

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

1937	Zu Berg				Zu Tal				Gesamt
	Erz	Kohle	Ge- treide	Gesamt	Kohle	Eisen	Steine u. Erden	Gesamt	
Januar . . . . .	901	185	231	1 846	2 070	185	125	2 672	
Februar . . . . .	893	142	143	1 652	1 771	180	147	2 318	
März . . . . .	961	232	403	2 170	2 047	189	225	2 733	
April . . . . .	1 156	206	334	2 301	2 056	160	350	2 841	
Mai . . . . .	1 085	225	142	2 096	1 805	194	372	3 025	
Juni . . . . .	1 077	225	134	2 007	2 086	207	414	3 089	
Juli . . . . .	1 318	239	207	2 400	2 121	232	392	3 240	
August . . . . .	1 201	228	157	2 258	2 010	156	424	2 877	
September . . . . .	1 061	212	342	2 243	1 973	155	388	3 014	
Oktober . . . . .	1 250	207	320	2 444	2 127	166	266	2 486	
November . . . . .	967	159	187	1 939	1 807	145	266	2 608	
Dezember . . . . .	1 269	121	224	2 352	1 887	177	241	2 698	
1937 . . . . .	13 139	2 421	2 824	25 768	23 760	2 146	3 890	33 246	
1936 . . . . .	9 895	2 178	1 738	20 662	17 034	2 217	2 804	25 291	

Der Durchgangsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze bei Emmerich vermehrte sich 1936 auf 1937 in der Bergfahrt um 24,7 vH, in der Talfahrt um 31,4 vH. Auch im Berichtsjahr überwogen in der Bergfahrt die Erztransporte, die über die Hälfte aller zu Berg gehenden Güter darstellten. Die Steigerung ihrer geförderteten Menge machte gegenüber 1936 einen Satz von 32,7 vH aus, auch die Getreidetransporte nahmen erheblich zu. In der Talfahrt überwogen die Kohlenbeförderungen, die über zwei Drittel aller zu Tal gefahrenen Güter ausmachten. Sie wiesen gegenüber dem Vorjahre eine Mengensteigerung von 39,5 vH auf.

Die günstige Verkehrslage der deutschen Binnenschifffahrt kommt auch in der lebhafte Umschlagstätigkeit der bedeutenderen Häfen bzw. Hafengruppen zum Ausdruck. Von wenigen Ausnahmen abgesehen wurden die Ergebnisse des Jahres 1936 nicht nur voll erreicht, sondern z. T. wesentlich überschritten.

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

1937	Duisburg-Ruhrort		Übriger Niederrhein [15]		Köln		Mannheim u. Ludwigsbafen		Karlsruhe und Kehl	
	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr
Januar . . . . .	316	1 327	1 197	806	111	139	746	205	351	77
Februar . . . . .	294	1 344	1 036	776	75	145	537	195	299	67
März . . . . .	325	1 527	1 353	853	135	156	720	200	312	66
April . . . . .	449	1 636	1 430	883	125	171	749	213	367	73
Mai . . . . .	381	1 331	1 341	903	140	145	666	243	388	58
Juni . . . . .	479	1 693	1 312	1 051	123	168	730	215	378	61
Juli . . . . .	431	1 725	1 650	974	166	176	752	215	494	66
August . . . . .	451	1 725	1 650	974	152	155	728	175	376	58
September . . . . .	466	1 498	1 419	924	150	137	732	203	320	50
Oktober . . . . .	521	1 569	1 661	925	140	148	754	226	365	62
November . . . . .	447	1 353	1 397	838	118	151	659	197	321	80
Dezember . . . . .	444	1 459	1 510	852	121	160	662	221	259	58
1937 . . . . .	5 004	18 076	16 901	10 729	1 556	1 851	8 453	2 508	4 230	782
1936 . . . . .	3 749	13 484	14 700	9 583	1 448	1 819	7 651	2 111	3 691	679

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

1937	Frankfurt und Umgebung [4]		Rhein-Ems-Kanäle [20]		Ems-Weser-Kanal [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
Januar . . . . .	200	34	573	1 287	147	78	21	38	170	44
Februar . . . . .	150	28	458	1 247	164	111	3	6	145	53
März . . . . .	256	28	616	1 425	172	118	232	153	242	56
April . . . . .	261	34	780	1 585	191	110	321	280	274	57
Mai . . . . .	246	33	825	1 407	191	93	300	186	241	68
Juni . . . . .	243	31	862	1 623	197	105	300	341	245	96
Juli . . . . .	304	43	798	1 626	231	139	292	318	294	77
August . . . . .	306	50	772	1 568	238	146	319	352	271	61
September . . . . .	279	60	852	1 627	232	160	287	323	272	81
Oktober . . . . .	296	66	799	1 659	224	173	302	269	273	75
November . . . . .	262	38	768	1 502	241	164	255	262	217	77
Dezember . . . . .	274	39	819	1 414	216	129	224	241	216	86
1937 . . . . .	3 077	484	8 922	17 970	1 444	1 526	3 056	2 769	2 860	831
1936 . . . . .	2 503	452	8 272	16 247	2 186	1 556	3 274	3 009	3 019	689
1937	Groß-Hamburg		Übrige Elbe [12]		Groß-Berlin		Stettin und Swinemünde		Kosel	
	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr	Zu-fuhr	Ab-fuhr
Januar . . . . .	188	184	128	98	263	56	50	35	8	90
Februar . . . . .	234	252	58	134	133	42	6	16	—	11
März . . . . .	372	436	224	171	527	115	112	138	2	257
April . . . . .	378	523	253	199	643	114	121	213	41	458
Mai . . . . .	483	499	224	184	658	101	135	237	45	388
Juni . . . . .	440	539	262	186	714	121	150	288	45	280
Juli . . . . .	408	500	264	183	789	126	144	301	45	366
August . . . . .	426	446	223	203	722	106	138	310	54	295
September . . . . .	435	500	217	247	746	96	140	258	65	327
Oktober . . . . .	391	487	276	236	741	105	138	249	74	365
November . . . . .	412	513	345	257	696	99	205	289	68	285
Dezember . . . . .	422	521	322	192	624	87	134	192	54	233
1937 . . . . .	4 589	5 400	2 796	2 290	7 250	1 168	1 473	2 926	501	3 356
1936 . . . . .	4 275	4 746	2 543	2 051	7 396	1 172	1 689	2 403	412	2 976

Wir nennen hier vor allem die Duisburg-Ruhrorter Häfen, deren Umschlagstätigkeit sich insgesamt um 34 vH erhöhte. Die Abnahme der Güterzufuhr in Emden und Bremen einschließlich den Unterweserbahnen läßt erkennen, daß 1937 ein geringerer Teil der deutschen Ausfuhr über diese Häfen geleitet wurde.

