

VERKEHRSARCHIV

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

Nr. 2

Abgeschlossen am 1. Januar 1936

Vorbemerkung: Die Verkehrskonjunktur-Berichterstattung bezieht sich auf das 1. Halbjahr 1935. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten. Die Nachrichtensammlung erstreckt sich bis zum 30. Sept. 1935. Das Verzeichnis der Abkürzungen für die einzelnen Zeitschriften enthält Verkehrsarchiv 1935, Nr. 1, Seite 1.

Eisenbahnen

53. Deutsche Reichsbahn; Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung in 1000 Wagen ¹⁾		Einnahmen aus			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935
Januar	27,0 ²⁾	28,8 ²⁾	2651	2741	162,7	175,9	59,1	62,0
Februar	25,9	27,2	2554	2577	156,1	166,3	56,8	61,0
März	30,1	32,4	2992	3047	180,3	191,7	73,5	71,7
April	27,4	29,9	2755	2870	162,3	176,0	67,9	82,5
Mai	27,7	34,2	2778	3137	165,3	186,4	83,7	75,0
Juni	30,3	32,2	3014	2959	182,8	181,2	81,5	103,2

Die mit der Jahreswende 1932/33 einsetzende und in der Folge stark zunehmende Belebung der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit in Deutschland setzte sich, wie bereits vorher schon, auch im ersten Halbjahr 1935 in eine wachsende Steigerung der Verkehrsanforderungen an die Deutsche Reichsbahn um. Allerdings ist der stürmische Aufschwung der ersten Zeit mehr und mehr einem langsameren Wachstum gewichen. So stiegen, verglichen mit dem ersten Halbjahr 1934, die von der Reichsbahn im Berichtszeitraum insgesamt beförderten Gütermengen um 9,7 v H (gegenüber einer Steigerung von 23 v H in der entsprechenden Zeitspanne des Vorjahres); die Wagengestellung erhöhte sich um 3,5 v H (gegenüber 14,2 v H), die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 6,7 v H (gegenüber 19,5 v H) und die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 7,8 v H (gegenüber 8,1 v H). Die Abschwächung der Aufschwungstendenzen, die sich um so mehr durchsetzen mußte, einen je höheren Stand die Wirtschaftstätigkeit bereits erreicht hatte, verliert jedoch an Bedeutung, wenn man berücksichtigt, daß die Jahre 1933 und 1934 zufolge der großen und planvollen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung, die die Wirtschaft schlagartig aus ihrer depressiven Stagnation lösten, im Zeichen einer außerordentlichen Vergrößerung des Produktionsvolumens standen, dessen Hochstand es in der Folge vor allem organisch zu sichern und erst in zweiter Linie weiterzutreiben galt.

¹⁾ Die bisherigen Übersichten enthielten die Wagengestellung im arbeitstäglichen Durchschnitt.

²⁾ Die Zahl für Dezember 1933 ist 27,0, für Dezember 1934 30,3.

Die in den einzelnen Monaten des ersten Halbjahres 1935 von der Reichsbahn bewegten Gütermengen waren größer als jemals in den letzten vier Jahren und reichten damit wieder nahe an den Stand von 1930 heran, der im Juni sogar überschritten wurde. Zieht man das Durchschnittsergebnis der ersten Jahreshälften der als Hochkonjunktur zu betrachtenden Zeitspanne 1927—1929 zum Vergleich heran, so läßt sich feststellen, daß der Gütertransport, der zur Zeit der größten Verkehrsschrumpfung im ersten Halbjahr 1932 auf 56,7 v H gesunken und demgegenüber in der ersten Hälfte 1934 wieder auf 72,7 v H gestiegen war, in der Berichtsperiode bereits wieder 79,8 v H ausmachte. Im gleichen Verhältnis zur Phase der Hochkonjunktur stand mit 79,4 v H die Wagengestellung.

Mit voller Deutlichkeit hat sich in den Jahren des Niedergangs und des folgenden Aufstiegs gezeigt, daß die Wagengestellungskurve kein ausreichendes Bild der Verkehrskonjunkturentwicklung zu bieten vermag. Zwar ordnet sie sich dem allgemeinen Bild der Verkehrsentwicklung durchaus ein, ob man nun die Ergebnisse kürzerer oder längerer Zeiträume zum Vergleich heranzieht. Sie zeigt aber doch ein bemerkenswert größeres Beharrungsvermögen, das in einer unvollkommenen und zögernden Anpassung an die Entwicklungslinie des mengenmäßigen Verkehrsvolumens zum Ausdruck kommt. Sie bleibt hinter jener bei abfallender Konjunktur im Ausmaß der Senkung, bei aufsteigender Konjunktur im Ausmaß der Steigerung weit zurück, so daß die Spanne zwischen beiden Linien sich in Zeiten konjunkturellen Rückgangs scherenartig öffnet und erweitert und umgekehrt sich bei konjunktureller Besserung wieder verengert und schließt. Das bedeutet mit anderen Worten eine sich mindernde Auslastung der einzelnen Wagen im Konjunkturabstieg auf der einen, eine sich bessernde Auslastung im Aufschwung auf der anderen Seite.

Was die Gestaltung der Einnahmen in ihrem Verhältnis zur Gütermenge angeht, so hatte sich nach einer relativ sehr guten Behauptung dieses Verhältnisses in den ersten Krisenjahren 1930/31 und dem dann auf die allgemeine Tarifsenkung von 1931 folgenden stärkeren Absturz der Einnahmen im Jahre 1932 seitdem eine stetig wachsende Diskrepanz zwischen Einnahmenezuwachs und Verkehrssteigerung herausgebildet dergestalt, daß die Einnahmenbesserung in zunehmendem Maße hinter der Verkehrsbelebung zurück blieb. Diese Entwicklung hat sich auch im Berichtshalbjahr weiter fortgesetzt. Während der Güterverkehr, gemessen am Durchschnittsergebnis der Vergleichshalbjahre 1927—1929 bereits vier Fünftel seines Höchststandes wieder aufgeholt hatte, gewannen die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die im ersten Halbjahr 1932 nahezu auf die Hälfte (51,8 v H) zusammengeschrumpft waren, nur etwas mehr als zwei Drittel (67,3 v H) wieder zurück. Ähnliches gilt von den Einnahmen aus dem Personenverkehr. Sie erreichten ihren krisenhaften Tiefpunkt mit 59,2 v H erst im ersten Halbjahre 1933 und stiegen seitdem bis auf 69 v H im Berichtshalbjahr wieder an.

Diese Unterschiede in der Bewegung zwischen Verkehrsaufkommen und Einnahmengestaltung sind einmal auf eine gewisse strukturelle Umschichtung der Transporte zurückzuführen, die sich in einer Abwanderung hochwertiger und frachtlich besonders einträglicher Güter auf andere Verkehrsmittel (Kraftwagen) und dem dadurch verursachten wachsenden Anteil der mit geringerem Frachtaufkommen verbundenen Güter äußert. Entscheidend aber ist die als Gegenmaßnahme hierzu getroffene, wachsende Ausdehnung der Ausnahmetarife, die neben der Herabsetzung der Normaltarife vom Jahre 1931 in den letzten Jahren Platz gegriffen hat.

In den einzelnen Monaten des Berichtshalbjahres stand der Verkehr der

Reichsbahn unter folgenden Einwirkungen: Wie üblich brachte im Güterverkehr der Januar gegenüber dem Vormonat einen saisonbegründeten Verkehrsrückgang. Außer der regelmäßig nach Weihnachten und Neujahr zu beobachtenden Geschäftsstille und der infolge der Witterung stark eingeschränkten Außentätigkeit, die den Baustoff-, insbesondere den Zementversand nachteilig beeinflusste, wirkte sich vor allem nach Abschluß der Rübenkampagne die Einstellung des Zuckerrübenversandes hemmend aus. In gleicher Richtung wirkten die rückgängigen Zucker- und Kartoffeltransporte. Dem stand ein trotz der milden Witterung im ganzen zunehmender Kohlen-, insbesondere Braunkohlenverkehr und ein durch die bevorstehende Landbestellung geförderter beträchtlicher Mehrversand an künstlichen Düngemitteln gegenüber, die jedoch den Ausfall auf der anderen Seite bei weitem nicht wettzumachen vermochten. Wenn trotz des saisonmäßig bedingten Rückgangs die Januar Mengen des Jahres 1934, die ohnehin im Gegensatz zu denen des Berichtsmonats durch die auf die Vereisung der Wasserstraßen zurückzuführende Abwanderung auf den Schienenweg überhöht waren, nicht unerheblich überschritten wurden, so zeugt dies von der fortschreitenden konjunkturmäßigen Besserung. Der Verkehrsumfang war im Februar zwar kleiner als im Vormonat; hieran war jedoch ausschließlich die geringe Zahl der Arbeitstage schuld. Trotz des regen Industriekohlenabsatzes nahm die Brennstoffabfuhr aus allen Fördergebieten infolge des verminderten Hausbrandbezuges ab. Dasselbe traf auf die Düngemittelbeförderung zu, die im Januar allerdings eine Spitzenleistung aufzuweisen hatte. Einen Zuwachs erfuhren im Zusammenhang mit den wiederbelebten Außenarbeiten Baustoffe aller Art, ferner aber auch landwirtschaftliche Geräte, Saatgut und Stroh. Der Monat März stand im Zeichen der Rückgliederung des Saargebiets, die die Saarbahnen wieder der Verwaltung der Reichsbahn unterstellte und damit den Saarbahnverkehr der Reichsbahn-Verkehrstatistik zuordnete. Schon diese Umstellung führte neben den ohnehin wirksamen jahreszeitlichen Einflüssen zu erhöhten Verkehrszahlen. Verhältnismäßig gut hielt sich der Kohlentransport. Zwar nahmen Handel und Verbraucher in Erwartung der kommenden Sommerrabatte eine abwartende Haltung ein, der saisonübliche Absatzrückgang an Privathaushaltungen und Landwirtschaft fand jedoch einen gewissen Ausgleich in erhöhten Bezügen der Industrie. Obwohl bei den günstigen Wasserstandsverhältnissen erhebliche Mengen der Schifffahrt zufielen, nahmen die Düngemittelversendungen keineswegs ab. In größerem Ausmaß verstärkte sich nach Öffnung der Mielen der Kartoffelversand. Auch die Baustoffmengen nahmen trotz der in der ersten Monatshälfte wieder einsetzenden und für viele Außenbetriebe nachteiligen Kälte- welle sehr stark zu. Im übrigen belebte sich noch die Beförderung von Saatgut, lebenden Pflanzen, Futtermitteln, Stroh, landwirtschaftlichen Maschinen und Umzugsgut. Infolge der Osterfeiertage zeigte der April gegenüber dem Vormonat zwar einen absoluten Rückgang, im arbeitstäglichen Durchschnitt jedoch eine leichte Zunahme des Verkehrs. Sehr beträchtlich schrumpfte mit Beendigung der Frühjahrsbestellung der Düngemittelverkehr, während sich die Kohlenmengen in Anbetracht der fortgeschrittenen Jahreszeit verhältnismäßig gut behaupten konnten. Eine weitere Zunahme erfuhr der Baustoffversand, der in der regierungsseitig geförderten Bautätigkeit, namentlich im Wegebau, eine Stütze fand. Sehr gut entwickelte sich mit Eintritt des Frühjahres der Absatz von Saatgut, Pflanzgut und Geräten und Werkzeugen für Feld- und Gartenbau. Eine Spitzenverkehrsleistung wies im Berichtshalbjahr der Monat Mai auf. Die bewegten Gütermengen stiegen gegenüber dem Vormonat um 14 v H und lagen damit um nicht

viel weniger als ein Viertel (24 v H) über denen vom Mai des Vorjahres. Stark ins Gewicht fielen dabei in der Hauptsache die vermehrten Kohlen- und Baustofftransporte. Die ersteren waren auf die Einführung der Sommerrabatte zurückzuführen, die sowohl das Hausbrand- wie Industriegeschäft günstig beeinflussten. Insgesamt wurden 189 000 Kohlenwagen mehr als im Vormonat gestellt. An der Versandsteigerung der Baumaterialien, die durch die anhaltende Besserung auf dem Baumarkte bestimmt wurden, waren umfangreiche Dienstguttransporte der Reichsbahn beteiligt, die größere Arbeiten besonders im Oberbau ausführen ließ. Der Verkehr in landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, in Rauhfutter und Frühgemüse verstärkte sich gleichfalls. Die verminderten Düngemittel- und Kartoffelsendungen konnten dem Gesamtverkehr keinen Abbruch tun. Im Juni ließ der Verkehr wieder etwas nach, was schon durch die größere Zahl der Feiertage z. T. erklärt ist. Die Wasserstraßen blieben den ganzen Monat über im Gegensatz zum Juni 1934 voll leistungsfähig, so daß auch von dieser Seite eine Zuwanderung nicht zu verzeichnen war. Immerhin lagen die pro Arbeitstag beförderten Mengen noch etwas über denen des Vormonats. Bestimmend für das Verkehrsaufkommen waren auf der einen Seite die durch die bevorstehende Herbstbestellung stark vermehrten Düngemitteltransporte, andererseits die in Zusammenhang mit der fortgeschrittenen Jahreszeit merklich verminderte Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und vor allem von Zement, dessen Versand in den vorangegangenen Monaten fast ununterbrochen gestiegen war.

Was die Entwicklung des Personenverkehrs angeht, so brachte der Januar, wie alljährlich, gegenüber dem Vormonat einen Rückgang des Verkehrs. Neben dem Fernreiseverkehr erfuhr auch der Berufsverkehr infolge der durch die Witterung stark eingeschränkten Außentätigkeit größere Einbußen. Erst in der zweiten Monatshälfte machte sich wieder eine Belebung bemerkbar, die sowohl den Fernreise- wie den Wochenend- und Ausflugsverkehr in der Form des Wintersportverkehrs betraf, der zu Anfang des Monats stark behindert war. Trotz der geringeren Anzahl an Monattagen ging der Verkehr im Februar kaum zurück. Zwar litt der Ausflugs- und Wochenendverkehr unter der ungünstigen Witterung, der Fernreiseverkehr gestaltete sich aber im ganzen zufriedenstellend, u. a. gefördert durch die wiedereinsetzenden „Kraft durch Freude“-Fahrten. Berufsverkehr und Geschäftsreisen behaupteten sich gleichfalls gut. Schon die größere Zahl der Monattage ließ im März gegenüber dem Vormonat eine Verkehrssteigerung erwarten. Hinzu kamen politische, sportliche und wirtschaftliche Sonderveranstaltungen (u. a. Saarbefreiungsfeiern und Leipziger Frühjahrsmesse), die eine günstige Wirkung auf den Reiseverkehr ausübten. Der Ausflugs- und Wochenendverkehr war in seinem Ausmaß je nach der Wetterlage regional verschieden. Die mit Frühjahrsanfang in gewissem Umfange stets zu beobachtende Abwanderung auf Fahr- und Motorrad konnte dem Berufsverkehr keinen Abbruch tun, zumal er durch die Wiederaufnahme der Außenarbeiten eine wesentliche Bereicherung erfuhr. Wenn trotzdem der Umfang des Verkehrs hinter dem des Vorjahres zurückblieb, so lag das an der verschiedenen Lage des Osterfestes. In der ersten Hälfte des Aprils zeigten sich kaum nennenswerte Veränderungen. Erst die Osterferien führten zu einer beachtlichen Verkehrsbelebung, namentlich im Fernverkehr, die durch die verlängerte Gültigkeit der Festtagsrückfahrkarten noch verstärkt wurde. Im Nahverkehr übte das gute Wetter einen günstigen Einfluß aus. Gegen Monatsende machten sich bereits die ersten Anzeichen des Bäderverkehrs bemerkbar. Der Mai war ein Monat ohne Feste und gekennzeichnet durch ausgesprochen schlechtes Wetter. Daher mußte

der Verkehr gegenüber dem Vormonat zurückgehen. Auch der starke Sonderzugverkehr konnte hieran nichts ändern. Nur der Berufsverkehr nahm im Zusammenhang mit der gesteigerten Berufstätigkeit weiter zu. Als sehr günstig konnte das Ergebnis im Juni bezeichnet werden, was vor allem dem Pfingstfest und dem anhaltend sommerlichen Wetter zu verdanken war. Der äußerst intensive Fernreiseverkehr war nicht nur bedeutend lebhafter als im Vormonat, er übertraf vielmehr auch den des Juni 1934. Die Gestellung zahlreicher Sonderzüge in einem bisher nicht gekannten Umfange für die Zwecke der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, der NSV-Jugenderholungspflege, für Schüler- und Pilgerfahrten — es wurden insgesamt mehr als 14000 überplanmäßige Züge (Vormonat: 7300, Juni 1934: 8600) gefahren — führte vorübergehend sogar zu einer Verknappung der Wagenbestände. An den Pfingstfeiertagen setzte überdies ein besonders starker Nahverkehr ein. Demgegenüber blieb der Berufsverkehr im allgemeinen unverändert. — Insgesamt wurden im Berichtshalbjahr mehr als 68600 überplanmäßige Züge gestellt gegen 31000 im ersten Halbjahr 1934. Die bereits vorher beobachtete Steigerung hielt also verstärkt an.