14. Verkehrspreise. Die Binnenschiffahrtsfrachten zeigten im Rhein-gebiet infolge allgemein günstiger Wasserstände bis zum Monat Juni 1937 eine fallende Tendenz, in den östlichen Wasserstraßen waren sie nur bis zum April rückgängig. Am Rhein zogen die Frachten während dem Vorjahr gegen Jahresende außerordentlich an, als Folge einer erhöhten Laderaumnachfrage verbunden mit dem durch Witterungs-ungunst verlangsamten Kahnunlauf. Im Elbe- und Odergebiet gestaltete sich die Frachtentwicklung in der zweiten Hälfte 1937 anders; hier war ein langsames Sinken zu beobachten, nachdem im Monat August ein Höhepunkt erreicht worden war. Im ganzen zeigten die Frachten in diesem Verkehrsgebiet eine größere Stabilität als im Westen, eine Auswirkung der staatlich beeinflussten Marktordnung. Verglichen mit dem Jahre 1936 war der Frachtenstand im Elbe-Odergebiet auf ungefähr der gleichen Höhe



verblieben, während im Rheinschiffsahrtsgebiet durchweg höhere Preise als in den entsprechenden Vorjahresmonaten gezahlt wurden. Auch hier wird die größere Kontinuität der Frachten der östlichen Wasserstraßen deutlich.

Die Frachtenindizes gestalteten sich 1937 wie folgt (1913 = 100):

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Rheingebiet . . . . .	102,7	91,2	87,6	85,3	84,0	83,6	84,5	86,8	87,9	93,7	116,7	125,7
Elbe-Odergebiet . . . . .	106,3	105,9	102,6	102,4	102,4	107,6	110,0	112,4	107,2	105,5	109,3	108,6
Alle Wasserstraßen . . . . .	102,9	95,8	92,7	91,2	90,5	92,0	93,1	95,3	94,6	97,6	112,9	118,0

15. Verkehrseinrichtungen. Die deutsche Binnenflotte setzte sich zu Anfang 1937, verglichen mit Anfang 1936, folgendermaßen zusammen:

Jahr	Schlepper		Andere Schiffe mit Triebkraft			Schleppkähne	
	Zahl	PS	Zahl	PS	t Tragfähigkeit	Zahl	t Tragfähigkeit
1937 . . . . .	2 315	510 100	3 060	313 100	495 000	12 488	5 834 700
1936 . . . . .	2 297	513 600	2 902	286 400	443 200	12 515	5 836 800

Gegen 1936 ist die Leistungsfähigkeit der Schlepper um 1,1 vH gestiegen, die Tragfähigkeit der Schleppkähne dagegen sank noch um einen geringen Betrag. Die anderen Schiffe mit eigener Triebkraft, in der Hauptsache Motorkähne u. ä., setzten auch im Berichtsjahr ihre Entwicklung rasch fort, der Zuwachs ihrer Tragfähigkeit gegenüber dem Vorjahr betrug 12 vH.

Der Schleppschiffbestand verteilt sich Anfang 1937 auf die verschiedenen Wasserstraßengebiete folgendermaßen:

Wasserstraßengebiet	Schlepper		Schleppkähne	
	Zahl	PS	Zahl	t Tragfähigkeit
Rheingebiet . . . . .	524	202 445	2 646	2 091 063
Nordwestdeutsche Wasserstraßen . . . . .	351	62 403	1 358	583 942
Elbegebiet . . . . .	591	117 637	2 812	1 318 655
Märkische Wasserstraßen . . . . .	380	61 594	1 996	5 79 488
Odergebiet . . . . .	370	64 374	2 649	928 070
Ostpreussische Wasserstraßen . . . . .	70	7 147	602	142 304
Donnaugebiet . . . . .	29	13 485	221	129 085
Saar . . . . .	—	—	203	61 426
	2 315	510 085	12 487	5 834 633

Ausbau deutscher Binnenwasserstraßen. Im Jahre 1937 wurde an dem Ziel weiter gearbeitet, unter Förderung der Wasserwirtschaft und Landeskultur die Leistungsfähigkeit der deutschen Ströme durch Regulierung und Kanalisierung zu steigern und wichtige Wirtschaftsgebiete durch Zubringerkanäle an schon vorhandene Wasserwege anzuschließen.

Der Ausbau der westdeutschen Wasserstraßen. Die wasserbaulichen Arbeiten am Rhein von Kehl bis Emmerich beschränkten sich im Berichtsjahr auf die Unterhaltung des Strombettes sowie auf Arbeiten zur Verbesserung der Vorflut. Oberhalb von Kehl wurde durch die weitere Niedrigwasserregulierung eine Vergrößerung der Fahrwasserbreite erreicht, wodurch der Anteil des Rheinverkehrs sowie der deutschen Flagge am Güteraufkommen des Baseler Hafens gestiegen ist. Der Ausbau des Main auf der Strecke Aschaffenburg—Würzburg wurde planmäßig durchgeführt. Zur Er-

leichterung des Verkehrs größerer Fahrzeuge wurden unterhalb von Aschaffenburg verschiedene Schleusen umgebaut. Die Arbeiten zur Fortsetzung der Neckarkanalisierung bis Plochingen sind im Berichtsjahr eingeleitet worden. Für den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals wurden im Rechnungsjahr 1937 Mittel in Höhe von 24 Mill. RM bereitgestellt. Die Arbeiten sind auf der Südstrecke bis Bergeshövede fortgeführt, auf seinem nördlichen Teil an dem geplanten Ems-Seitenkanal Hesselt-Papenburg aufgenommen worden. Am Rhein—Herne-Kanal wurden Erweiterungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Bau einer den Kanal kreuzenden Reichsautobahn ausgeführt.

Das Wesergebiet. Die Kanalisierung der Mittelweser von Minden bis Bremen für 1000-t-Schiffe wurde 1937 fortgesetzt. Durch sie soll der Seehafen Bremen eine leistungsfähige Wasserstraßenverbindung bis zum Mittellandkanal, darüber hinaus mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet erhalten. Die Niedrigwasserregulierung der Oberweser von Münden bis Minden wurde ebenfalls fortgeführt, zusammen mit einer zusätzlichen Wasserrücknahme aus der Edertalsperre konnte die Leistungsfähigkeit dieser Strecke gesteigert werden. Im Herbst 1937 wurde die Kanalisierung der Werra auf der 100 km langen Strecken von Münden bis Wartba in Angriff genommen. Durch den Ausbau dieser Wasserstraßen bekommt die stark ausfahrorientierte Kalindustrie auf der Werra einen Anschluß an die Umschlagäfen der Unterweser.