54. Tarfnachrichten. Im Eisenbahngüterverkehr erfuhr der Normaltarif in Deutschland keine Veränderungen, jedoch wurde mit Rücksicht auf die ständig wiederkehrenden Wünsche der Wirtschaft nach Tarifvereinfachung die Ständige Tarifkommission mit der Prüfung der Frage einer Verringerung der Ausnahmetarife, namentlich solcher allgemeiner Art, durch Übernahme derselben in den Regeltarif beauftragt, bei deren Verwirklichung eine Vermehrung der jetzigen Tarifklassen für Wagenladungen in Zukunft nicht ganz ausgeschlossen erscheint. Demgegenüber betätigte sich die Reichsbahn um so lebhafter auf dem Gebiete der Ausnahmetarife, die mannigfache Veränderungen und Erweiterungen erfuhren. Von besonderer Bedeutung waren dabei die im Interesse der Verwertung einheimischer an Stelle ausländischer Rohstoffe eingeführten Ausnahmetarife und die mit beträchtlichen finanziellen Opfern für die Reichsbahn verbundenen zahlreichen Tarifmaßnahmen, die die Rückgliederung des Saargebietes zwecks Milderung der unvermeidlichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Übergangszeit erforderte. Darüber hinaus wurde das Saargebiet natürlich auch in das Netz der Seehafenausnahmetarife einbezogen. Die bereits seit Jahren seitens der Reichsbahn intensiv gepflegte tarifarische Förderung der deutschen Seehäfen erfuhr, abgesehen von Maßnahmen von mehr untergeordneter Bedeutung, insofern eine Erweiterung, als neben Triest/Fiume und Danzig/Gdingen nunmehr auch Antwerpen in die Reihe jener Auslandshäfen trat, die deutscherseits nicht nur durch von vornherein auf die Frachtlage über das Ausland ziffernmäßig abgestellte Konkurrenztarife, sondern auch durch eine Frachtübernahme bekämpft werden. Um dem verstärkten Wettbewerb Antwerpens, den die Belgaabwertung im April 1935 für das westdeutsche Hinterland zur Folge hatte, zu begegnen, erließ nämlich die Reichsbahn mit Wirkung vom 4. April 1935 eine neue Auslobung, die dem Wege über Hamburg/Bremen nachträglich die gleichen Frachten gewährt, wie sie sich für Antwerpen ergeben. Bezieht sich die vorerwähnte Maßnahme auf den deutschen Verkehr, so soll eine weitere im Rahmen des SD 2 erlassene Auslobung in erster Linie den schweizerischen Verkehr erfassen. Von den im zwischenstaatlichen Verkehr getroffenen Maßnahmen seien erwähnt: ein neuer Seehafentarif und Seehafen-Donau-Umschlagstarif im deutsch-österreichischen Verkehr und ein neuer deutsch-ungarischer Seehafentarif über die trockene Grenze im Wettbewerb gegen Triest, ferner ein direkter Tarif für den Verkehr zwischen Österreich und Belgien über

Deutschland, der auch dem Durchgangsverkehr, insbesondere zwischen Ungarn, Jugoslawien und England dienen soll, und schließlich ermäßigte Mindestmengen-tarife mit Rußland. Der am 1. April 1935 in Kraft getretene neue deutsch-rumä-nische Handelsvertrag enthält u. a. die Bestimmung, daß die Eisenbahnverwaltun-gen Deutschlands und Rumäniens nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses zur Ausgabe von direkten Tarifen verpflichtet sind, was bisher nicht der Fall war. Im übrigen aber machten sich die den zwischenstaatlichen Verkehr behin-dernden bekannten Schwierigkeiten politischer und wirtschaftlicher Art nach wie vor stark bemerkbar.

Unter dem Druck der gesteigerten Kraftwagenkonkurrenz wurde in Frank-reich mit Wirkung vom 2. August 1935 die bisher noch in einer Reihe von Spezialtarifen bestehende Zuschlagsfrist von fünf Tagen zu den allgemeinen Liefer-risten außer Kraft gesetzt. — Die vom Internationalen Eisenbahnverband für den zwischenstaatlichen Verkehr ausgesprochene Empfehlung, im Kampf gegen den Kraftwagen die Anwendbarkeit ermäßigter Frachtsätze nach den Grenzbahn-höfen für Sendungen auszuschließen, die von dort auf der Straße nach Bahn-höfen fremder Bahnverwaltungen befördert werden, fand in Frankreich ihre Verwirklichung. Die Exporttarife gelangen nur mehr bei Eisenbahnbeförderung über die Grenze zur Berechnung, bei Weiterbeförderung mit Kraftwagen werden sie nicht mehr angewendet. — Um den Auswirkungen der Belgaabwertung zu be-gegen, haben die französischen Eisenbahnen im Verkehr von der Schweiz und Italien nach französischen Seehäfen für Sendungen, die nach dem 1. April 1935 abgefertigt werden, allgemeine Auslobungen erlassen.

Die Ungarischen Staatsbahnen beschlossen die Aufnahme einer neuen Konkurrenzklausele in eine Reihe von Frachtbegünstigungen, wonach sich der Absender bzw. der Empfänger in einer schriftlichen Erklärung verpflichten muß, auf Entfernungen über 30 km ausschließlich die Eisenbahn zu benutzen und Güter auf Entfernungen über 30 km nicht anders als gegen die Verpflichtung zur Beförderung mit der Bahn auszufolgen oder zu übernehmen. Diese Maßnahme richtet sich gegen alle Wettbewerbsverkehrsmittel und ist am 1. Juni 1935 in Kraft getreten. — Im Zusammenhang mit der Devisenbewirtschaftung schritt Ungarn am 1. September 1935 zu einer Tarifreform, die den bisherigen Tarif der Ungarischen Staatsbahnen zwar grundsätzlich aufrechterhält; er wird aber in Zukunft nur noch im Verkehr zwischen ungarischen Stationen untereinander gelten, während für den Transit, Export und Import ein Grenztarif neu erstellt wurde, dessen Frachtsätze auf Schweizer Franken lauten.

Der neue polnische Binnengütertarif wurde vom Verkehrsminister grund-sätzlich genehmigt und als Termin für die Neuausgabe der 1. Januar 1936 fest-gesetzt. — Am 1. Juli 1935 erlangte eine Neuregelung der Anwendbarkeit der polnischen Ausnahmetarife für den Verkehr mit dem Ausland Wirksamkeit. Danach werden den Sendungen aus Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und Jugoslawien die polnischen Ausnahmetarife derart zur Verfügung gestellt, daß in der Einfuhr nach Polen die für den Binnenverkehr vorgesehenen, in der Durchfuhr durch Polen die für die Ausfuhr bzw. Einfuhr vorgesehenen Aus-nahmetarife in Anspruch genommen werden können. Die wesentliche Neue-rung besteht also darin, daß den Einfuhrsendungen auch die Binnentarife zur Verfügung stehen.

Mit Gültigkeit vom 24. Mai 1935 wurden in Österreich für Frachtgüter, für die nach den Tarifbestimmungen Frachtzahlung für mindestens das Lade-gewicht des verwendeten Wagens bedungen ist, im Verkehr von und nach

allen Bahnhöfen und Staatsgrenzen die Ladegewichtssätze unter Hinzurechnung eines Zuschlags von 10 v H schon bei Auflieferung geringerer Mengen angewendet, falls das Ladegewicht des gestellten Wagens vom Absender nicht voll ausgenutzt werden kann. Diese Bestimmung ist für Auslandssendungen nur beschränkt anwendbar. Dem österreichischen Beispiel folgten mit ähnlichen Erleichterungen Jugoslawien und Ungarn.

Auf Grund eines Ministerialdekrets vom 20. Juni 1935 sind neue Frachtermäßigungen der Italienischen Staatsbahnen im Wettbewerb mit dem Kraftwagen für die Abschnitte Venedig und Triest zur Einführung gelangt, die für solche Versender gelten, die sich gegenüber der italienischen Staatsbahnverwaltung verpflichten, wenigstens 50 t bestimmter Güter in der Zeit vom 1. Juni bis 31. Dezember 1935 mit der Eisenbahn zu befördern und sich keiner konkurrierenden Verkehrsmittel zu bedienen. Diese Begünstigungen wurden später unter ähnlichen Bedingungen ausgedehnt auf die Abschnitte Florenz, Bologna und Mailand. Andererseits ist eine Einschränkung des Geltungsbereiches eingetreten, da sie für Sendungen von und nach dem Ausland über die trockenen Grenzen nicht mehr angewendet werden können und als Minimalentfernung 30 km festgesetzt wurden.

Die im Interesse der wirtschaftlichen Annäherung der Staaten der Kleinen Entente liegenden Bestrebungen führten zur Erstellung eines direkten Tarifs zwischen der Tschechoslowakei und dem rumänischen Schwarzen-Meer-Hafen Constanta, der am 1. August 1935 in Kraft trat und vornehmlich dem Levanteverkehr in Konkurrenz gegen Triest dienen soll. Das Bestreben Rumäniens, für den Hafen Constanta ähnliche tarifarische Erleichterungen zu erreichen, wie sie die konkurrierenden Mittelmeer-, Nord- und Ostseehäfen bereits genießen, führte zu Verhandlungen mit Polen über die Einführung eines entsprechenden Seehafentarifs Polen—Constanta, die noch andauern.

Zwischen dem Lloyd Triestino und den Bulgarischen Staatsbahnen wurde mit Wirkung vom 1. Juli 1935 ein Abkommen über einen kombinierten Güterverkehr auf Durchkonossement von bestimmten italienischen Häfen nach bestimmten bulgarischen Binnenstationen über Burgas und Warna getroffen.

Die Auslobung der Adriaverwaltungen, die z. Z. für den Verkehr mit Ägypten, Zypern, Griechenland, Palästina und der Türkei ausgeschlossen ist, findet ab 1. Oktober 1935 auch im Verkehr mit Syrien keine Anwendung mehr.

Die in den letzten Jahren ständig wachsende Zunahme der Ausnahmetarife im Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn setzte sich im Berichtszeitraum weiter fort. So wurde die Gültigkeit der im Interesse der Verkehrswerbung eingeführten Fahrscheinhefte für Ausländer und Auslandsdeutsche, die eine 60%ige Verbilligung aufweisen, von zwei auf allgemein drei Monate erhöht, was seither nur den Amerikanern mit Rücksicht auf ihre weite Reise zugestanden war. Ferner wurde am 1. September 1935 diese Ermäßigung auch solchen Reisenden eingeräumt, die mit dem Flugzeug nach Deutschland kommen. — Mit Einführung des Sommerfahrplans am 15. Mai 1935 wurde zur Förderung des Sports eine Ermäßigung von 50 v H eingeführt, die allen Mitgliedern der dem Deutschen Reichsbund für Leibesübungen angeschlossenen Sportvereine bei gemeinschaftlichen Fahrten von mindestens sechs Personen zu Sportveranstaltungen zugute kam. — Gleichzeitig wurde im Rahmen der bereits seit Jahresfrist bestehenden Vergünstigungen für Kinderreiche die Altersgrenze der Kinder von 18 auf 21 Jahre heraufgesetzt. — Vom 1. Juni 1935 ab wurde die Ermäßi-

gung für Zehnerkarten von 20 auf $33\frac{1}{3}$ v H und deren Geltungsdauer von einem auf zwei Monate ausgedehnt. — Den Benutzern der Feriensonderzüge wurde eine Fahrpreisermäßigung von $33\frac{1}{3}$ v H statt bisher 20 v H und, sofern die Reise eine Entfernung von 500 km übersteigt, für die Mehrentfernung sogar 40 v H gewährt. — Im Zusammenhang mit der Wiederherstellung der Wehrhoheit wurde außerdem der Militärtarif ermäßigt. — Darüber hinaus gaben der Reichshandwerkertag (15.—17. Juni) in Frankfurt a. M. und der Reichsparteitag (10.—16. September) in Nürnberg Anlaß zu weitgehenden Sondertarifmaßnahmen der Reichsbahn. — Außer der bereits erwähnten Begünstigung der Ausländer trat im zwischenstaatlichen Verkehr mit Wirkung vom 1. April 1935 ein neuer Gepäck- und Expresßguttarif zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits, der Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn andererseits in Kraft, an dem die Reichsbahn im Transit beteiligt ist.

In Österreich erhielten Inländer, die einen ununterbrochenen mindestens 10-tägigen Kur- oder Erholungsaufenthalt in einem beliebigen österreichischen Orte nahmen, im Juli und August 1935 für die Rückfahrt eine Ermäßigung von 50 oder 60 v H, je nachdem ob mindestens 100 oder 500 km auf der Hinfahrt zum vollen Fahrpreis zurückgelegt wurden. — Ausländer erhielten nach einem ununterbrochenen mindestens 7-tägigen Aufenthalt in Österreich eine 60%ige Ermäßigung auf der Rückfahrt. Eine weitere Begünstigung bestand darin, daß Ausländer und Ausland-Österreicher nach einem mindestens 7-tägigen Aufenthalt in Österreich eine 30%ige Fahrpreisermäßigung auf allen österreichischen Bundesbahnenstrecken erhielten. — Der seit mehreren Jahren unterbrochene durchgehende Gepäckverkehr zwischen Österreich und der Tschechoslowakei wurde am 1. Juli 1935 wieder aufgenommen. Der neue Personen- und Gepäcktarif sieht erstmalig Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten vor.

Um den Inhabern von Abonnements mit mindestens 3monatiger Geltungsdauer im Verkehr mit schweizerischen Orten ohne oder mit ungünstiger Bahnverbindung Vorteile zu gewähren, haben die Schweizerischen Bundesbahnen mit dem Schweizerischen Taxihalterverband und einer Anzahl anderer Auto-unternehmer versuchsweise Abmachungen getroffen, wonach Automobile mit oder ohne Chauffeur zu ermäßigten Preisen zur Verfügung gestellt werden. Dieses Abkommen trat am 12. August 1935 in Kraft.

Als Ersatz für die aus Rentabilitätsgründen erheblich eingeschränkten Sommer-Sonderzüge gaben die niederländischen Eisenbahnen in der Zeit vom 2. Juli bis 10. September 1935 in verschiedenen Verbindungen und an bestimmten Tagen der Woche eintägige Rückfahrkarten mit einem Preisnachlaß von 50 v H aus.

Aus sozialen Gründen hat die Schwedische Staatsbahn durch eine Fahrpreisermäßigung, die bis zu 50 v H ausmacht, kinderreiche Familien begünstigt. — Die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten wurde auf 10 Tage ausgedehnt.

Die französischen Eisenbahnen gewähren Ausländern eine Ermäßigung von 60 v H für die Fahrt vom Grenzbahnhof nach Paris und 40 v H für die Rückreise oder zum Besuch französischer Badeorte.

Den Besuchern aus dem Auslande wird auf den Strecken der Tschechoslowakischen Staatsbahnen ab 15. Mai 1935 bei der Hin- und Rückfahrt und bei Rundfahrten durch die Tschechoslowakei eine Fahrpreisermäßigung von $66\frac{2}{3}$ v H gewährt, wenn sich der Ausländer mindestens sechs Tage im Lande aufhält.

Die Norwegische Staatsbahn hat mit Wirkung vom 1. September 1935

eine Personentarifreform vorgenommen, die wesentliche Verbilligungen und Ermäßigungen brachte. Die Schnellzugszuschläge wurden beseitigt, was bereits einer Ermäßigung von im ungünstigsten Falle 10 v H gleichkommt. Ferner wurde für weitere Entfernungen der Kilometersatz für Personenzüge gesenkt. Für Entfernungen bis zu 300 km wurden verbilligte Rückfahrkarten eingeführt.

55. Fahrplan- und Verkehrsnachrichten. Die Bestrebungen der Reichsbahn nach weiterer Beschleunigung im Personenverkehr führten zu einer Reihe von sehr bemerkenswerten Verbesserungen im Reisezugfahrplan, die nicht nur in einer Abkürzung der Reisezeiten bereits bestehender Verbindungen, sondern vor allem in dem weiteren Einsatz neuer Zugtypen in Erscheinung traten. Im Fernverkehr wurde nach dem Vorbild des „Fliegenden Hamburgers“ am 1. Juli 1935 der Schnelltriebswagenverkehr auf der Strecke Köln—Essen—Hannover—Berlin und am 15. August 1935 auf der Strecke Frankfurt a. M.—Erfurt—Leipzig—Berlin aufgenommen, denen weitere folgen werden. Die Fahrpläne dieser neuen Züge sind auf der Grundlage einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h berechnet. So wurden die Durchschnittsgeschwindigkeiten beträchtlich erhöht und die Reisezeiten zwischen Köln und Berlin um 1 Stunde 32 Min. auf 4 Stunden 57 Min., zwischen Frankfurt a. M. und Berlin um 1 Stunde 08 Min. auf 5 Stunden 05 Min. abgekürzt. Die Zahl der deutschen Zugläufe mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von mehr als 100 km/h ist von 15 im Sommer 1934 auf 39 im Sommer 1935 gestiegen. Unter den im Nahverkehr eingeführten Verbesserungen verdienen vor allem die im Ruhrgebiet und im Rhein-Maingebiet getroffenen Maßnahmen Beachtung. Der im Winter 1932/33 eingerichtete Ruhr-schnellverkehr, der zu einer starken Verdichtung der Zugfolge geführt hatte, wurde weiter entwickelt durch Umstellung auf den starren Fahrplan, der zwischen den einzelnen Zügen Zeitabstände von 30 bzw. 60 Minuten vorsieht und zum 15. Mai 1935 zunächst auf der Köln—Mindener und Bergisch—Märkischen Strecke zwischen Duisburg und Dortmund sowie auf weiteren 12 Strecken mit 380 km Gesamtlänge eingeführt worden ist. Es besteht der Plan, soweit der starke Fernverkehr es gestattet, den gesamten Nahverkehr des Ruhrbezirks mit Ausnahme einiger vom Berufsverkehr besonders stark in Anspruch genommenen Züge in ähnlicher Weise umzugestalten und das auf diese Weise entwickelte System kleiner, vorerst noch durch Dampf betriebener Zugeinheiten allmählich durch Verbrennungstriebwagen zu ersetzen. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der bereits seit 1930 bestehende Bezirks Schnellverkehr im Rhein-Maingebiet zwischen den Städten Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und Darmstadt durch Einlegung von kleinen Eil- und beschleunigten Personenzügen auf den von Frankfurt ausstrahlenden Strecken wesentlich verdichtet. Auch hier ist an eine allmähliche Umstellung des Verkehrs auf Verbrennungstriebwagen gedacht. Im übrigen setzte sich der Triebwagen weiter durch u. a. in Sachsen und Ostpreußen, im Nürnberger und Regensburger Bezirk.

Hand in Hand mit diesen Bestrebungen gingen die Bemühungen der Reichsbahn, auch im Güterverkehr die Beförderungszeiten weiter herabzusetzen. Neben einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge konnte im Ferngüterverkehr der Aufenthalt eiliger Wagen auf den Umstellbahnhöfen wesentlich verkürzt werden. Von den vielen Verbesserungen, die mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans eingeführt wurden, soll nur erwähnt werden, daß beispielsweise im Frachtgutverkehr Berlin—Aachen die Beförderungsdauer um 8 Stunden, im Verkehr Aachen—Frankfurt a. M. um 9 Stunden und im Verkehr Breslau—München sogar um 20 Stunden verkürzt werden konnte. Auch hat sich hauptsächlich unter

dem Einfluß des vermehrten Einsatzes von Kleinlokomotiven die Geschwindigkeit im Nahgüterverkehr verbessert. Die angestellten Versuche mit Einradwagenschiebern, die bei geringem Verkehr an Stelle der Kleinlokomotiven treten sollen, verliefen zufriedenstellend.

Auch im Auslande gingen die Bestrebungen nach Verkehrsbeschleunigung weiter. Sie kamen u. a. vor allem in USA., Polen, Frankreich und Dänemark in einer vermehrten Indienststellung von Schienentriebwagen zum Ausdruck, auf Strecken der französischen P.L.M.-Gesellschaft versuchsweise auch im Güterverkehr.

56. Neue Eisenbahnlinien und Eisenbahnbaupläne. Auf der Strecke Stuttgart—Böblingen—Immendingen wurde zwischen den Stationen Neckarhausen b. Horb und Sulz (Neckar) am 14. Mai 1935 der zweigleisige Betrieb aufgenommen, der nunmehr von Stuttgart Hbf. bis Sulz (Neckar), von Rottweil bis Neufra b. Rottweil und von Spaichingen bis Tuttlingen besteht. — Zum Zwecke der besseren Erschließung von wirtschaftlich wichtigen Gebieten des Westerwaldes stimmte der Verwaltungsrat der Reichsbahn der Verlängerung der bestehenden Nebenbahnstrecke Haiger—Rabenscheid bis Breitscheid zu. Ferner genehmigte er im Interesse des ständig wachsenden Berufsverkehrs die Vollendung des zweigleisigen Ausbaus der nach dem Schwarzwald führenden Bahn Stuttgart—Zuffenhausen—Renningen, die gleichzeitig bis Weil der Stadt elektrifiziert werden soll.

Die polnische Regierung ist zum Bau folgender Eisenbahnlinien ermächtigt worden: Mlawa—Strecke Ostrolenka—Chorzele (93 km); Zegrze—Wyszkow (an der Strecke Tluszcz—Ostrolenka) (40 km); Nowojelna—Nowogrodek (26 km); Sierpc—Brodnica (55 km), als Fortsetzung der Strecke Plock Radciwie—Sierpc; Sierpc—Lubicz (an der Strecke Thorn/Mocker—Lubicz) (86 km). — Ferner ist der Bau einer neuen Bahn von Lublin über Piotrkow nach Wielun geplant, die eine Verlängerung der Linie Lublin—Deblin über Opoczno—Sulejow—Piotrkow nach Wielun darstellen soll.

Am 1. April 1935 wurde in Norwegen die Linie Voss—Eide (27 km) als Verbindungsstrecke zwischen der Bergensbahn (Oslo—Gjøvik—Voss—Bergen) und dem Hardangerfjord dem Betrieb übergeben. Sie wird elektrisch betrieben und führt nach dem unmittelbar bei Eide gelegenen Endpunkt Granvin die Bezeichnung „Granvinbahn“. — In Ausführung der umfassenden Pläne, die einen vollständigen Umbau der schmalspurigen Staatsbahnlinien in Normalspur vorsehen, nahm man nunmehr den Umbau der Westfoldbahn und der Rörosbahn (Koppang—Stören, 264 km) in Angriff.

In Gegenwart des Königs von Dänemark wurde am 14. Mai 1935 die Brücke über den Kleinen Belt, die Jütland mit der Insel Fünen verbindet und an die Stelle der bisherigen von Fredericia ausgehenden Fährboote tritt, dem Verkehr übergeben. In Verbindung mit dem Einsatz von Dieselschnelltriebwagenzügen erfährt die Fahrtdauer zwischen Kopenhagen und den größeren Orten Jütlands eine sehr beträchtliche Abkürzung.

Das japanische Verkehrsministerium hat die endgültigen Pläne für den Bau eines 2,9 km langen Tunnels unter der Meerenge von Schimonoseki, der eine Verbindung zwischen den Inseln Hondo und Kjuschiu herstellen soll, gebilligt.

In der Richtung nach Bagdad oder Bassorah und Teheran wurde der Schienenweg von Haidar Pascha über Aleppo bisher bis Tel Ziouane in Syrien benutzt, von wo die Reise mit Hilfe von Kraftwagen weiterging. Die syrische Re-

gierung hat nunmehr den Schienenweg um 71 km bis Tel Kotchek an der Grenze von Irak verlängert und die neue Strecke am 2. Mai 1935 dem Verkehr übergeben, was für den internationalen Personenverkehr insofern eine wesentliche Erleichterung darstellt, als gerade dadurch die bisher beschwerlichste Kraftwagenstrecke beseitigt worden ist. Der schienenlose Abstand der neuen Endstation von der wichtigen Stadt Mosul am Tigris beträgt nur noch 120 km.

Am 1. September 1935 wurde die Strecke Kutj—Vijnita, die den Verkehr zwischen Polen und Rumänien vermitteln soll, eröffnet.

Durch Gesetz wurde die rumänische Regierung zum Bau einer Eisenbahnlinie Ploesti—Targoviste mit den Sekundärlinien Vornicul—Moreni und Razvad—Ochiuri ermächtigt.

Das bulgarische Eisenbahnbudgetgesetz 1935 sieht u. a. den Ausbau folgender Linien vor: Michailowo—Rakowski, Radomir—Dupnitsa—Gorna—Dschumaja (Umwandlung der Schmalspur in Normalspur) und Sofiaer Rundbahn.

In Lettland wurde am 1. September 1935 die Teilstrecke Alzunga (Alschwangen)—Kuldiga (Goldingen) der Neubaustrecke Kuldiga—Liepaja (Libau) dem Verkehr übergeben.

57. Nachrichten über fortschreitende Elektrifizierung von Eisenbahnen.
Von der zwischenstaatlichen Verkehrsader Berlin—Rom wurde am 10. Mai 1935 ein weiterer bedeutender Abschnitt, die 137 km lange Strecke Augsburg—Nürnberg, auf den elektrischen Betrieb umgestellt. — Auf der Strecke Schönebeck—Bad Salzelmen (Seitenstrecke der Bahn Halle—Magdeburg) wurde der elektrische Zugbetrieb am 1. Juli 1935 aufgenommen. Die Länge der elektrifizierten Reichsbahnstrecken nahm damit von 2070 auf rd. 2220 km zu. — Im Rahmen der Elektrisierungsarbeiten an der großen Verbindung Berlin—München—Kufstein (Brenner—Italien) sind die Arbeiten im 350 km langen Streckenabschnitt Nürnberg—Halle/Leipzig aufgenommen worden. Diese Strecke ist innerhalb des gesamten Elektrifizierungsprogramms der Reichsbahn von besonderer Bedeutung, da sie die Verbindung zwischen dem bereits elektrisch betriebenen bayerisch-württembergischen Netz und den elektrisch betriebenen mitteldeutschen Linien herstellt.

Auf der elektrisierten holländischen Strecke (Rotterdam—)Schiedam—Hoek van Holland fanden die ersten offiziellen Probefahrten am 25. April 1935 statt.

Die französische Paris—Orleans-Eisenbahn stellte am 15. Mai 1935 den Betrieb auf der 229 km langen Strecke Brive—Vierzon, einem Teilstück der großen Verkehrsader Paris—Toulouse, deren Abschnitt Paris—Vierzon bereits 1926 umgebaut wurde, von Dampf auf Elektrizität um und nahm die Umstellungsarbeiten auf der 101 km langen Strecke Montauban—Narbonne auf, denen Arbeiten zwischen Brive und Montauban (163 km) und zwischen Narbonne und Port Bou (107 km) folgen werden. Auf der Strecke Paris—Le Mans soll ebenfalls die elektrische Zugförderung eingeführt werden.

Am 14. Mai 1935 wurde in Österreich der elektrische Betrieb auf der Südrampe der Tauernbahn (Mallnitz—Spittal am Millstättersee) eröffnet. Die Elektrifizierung der Nordrampe (Schwarzach St. Veith—Mallnitz) erfolgte bereits Ende 1933.

Das ägyptische Verkehrsministerium genehmigte die Elektrisierung der 25 km langen Vorortstrecke Kairo—Heluan.

Die spanische Nord-Eisenbahn beschloß die Elektrifizierung der rd. 100 km langen Strecke Madrid—Segovia.

Die Arbeiten an der Elektrifizierung der Strecke Malmö—Göteborg (Gotenburg) in Schweden sind so weit fortgeschritten, daß auf dem Abschnitt Ängelholm—Halmstad der elektrische Betrieb eingeführt werden konnte.

In England sollen im Rahmen der Ausbaupläne des Londoner Stadt- und Vorortverkehrs die Strecke Liverpool Street—Shenfield mit ihren Abzweigungen nach Loughton und Grange Hill sowie die nach Norden und Nordwesten, nach Edgware, High Barnet und Alexandra Palace führenden Strecken der Nordost-Eisenbahn auf den elektrischen Betrieb umgestellt werden. Es handelt sich um Strecken von insgesamt rd. 90 km Länge. — Die Verwaltung der London and North Eastern Railway hat beschlossen, die 11 Meilen lange Strecke Newcastle—South Shields zu elektrifizieren. — Am 7. Juli 1935 wurde die elektrische Strecke Brighton—Lewes—Hastings mit Abzweigungen nach Scaford und Eastbourne einerseits und Anschluß an die Bahn von London nach Brighton über Lewes und Wivelsfield andererseits von der Southern Railway eröffnet.

Am 23. April 1935 wurde in Belgien der elektrische Betrieb zwischen Brüssel und Antwerpen aufgenommen.

In Rußland plant man die Elektrifizierung folgender Strecken: Akstafa—Batum (Naphta vom Batum zum Schwarzen Meer), Bjelorjetschinsk—Tuapse (Naphta von Grossny und Maikop und Personenverkehr zu den Kurorten des Schwarzen Meers), Stalingrad—Donbass—Tschaplino—Saporoschje—Dolginzewo—Piatchatka—Dnepropetrowsk (Beförderung von Kohlen, Holz zum Donezbassin, Erz von Kriwoi Rog), Charkow—Krasny Liman—Rostow am Don (Kohlen und Erz), Murmansk—Kandalakscha—Louchi (Export). Es treten folgende Berglinien hinzu: Ssolikamsk—Kisel—Tschußowaja—Perm, Tschußowaja—Swerdlowsk, Ufa—Magnitogorsk und die Strecken des Kusnezbassins: Leninsk—Bjelowo, Kemerowo—Topki—Elocino.

In Norwegen werden gegenwärtig die Strecken Oslo—Ljan—Ski, Kongsberg—Hjuksebö und Notodden—Borgestad elektrifiziert. In Aussicht steht der elektrische Ausbau der Strecke Ski—Moos—Sarpsborg—Kornsjö.

58. Zusammenschluß, Übergang und Stilllegung von Eisenbahnen. Der Personenverkehr auf der Reichsbahnstrecke Pirna—Großcotta wurde am 15. Mai 1935 eingestellt. Die Buttstädt—Rastenberger Eisenbahn wurde gleichfalls stillgelegt.

Am 15. Mai 1935 wurde der Betrieb auf der Strecke Tzummarum—Franeker der von den Niederländischen Eisenbahnen (IISM) pachtweise betriebenen Nord-Friesischen Nebenbahnen eingestellt und auf der Strecke Dokkum—Anjum und Harlingen—Tzummarum auf den Wagenladungsverkehr in Form der Privatanschlüsse beschränkt.