Das Elbe-Odergebiet. Auf der Weser—Elbestrecke des Mittellandkanals wurde die Schleuse Allerbüttel-Süfeld vollendet. Mit dem Bau der großen Kanalbrücke über die Elbe bei Magdeburg, die bis 1942 fertiggestellt sein wird, wurde begonnen, der Bau des Schiffshebewerkes Rothensee und Hohenwarthe machte bedeutende Fortschritte. Zum Anschluß des neuerrichteten Hüttenwerkes der Reichswerke A.-G. „Hermann Göring“ wurde ein 18 km langer Stichkanal geplant. Der Stichkanal zweigt westlich von Braunschweig vom Mittellandkanal ab und führt zu dem Gelände des Hüttenwerkes bei Bleckenstedt und Hallendorf. Bei dem im Gange befindlichen Ausbau der Saale wurde die Errichtung der Schleuse bei Alsleben fortgeführt, der Schleusenbau bei Merseburg und Calve begonnen, die Bauarbeiten der Saaletalsperre bei Hohenwarte gingen gut vonstatten. Die Ausbautätigkeit an den Märkischen Wasserstraßen stand unter zwei beherrschenden Gesichtspunkten. Einmal wurden vorhandene Anlagen ergänzt und ausgebaut. Darüber hinaus aber mußte eine umfassende Umgestaltung der Berliner Wasserstraßen in die Wege geleitet werden als Folge der Veränderungen durch den Berliner Bebauungsplan sowie der Heranführung des Mittellandkanals an die Berliner Wasserwege, insbesondere deren Ausbau für die Befahrung mit 1000-t-Kähnen. Zur Verbesserung der Oderschiffahrtstrecke unterhalb Breslau bis Lebus wurde eine Anzahl von Bauarbeiten in Angriff genommen, die Aufspeicherung von Zuschußwasser für Trockenperioden verbessert. Im Zuge des Baus des Adolf-Hitler-Kanals Gleiwitz—Kosel waren sechs Doppelschleusen in Bau bzw. bereits fertiggestellt. Die Erdarbeiten für das Kanalbett konnten im Berichtsjahr im wesentlichen vollendet werden.

16. Verkehrsorganisation und -politik. Neuregelung in der Organisation der Binnenschifffahrt. Zur organisatorischen Vereinfachung wurden in der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt die Fachgruppen „Reeder“ und „Kleinschiffer“ zu einer neuen Fachgruppe zusammengefaßt. Die Zusammenarbeit zwischen Reedern und Kleinschiffern hatte sich im übrigen 1937 ohne Schwierigkeiten weiter entwickelt. Am Rhein wurde sie durch Schaffung von Raumstellungsverträgen auf eine neue Grundlage gestellt, die sich gut bewährt hat. Die Elbereedereien-Vereinigung von 1934 erhielt am 8. 7. 1937 mit Wirkung vom 1. 1. 1938 eine neue Satzung, die den Führergrundsatz weiter verstärkte, die Einflußnahme der Behörden auf das Kartell nun regelte und die Kartellarbeit durch Abschaffung der Geschäftsquoten vereinfachte. Schließlich erhielten die Schifferbetriebsverbände eine neue Satzung, die

Verkehrsarchiv.

eine klare Scheidung ihrer Aufgaben als öffentlich-rechtliche Körperschaft von denen innerhalb der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt brachte. Zur Vorbereitung und Durchführung der umfangreichen Bauten der Wasserstraßen Berlin bis nach dem Reichswasserstraßenverwaltung eine besondere Neubaubehörde beim Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg eingerichtet.

Schiffahrtspolizei. Eine Vereinbarung vom 21. 1. 1937 zwischen dem Reichs- und Preussischen Verkehrsminister und dem Reichsführer SS und Chef der Deutschen Schiffahrtspolizei bezweckte die stärkere Überwachung der Wasserstraßen und die schärfere Kontrolle der Schifffahrt bei der Innehaltung der Verkehrsvorschriften durch die Schiffahrtspolizei.

Seeschifffahrt.

17. Verkehrsleistungen. Der Verkehr der wichtigsten deutschen Seehäfen (Ostsee: Königsberg, Stettin, Salzhitz, Rostock, Lübeck, Kiel), Flensburger Nonsee: Bondsburg, Hamburg, Cuxhaven, Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham, Wilhelmshaven, Emden) betrug im Jahre 1937:

Table with columns for 1937, Ostsee, Nordsee, and Zusammen, with sub-columns for NRT, Inland, and Ausl. Rows list months from January to December and annual totals for 1937 and 1936.

\* In der t-Statistik ist des ferneren der Umschlag enthalten von den kleineren Seehäfen Elbing, Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stralsund, Wismar und Nordseehäfen Husum und Brunsbüttel, während Cuxhaven fehlt.

Der Schiffsverkehr der wichtigeren deutschen Seehäfen betrug 1937 90,1 Mill. NRT, er übertraf damit zum ersten Male seit der Machtübernahme das Ergebnis von 1930 mit 87,8 Mill. NRT. Die Steigerung gegenüber dem schwersten Krisenmonat Verkehr von 1932 beläuft sich auf 28 vH, gegenüber 1936 auf 3 vH. Mit einigen Ausnahmen hier 1932 beläuft sich auf 28 vH, gegenüber 1936 auf 3 vH. Mit einigen Ausnahmen (etwa Königsberg, Stettin, Lübeck und Bremerhaven) waren alle Häfen an dem Verkehrszuwachs beteiligt, die Häfen Wilhelmshaven, Brake und Kiel verhältnismäßig am stärksten.

Die Ursachen für die Verkehrszunahme waren 1937 andere als die im Jahre zuvor. Während damals der Inlandverkehr einen stärkeren Auftrieb erhielt, der auf die Umleitung des Ostpreußenverkehrs auf den Wasserweg (Stettin-Pillau und Königsberg) im wesentlichen zurückzuführen ist, ging dieser im Berichtsjahr nach Fortfall der Verkehrserschwerungen durch den Korridor auf das normale Maß zurück. Das günstigste Ergebnis des Schiffverkehrs im Jahre 1937 herab entscheidend auf der Steigerung des Auslandsverkehrs der deutschen Seehäfen, der nur noch um 2,5 vH unter dem Stand von 1929 lag. Die Ostseehäfen überschritten im Umfang des Auslandsverkehrs von 1929 bereits um 18,1 vH, die Nordseehäfen überschritten erstmalig den Stand von 1929 um etwa 2 vH, die Häfen Hamburg erreichte trotz in ganzen günstiger Entwiklung erst 87,5 vH des Verkehrsvolumens von 1929.

Über die Verkehrszahlen der Häfen Hamburg und Bremen im besonderen während der einzelnen Monate des Jahres 1937 gibt nachfolgende Übersicht Aufschlüsse:

Table with columns for 1937, Hamburg, and Bremen, with sub-columns for Eingang and Ausgang, and further sub-columns for NRT, Inland, and Ausl. Rows list months from January to December and annual totals for 1937 and 1936.