Die Dänische Staatsbahn stellte am 15. Mai 1935 den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr auf der Linie Tondern—Hoyer (12 km) ein und ersetzte ihn durch eine Kraftwagenlinie. Der Güterverkehr bleibt nach Bedarf aufrechterhalten. Ferner wurde ein Gesetzesvorschlag vorgelegt, der die Stilllegung von zwei Nebenbahnen in Nordjütland, die unter der Kraftwagenkonkurrenz stark gelitten haben, vorsieht. Es handelt sich um die Staatsbahnstrecke Hobro—Aalestrup—Lögstör (67 km) und die Privatbahn Viborg—Aalestrup (38 km).

Die schon seit längerer Zeit zwischen der spanischen Nord-Eisenbahn und Madrid—Saragossa—Alicante-Eisenbahn gepflogenen Verhandlungen über einen Zusammenschluß sind so weit gediehen, daß die Abmachungen von den beiderseitigen Aufsichtsräten genehmigt werden konnten. Für die Verwirklichung bedarf es jedoch noch der Zustimmung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten.

In Norwegen wurde am 1. September 1935 der Betrieb auf der 26 km langen Privatbahnstrecke Nesttun—Osören (Os) eingestellt und von der Eisenbahngesellschaft als Kraftwagenlinie Bergen—Nesttun—Osören betrieben.

Am 15. Mai 1935 wurde der Verkehr auf der ungarischen MAV-Lokalbahn Harkanyfürdő—Dravaszabolcs eingestellt.

Am 26. August 1935 wurde in der Tschechoslowakei der Eisenbahngüterverkehr auf der Lokalbahn Protivec—Bochov eingestellt und durch einen Kraftwagenstraßenverkehr ersetzt.

59. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Die Eisenbahnen der Erde. Küchler. A. f. E. 1, S. 1.
 Die Eisenbahnen des Deutschen Reiches 1932. Küchler. A. f. E. 1, S. 79.
 Rückblick auf das Jahr 1934. Wulff. Ztg. d. VMEV. 1, S. 1; 2, S. 33.
 De Spoorwegen en de Landsverdediging. Tibo. Spoor- en Tramwegen 1, S. 2; 2, S. 33; 3, S. 59.
 Zum Thema: Neues Eisenbahnrecht. Böttger. V. T. 6, S. 147.
 Die Ordnung des internationalen Eisenbahn- und Postverkehrs. Schiller. Ruhr u. Rhein Wirtschaftsztg. 19, S. 319.
 Les chemins de fer et la crise mondiale. Chr. d. Tr. 4, S. 2.
 Über die Zuggeschwindigkeit. (Forts.) Wiener. Mschr. d. IEKV. 1, S. 7; 4, S. 410; 5, S. 567.
 Railway development in the colonies. Hammond. Mod. Tr. 827, S. 6.
 Probleme der Frachtverteilung im internationalen Güterverkehr. Schubert. Ztg. d. VMEV. 12, S. 237.
 Aufgaben und Ziele des Personenzugfahrplans. Urban. Ztg. d. VMEV. 20, S. 397.
 Die Weltwirtschaftskrise und die Eisenbahnen. Mschr. d. IEKV. 5, S. 545.
 Die Elektrisierung der Eisenbahnen im Jahre 1934. Mschr. d. IEKV. 6, S. 765.
 Die Revision des Berner Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Giannini. Z. f. I. Ebf. 5, S. 174; 6, S. 216.
 Die Zukunftsaufgaben der Privateisenbahnen. Ott. V. T. 2, S. 31.
 Kleinbahnen in Preußen 1930—1933. Ehrentraut. A. f. E. 2, S. 464.
 De Oorzaak der Spoorwegtekorten. Spoor- en Tramwegen 6, S. 127.
 Der Begriff der Eisenbahnhoheit und seine Entwicklungsstufen im Deutschen Reich. Knebel. A. f. E. 2, S. 273.
 Oldenburgs Eisenbahnen. Rb. 2, S. 66.
 Geschichte der Eisenbahndirektion Oldenburg. Reichsbahnbeamtenztg. 2, S. 39.
 Beitrag zur geschichtlichen Entwicklung des Güterverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen. Keffler. Ztg. d. VMEV. 8, S. 164; 9, S. 179.
 Augsburg—Nürnberg elektrisch. Ein geschichtlicher Rückblick. Ungewitter. Rb. 17, S. 505.
 Fünfzig Jahre Eisenbahngeschichte und fünfzehn Jahre Nachkriegsentwicklung der südslawischen und bulgarischen Eisenbahnen. Remy. Ztg. d. VMEV. 14, S. 277.
 Hundert Jahre Eisenbahnen in Bayern. Müller. Eisenbahnkunde 6, S. 121; 7, S. 145; 8, S. 169.
 Das Geschichtsbild der Deutschen Reichsbahn an der Pforte des Dritten Reiches. Remy. Vt. W. 26, S. 349.
 10 Jahre Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Klein. Reichsbahnbeamtenztg. 2, S. 35.
 Die Arbeit der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Vogt, Leibbrand, Röbe, Prang, Pischel, Osthoff, Anger, Kühne, Hamm. Reichsbahnbeamtenztg. 3, S. 67; 4, S. 101; 5, S. 133; 6, S. 164; 7, S. 195; 8, S. 245.
 Grootere snelheid, grootere veiligheid, grooter gemak. Dorpmüller. Spoor- en Tramwegen 2, S. 38.
 Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn und die nationale Wirtschaft. Linder Mayer. Vt. W. 2, S. 17.
 Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken. Kester. Eisenbahnfachmann 2, S. 37.
 Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1934. Rb. 1, S. 6.
 Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das 10. Geschäftsjahr 1934. Rb. 21, S. 598.
 Zehn Jahre Reichsbahn-Filmstelle. Marzahn. Rb. 21, S. 607.
 Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn bei den Reichsparteitagten 1933 und 1934 in Nürnberg. Mausser. Vt. W. 19, S. 261; 20, S. 276; 21, S. 289.
 Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Calmberg. Eisenbahnfachmann 12, S. 328; 13, S. 352.
 Verkehrs-Kredit-Bank und Reichsbahn. Stegner. Rb. 11, S. 338. — Reichsbahnbeamtenztg. 8, S. 246.

- Reichsbahn und Saarrückgliederung. Sarter. Rhein-Main-Wirtschafts-Ztg. 6, S. 155.
 Die Reichsbahn im Nahverkehr. Müller. V. T. 1, S. 8.
 Die Reichsbahndirektion Saarbrücken. Sarter. Rb. 9, S. 290.
 Ausbauprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Rhein-Ruhr-Gebiet. Drees. Ruhr u. Rhein Wirtschaftsztg. 23, S. 388.
 Zur Lehre vom Tarifzwang. v. Kienitz. Ztg. d. VMEV. 6, S. 121.
 Aufbau und Systematik der Seefrachttarife. Sprenger. DVN (B) 52, S. 7.
 Wettrüsten und Abrüstung in der internationalen Tarifpolitik. Hofmann-Giaccardi. DVN (B) 52, S. 5.
 Einführung begebbarer Frachtdokumente im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. v. Ná-nássy. Eisenb.- u. Verkehrsrechtl. Entsch. u. Abh. Bd. 57, H. 1, S. 10.
 Sind Mindestmengenbegünstigungen noch zeitgemäß? DVN (A) 19, S. 1.
 Internationale Festlegung tarifarischer Fachausdrücke. Ricsenfeld. Zoll-, Sped.- u. Schiff.-Ztg. 8, S. 3.
 Der Tarifverband für den Nordsee-Bäderverkehr (Ostfriesische Inseln). Offenberg. Ztg. d. VMEV. 24, S. 475.
 Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs. Knebel. Z. d. IEV. 1, S. 1.
 6000 Eisenbahnwagen rollen über das Pflaster. Lauterbach. Rb. 7, S. 225.
 Schwerlastsonderverkehre der Reichsbahn. Köpke. Rb. 7, S. 237.
 Die neuere Entwicklung der Straßenbahnfahrzeuge für Eisenbahnwagen und ihre Hilfsvorrichtungen. Culemeyer. Rb. 7, S. 212.
 Leer (Ostfriesland), Deutschlands größter Viehumschlagsplatz. Klein. Rb. 8, S. 264.
 Der Güterverkehr der Reichsbahn auf neuen Wegen. Meyer. Rb. 15, S. 462.
 Internationales Expreßgut. Coermann. Eisenb.- u. Verkehrsrechtl. Entsch. u. Abh. Bd. 57, H. 2, S. 157.
 Beschleunigung des Ladegeschäftes bei den Personen-, Eil- und Schnellzügen. Kluge. Rb. 22, S. 638.
 Der Kleinbehälter auf dem Vormarsch. Burger. Ztg. d. VMEV. 5, S. 108.
 Gedanken zum Problem der Personentarife auf den Reichsautobahnen. Joseph. Ztg. d. VMEV. 7, S. 141.
 Die Umstellung des Kursbuchwesens bei der Deutschen Reichsbahn. Fingado. Rb. 16, S. 482.
 Die Organisation der Personenverkehrswerbung im Reichsbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Fritze. Ztg. d. VMEV. 8, S. 161.
 Triebwagenverkehr in Mittelddeutschland. Die Elbe 3, S. 56.

b) Europa

- Das baltische Eisenbahnwesen. Siegel. Z. f. I. Ebf. 3, S. 113.
 Hundert Jahre belgische Eisenbahnen. Wernecke. Ztg. d. VMEV. 22, S. 442.
 Die Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen im 6. Geschäftsjahr (1932). v. Renesse. A. f. E. 1, S. 123.
 Die Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen im Jahre 1933. Z. d. IEV. 1, S. 17.
 Railway electrification in Belgium. Completion of Brussels—Antwerp Line. Mod. Tr. 843, S. 3.
 Centenary of the Belgian Railway. Rw. G. Vol. 62, Nr. 17, S. 777.
 Die bulgarischen Staatsbahnen und -häfen 1931/32. Remy-Uhlich. A. f. E. 3, S. 601.
 Die Eisenbahnen in Dänemark in den Betriebsjahren 1932/33 und 1933/34. Thomsen. A. f. E. 2, S. 427.
 Die vier englischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1934. Ztg. d. VMEV. 26, S. 519.
 Die vier großen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens im Geschäftsjahr 1934. Sherrington. Z. d. IEV. 6, S. 165.
 Übersicht über das Geschäftsjahr 1934 der London, Midland and Scottish Eisenbahngesellschaft. Hardt. Vt. W. 19, S. 266.
 Southern Railway electrification to Hastings. Mod. Tr. 850, S. 3.
 Further Southern Railway electrification. Mod. Tr. 833, S. 3.
 Railway progress since 1910. Grouping and other changes. Mod. Tr. 842, S. 5.
 Financial and operating results of the british group railways in 1934. Rw. G. Vol. 62, Nr. 17, S. 805.
 Aktuelle Fragen der Finnischen Staatsbahn sowie der Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1932. Paszkowski. A. f. E. 2, S. 393.
 De organisatie en de huidige toestand der groote Fransche Spoorwegmaatschappijen. Spoor- en Tramwegen 5, S. 110.
 Le déficit des réseaux et la Convention de 1921. Chr. d. Tr. 3, S. 3.

- Die Neuordnung des französischen Eisenbahnwesens 1933. Knauß. A. f. E. 3, S. 575.
 Finanzielle Entwicklung und Haushaltsplan 1935 der französischen Eisenbahnen. Reinhardt. A. f. E. 3, S. 285.
 Die Bedeutung des Schienentriebwagens für die französischen Eisenbahnen. Hamacher. V. T. 1, S. 13.
 Die griechischen Staatsbahnen 1932/33. Z. f. I. Ebf. 2, S. 72.
 The Hellenic electric railway. Beaver. R. W. G. Vol. 62, Nr. 14, S. 674.
 Die italienischen Eisenbahnen in den letzten 15 Jahren. Giordano. Reichsbahnbeamtenztg. 9, S. 288.
 Die italienischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1932/33. Sauter. A. f. E. 3, S. 673.
 Die italienischen Staatsbahnen während des Geschäftsjahres vom 1. Juli 1933 bis 30. Juni 1934. Z. d. IEV. 4/5, S. 128.
 Die Elektrisierung der italienischen Eisenbahnen. Mschr. d. IEKV. 5, S. 643.
 Railway Electrification in Italy. The Naples-Salerno Line. Mod. Tr. 826, S. 4.
 Die Eisenbahnen Irlands 1931 und 1932: Schelle. A. f. E. 2, S. 449.
 Die Staatsbahnen in Litauen in den Jahren 1929 bis 1932. Ludewig. A. f. E. 2, S. 439.
 Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1933. Overmann. A. f. E. 3, S. 697.
 De Rotterdamse Spoorwegen en hun Toekomst. Plomp. Spoor- en Tramwegen 4, S. 79.
 De Noord-Friese Locaalspoorweg Maatschappij. Leopold. Spoor- en Tramwegen 4, S. 86; 5, S. 107.
 Die österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1932 und 1933. Roesner. A. f. E. 3, S. 635.
 The Austrian federal railways. Their organisation and equipment. Schöpfer. Mod. Tr. 844, S. III.
 Electrification of austrian federal railways. Rapid extension of system in Mountainous Districts. Strauss. Mod. Tr. 844, S. V.
 Electrification of the Tauern railway. A noteworthy engindring feat. Kaan. Mod. Tr. 844, S. VII.
 Electrification of the Vienna City Railway. Stadtbahn converted into a tramway. Mod. Tr. 844, S. VIII.
 Die Polnischen Staatseisenbahnen in den Geschäftsjahren 1931 bis 1934. Z. d. IEV. 4/5, S. 113.
 Die rumänischen Eisenbahnen. Z. d. IEV. 4/5, S. 145.
 Das schwedische Eisenbahnnetz 1932 und 1933. Thomsen. A. f. E. 2, S. 411.
 Die Schwedischen Eisenbahnen im Jahre 1933. Z. d. IEV. 2, S. 55.
 Ausflugszüge der Schwedischen Staatsbahnen. Tillinger. Ztg. d. VMEV. 2, S. 21.
 Die Bundesbahnen im Jahre 1934. SBB-Nachr.-Bl. 5, S. 74.
 Le déficit des chemins de fer et l'État. La solution suisse. Chr. d. Tr. 8, S. 2.
 Die türkischen Eisenbahnen. Dieckmann. Reichsbahnbeamtenztg. 3, S. 84.
 Türkei: Stand der Bahnbauten. Fürbringer. WD. 8, S. 271.
 Erweiterung des Eisenbahnnetzes in der UdSSR. Lubimoff. Ztg. d. VMEV. 2, S. 55.
 Zur gegenwärtigen Lage des russischen Eisenbahnwesens. Smirnow. A. f. E. 3, S. 617.
 Die ungarischen Eisenbahnen im Zeichen der wirtschaftlichen Depression. Reichsbahnbeamtenztg. 10, S. 299.

c) Afrika

- Die Kenya- und Ugandabahn im Jahre 1933. Dieckmann. A. f. E. 3, S. 751.
 Die Eisenbahnen in Tunis in den Jahren von 1929—1933. Ludewig. A. f. E. 3, S. 755.
 Entwicklung der algerischen Staatsbahnen in den Jahren von 1929—1932. Ludewig. A. f. E. 3, S. 756.
 The railway system of Marocco. R. W. G. Vol. 62, Nr. 10, S. 438.
 Electrification van Spoorwegen in Algerie. Spoor- en Tramwegen 5, S. 113.
 Die Eisenbahn Dschibuti—Addis Abeba. Wk. Ztg. d. VMEV. 12, S. 245.
 Die Eisenbahnen und die Nilschiffahrt in Sudan im Jahre 1932. Dieckmann. A. f. E. 1, S. 227.
 The lower Zambesi bridge and its connecting railways. Mod. Tr. 834, S. VII.

d) Amerika

- Central Argentine Railway Electrification. R. W. G. Vol. 62, Nr. 10, S. 480.
 Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen im Kalenderjahr 1932. P. A. f. E. 2, S. 403.
 Die Lage der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Z. d. IEV. 2, S. 37.
 Um das Blaue Band der Schiene. Bullemer. Vt. W. 20, S. 273.
 The fastest electric service in the world. Simons. R. W. G. Vol. 62, Nr. 2, S. 70.

e) Asien

- Die südmandschurische Eisenbahngesellschaft. Ihre finanzielle Grundlage und Bedeutung. Thiel. Ost-Europa-Markt 9, S. 522; 10, S. 594.
 Eisenbahnen und Eisenbahnpolitik in Mandschukuo. SBB-Nachr. bl. 1, S. 10.