Auch hier zeigt sich die bereits erwähnte Tatsache, daß der Auslandsverkehr im rascheren Aufschwung begriffen war als der Verkehr mit anderen deutschen Häfen, der Inlandsverkehr im Gegenteil hinter den Ergebnissen des Jahres 1936 häufig zurückblieb.

18. Verkehrspreise. Die Frachten der beiden letzten Monate trat ein zeigte eine im ganzen steigende Linie, nur während der beiden letzten Monate um etwa Rückgang ein. Der Gesamtindex stieg in den Monaten Januar bis Oktober um etwa 27 vH, sank allerdings danach um 10,5 vH bis zum Jahresende. Gegenüber dem Durchschnittstand von 1936 lag er um rd. 30 vH höher. Als Erklärungsausschlag seien genannt die anhaltend starke Nachfrage nach industriellen Rohstoffen zur Deckung des Kriegsbedarfes sehr vieler europäischer Staaten (vgl. den hohen Frachtdindex in Europa).

Empfang!) sowie der konjunkturelle Hochstand der meisten Staaten der Welt während der ersten zehn Monate 1937, der eine dauernd starke Nachfrage nach Schiffsraum in allen Häfen erbrachte.

Die wichtigsten Indizes entwickelten sich 1937 wie folgt (1913 = 100):

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Küstenverkehr	80,3	89,6	92,6	92,1	92,5	95,9	98,1	97,3	97,4	97,4	86,5	89,9
Europa Versand	68,5	68,2	68,7	69,3	73,2	81,0	80,7	77,5	78,1	78,5	73,0	79,1
"  Empfang	82,8	86,4	89,6	94,1	96,7	103,6	104,9	108,6	114,8	114,1	101,1	101,1
Außereuropa Vers.	75,9	75,0	65,8	76,6	77,9	79,3	81,8	80,8	80,5	80,7	80,0	76,3
"  Empf.	70,0	73,9	68,1	73,5	81,2	81,5	79,7	80,7	84,2	90,7	88,9	81,1
Gesamtindex	76,3	78,4	79,7	81,7	85,5	90,4	90,7	91,3	94,5	96,0	88,5	86,0

19. Verkehrseinrichtungen. Die deutsche Handelsflotte umfaßte zu Jahresbeginn 1937 insgesamt 3 579 Schiffe mit 3 887 158 BRT bzw. 2 238 130 NRT. Gegenüber dem 1. Januar 1936 ergab sich ein Mehrbestand von 62 Fahrzeugen mit 182 000 BRT. Damit ist der Bestand von 1934 wieder überschritten und der Stand vor den Kriegen zu fast drei Viertel erreicht.

Die deutsche Handelsflotte gliederte sich am 1. Januar 1937 wie folgt:

	Zahl	BRT	NRT
Segelschiffe und Seelichter ohne Antrieb	306	62 209	56 126
"  "  mit Antrieb	1 961	128 705	73 307
Dampfschiffe	1 530	2 945 667	1 673 148
Motorschiffe	382	750 577	435 549
Zusammen	3 579	3 887 158	2 238 130

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

	Zahl	BRT	NRT
Segelschiffe und Seelichter ohne Antrieb	283	57 305	51 943
"  "  mit Antrieb	1 642	96 892	58 230
Dampfschiffe	970	2 794 266	1 616 451
Motorschiffe	345	736 517	428 368
Zusammen	2 640	3 684 980	2 154 985

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

BRT-Klassen	Dampfschiffe		Motorschiffe	
	Zahl	BRT	Zahl <sup>1</sup>	BRT
bis 100	155	9 673	98	5 503
100 — 300	374	81 806	124	20 921
300 — 500	151	59 706	26	9 927
500 — 1 000	249	195 388	6	4 553
1 000 — 2 000	192	285 524	25	33 315
2 000 — 4 000	170	471 359	19	61 730
4 000 — 6 000	111	502 623	25	121 646
6 000 — 8 000	68	489 615	40	275 286
8 000 — 10 000	35	206 324	7	62 263
10 000 — 20 000	17	256 415	12	155 383
über 20 000	8	248 234	—	—
Zusammen:	1 530	2 945 667	382	750 577

Hinsichtlich der Aufgliederung der deutschen Handelsflotte nach Altersklassen ergeben sich nachfolgende Zahlen:

Alter	Dampfschiffe		Motorschiffe	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Unter 1 Jahr	41	52 445	37	92 164
1 bis unter 3 Jahre	37	98 061	54	75 714
3 .. .. 5 ..	5	2 483	10	32 277
5 .. .. 7 ..	39	102 442	23	31 585
7 .. .. 10 ..	121	446 675	111	281 791
10 .. .. 15 ..	299	892 225	66	104 632
15 .. .. 20 ..	336	713 906	26	23 881
20 .. .. 30 ..	315	362 179	32	15 530
30 .. .. 40 ..	213	231 339	14	2 138
40 .. .. 50 ..	96	36 559	1	190
Von 50 Jahren und darüber . . . . .	27 <sup>1</sup>	7 309	4 <sup>2</sup>	293
Erbauungsjahr unbekannt . . . . .	1	44	4	182
Zusammen:	1 530	2 945 667	382	750 577

Es sei hervorgehoben, daß die dichtest besetzten Altersklassen die zwischen 10 und 20 Jahren Lebensalter bei den Dampfschiffen und 7 bis 10 Jahren bei den Motorschiffen sind, während die jungen Altersklassen bei beiden relativ gering besetzt sind. In Hinblick auf die dringend notwendige Verjüngung der deutschen Handelsflotte verdient dieser Tatbestand besondere Beachtung; auf die zwingende Notwendigkeit, in größeren Umfange als bisher Neubaufträge zu vergeben, wurde von maßgebender Stelle verschiedentlich hingewiesen.

### Luftverkehr.

20. Verkehrsleistungen. Die Leistungen des deutschen Luftverkehrs im Jahre 1937<sup>3</sup>.

Gesellschaft	Flug-km in 1000	Beforderte Fahrgäste	Personen-km in 1000	Fracht u. Gepäck		Post	
				t	tkm in 1000	t	tkm in 1000
Lufthansa	17 934,2	320 652	117 640,0	4 847,0	2 211 854	3 387,6	1 618 355
Derluft <sup>4</sup>	265,8	1 860	888,1	49,1	25 794	21,0	13 127
Reichslohn-Frachtstrecken	566,1	1	0,2	71,6	37 408	344,5	188 634
Deutsche Zerp.-Reederei	68,8	588	2 100,5	7,4	69 424	1,1	8 001
Insgesamt 1937	18 834,9	323 101	120 578,8	4 967,1	2 344 480	3 754,2	1 828 117
1936	17 881,5	286 311	123 506,8	4 848,3	2 757 947	2 597,0	1 425 628

Bedingt durch die erhöhte wirtschaftliche Tätigkeit im In- und Ausland wurden 1937 in der deutschen Luftfahrt zahlreiche Verbesserungen durchgeführt, Flugverrich-

<sup>1</sup> 19 von 50 bis 60, 5 von 60 bis unter 70 und 3 von 70 bis unter 80 Jahren.