- Die Siamesischen Staatsbahnen und ihr Umbau von Regelspur in Meterspur. Meyer. Vt. W. 6, S. 65; 7, S. 86.
 Die Malaiischen Eisenbahnen. Kandaoureff. A. f. E. 1, S. 187.
 Die Eisenbahnen in Niederländisch-Ostindien in den Jahren 1932 und 1933. Overmann. A. f. E. 1, S. 211.
 Indian railway electrification results. R. w. G. Vol. 62, Nr. 10, S. 479.
 Die asiatischen Eisenbahnen der Türkischen Republik und der Mandatsgebiete (Syrien, Palästina, Transjordanien, Irak). Z. d. IEV. 1, S. 9.
 Die Eisenbahnen in Irak im Jahre 1932/33. Dieckmann. A. f. E. 2, S. 471.
 Die Hauptverkehrswege zwischen Deutschland und Persien. Direkter Eisenbahngüterverkehr seit 1. 4. 1935. Wyszomirski. Ost-Europa-Markt 6, S. 319.
 Die Eisenbahnen Japans im Rechnungsjahr 1932/33. Schelle. A. f. E. 3, S. 728.

f) Australien

- Rail transport in Australia. R. w. G. Vol. 62, Nr. 5, S. 195.
 The South Australian and Western Australian Railways. Arthurton. R. w. G. Vol. 62, Nr. 26, S. 1269.

Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen

60. Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen mit Einschluß der städtischen Schnellbahnen erfuhr im Vergleich zu allen anderen Personenbeförderungsarten in den letzten Jahren nur eine schwache Belegung. Diese Entwicklung hat sich im ersten Halbjahr 1935 weiter fortgesetzt. Die Zahl der beförderten Personen belief sich auf 1419,7 gegen 1366,1 Mill. im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres, d. i. 3,9 v H mehr. Die entsprechende Zunahme im ersten Halbjahr 1934 gegenüber dem ersten Halbjahr 1933, in dem 1320,9 Mill. Personen befördert worden sind, betrug 3,4 v H. Im ersten Halbjahr 1929 wurden 2243,6 Mill. Personen befördert, so daß der Verkehr im Berichtszeitraum des Jahres 1935 immer noch um weit mehr als ein Drittel (36,7 v H) unter dem konjunkturellen Höchststand lag. Auch die Einnahmen stiegen von 211,9 Mill. RM im ersten Halbjahr 1934 (Aufnahme der Statistik) auf 219,3 Mill. RM im ersten Halbjahr 1935. Das bedeutete eine Zunahme von 3,5 v H.

61. Neubauten und Neubaupläne von Untergrundbahnen. Der in dem internationalen Wettbewerb für den Neuaufbau von Istanbul mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf von Prof. H. Ehlgötz, Berlin, sieht u. a. auch den Bau einer 4 km langen Untergrundbahn vor.

Von einer Kommission ist für Mailand ein Plan für eine Unterpflaster-Straßenbahn ausgearbeitet worden. Vorgesehen sind zwei unterirdische Straßenbahnlinien von 9,5 km Länge.

Am 15. Mai 1935 wurde der erste, 11,5 km lange Abschnitt der Untergrundbahn in Moskau dem Verkehr übergeben. Nach völligem Ausbau wird das Untergrundbahnnetz 80 km umfassen.

Ende Juni 1935 wurde die Liquidation der seit 1902 bestehenden Londoner Untergrundbahn-Gesellschaft, die den gesamten Londoner Verkehr mit Ausnahme des Vorortverkehrs der Vollbahnen beherrschte und nunmehr von der durch Gesetz vom Jahre 1933 mit der Aufgabe der Zusammenfassung des gesamten Londoner Orts- und Vorortverkehrs ins Leben gerufenen Londoner Verkehrsbehörde aufgesogen worden ist, zum Abschluß gebracht.

Die Madrider Untergrundbahn hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten Pläne für die Verlängerung ihrer Strecken vorgelegt, deren Kosten auf 12 Mill. Peseten veranschlagt werden.

62. Ersatz von Straßenbahnen durch Omnibusse. Der Stadtrat von Kaiserslautern hat die Umwandlung des Straßenbahnbetriebes in einen Omnibus-

betrieb beschlossen. — Der Gemeinderat von Schleswig beschloß am 12. Juli 1935 grundsätzlich, die elektrische Straßenbahn zu beseitigen und den Omnibusbetrieb einzuführen. Die Umstellung soll in längstens 2 Jahren beendet sein. Die Einführung von Oberleitungsomnibussen wurde abgelehnt.

Die Stadt Florenz hat dem italienischen Kraftwagenkonzern Fiat den Betrieb sämtlicher Nahverkehrsmittel übertragen. Die Fiatwerke beabsichtigen, in stärkerem Maße als bisher Omnibusse in Betrieb zu stellen.

63. Verbesserungen im Londoner Vorortverkehr. Zwischen der englischen Regierung, dem ständigen Verbindungsausschuß des Londoner Personenverkehrsamtes und den großen Eisenbahngesellschaften sind Abmachungen getroffen worden, nach denen — vorbehaltlich der Genehmigung durch das Parlament — erhebliche Verbesserungen im Nahverkehr von London getroffen werden. Der Plan umfaßt den Bau von 19 km Untergrundbahnen, die Elektrifizierung von 70 km Vorortbahnen, den viergleisigen Ausbau und die gleichzeitige Umstellung auf elektrischen Betrieb von 20 km Vorortbahnen und den Einsatz von Oberleitungsomnibussen an Stelle von Straßenbahnen auf 237 km Strecke. Die Gesamtkosten des in etwa fünf Jahren durchzuführenden Plans belaufen sich auf 35 Mill. £. Die Bürgerschaft für die dazu erforderlichen Anleihen wird der Staat übernehmen.

64. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Die Zukunftsaufgaben der Straßenbahnen. Bayer. V. T. 1, S. 1.
 Kleinbahnen in Preußen 1930—1933. Ehrentraut. A. f. E. 2, S. 464.
 Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen im Jahre 1934. Pohl. V. T. 9, S. 225.
 Wirtschaftlichkeit im Nahverkehr. Stanik, Roffhack. V. T. 11, S. 286.
 Die Zukunftsaufgaben der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Wehrspan. V. T. 2, S. 29.

b) Ausland

- Neue Untergrundbahnen in den östlichen Weltstädten. Bullemer. Ztg. d. VMEV. 9, S. 185.
 New Tube railway for London. Mod. Tr. 832, S. 3.
 £ 35000000 scheme of London suburban railway electrification and tube extension. Rw. G. Vol. 62, Nr. 23, S. 1133.
 Die Moskauer Untergrundbahn. Iljkin. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 4, S. 26.
 Die Untergrundbahnen in Madrid und Barcelona. Reinhard. V. T. 7, S. 180.
 Underground railway of Tokyo. Mod. Tr. 833, S. 5.
 Das Londoner Personenverkehrsamt und das Londoner Personenverkehrsgesetz 1933. Gretsch. A. f. E. 1934, 6, S. 1249; 1935, 1, S. 51; 2, S. 353.

Straßenverkehr

65. Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich am 1. Juli 1935¹⁾.

Unter dem Einfluß der regierungsseitigen Förderungsmaßnahmen hat der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland in der Zeit vom Juli 1934 bis Juli 1935 eine weitere Vermehrung um 13,4 v H erfahren. Eine Bestandszunahme war bei allen Fahrzeuggattungen zu beobachten. Da im Jahre 1935 alle dreirädrigen Lastfahrzeuge mit einem Eigengewicht von 350 kg zu den Lastwagen und nicht mehr, wie vor dem Inkrafttreten der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung, zu den Krafrädern gezählt wurden, läßt sich aus obigen Zahlen die Entwicklung beider Gattungen nur insgesamt angeben. Danach betrug die Zunahme 10,1 v H. Rechnet man die fraglichen dreirädrigen Lastfahrzeuge in beiden Jahren zu den Krafrädern, so beläuft sich nach den Angaben des Statistischen Reichsamtes die Bestandsvermehrung sowohl bei den Krafrädern wie bei den Lastkraftwagen auf ebenfalls je rd. 10 v H. Die stärkste Zunahme hatten die Personenkraftwagen zu

¹⁾ s. Tab. S. 46.

verzeichnen, die sich um 18,8 v H vermehrten, während die Kraftomnibusse mit 8,5 v H beträchtlich unter dem Gesamtdurchschnitt lagen. Sowohl bei den Kraftwägern wie bei den Personenwagen hatten die Größenklassen der kleinen und kleinsten Fahrzeuge den stärksten Anteil am Aufschwung. Dasselbe traf in etwas geringerem Grade auf die Lastwagen zu.

Kraftfahrzeugarten ¹⁾	1934	1935	Zunahme in v H
Lastkraftwagen	191 715 ²⁾	241 384 ³⁾	} 10,1
Kraftwägener	983 994 ³⁾	1 053 556 ³⁾	
Personenkraftwagen	661 773	786 605	18,8
Kraftomnibusse	12 750	13 839	8,5
Zugmaschinen	31 970	36 079	12,9
Feuerwehrkraftwagen und Straßenreinigungs- maschinen	5 430	6 098	12,3
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen ⁴⁾	2 876	.
Kraftfahrzeuge (ohne Saarland)	1 887 632	2 140 437	13,4
dazu Saarland	17 374	.
Kraftfahrzeuge (einschl. Saarland)	2 157 811	.

66. Aus dem deutschen Kraftverkehrs- und Straßenrecht. Ein großzügiger Versuch, das Problem Eisenbahn/Kraftwagen im Sinne eines gerechten Leistungswettbewerbs zu lösen, fand in dem Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (RGBl. I, Nr. 66, S. 788) seinen Ausdruck. Während die den Wettbewerb bisher regelnde Notverordnung vom 6. Oktober 1931 auf den Schutz der Reichsbahn hinauslief, beruht das neue Gesetz auf der grundlegenden Entscheidung, im Interesse der weiteren Entwicklung des Kraftwagenverkehrs sowohl die Reichsbahn als auch das private Verkehrsgewerbe als gleichberechtigte Träger des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen anzuerkennen. Die Privatunternehmer, die in Zukunft nur noch nach Maßgabe des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses konzessioniert werden sollen und aus Gründen der Tarifkontrolle kein anderes Gewerbe mehr (auch nicht Spedition) betreiben dürfen, werden in einer straffen öffentlich-rechtlichen Organisation, dem Reichskraftwagenbetriebsverband, zusammengeschlossen, dem als Hauptaufgabe die Ausbildung, Ordnung und Überwachung des Güterfernverkehrs, die Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen, die Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts obliegen wird. Der Verband untersteht der Aufsicht des Reichsverkehrsministers. Weitgehende Kontroll- und Strafvorschriften sollen die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, denen im Gegensatz zu früher nicht nur der Kraftwagenunternehmer, sondern auch der Spediteur und Verloader unterliegen, gewährleisten. Die Tarifgestaltung soll den Vereinbarungen zwischen dem Verband und der Reichsbahn vorbehalten bleiben. Sie bedarf jedoch der Genehmigung des Reichsverkehrsministers, der auch die Entscheidung fällt, falls zwischen den beiden Parteien keine Einigung zustande kommen sollte. Außerhalb des Verbandes darf nur die Reichsbahn Kraftwägengüterfernverkehr betreiben. Ihr steht jedoch die Mitgliedschaft zum Verband offen. Sie soll grundsätzlich nur eigene Kraftfahrzeuge benutzen. Die Beschäftigung privater Unternehmer im

¹⁾ Einschl. Reichspost, Wehrmacht u. vorübergehend abgemeldeter Fahrzeuge.

²⁾ Ausschließlich der dreirädrigen Lastfahrzeuge mit einem Eigengewicht bis zu 350 kg.

³⁾ Einschließlich der dreirädrigen Lastfahrzeuge mit einem Eigengewicht bis zu 350 kg.

⁴⁾ Zum erstenmal 1935 erfaßt.

Dienste der Reichsbahn ist nur nach Vereinbarung mit dem Verband möglich, womit eine allmähliche Bindung einzelner Kraftverkehrsunternehmer an die Reichsbahn unterbunden wird. Der Güterfernverkehr der Reichsbahn, für den nur die Gesetzesbestimmungen über die Tarife gelten, unterliegt der Aufsicht des Reichsverkehrsministers. Das Gesetz, das sich im übrigen nicht auf den Werks- und Nahverkehr erstreckt, tritt, soweit nicht eine zweijährige Übergangszeit vorgesehen ist, am 1. April 1936 in Kraft.

Nach einer Verordnung des Reichsverkehrsministers zur Bekämpfung der Notlage des Kraftdroschkengewerbes vom 2. August 1935 (RGBl. I, Nr. 79, S. 1062) kann den Kraftdroschkenunternehmern, die bis zum 30. September 1935 aus dem Gewerbe freiwillig oder zwangsweise ausscheiden, unter gewissen Voraussetzungen eine einmalige Entschädigung gewährt werden. Die Verordnung bezweckt, die auf Grund des Personenbeförderungsgesetzes zur Gesundung des Kraftfahrgewerbes eingeleiteten Maßnahmen auf dem Gebiet des Kraftdroschkenverkehrs durch Verminderung der Zahl der Unternehmer zu fördern und dem System laufender Unterstützungen an das Kraftdroschkengewerbe ein Ende zu bereiten.

Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister hat verfügt, daß zur Gewinnung eines Überblickes über die Straßenverkehrsunfälle in Deutschland und zur Erforschung ihrer Ursachen ab 1. Oktober 1935 eine einheitliche Reichs-Unfallstatistik und zur Gewinnung einwandfreier Unterlagen über den Umfang der Personenbeförderung im Linienverkehr mit Wirkung vom 1. Januar 1936 eine Statistik des Linienverkehrs eingerichtet wird, deren Durchführung beim Statistischen Reichsamte liegt.

67. Gesetzliche Regelung des Kraftverkehrs im Ausland. Nach zweijährigen Verhandlungen wurde vom tschechoslowakischen Parlament ein neues Gesetz über den Kraftwagenverkehr und seine Besteuerung angenommen und in der Gesetzessammlung (Nr. 77) veröffentlicht. Die Neuregelung bedeutet einen starken Schutz der Eisenbahn gegenüber dem Kraftwagenwettbewerb insofern, als sowohl der gewerbliche Güterkraftverkehr wie der Werkverkehr einer Sonderbesteuerung (60 bis 200 v II der Grundsteuer je nach Größe des Kraftwagens) unterworfen wird für den Fall, daß der Kraftwagenunternehmer sich weigern sollte, mit der Eisenbahn ein Abkommen zu treffen, wonach er seine Fahrzeuge nur innerhalb der 30-km-Zone beschäftigen darf. Die Bestimmungen des Gesetzes treten teils am 20. April 1935 (dem Tage der Verkündung), teils am 1. Juli 1935 und teils erst am 1. Januar 1937 in Kraft.

Der bulgarische Ministerrat hat im Mai 1935 das seit langem in Vorbereitung befindliche Gesetz über den Kraftwagenverkehr angenommen. Es regelt grundsätzlich den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen im Sinne einer Zusammenarbeit und Ergänzung und stellt darüber hinaus den gesamten Omnibusverkehr unter straffe Kontrolle des Staates, der die Genehmigungen erteilt und Linien, Tarife und alle weiteren Einzelheiten des Betriebes festsetzt. Sogar der Typ der in den Verkehr zu stellenden Wagen unterliegt staatlicher Bestimmung.

Nachdem in Frankreich die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen auf dem Gebiete des Personenverkehrs durch das Dekret vom 19. April 1934 bzw. 25. Februar 1935 bereits gesetzlich geregelt worden war, hat nunmehr auch der Güterkraftverkehr durch das Dekret vom 13. Juli 1935 seine gesetzliche Ordnung gefunden, die von dem Gedanken einer Entlastung der Eisenbahnen von unrentablen Linien und deren Ersatz durch den Kraftwagenverkehr beherrscht ist.