<sup>2</sup> Von 50 bis unter 60 Jahren.

<sup>3</sup> Die Angaben beziehen sich auf den planmäßigen Linienverkehr der deutschen Luftverkehrsgesellschaften (einschl. der im Ausland befliegenen Strecken).

<sup>4</sup> Der Flugbetrieb wurde mit dem 31. 3. 1937 eingestellt.

tungen erwiesen sich auf einigen Hauptstrecken als notwendig. Der Grad der Aufwärtsentwicklung indessen hatte sich erstmalig im Jahre 1937 verlangsamt, durch den Ausfall des deutschen Luftschiffdienstes nach Amerika sowie die Verminderung des russischen Flugverkehrs im Verlaufe des Berichtsjahres bedingt. Von 1936 auf 1937 stieg die Zahl der beförderten Fluggäste im deutschen Luftplanverkehr um einen Betrag von 12,8 vH (vergleicheise 1935: 1936 um 36,4 vH), die Zahl der beförderten Fracht- und 24,6 vH (Vorjahr 85,4 vH). Die kilometrischen Leistungen im Fluggast- sowie im Fracht- und Gepäckverkehr waren 1937 gegenüber dem Vorjahr um 2,3 vH bzw. 15 vH geringer, nur beim Postverkehr wurden 28,2 vH km mehr geflogen.

**21. Verkehrseinrichtungen.** Das Luftverkehrsnetz im Sommer 1937. Innerhalb des Deutschen Reiches wurden verschiedene neue Flugrouten zur Verstärkung bestehender Strecken eingelegt. Mit Beginn des Sommerfahrplans verkehrten zwischen der Reichshauptstadt und München bzw. Frankfurt a. M. je vier Flugzeuge in beiden Richtungen. Mit dem Ruhrgebiet und Ostpreußen wurde Berlin durch drei Flugstrecken verbunden. Zwei Linien, eine belgische und eine deutsche, führten von Mülheim/Rh. und Düsseldorf nach Brüssel weiter. Von Berlin nach Stettin, nach Hamburg und der Halle/Leipzig wurden die Verbindungen nochmals verstärkt, um allen Anforderungen des Hauptreiseverkehrs zu genügen.

Unter den neuengerichteten internationalen Linien sind folgende zu nennen: Eine Verbindung München—Frankfurt a. M.—London ohne sonstige Zwischenlandungen, eine Verbindung Oslo—Göteborg—Kopenhagen—Hamburg—London, eine Verbindung Breslau—Amsterdam ohne Zwischenhalt. Zwischen Stockholm und Berlin wurde eine Linie ohne Zwischenlandung ebenfalls neu eingerichtet, ferner eine Linie Berlin—Paris über Frankfurt, die die Zahl der täglichen Flüge zwischen diesen beiden Hauptstädten auf acht erhöhte. Die Linie Berlin—Königsberg—Kaunas—Riga—Tallinn—Helsingfors stellt eine direkte Verbindung mit den baltischen Staaten her. Schließlich seien erwähnt die neuen Flugstrecken Athen—Wien—München—Frankfurt—Brüssel—London (3000 km in 14 Stunden) sowie die Verbindung Berlin—Lissabon (2700 km in 12½ Stunden). Die in früher von der „Derluft“ zwischen Berlin und Moskau unterhaltene Strecke wurde im Zusammenwirken zwischen der Deutschen Luft Hansa und der russischen Luftverkehrsgesellschaft fortgeführt. Die Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft (Derluft) stellte am 30. 3. 1937 ihren Betrieb ein und trat am 1. 9. des gleichen Jahres in Liquidation.

**Flughäfen.** Die Zusammenziehung des deutschen Luftverkehrs auf einige wenige Flughäfen hatte 1937 keine weiteren Fortschritte gemacht. Im Planverkehr wurden insgesamt 42 Flugplätze angefliegen, 1936 waren es 41. Neu sind in das Streckennetz Braunschweig und Münster/Westf. aufgenommen worden, wogegen Konstanz ausgeschrieben. Nach der Zahl der täglichen An- und Abflüge ist in Deutschland und in Europa überhaupt Berlin-Tempelhof der weitaus verkehrsreichste Flughafen. Sommer 1937 flogen hier im planmäßigen Personenverkehr (ohne Post-, Fracht- und Sonderflugverkehr) täglich 84 Flugzeuge an und ab. Nach Berlin folgte im zieldichten Abstand der neue Weltflughafen Rhein-Main in Frankfurt a. M. mit 44, Hamburg mit 41 Anflügen und Abfahrten, danach Halle/Leipzig mit 38. Im Ausland hielt London mit 76 Abflügen und Landungen im Jahre 1936 die Spitze, sodann folgten Paris mit 60 und Amsterdam mit 50. Die überragende Bedeutung des Flughafens der Reichshauptstadt Berlin im nationalen wie internationalen Flugverkehr tritt in diesen Zahlen deutlich in Erscheinung.

## Post- und Nachrichtenverkehr.

## 22. Verkehrsleistungen und Einnahmen der Deutschen Reichspost.

Verteiljahr	Beförderte Pakete in Mill.		Beförderte Telegramme in Mill.		Orts-gespräche in Mill.		Vororts-, Bezirks- und Schnell-gespräche in Mill.		Fern-gespräche in Mill.		Betriebs-Einnahmen in Mill. RM	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
I.	69,8	66,9	4,7	4,6	577,0	554,7	14,9	14,2	53,8	51,1	476,3	444,1
II.	72,5	69,6	5,1	5,1	594,4	548,7	16,1	14,8	59,4	54,9	462,4	439,6
III.	70,8	68,3	5,3	5,5	579,3	565,7	16,5	15,5	62,8	59,6	479,2	468,6
IV.	92,4	89,5	5,2	5,3	627,4	596,2	16,6	16,3	60,0	56,6	521,2	496,1
Jahr	305,5	294,3	20,3	20,5	2 378,1	2 255,3	64,1	60,8	236,0	222,2	1 939,1	1 848,4

Im Kalenderjahr 1937 hat die Beanspruchung der Dienstzweige der Reichspost weiter zugenommen, allerdings in etwas langsamerem Tempo als in den vorangegangenen Jahren.