Am 1. August 1935 nahm in den Vereinigten Staaten von Amerika der Kongreß ein Kraftwagenverkehrsgesetz an, das für den über die innerstaatlichen Grenzen hinausgehenden öffentlichen Personen- und Güterkraftverkehr eine besondere Genehmigung, Höchst- und Mindesttarife und die Regelung des Verhältnisses zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber vorsieht.

Auch in Italien hat man Maßnahmen zur Regelung des Lastkraftwagen-Transportwesens ergriffen. Durch ein neues Gesetz werden die Kraftfahr-Unternehmungen zur Güterbeförderung in vier Gruppen eingeteilt: in Betriebe, die für eigene Rechnung arbeiten, in Mietunternehmungen, in Taxibetriebe und in Autolinien-Gesellschaften. Durch eine straffere Handhabung der Konzessionsgewährung sollen ungeeignete Betriebe ausgeschaltet werden.

In Spanien hat der Ministerrat eine Genehmigungspflicht für den Güterkraftverkehr eingeführt und die gewerbliche Warenbeförderung auf Lastkraftwagen mit einer dreifachen Steuer belegt.

In Jugoslawien wurde mit Wirkung vom 1. April 1935 und in Österreich mit Wirkung vom 1. Mai 1935 die Kraftwagensteuer aufgehoben.

68. Straßenbauten und -pläne. Der Führer und Reichskanzler hat die Genehmigung zum Bau der Quer Alpenstraße erteilt. Die Straße führt von Lindau über Scheidegg, Lindenberg, Weiler, Simmerberg, Oberstaufen, Immenstadt, Sonthofen, Hindelang zum Adolf-Hitler-Paß, von dort über Wertach nach Füssen. An drei Teilstrecken sind die Arbeiten bereits aufgenommen worden. — Die geplante Ostmarkstraße, die von Passau nach Hof führen wird, soll die auf dieser Linie noch bestehenden Straßenlücken ausfüllen und damit den Durchgangsverkehr ermöglichen. — Der Ausbau der sogenannten „Nibelungenstraße“ zwischen Passau und Linz soll in den nächsten Jahren planmäßig durchgeführt werden.

Im dänischen Nordschleswig wird der Bau einer neuen Autostraße vorbereitet, die von Nordosten nach Südwesten als Querstraße durch die ganze Halbinsel führen soll. Eine zweite Querstraße von Apenrade nach Esbjerg befindet sich schon seit längerer Zeit in Bau.

Der britische Verkehrsminister hat der Öffentlichkeit einen Fünfjahresplan zur weiteren Ausgestaltung des englischen Straßennetzes vorgelegt, der u. a. die Herstellung doppelter Fahrstraßen auf den wichtigeren Durchgangsstraßen vorsieht.

Die führenden Gemeinden von Südwales haben ihre Mitarbeit an der Anlage einer Fernstraße, die zusammen mit einer neuen Brücke über den Severn-Fluß eine kürzere Verbindung zwischen England und Wales herstellen soll, zugesagt. Die Kosten des Projekts werden auf 5 Mill. £ veranschlagt.

Das polnische Verkehrsministerium hat einen Zweijahresplan für die Ausführung der wichtigsten Straßenbauten aufgestellt, dessen Gesamtkosten auf 150 bis 160 Mill. Zl. veranschlagt sind. Im Vordergrund steht der Ausbau von vier großen Straßenzügen (darunter Warschau—Posen) in einer Gesamtlänge von 1200 km.

Durch die Erteilung der Genehmigung seitens der französischen Kammer ist der von Frankreich und Italien verfolgte Plan des Baus eines 12 km langen Straßentunnels durch den Mont Blanc seiner Verwirklichung nähergerückt.

Die Regierungen von England, Belgien, Deutschland, Österreich, Jugoslawien, Bulgarien und der Türkei haben sich auf der Mitte September 1935 in Budapest abgehaltenen internationalen Straßenbau-Konferenz grundsätzlich einverstanden erklärt, die auf ihre Länder entfallenden Teilstrecken der geplanten transkontinentalen Straßenverbindung zwischen London und Istan-

bul (London—Dover—Calais—Brüssel—Köln—Nürnberg—Wien—Budapest mit Abzweigungen über Belgrad und Sofia nach Konstantinopel bzw. über Bukarest und Konstanza an das Schwarze Meer) zweckentsprechend auszubauen.

Durch ein Straßenbaugesetz ist in Bulgarien ein großzügiger Ausbau des Straßennetzes vorgesehen. Die Arbeiten sollen bis Ende 1940 durchgeführt sein. Es handelt sich um den Bau von etwa 4000 km Straßen mit einem Kostenaufwand von etwa 4 Mill. £.

69. Reichsautobahnen. Der erste Teilabschnitt des deutschen Reichsautobahnnetzes, die 23 km lange Strecke Frankfurt (Main)—Darmstadt wurde am 19. Mai 1935 durch den Führer und Reichskanzler dem Verkehr übergeben. Die Linie wurde bis Anfang Oktober 1935 über Darmstadt hinaus bis Mannheim (Heidelberg) fertiggestellt. Einschließlich der im Juni 1935 eröffneten 25 km langen Teilstrecke München—Holzkirchen waren damit bereits 110 km Kraftfahrbahnen für den öffentlichen Verkehr freigegeben.

70. Reichsbahn-Kraftwagenverkehr. Mit der Inbetriebnahme der Reichsautobahnstrecke Frankfurt (M.)—Darmstadt, eröffnete die Reichsbahn am 20. Mai 1935 den ersten linienmäßigen Reichsbahn-Autobusverkehr mit neuzeitlichen Schnellreiseautobussen zwischen Frankfurt—Darmstadt—Mannheim—Heidelberg, der die Reichsautobahn benutzt. Gleichzeitig wurde auch der erste Reichsautobahn-Güterverkehr zwischen Mannheim—Ludwigshafen—Darmstadt—Frankfurt eingerichtet. Ende Juni 1935 wurde ein weiterer Reichsbahn-Autobus-Schnellverkehr auf der Reichsautobahnstrecke München—Holzkirchen von München nach Tegernsee und nach Fischhausen—Neuhaus am Schliersee aufgenommen.

71. Eisenbahn-Kraftwagenverkehr in Irland. Auf Grund des neuen Gesetzes, das den Wettbewerb des Kraftwagens durch Angliederung von Kraftverkehrsunternehmen an die Eisenbahnen regeln soll, hat die Große Süd-Eisenbahn zwei Kraftverkehrsunternehmen im Wege freier Vereinbarung und drei weitere Betriebe zwangsweise erworben. Der Großen Nord-Eisenbahn wurden zu gleicher Zeit zwei solcher Unternehmen gegen den Widerspruch aus Kreisen der Wirtschaft angegliedert.

72. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Wandlungen im Kraftverkehr. Brandenburg. Die Straße 5, S. 138. DVN. (B) 16, S. 2.
 Der Radfahrer als großstädtisches Verkehrsproblem. Thomsen. VT. 6, S. 144.
 Verkehrsverdichtung infolge zunehmender Motorisierung. Lübke. Die Straße 1, S. 13.
 Die Wiedergeburt der Straße aus dem Kraftwagen. von Loesch. Die Straße 4, S. 98.
 Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs. Mellerowicz. Die Straße 5, S. 143.
 Grundlagen gesunden Güterkraftverkehrs. Auto und Frachtverkehr 1, S. 7. (Beilage zu Der Schiffsfrachtendienst Nr. 7.)
 Het Aandeel van het Motorwegverkeer in de kosten van den Weg. Spoor- en Tramwegen 9, S. 195; 10, S. 233.
 Die Generalinspektion für das deutsche Straßenwesen (Aufgaben und Bedeutung der obersten Reichsbehörde für die Reichsautobahn und das deutsche Straßenwesen). Birkenholz. Rhein-Main-Wirtschaftsztg. 12, S. 348.
 Die Bedeutung des Kraftwagens im Rahmen der Verkehrswirtschaft. Seesemann. Die neue Wirtschaft 1, S. 16.
 Straße und Auto. Todt. Reichsplanung 2, S. 37.
 Siedlung und Kraftverkehr. Mellerowicz. Reichsplanung 2, S. 46.
 Ask Connecticut. Is bus transportation safe transportation. Gates. Bus Transportation Vol. 14, No. 3, S. 107.
 Die Entfaltung des deutschen Kraftverkehrs. Hellersberg. Motor 2, S. 69.
 Die Stellung des Werkverkehrs in der deutschen Wirtschaft. Scholz. Motor 6, S. 12.
 Eisenbahn und Autobahn im Nahschnellverkehr. Capelle. Autobahn 1, S. 55.

- Die Auseinandersetzung zwischen Schiene und Lastkraftwagen in den außerdeutschen europäischen Ländern. von Beck. Ztg. d. VMEV. 3, S. 61.
- Der Eisenbahnkraftwagenverkehr in den nordischen Ländern. Paszkowski. Ztg. d. VMEV. 19, S. 383.
- Verkehrsverschiebung zwischen Schiene, Straße und Autobahn durch die Motorisierung. Jänecke. V. T. 11, S. 293; 13, S. 361; 14, S. 381.
- Les chemins de fer et la concurrence de l'automobile. Chr. d. Tr. 5, S. 5.
- Der gegenwärtige Stand der gesetzlichen Regelung des Wettbewerbs Eisenbahn/Kraftwagen in den wichtigsten Staaten Europas. Hamacher. DVN(B) 52, S. 2.
- Eisenbahn und Kraftwagen in internationaler Beleuchtung. Schwoerbel. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 8, S. 136.
- Eisenbahn und Kraftwagen in internationaler Beleuchtung. Most. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 15, S. 254.
- Eisenbahn und Kraftwagen in 40 Ländern der Welt. Hein. DVN. (A) 5, S. 1.
- Die Neuregelung des Straßenwesens. Schulze. Der Gemeindetag 1, S. 2. Wasser- und Wegebau-Zeitschrift 2, S. 13.
- Die Neuregelung des deutschen Straßenwesens nach der Durchführungsverordnung v. 7. 12. 34. Platzmann. V. T. 2, S. 49.
- Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. Zäpfel. Ztg. d. VMEV. 4, S. 85. Hein. V. T. 1, S. 4.
- Die Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung und ihre Beziehungen zu den Eisenbahnen. Lamp. Rb. 2, S. 73.
- Die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Philipp. V. T. 5, S. 113.
- Vergleichende Studie über die Vorschriften für Kraftwagenbeförderungen. Ibl. Mschr. d. IEKV. 6, S. 720.
- Das deutsche Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Z. f. I. Ebf. 11, S. 470.
- Die Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung. Schulze. Wasser- und Wegebau-Ztschr. 2, S. 13.
- Der Omnibusverkehr gestern und morgen. Grundsätzliches zur Frage des neuen Omnibusgesetzes. Hellersberg. Motor 4, S. 7.
- Gedanken zum Problem der Personentarife auf den Reichsautobahnen. Josef. Ztg. d. VMEV. 7, S. 141.
- Road construction in Germany. Task of the National Railways. Mod. Tr. 826, S. 12.
- German State motor roads. Rw. G. Vol. 62, No. 23, S. 1119.
- Welche Höchstgeschwindigkeiten soll man für den Kraftwagenverkehr auf den Autobahnen zulassen? Jänecke. Aus: Festschrift zur 25. Jahr-Feier der Technischen Hochschule Breslau.
- Neue Möglichkeiten der Lebensmittelversorgung durch den Kraftverkehr mit besonderer Berücksichtigung der Reichsautobahnen. Lüer. Die Straße 9, S. 334.
- Kostenersparnis und Reichsautobahnen. Schöpke. DVN. (B) 52, S. 2.
- Geschäftsbericht der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ über das 2. Geschäftsjahr 1934. Rb. 22, S. 630.
- Die Auswirkung des Kraftverkehrs auf Städtebau und Landesplanung. Niemeyer. V. T. 1, S. 23.
- Die deutschen Landstraßen. Massar. Die Straße 3, S. 76.
- Das Kraftfahrzeug als Förderer des Straßenbaus. Raven. Die Straße 4, S. 102.
- Einfluß des Kraftverkehrs auf Städtebau und Landesplanung. Egloffstein. Die Straße 5, S. 134.
- Landesplanung und Autobahnen im Rhein-Main-Gebiet. Niemeyer. Die Straße 9, S. 355.
- Straßengeographie. Krüger. V. T. 10, S. 278.
- Das Straßenbauprogramm der Reichsregierung. Reismann. Die neue Wirtschaft 1, S. 10.

b) Europa

- Zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße in Belgien. von Renesse. A. f. E. 2, S. 335.
- Twenty-five years of bus operation. London and provincial development. Mod. Tr. 842, S. 15.
- Coordination of road passenger services. The case for Local joint committers. Gledhill. Mod. Tr. 850, S. 9.
- Das englische Straßenverkehrsgesetz vom Jahre 1934. Gretsch. V. T. 7, S. 169.
- Future of road transport. Effect of road-rail traffic act 1933. Nicholl. Mod. Tr. 839, S. 10.
- Scottish operators discuss road and rail competition. Recent pointers to future policy. Scrymgeour. Mod. Tr. 845, S. 3.
- Control of transport. Possible future developments in the road rail controversy. Revaluation of railway capital. Osborne. Mod. Tr. 849, S. 3.

Transport in Northern Ireland. Road-rail cooperation under New Bill. Mod. Tr. 843, S. 7.
 Paris baut Autobahnen. Thomas/Blöcker. Autobahn 1, S. 49.
 Eisenbahn-Kraftwagen in der französischen Gesetzgebung. Hamacher. DVN (B) 42, S. 2.
 La coordination du rail et de la route: L'accord du Doubs. Chr. d. Tr. 6, S. 4. L'accord de la Marne. Chr. d. Tr. 7, S. 6.
 Grundgedanken und neue Entwicklungen im italienischen Autobahnbau. Lamberg. Vt. W. 16, S. 234.
 Die italienischen Autostraßen. Hamacher. DVN (B) 48, S. 7.
 Die Alpenstraßen Österreichs. Grengg. Die Straße 10, S. 368.
 Das Straßenbauproblem in Polen. Kroll. Die Straße 1, S. 11.
 Motorisierung und Straßenbau in Polen. Ost-Europa-Markt 4, S. 156.
 Kraftverkehr in Polen. Wittekind. Motor 5, S. 11.
 Rußland: Fortschritte der Motorisierung des Landverkehrs. Fürbringer. WD. 6, S. 201.
 Das Straßenwesen in Rußland. V. T. 12, S. 321.
 Vorschläge zu einer Verkehrsregelung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Schweden. Ztg. d. VMEV. 23, S. 462.
 Alpenstraße—Alpenbahn. Reisner. Vt. W. 24, S. 325.
 Die neue Straßenverkehrsordnung in Spanien. Hundt. Das Recht des Kraftfahrers 4, S. 99.
 China: Straßen als Bindemittel beim Neubau des Reiches. Sze-tschwan. Biehl. WD. 6, S. 203.
 Indisches Straßenwesen. Krüger. Die Straße 3, S. 70.
 Britisch-Indien: Wegebau und Kraftwagenverkehr. von Mickwitz. WD. 6, S. 205.
 Das Straßenwesen in Vorderasien. Krüger. Die Straße 6, S. 168.
 Der Verkehr auf den Kraftwagenstraßen der Vereinigten Staaten von Amerika. Jänecke. V. T. 4, S. 105; 5, S. 138.
 Road and rail coordination in New Jersey. Mod. Tr. 848, S. 3.
 Road and rail in Australia. Arthurton. Rw. G. Vol. 62, No. 23, S. 1123.

Binnenschifffahrt

73. Deutschlands Binnenwasserstraßenverkehr; Konjunkturüberblick.

I. Halbjahr 1935	Durchgangsverkehr Grenze Emmerich in 1000 t							Duisburg-Ruhrort in 1000 t ¹⁾		
	E: ²⁾ Erz	E: Getr.	E: Kohle	E: G.-V. ²⁾	A: ²⁾ Kohle	A: Eisen	A: G.-V.	E: G.-V.	A: Kohle	A: G.-V.
Januar ..	793	112	141	1 486	1 352	134	1 949	225	793	874
Februar..	701	101	128	1 346	1 198	126	1 672	211	721	787
März	652	155	124	1 414	1 319	153	1 921	236	689	761
April	669	163	135	1 393	1 220	154	1 770	259	747	832
Mai	659	113	183	1 441	1 330	160	2 034	240	824	926
Juni.....	644	89	162	1 454	1 254	184	1 924	230	823	897

Monat	Übrige Niederrheinhäfen (16 Häfen) ³⁾				Mainz; Frankfurt u. Umgebung (4)		Mannheim u. Ludwigshafen		Karlsruhe u. Kehl	
	E: Erz	E: G.-V.	A: Kohle	A: G.-V.	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
Januar ..	723	1 146	409	798	285	78	609	155	323	53
Februar..	599	936	369	694	196	59	491	129	251	46
März	594	1 012	376	734	239	64	533	158	244	57
April	705	1 139	360	742	213	70	445	139	221	57
Mai	729	1 154	485	903	302	73	598	184	334	62
Juni.....	632	1 035	473	905	289	68	530	159	339	57

1) Alle Plätze = Hafenumschlag in 1000 t.

2) E = Eingang, Zufuhr; A = Ausgang, Abfuhr; G.-V. = Gesamtverkehr.

3) Bis Köln einschließlich.

Monat	Häfen der Rhein-Ems-Kanäle (18) ¹⁾				Ems-Weser- Kanal (6)		Emden		Bremen ²⁾	
	E: Erz	E: G.-V.	A: Kohle	A: G.-V.	Eingang	Aus- gang	Eingang	Aus- gang	Ein- gang	Aus- gang
Januar ..	302	475	966	1 048	147	97	5	14	123	62
Februar..	270	409	857	940	104	98	65	59	112	51
März	349	537	1 076	1 163	137	103	191	216	134	55
April	441	636	1 042	1 142	143	103	235	242	147	53
Mai	409	623	1 207	1 314	162	111	254	281	169	61
Juni.....	378	623	1 098	1 211	132	108	221	212	141	64

Monat	Groß- Hamburg		Übrige Elbhäfen (12)		Stettin und Swinemünde		Groß-Berlin		Kosel	
	Ein- gang	Aus- gang	Ein- gang	Ausgang	Eingang	Aus- gang	Eingang	Aus- gang	Ein- gang	Aus- gang
Januar ..	173	291	181	116	22	90	300	55	6	15
Februar..	186	270	93	132	34	62	229	49	1	41
März	213	391	175	136	96	165	463	91	19	210
April	244	396	182	145	101	200	524	114	44	216
Mai	258	415	208	162	115	229	588	123	50	267
Juni.....	214	360	182	140	112	226	576	131	37	203

Der Gesamtumschlag in den deutschen Binnenhäfen zeigte im 1. Halbjahr 1935 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres keine Veränderung. Obschon auf der Oder Eis die Schifffahrt bis in den Februar stilllegte und die Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Emden bis Mitte Februar durch Schleusenreparaturen brachgelegt war, blieb der Verkehr im Januar durchschnittlich verhältnismäßig lebhaft. Nach Rückgang im Februar setzte sich bis Mai eine Belebung durch, der im Juni verschiedentlich ein leichter Rückschlag folgte.

Der Gesamtumschlag der wichtigeren deutschen Binnenhäfen stellte sich im 1. Halbjahr 1935 wie 1934 auf 58,9 Mill. t. Die Gesamtmenge der auf dem Rhein beförderten Güter betrug im 1. Halbjahr 1935 30 Mill. t (gegen 29,7 Mill. t im 1. Halbjahr 1934). Bei durchweg günstigen Wasserständen ergab sich am Rhein wieder ein beträchtliches Überangebot an Kahnraum.

Die Rhein-Einfuhr über Emmerich senkte sich im Berichtszeitraum gegenüber der gleichen Vorjahrszeit um 3 v H, wobei indessen die Erzzufuhr eine Vermehrung um 27 v H, die Getreidezufuhr eine Verminderung um 38 v H ergab. Die Rhein-Ausfuhr über Emmerich nahm um 5 v H, die Kohlenausfuhr allein um 9 v H zu. Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort blieb unverändert, während er in den übrigen Niederrheinhäfen um 7 v H stieg. Mannheim-Ludwigshafen verzeichneten eine Abnahme um 7 v H, die Häfen der Rhein-Ems-Kanäle eine Zunahme um 1 v H. In Hamburg sank der Umschlag um 8 v H, während er in Berlin um 7 v H stieg.

74. Frankreichs Binnenwasserstraßenverkehr 1934 hat sich durch eine Zunahme um fast 2 v H gegenüber 1933 fast genau wieder auf den Umfang von 1932 gehoben. Die Verladungen der verschiedenen Wasserstraßengebiete erreichten, verglichen mit 1933 (endgültige Zahlen), folgende Mengen in t:

¹⁾ Ab April einschließlich Ahlen 19.
²⁾ Einschließlich fünf Unterweserhäfen.

Wasserstraßengebiet	1934	1933
Norden, Pas-de-Calais, Somme.....	9 444 000	9 376 000
Linien Belgien—Paris.....	5 012 000	4 888 000
Seine	14 722 000	14 421 000
Linien Paris—Straßburg und Osten.....	9 276 000	8 848 000
Rhein.....	5 657 000	5 314 000
Zentrum.....	3 221 000	3 399 000
Süden	2 926 000	3 026 000
Westen.....	751 000	758 000
Zusammen	51 009 000	50 030 000

Der Wasserumschlag von Paris belief sich 1934 auf 11 312 000 t in der Zufuhr, 3 131 000 t in der Abfuhr, zusammen 14 443 000 t (gegen 1933 = 14 892 000 t — 3 v H).

75. Schiffer-Betriebsverbände. Der Schiffer-Betriebsverband für den Rhein, der seine Tätigkeit mit dem 1. Februar 1935 aufnahm, schloß Frühjahr 1935 mit der Nederlandsche Partikuliere Rijnvaart-Centrale ein Abkommen, demzufolge die Mitglieder der beiderseitigen Organisationen bei der Frachenzuweisung durch die Meldestellen gleich behandelt werden. Dabei soll jedoch grundsätzlich im Bergverkehr von der Ruhr und oberhalb gelegenen Rheinhäfen das Beschäftigungsverhältnis zwischen deutschen und niederländischen Partikularschiffen, das vor Einrichtung der Meldestelle Duisburg-Ruhrort bestand, nicht beeinträchtigt werden (vgl. Vertragstext: Der Rhein, 6, S. 153; Meldestellenordnung des S. B. V. f. d. Rhein: Der Rhein, 10, S. 255).

Zufolge Richtlinien des Reichsverkehrsministers vom 25. Oktober 1935 (Reichs-Verkehrs-Blatt A, Nr. 30, S. 219) sind die Schiffer-Betriebsverbände durch die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. September 1935 (RGBl. I, Nr. 103, S. 1169) der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt als Bezirksgruppen der Fachgruppe Kleinschiffer eingegliedert worden. Sie bleiben daneben Körperschaften des öffentlichen Rechts, als welche sie die ihnen übertragenen Aufgaben der Marktregelung bearbeiten.

76. Frachenausschüsse. Organisation und Aufgaben der Frachenausschüsse wurden unter Zusammenfassung und Ergänzung der bisher ergangenen Verordnungen durch eine Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 25. September 1935 (Reichs-Verkehrs-Blatt A, Nr. 29, S. 203) neu geregelt. Aus Vertretern der Kleinschifffahrt, der Großschifffahrt, der Verlager und der Spediteure zusammengesetzte Frachenausschüsse bestehen in Königsberg, Breslau, Stettin, Berlin, Dresden, Halle, Magdeburg, Hamburg und Lübeck. Die Frachenausschüsse sind ermächtigt, unter Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde Mindest- und Höchstentgelte festzusetzen sowie die Verteilung des Fracht- und Lagergutes und der Schleppgelegenheiten zu regeln. Die Vereinbarung widersprechender Entgelte ist ungültig. An ihre Stelle treten die vom Frachenausschuß festgesetzten Entgelte.

77. Kontingentierung der Saarschifffahrt. Zwecks Vermeidung einer Zunahme der Übersetzung der Saarschifffahrt seit der Wiedereingliederung des Saargebietes in die Reichsverwaltung bestimmte eine Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 1. August 1935 (Reichs-Verkehrs-Blatt A, Nr. 23, S. 169), daß deutsche Schifffahrttreibende, die vor dem 1. Februar 1935 von der Saar aus Schifffahrt betrieben haben, auf der Saar nur mit Genehmigung des Oberpräsidenten (Rheinstrombauverwaltung) in Koblenz neuen Schiffsraum einstellen oder mehr Schiffs-

raum beschäftigen dürfen, als sie 1934 auf der Saar oder auf den französischen Kanälen beschäftigt hatten, ferner daß deutsche Schifffahrtstreibende, die vor dem 1. Februar 1935 Schifffahrt von der Saar aus nicht betrieben haben, im Verkehr von und zu der Saar ihre Beschäftigung nicht dadurch verstärken dürfen, daß sie mehr Fahrzeuge als 1934 in diesen Verkehr einstellen oder den darin eingesetzten Schiffsraum stärker als 1934 ausnützen.

78. Italienische Beteiligung an der Donauschifffahrt. Nachdem die englische Interessennahme an der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien, aufgegeben worden ist, hat sich im Herbst 1935 italienisches Kapital an der zu sanierenden Unternehmung durch Übernahme in vier Jahresraten zu begleichender neuer Aktien beteiligt. Die künftige Kapitalverteilung soll ungefähr folgende sein: 26 v H Bundesstaat Österreich, 25 v H Österreichische Creditanstalt, 46 v H italienische Gruppe, 3 v H sonstige Besitzer.

Die Betriebsgemeinschaft der Donauschifffahrten (Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Königl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.G., Bayerischer Lloyd Schifffahrts-A.G.) wurde nach Kündigung und Verhandlungen bis Anfang 1937 verlängert.

79. Neckarkanalisation. Am 28. Juli 1935 wurde der kanalisierte Neckar von Mannheim bis Heilbronn durch den Reichsverkehrsminister Freiherrn von Eltz-Rübenach für den Großschiffahrtsbetrieb eröffnet. Die Strecke ist 113 km lang und weist 12 Staustufen auf. Die Schleusen des für 1200 t-Schiffe befahrbaren Großschiffahrtsweges haben 110 m Nutzlänge, 12 m Breite und 3,20 m Drempeltiefe. Die Kosten der 1921 begonnenen Kanalisation stellten sich auf rd. 120 Mill. RM, wovon rd. 93 Mill. RM auf die Schifffahrtsstraße, 27 Mill. RM auf die Kraftwerke entfielen. Der Reichsverkehrsminister erklärte bei der Eröffnung, daß die Reichsregierung die Neckarkanalisation oberhalb Heilbronn entsprechend dem Staatsvertrag vom 1. Juni 1921 fortführen werde, soweit es bei den vordringlichen Aufgaben möglich sei, die gegenwärtig die finanzielle Leistungsfähigkeit des Reiches außerordentlich in Anspruch nähmen.

Mit der Betriebseröffnung des Neckarkanals bis Heilbronn trat ein neuer Schifffahrtsabgabentarif vom 29. Juni 1935 (Reichs-Verkehrs-Blatt A, Nr. 20, S. 151) in Kraft.

80. Küstenkanal. Nach 15 jähriger Bauzeit wurde der Küstenkanal am 28. September 1935 durch den Reichsverkehrsminister Freiherrn von Eltz-Rübenach dem Verkehr übergeben. Der 70 km lange Kanal führt von der Hunte bei Oldenburg zur Ems bei Dörpen. Er weist lediglich zu Beginn und Ende je eine Schleuse auf. Zusammen mit der unteren Hunte (25 km) stellt er eine neue Verbindung zwischen Weser und Ems dar, die für 600 t-Schiffe befahrbar ist. Der Kanal dient sowohl Schifffahrtswegen wie der Entwässerung großer Moorgebiete und damit der Gewinnung landwirtschaftlicher Nutzfläche.

Mit der Betriebseröffnung traten verschiedene Nachträge vom 17. Mai und 14. September 1935 zu dem Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den Westdeutschen Kanälen (Reichs-Verkehrs-Blatt A, Nr. 15, S. 111, und Nr. 27, S. 187) in Kraft.

81. Neue Schifffahrtsabgabentarife wurden am 1. April 1935 für die Mitteldeutschen (= Berliner, Märkischen und Mecklenburgischen) Reichs- und Staatswasserstraßen (einschl. der kanalisierten Saale) (Reichs-Verkehrs-Blatt A, Nr. 9, S. 47), am 4. Juni 1935 für die kanalisierte obere Oder, die Netze und den Klodnitzkanal (Reichs-Verkehrs-Blatt A, Nr. 16, S. 113) erlassen.

82. Elbeschifffahrtstag 1935. Die am 29./30. August 1935 in Hamburg ab-

gehaltene Jahresversammlung des Vereins zur Wahrung der Elbeschiffahrtsinteressen bildete die bedeutendste deutsche Wasserstraßenkundgebung des Jahres 1935. Berichte in: Z. f. B. 9, S. 275; DVN. 70, S. 1.

83. Abhandlungen.

- a) Allgemeines und Deutsches Reich
 Die Bedeutung der Rheinschifffahrt innerhalb der Verkehrswirtschaft. A. Linden. Die Rheinquellen 2, S. 18.
 Die Rheinschifffahrt im Jahre 1934. Heinz Baldewin. Der Rhein 1, S. 18; 2, S. 47.
 Einige Zahlen vom Rheinschiffahrtsverkehr 1934. Hoffbauer. Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung 23, S. 383.
 Wie sieht es in der Rheinschifffahrt aus? A. Gentzsch. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 21, S. 356.
 Die Kanalisierung der Lahn. Hugo Danner. Z. f. B. 6, S. 136.
 Die städtischen Hafenbetriebe in Frankfurt a.M. Fischer. Der Rhein 6, S. 144.
 Heilbronn oder Stuttgart? Alfred Linden. Der Rhein 3, S. 64.
 Saarland und deutsche Wasserstraßenpolitik. W. Cartellieri. Süd-West-Deutschland 1, S. 18.
 Verkehrsentwicklung auf den westdeutschen Kanälen. Bieling. Der Rhein 5, S. 114.
 Staatliches Schlepplmonopol und Dortmund-Ems-Kanal. Bieling. Der Rhein 1, S. 8.
 Der Küstenkanal. Borchers. Der Rhein 3, S. 66.
 Große Aufgaben für die Mittel-Elbe. Rob. Platow. Die Elbe 1, S. 6.
 Die Schiffbarmachung der Elbe. Julius Fiedler. Z. f. B. 3, S. 64.
 Die Donauschifffahrt im Jahre 1934. F. Wallisch. Die Rheinquellen 5, S. 67.
 Devisenbewirtschaftung und Binnenschifffahrt. Lahr. Z. f. B. 4/5, S. 94.

b) Ausland

- Outlook for british canals. E. W. Bayliss. Mod. Tr. No. 837, S. 7.
 Voies navigables d'Angleterre. Nav. d. Rhin 6, S. 171.
 Juliana-Kanal und Twente-Kanäle. Joh. J. Hanrath. Der Rhein 6, S. 140.
 Le Canal Albert. A. Delmer. Nav. d. Rhin 4, S. 103.
 Die Schifffahrt auf der Rhone. L. Groschupf. Die Rheinquellen 6, S. 82.
 Activité du port de Strasbourg en 1934. G. Haelling. Nav. d. Rhin 1, S. 2.
 Dix années de navigation Strasbourg-Bâle par le Canal du Rhône au Rhin. R. Graff. Die Rheinquellen 3, S. 35.
 Der Hafenverkehr in Basel 1934. P. Buser. Die Rheinquellen 1, S. 4.
 La navigation intérieure au Congo Belge. J. Ghilain. Nav. d. Rhin 2, S. 50.