Was die Verkehrsentwicklung der Post während der ersten drei Monate 1937 betrifft, so lag diese in einer erfahrungsmäßig verkehrsstilleren Zeit, die erst durch die Frühjahrsbelebung abgelöst wurde. Das zeitig einsetzende Oster- und Frühjahrs-geschäft beeinflusste die Verkehrsleistungen der Post in diesem Zeitraum günstig. Gegenüber dem Vorvierteljahr (IV./1936) ergab sich eine Leistungsverringerung bis zu 20 vH (beim Paketverkehr), erklärlich aus der hohen Verkehrstätigkeit der Reichspost während des Weihnachtsmonats und aus dem Wegfall eines großen Teils dieses Verkehrs zu Beginn des neuen Jahres. Wesentlich günstiger gestaltete sich das Leistungsbild des Postdienstes gegenüber dem ersten Viertel 1936. In engem Zusammenhang mit dem anhaltenden Wirtschaftsaufschwung stieg die Verkehrsleistung um 5—15 vH. Besonders fühlbar belaste sich der Einschreib-, Paket-, Postscheck- und Fernsprechverkehr, die Guthaben auf den Postscheckkonten lagen der günstigen Kassennlage der Geschäftswelt zufolge an fast ein Sechstel höher als in den ersten drei Monaten des Jahres 1936. Im Zusammenhang mit dem Frühjahrsauftrieb der Wirtschaft wurden die rückläufigen Ergebnisse von Januar und Februar 1937 rasch aufgehoben, besonders die Monate Mai und Juni brachten einen schnellen Aufschwung aller Zweige des Postdienstes. Im Paketverkehr betrug der Leistungszuwachs gegenüber dem ersten Vierteljahr 1937 2,4 vH, bei den Einzahlungen 3,4 vH, im Telegrammverkehr 8 vH, im Fernsprechverkehr 8,5 vH. Verglichen mit den Ergebnissen des zweiten Viertels 1936 stiegen die Briefsendungen um fast 6 vH, die Einzahlungen um 4 vH, die Postscheckbuchungen um ebenfalls 4 vH, die Funktelegramme um 5,3 vH, die Orts- und Ferngespräche um je 6 vH, die Zahl der Rundfunkteilnehmer nahm sogar um 11 vH zu, während sich der Paketverkehr nur um 1,5 vH mehrte, da örtlich bedingte Rohstoffschwierigkeiten den Versand gewisser Verbrauchsgüter hemmten.

Dem alljährlichen Abflauen der Geschäftstätigkeit während der Sommermonate entsprach eine etwas schwächere Beanspruchung der Reichspost zu Beginn des dritten Jahresviertels. Teilweise war der jahreszeitliche Rückgang durch die erhöhte Inanspruchnahme der Post- und Fernmeldeeinrichtungen damals eine außergewöhnliche Höhe erreicht hatte. Mit Ende der Reisezeit und dem Einsetzen des Herbstgeschäftes zeigte der Monat September eine fühlbare Belebung. Sie hielt im letzten Viertel 1937 an, wodurch die Leistungen der vorausgegangenen drei Monate wesentlich übertroffen wurden. Bei den Briefsendungen betrug die Zunahme mehr als 12 vH, bei den Einzahlungen ebenfalls

über 12 vH, die Postscheckbuchungen erreichten einen Satz von 13 vH. Als Folge der lebhaften Geschäftstätigkeit sowie des regens Versands von Verbrauchsgütern zu Ende des Jahres stieg der Paketverkehr um 34 vH. Gegenüber dem Vorjahresergebnis lassen die Leistungszahlen des letzten Viertelsjahrs 1937 ebenfalls in fast sämtlichen Zweigen des Postdienstes eine Aufwärtsbewegung erkennen. Die Briefsendungen erreichten eine Steigerung von 5 vH, die Paketbeförderung eine solche von 9 vH. Die Biazahlungen verkehrten sich um etwa 3 vH, die Postscheckbuchungen um rd. 4 vH, in gleichem Umfang die Orts- und Ferngespräche.

Hand in Hand mit der Leistungssteigerung der Post mehrten sich auch ihre Betriebsmaßnahmen um 90,7 Mill. RM = 5 vH. Es zeigt sich auch hier, daß das Leistungsmaß ein geringeres geworden ist, wuchsen doch die Betriebsmaßnahmen von 1935 auf 1936 um einen Betrag von 8 vH. Die Betriebszahl, d. h. das Verhältnis von Betriebsausgaben zu den Einnahmen (diese = 100 gesetzt), betrug im Berichtsjahr 96, änderte sich also im Vergleich zu 1936 nicht nennenswert.

**23. Verkehrspreise.** Im Postbeförderungsdienst wurden im Verkehr mit verschiedenen ausländischen Staaten Gebührenänderungen vorgenommen. So erkläre man z. B. im Verkehr mit Jugoslawien die ermäßigte Drucksachengebühr von 5 Kpf für je 100 g, die zuvor für Zeitungen und Zeitschriften — unmittelbar vom Verleger versandt — erhoben wurde, nun auch für Bücher, Druckhefte und Musiknoten gültig. Durch Erhöhung der Gebührenanteile durch die französische Postverwaltung wechselten sich die Freigebühen für Postpakete, die von deutschen Versendern nach Frankreich, Korsika und Algerien aufgegeben wurden. Durch eine ähnliche Erhöhung der Gebührenanteile seitens der Postverwaltung der Südafrikanischen Union verteuerten sich die Freigebühen für Pakete aus Deutschland nach Rhodesien und Betschuanaland. Ein Durchgang durch Südafrika geleitet werden. Im Postverkehr mit verschiedenen Staaten Europas und in Übersee wurden Änderungen der Luftpostzuschläge im Berichtsjahr vorgenommen, teilweise konnte durch deren Senkung eine beachtliche Steigerung der auf dem Luftweg beförderten Postsachen erzielt werden. Schließlich wurde mit dem 1. 7. 1937 die Beförderung von Reisegepäck in Kraftpost- und Landkraftpostverkehr neu festgesetzt.

Im Telegraphenwesen waren 1937 verschiedene Gebührendeänderungen im Auslandsverkehr eingetreten. Mit dem 1. 4. 1937 wurden Telegramme billiger ins Ausland gesandt; dadurch erleichterte die Deutsche Reichspost eine schnelle Nachrichtsaustausch mit ausländischen Staaten, was sich besonders für den deutschen Handel günstig auswirkte. Die Ermäßigung beträgt je Wort 4 bis 7,5 vH, verchieden nach dem jeweiligen Bestimmungsland. Ferner traten einige Änderungen und Erleichterungen im Bildtelegraphenverkehr ein, so im Verkehr mit Italien, der Vatikanstadt, mit Belgien, Frankreich, Österreich sowie den Nordischen Staaten.

Verschiedene Gebührendeänderungen waren auch im Fernsprechverkehr mit dem Ausland zu verzeichnen; meistens handelte es sich um Gebührensenkungen, die teilweise einer zeitweisen Begrenzung unterlagen, teilweise jedoch generale Gültigkeit für die Bestimmungen für den Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Ausland wurden mit Wirkung vom 1. 1. 1937 einigen Änderungen unterworfen.

**24. Verkehrseinrichtungen.** Luftpostwesen. In der Zeit vom 27. 1. bis 2. 2. 1937 wurde der Postverkehr mit dem von Eise eingeschlossenen Inseln Polowato, Hallig, Wangerooge, Spiekeroog und Juist durch einen Notflughafen aufrecht erhalten. Der Sommerflugdienst der Deutschen Reichspost wurde Anfang April mit 108 Linien aufgenommen. Die Zahl der kurzen Linien nahm zugunsten der über weite Strecken führenden Linien ab; eine neue Reichspostflughlinie wurde zwischen Berlin und Breslau eingerichtet.

Der Luftschiffverkehr mit Postbeförderung nach Südamerika auf der Linie Frank-

furt a. M. — Rio de Janeiro konnte am 16. 3. 1937 aufgenommen werden. Der Luftschiffverkehr mit Nordamerika wurde am 3. 5. 1937 eröffnet, aber infolge der Zerstörung des Luftschiffs „Hindenburg“ am 6. 5. 1937 eingestellt; auch der Südamerikadienst des Luftschiffs „Hindenburg“ am 8. 5. 1937 sind die Reichspostflüge zwischen Köln und Oberburg zum Anschluß an die Amerikafahrten der Dampfer „Bromen“ und „Europa“ wieder aufgenommen worden. Am 9. 6. konnte der 250. Postflug über den Südatlantik ausgeführt werden. Während für den ersten Postflug Anfang 1934 eine Zeit von noch 5 Tagen beansprucht wurde, konnte nunmehr der Flug in 9½ Tagen durchgeführt werden. Durch Vereinbarungen über die Benutzung ausländischer Flugpostverbindungen gelang es, den Flugpostdienst mit einer Anzahl außereuropäischer Länder zu verbessern. Wie im Jahre 1936 wurden wiederum zur schnelleren Beförderung der Briefpost im Europaverkehr größere Mengen von Briefen und Postkarten ohne Zuschlag auf dem Luftweg weitergeleitet.

Postbeförderungsdienst zu Lande. Die Postverbindungen auf Eisenbahnen wurden durch Einrichtung neuer Zahnposten verbessert. Der Südexpreß Paris—Lissabon wurde im Anschluß an die in Lissabon anliegenden Postdampfer nach Südamerika zur Beförderung der Briefpost dorthin benutzt. Dadurch bewirkte man, daß Sendungen, die infolge verspäteter Auflieferung von Postdampfern in deutsche Häfen verpaßt haben, diesen in Lissabon erreichen und so wesentlich früher in Südamerika anlangen, als wenn sie das nächstfolgende Postschiff hätten abwarten müssen.

Am 1. 7. 1937 nahmen gemeinsam mit der österreichischen und schweizerischen Postverwaltung sowie mit der italienischen Società Automobiliistica Dolomiti (SAD) folgende internationale Kraftpostlinien den Betrieb auf: München—Bozen—Venedig, München—Moritz—Lugano, München—Lofers—Großglocknerstraße—Venedig. Die Postverwaltung auf dem flachen Land wurde durch den erhöhten Einsatz kleiner Kraftwagen (Landkraftwagen) und die Einrichtung von Poststellen in den von Landkraftposten berührten Orten verbessert.

Telegraphenverkehr. Das deutsche Bildtelegraphennetz wurde durch je öffentliche Bildstelle in Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg, Königshagen i. Pr. erweitert. Zu Ende des Jahres 1937 befanden sich in Deutschland 9 öffentliche Bildstellen im Betrieb. Dieses feste Netz wurde durch die vorübergehende Einschaltung von Sonderbildstellen enghasiger gestalte, die bei Großveranstaltungen an Orten ohne feste Bildstellen eingesetzt werden. Im Juli 1937 nahm man mit der Bildstelle Amsterdamtelegraphendienst mit zwei öffentlichen Bildstellen auf, auch mit der Bildfunkdienst dem konnte eine unmittelbare Zusammenarbeit eingerichtet werden. In Bildfunkdienst mit Argentinien gelang es, in beiden Richtungen Lichtbilder bis zu 13 x 18 cm Größe zu übertragen. Eine günstige Entwicklung nahm auch der zwischen Deutschland und verschiedenen Staaten aufgenommene Fernschreibdienst; so wurde beispielsweise der Fernschreibverkehr mit England wesentlich ausgebaut. Die Teilnehmer des deutschen Fernschreibnetzes können mit Teilnehmern in Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Holland und der Schweiz unmittelbare Nachrichten fernschriftlich austauschen.

**25. Verkehrsorganisation und -politik.** Anhebung der Personalunion zwischen Verkehrs- und Postministerien. Aufhebung der Personalunion und gültigen Unterstellung der Deutschen Reichsbahn unter Reichsheit hat der Führer und Reichskanzler angeordnet, daß die Personalunion in der Leitung des Verkehrs- und Postministeriums wieder aufgehoben wird und die beiden Ministerien von je einem Reichsminister verwaltet werden.

Am 1. 1. 1937 wurde bei der Deutschen Reichspost eine Forschungsanstalt gegründet. Ihr ist die Aufgabe gestellt, wissenschaftlich-technische Fragen, insbesondere auf dem Gebiet des Fernslehens und des Ver-

jahresplans, zu erforschen, soweit diese das Postwesen betreffen. Zuvor war das Reichspostzentralamt hierfür zuständig. Die Forschungsanstalt erhält ihre Aufträge vom Reichspostministerium, dem sie unmittelbar unterstellt ist. Am 1.9. 1937 wurde in Berlin eine Reichspostbaudirektion gegründet, ihr Bezirk deckt sich in der räumlichen Erstreckung mit dem Gebiet der RPD Berlin. Die Baudirektion hat die Erweiterungsbauten bei der Umgestaltung der Reichshauptstadt auf dem Gebiet des Postwesens durchzuführen, sie hat Bauentwürfe aufzustellen, Verhandlungen mit allen beteiligten Kreisen zu führen, die Bauprojekte auszuarbeiten und durchzuführen. Die Postdienststellen in Berlin, Köln, Königsberg i. Pr. und München für die Leitung und Überwachung des Postbeförderungsdienstes auf Eisenbahnen änderten ihre Bezeichnung in Bahnpostgruppenleitung Mitte, West, Ost bzw. Süd un.

### Fremdenverkehr.

#### 26. Verkehrsleistungen.

	Fremdenmeldungen in 1000		Fremdenübernachtungen in 1000	
	Insgesamt	davon Ausländer <sup>1</sup>	Insgesamt	davon Ausländer <sup>1</sup>
Winterhalbjahr 1936/37:				
700 Berichtsorte . . . . .	7 233	484	20 649	1 638
Veränderung gegen Vorjahr . . .	+ 14 vH	+ 21 vH	+ 16 vH	+ 25 vH
Sommerhalbjahr 1937:				
865 Berichtsorte . . . . .	14 973	1 721	66 284	4 671
Veränderung gegen Vorjahr . . .	+ 11 vH	+ 5 vH	+ 11 vH	- 5 vH

An der Zahl der gemeldeten Auslandsfremden waren im Sommer 1937 folgende Länder führend beteiligt: Großbritannien und Irland mit 22 vH, Niederlande mit 14 vH, USA, mit 11 vH, Dänemark mit 8 vH, Österreich mit 6 vH, Schweden und Tschechoslowakei mit je 5 vH, Frankreich, Schweiz und Belgien-Luxemburg mit je 4 vH.

Im Winterhalbjahr 1936/37 wurden in 700 deutschen Fremdenverkehrsplätzen 7,23 Mill. Fremdenmeldungen und 20,65 Mill. Übernachtungen gezählt. Der winterlichen Jahreszeit entsprechend entfielen die meisten Fremdenmeldungen und -übernachtungen auf die Städte (85 vH bzw. 58 vH). Im Vergleich zum Winterhalbjahr 1935/36 wies der großstädtische Fremdenverkehr eine beachtliche Steigerung auf, die Fremdenmeldungen mehrten sich um 15 vH, die Übernachtungen um 19 vH. Den größten Umfang und den schnellsten Aufstieg hatten Städte wie Berlin, München, Hamburg, Leipzig oder Dresden zu verzeichnen.

Im Sommerhalbjahr 1937 wurden in den 865 wichtigeren Fremdenverkehrsplätzen Deutschlands 14,97 Mill. Fremdenmeldungen mit 66,28 Mill. Übernachtungen ermittelt, das sind je 11 vH mehr als in den Sommermonaten des Jahres 1936, in welchen die Olympischen Spiele stattfanden. Bemerkenswert ist, daß die Fremdenmeldungen aus dem Auslande noch um 5 vH anstiegen. Es kann angenommen werden, daß diese Steigerung auf der verbundenen Kraft des geordneten Reiches sowie den verschiedenen Fremdenverkehrsveranstaltungen beruht hat. Sie haben sich als ebenso zugkräftig erwiesen wie ein Jahr vorher die Olympischen Spiele. Das Absinken der Übernachtungen von Ausländern um etwa 5 vH läßt sich aus der häufig recht langen Aufenthaltsdauer der Festspielbesucher im Jahre 1936 erklären, wogegen im folgenden Jahre wegen der kürzeren Dauer der meisten Veranstaltungen im Berichtsjahr die ausländischen Besucher den Aufenthaltsort rascher wechselten.

<sup>1</sup> Personen mit ständigem Wohnsitz im Auslande.

## LITERATUR.

### Buchbesprechungen.

Josef Hellauer, Dr. Dr. h. c. Dr. e. h., o. Professor an der Universität Frankfurt a. Main, Güterverkehr. Ein Lehr- und Handbuch für Studierende und für die Wirtschaftspraxis. Jena 1938. Verlag von Gustav Fischer. 178 Seiten. Geb. RM 8,20, brosch. RM 7,—.

Der Verfasser hat bereits 1930 ein Buch „Nachrichten und Güterverkehr“ erscheinen lassen, das mit Recht wegen seiner praktischen Zielsetzung von den Studierenden und jungen Wirtschaftspraktikern lebhaft begrüßt wurde. Das nunmehr vorliegende Werk „Güterverkehr“ ist eine wertvolle Beschränkung, Zusammenfassung, aber auch den speziellen Stoff erweiternde Folge der ersten Schrift. Es sollte nach dem Willen des Verfassers keine Betriebswirtschaftslehre der Verkehrsunternehmungen geschrieben werden, sondern eine Verkehrslehre, die zeigt, wie und unter welchen Bedingungen sich der Verkehr der Verkehrsunternehmungen mit dem Kaufmann abspielt. Dennoch mußte diese Absicht dazu führen, das Betriebliche in der Abwicklung des Verkehrs nicht nur zu erwähnen, sondern weitgehend in den Vordergrund zu stellen. Das Streben des Verfassers ging, wie er es im Vorwort ausdrückt, dahin, „die einzelnen Verkehrswege vom Standpunkte des Kaufmanns aus zu betrachten und damit nicht nur den Studierenden der Betriebswirtschaftslehre über das zu unterrichten, was er aus dem Gebiet des Güterverkehrs sich aneignen muß, sondern vor allem dem in der Wirtschaftspraxis Stehenden aus der Lehre des Verkehrs das zu bieten, was er für seine Tätigkeit braucht“. Darüber hinaus ist das Buch zu einem ausgezeichneten Lehrmittel für diejenigen Studierenden geworden, die sich dem Studium der Verkehrswissenschaft besonders widmen wollen.

Hellauer hat es verstanden, und darin liegt das besonders Verdienstvolle seines neuen Werkes, den gesamten Güterverkehr der Schiene, Straße und Post, zu Lande, zu Wasser, in der Luft, in seinen technischen, organisatorischen, rechtlichen, betrieblichen und ökonomischen Voraussetzungen und Gegebenheiten knapp, klar und erschöpfend darzustellen. So teilt er beispielsweise den Güterverkehr der Binnenschifffahrt in folgende Abschnitte ein: Technisches des Binnenschiffahrtsbetriebs, Entwicklungsbedingungen, die Organisation der deutschen Binnenschifffahrt, der Frachtenmarkt, der Schlepp- und der Frachtvertrag, Frachtnotierung und Tarifwesen. In gleicher Weise sind die übrigen Hauptkapitel, der Güterverkehr der Eisenbahn, mit Kraftwagen, der Seeschifffahrt und der Luftfahrt, behandelt. Eine Darstellung des Güterverkehrs der Post, der Technik, Organisation und der Gebühren des Umschlagsverkehrs sowie eine in ihrer knappen Darstellung geradezu musterhafte Brörterung der rechtlichen und betrieblichen Grundlagen des Lagerhaus- und Speditionsgeschäfts beschließen das Buch, das jeder Studierende und in der Wirtschaft Tätige mit Gewinn aus der Hand legt. Prof. Dr. Esch.

Walter Spieß, Dr., Reichsbahndirektor, Der Eisenbahntarif und seine Beeinflussung durch die konkurrierenden Verkehrsmittel. Schriften der Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft. Stuttgart und Berlin 1938. W. Kohlhammer Verlag. 20 Seiten. RM 0,90.