Seeschifffahrt

84. Deutschlands Seeverkehr; Konjunkturüberblick.

I. Halbjahr 1935	Hamburg						Bremen					
	Eingang			Ausgang			Eingang			Ausgang		
	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inl.	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inl.	1000 t Ausl.
Januar ..	1 463	73	1 113	1 488	78	418	614	57	217	616	27	316
Februar..	1 264	73	860	1 361	82	449	569	69	148	587	28	287
März	1 580	84	1 232	1 481	107	450	632	62	141	670	31	312
April	1 438	102	981	1 486	97	446	723	61	148	678	30	312
Mai	1 737	107	1 112	1 645	95	427	681	85	161	666	41	242
Juni	1 546	101	935	1 577	84	396	671	41	154	651	36	230

Der Verkehr Hamburgs zeigte im 1. Halbjahr 1935 gegenüber dem 1. Halbjahr 1934 nur geringfügige Veränderungen. Der Gesamtumfang des Schiffsraumes und die Gesamtmenge der Zufuhren erreichten fast genau das Vorjahrsmaß, während die Gesamtmenge der Abfuhren 2 v H niedriger war. In Bremen sank der Schiffs-

raum um 3 v H, die Zufuhrmenge um 2 v H, dagegen hob sich die Abfuhrmenge weiter um 29 v H, woran Inland- wie Auslandverkehr beteiligt sind.

Bezogen auf das 1. Halbjahr 1929 erreichte im 1. Halbjahr 1935 der Schiffsraum in Hamburg 83 v H, in Bremen 92 v H. Die umgeschlagenen Gütermengen stellten sich im Inlandverkehr bei Hamburg auf 155 v H, bei Bremen auf 162 v H, im Auslandverkehr bei Hamburg auf 67 v H, bei Bremen auf 98 v H.

Der Verkehr der wichtigeren deutschen Häfen an der Ostsee (Königsberg, Stettin, Saßnitz, Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg) und der Nordsee (Rendsburg, Hamburg, Cuxhaven, Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham, Wilhelmshaven und Emden) betrug:¹⁾

I. Halbjahr 1935	Ostsee			Nordsee			Zusammen			
	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	1000 NRT	1000 t Inland	1000 t Ausl.	
Januar.....	Eingang	658	118	340	2 362	177	1 501	3 020	295	1 841
	Ausgang	668	128	157	2 329	159	980	2 997	287	1 137
Februar....	Eingang	572	100	234	2 083	169	1 151	2 655	269	1 385
	Ausgang	562	130	154	2 176	167	967	2 738	297	1 121
März	Eingang	677	234	314	2 559	170	1 688	3 236	404	2 002
	Ausgang	670	134	149	2 451	296	967	3 121	430	1 116
April	Eingang	649	261	268	2 480	193	1 424	3 129	454	1 692
	Ausgang	646	158	144	2 451	323	888	3 097	481	1 032
Mai	Eingang	782	302	455	2 798	237	1 553	3 580	539	2 008
	Ausgang	750	155	187	2 652	375	825	3 402	530	1 012
Juni.....	Eingang	788	285	504	2 562	165	1 327	3 350	450	1 831
	Ausgang	801	140	137	2 571	339	777	3 372	479	914

Gegenüber dem 1. Halbjahr 1934 hat sich im 1. Halbjahr 1935 der Schiffsraumverkehr um 2 v H gehoben, welche Steigerung fast nur auf die Ostseehäfen entfällt. Der gesamte Güterumschlag der angeführten Häfen lag mit fast 22 Mill. t um 3 1/2 v H über dem des 1. Halbjahres 1934 von 21,2 Mill. t.

Bezogen auf das 1. Halbjahr 1929 stellte sich im 1. Halbjahr 1935 der Schiffsraumverkehr der Ostseehäfen auf 121 v H, der Nordseehäfen auf 89 v H, zusammen auf 95 v H.

85. Verkehr und Umschlag der bedeutendsten Häfen Frankreichs 1934 betragen:

	Verkehr (Ankunft)		Güterumschlag in 1000 t		
	in 1000 RT		Ankunft	Abgang	Gesamt
Dünkirchen	4 467		2 593	1 736	4 329
Boulogne	4 228		571	481	1 052
Le Havre	10 776		4 250	933	5 183
Rouen	4 129		6 754	1 380	8 134
Cherbourg	6 731		177	32	209
Nantes u. St. Nazaire	2 451		2 346	514	2 860
Bordeaux	4 216		3 185	1 030	4 215
Marseille	16 637		5 805	2 256	8 061
88 Häfen Frankreichs 1934	71 236		34 675	11 149	45 824
88 Häfen Frankreichs 1933	71 537		35 074	10 074	45 148

¹⁾ In der t-Statistik ist des ferneren der Umschlag enthalten von Elbing, Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stralsund, Husum und Brunsbüttel, während Cuxhaven fehlt.

86. Der Verkehr der bedeutendsten Häfen Schwedens 1934 erreichte, verglichen mit 1933, folgenden Umfang (Summe der ein- und ausgehenden Tonnage in 1000 NRT):

	1934	1933	1934	1933	1934	1933		
Göteborg	12 118	11 193	Hälsingborg .	6 014	5 778	Oxelösund	2 075	1 140
Stockholm...	9 492	8 863	Trällebörg...	3 866	3 491	Luleå	1 823	1 353
Malmö	7 669	7 424	Gävle	2 677	2 279	Norrköping....	1 771	1 554

87. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals (Handelsfahrzeuge) belief sich im 1. Halbjahr 1935 auf:

	Durchfahrten	1000 NRT	Massengut 1000 t	
			West—Ost	Ost—West
Januar	2 711	1 168	468	606
Februar	2 601	954	379	416
März	3 093	1 144	474	456
April	2 827	1 104	357	410
Mai	3 146	1 279	551	525
Juni.....	3 379	1 304	474	507

Gegenüber dem 1. Halbjahr hat die Zahl der Durchfahrten um 3 v H abgenommen; dagegen stiegen die Zahlen des Schiffsraums um 3 v H, des Massengutverkehrs in der West-Ost-Richtung um 9 v H, in der Ost-West-Richtung um 1 v H.

88. Neuorganisation der deutschen Seeschifffahrt. In Fortführung der Dezentration der deutschen Seeschifffahrt wurde der von Hapag und Lloyd betriebene Levante-Dienst verselbständigt. Im Juli 1935 wurde in Hamburg die Deutsche Levante-Linie Hamburg A.G. mit 4 Mill. RM Kapital, in Bremen die Atlas Levante Linie A.G. mit 2,3 Mill. RM Kapital gegründet, die die bisher von Hapag und Lloyd in der Levantefahrt beschäftigten Schiffe übernehmen. Die beiden Gesellschaften betreiben den Levantendienst in engem Einvernehmen und bedienen sich der Deutschen Levante-Linie G. m. b. H. als Geschäftsführer.

Zwecks gesonderter Betreibung des hohe Zuschüsse erfordernenden Nordatlantikdienstes beschlossen Hapag und Lloyd, die Geschäftsführung ihrer Dienste nach und von New York auf zwei Betriebs-Gesellschaften zu übertragen, und gründeten dieserhalb Juli 1935 die Hamburger Nordatlantikdienst G. m. b. H. in Hamburg und die Bremer Nordatlantikdienst G. m. b. H. in Bremen. Die im New York-Dienst beschäftigten Schiffe von Hapag und Lloyd bleiben Eigentum der beiden Reedereien und werden unter deren Flagge und Namen weitergeführt.

89. „Tag der Deutschen Seefahrt“. Am 25. und 26. Mai 1935 fand in Hamburg der von der Abteilung Seefahrt in der Auslandsorganisation der NSDAP. organisierte „Tag der Deutschen Seefahrt“ statt, der die Bedeutung des deutschen Seefahrers für deutsche Geltung und Wirtschaft herausstellte. (Bericht in „Hansa“ 22, S. 856.)

90. Die Welthandelsflotte Mitte 1935 zeigt nach Lloyds Register gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme des Dampferbestandes um 1 330 000 BRT, des Bestandes an Seglern und Fahrzeugen ohne Triebkraft um 60 000 BRT, eine Zunahme des Motorschiffbestandes um 700 000 BRT, zusammen eine Abnahme um 690 000 BRT. Verglichen mit 1914 und 1934 ergab sich folgender Bestand:

Jahr	Dampfer und Motorschiffe BRT	Segler BRT	Zusammen BRT
1914	45 404 000	3 686 000	49 090 000
1934	64 357 000	1 219 000	65 576 000
1935	63 727 000	1 159 000	64 886 000

Die wichtigeren Schiffahrtsländer besaßen an Dampfer- und Motorschiffsraum:

	1914 BRT	1934 BRT	1935 BRT
Großbritannien	18 892 000	17 630 000	17 298 000
Britische Dominien	1 632 000	2 978 000	2 986 000
Ver. Staaten (ohne Große Seen)	2 027 000	9 795 000	9 665 000
Japan	1 708 000	4 073 000	4 086 000
Norwegen	1 957 000	3 980 000	3 967 000
Deutsches Reich	5 135 000	3 680 000	3 693 000
Frankreich	1 922 000	3 260 000	2 989 000
Italien	1 430 000	2 875 000	2 838 000
Niederlande	1 472 000	2 612 000	2 554 000

Nach der Antriebsart entfielen in Prozenten der Welthandelsflotte auf:

	1914	1934	1935
Segelantrieb	8,1	1,8	1,8
Motorantrieb	0,5	16,2	17,4
Ölfeuerung	2,6	30,3	30,7
Kohlenfeuerung	88,8	51,7	50,1

91. Neue Schiffe und Dienste 1935. Der turbo-elektrische Vierschraubendampfer „Normandie“ der Compagnie Générale Transatlantique, erbaut von Chantier et Ateliers de St. Nazaire-Penhoët, mit rd. 80 000 BRT das derzeit größte Schiff der Welt, wurde Mai 1935 in den Dienst Havre—New York eingestellt und errang auf der Jungfernfahrt mit 29,98 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit das „Blaue Band“. Auf der ersten Rückfahrt wurde sogar eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30,31 Knoten erzielt. Im Herbst 1935 wurde das Schiff, das übermäßige Vibrationen aufweist, für den Winter aus dem Dienst gezogen, um Verbesserungen, u. a. einen Schraubenwechsel vorzunehmen. — Neben den allgemeinen Subventionen für die Comp. Gén. Transatlantique trägt der französische Staat die Kosten der für den Bau der „Normandie“ aufgenommenen Anleihen (z. Z. rd. 90 Mill. frs. jährlich) und $\frac{13}{16}$ der Versicherungskosten des Schiffes.

Die P. & O. stellte für ihren Schnelldienst London—Bombay als größtes Schiff ihrer Flotte den Turbinendampfer „Strathmore“ (23 400 BRT; erbaut von Vickers-Armstrongs, Barrow-in-Furness) in Dienst, die Orient Line für ihren Australiendienst als größtes Schiff ihrer Flotte den Turbinendampfer „Orion“ (ebenfalls 23 400 BRT und von Vickers-Armstrongs erbaut).

In den neuen, monatlichen Schnelldienst des Norddeutschen Lloyds nach Ostasien (Genua—Shanghai in 23 Tagen) wurden eingestellt der turbo-elektrische Dampfer „Scharnhorst“ (18 200 BRT; erbaut von Deschimag, Bremen), der turbo-elektrische Dampfer „Potsdam“ (17 500 BRT; erbaut von Blohm & Voss, Hamburg) und der Turbinendampfer „Gneisenau“ (18 200 BRT; erbaut von Deschimag, Bremen).

Die Polnische Transatlantische Schiffahrtsgesellschaft in Warschau ließ von den Cantieri Riuniti dell' Adriatico in Monfalcone für ihren Dienst Gdingen—Kopenhagen—Halifax—New York zwei Motorschiffe von 14 500 BRT, „Pilsudski“ und „Batory“, bauen.

92. Stand des Weltschiffbaus. Nach Lloyds Register befanden sich am 30. September 1935 im Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Großbritannien mit Irland....	66	281 000	42	249 000
Deutsches Reich mit Danzig.	19	121 000	27	160 000
Schweden	1	2 000	15	87 000
Niederlande	1	3 000	28	60 000
Japan	7	19 000	15	42 000
Dänemark.....	1	3 000	14	52 000
Frankreich	6	21 000	6	26 000
Italien	1	1 000	4	23 000
Ver. Staaten von Amerika	3	17 000	1	—
Norwegen	8	6 000	2	7 000
Welt	117	479 000	163	716 000

Gegenüber Frühjahr 1935 hat sich der Weltbaubestand an Dampfern vermindert, was im wesentlichen auf die Fertigstellung der „Normandie“ zurückgeführt werden kann, der Weltbaubestand an Motorschiffen behauptet. Der Baubestand in Deutschland, namentlich an Motorschiffen, hat sich stark gehoben, in den anderen Ländern ist er, wenn auch überwiegend nur gering, zurückgegangen. In dem Baubestand sind 332 000 BRT Tankschiffe, davon 291 000 BRT Motorschiffe, enthalten. Deutschland ist an dem Tankschiffbaubestand mit 97 000 BRT Motorschiffen und 23 000 BRT Dampfern beteiligt.

93. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

Die Seeschifffahrt im Jahre 1934. Nr. 1 der „Hansa“.

Die schiffahrtspolitische Weltlage. Sven Helander. Rhein-Mainische Wirtschaftsztg. 12, S. 339.

Die Entwicklung des deutschen Küstenverkehrs. Werner Teubert. Hansa 6, S. 253.

The Port of Hamburg in 1934. G. Schlotterer. The Nautical Gazette, Vol. 125, No. 4, S. 5.

Die Bedeutung Lübecks als nationaler Seehafen. Nr. 8 der „Hansa“.

b) Ausland

The Port of Rotterdam. N. Th. Koomans. The Nautical Gazette. Vol. 125, No. 4; S. 5.

Norwegens Stellung in der Seewirtschaft. Fr. Odfjell. WD. 5, S. 152.

Svenska handelsflottans fraktintäkter år 1934. H. Eneborg. Kommersiella Meddelanden 11/12, S. 373.

Finnland. Spezialheft (Nr. 23) des „Schiffsfrachtendienst“.

Polnische Schifffahrtspolitik. P. Schulz-Kiesow. WD. 24, S. 809.

Der Leningrader Hafen. A. Blagodarski und J. Michailow. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 8, S. 10.

Der Hafen von Odessa. I. Michailow und A. Blagodarski. Sowjetwirtschaft und Außenhandel 9, S. 13.

Our Merchant Marine and National Defense. Th. H. Healy. The Nautical Gazette. Vol. 125, No. 12, S. 6.

Luftverkehr

94. Der deutsche Luftverkehr¹⁾ im Jahre 1934; Konjunkturüberblick.

Der deutsche Luftverkehr hatte im Jahre 1934 einen erstaunlich großen Aufschwung zu verzeichnen, der sich sowohl auf die mengenmäßigen wie die tonnenkilometrischen Verkehrsleistungen erstreckte und um so bemerkenswerter ist, als auch bereits das Vorjahr recht günstige Ergebnisse gezeitigt hatte. Ohne Berücksichtigung des neu aufgenommenen Transozeanluftverkehrs ist gegenüber 1933 die

¹⁾ Erfasst ist nur der von deutschen Luftverkehrsgesellschaften ausgeführte planmäßige Verkehr.

Gesellschaft	Flug-km in 1000	Beförd. Fluggäste	Personen- km in 1000	Fracht und Gepäck		Post	
				t	tkm i. 1000	t	tkm i. 1000
Lufthansa.....	12 066	150 859	50 873	2 946	1 261	704	337
Deruluft.....	1 547	13 935	6 793	268	155	57	40
Zusammen 1934	13 613	164 794	57 666	3 214	1 416	761	377
Transozeandienst 1934 ¹⁾	650	1 052	5 019	5	29	11	76
Insgesamt 1934	14 263	165 846	62 685	3 219	1 445	772	453
dagegen 1933	10 544	123 036	38 348	2 520	1 064	467	206
dagegen 1932	9 193	98 489	28 212	2 092	873	384	158

Zahl der beförderten Personen um 34 v H, die transportierte Menge an Fracht und Gepäck um 28 v H und an Postgut um 63 v H gestiegen. Noch weit günstiger stellt sich der Vergleich nach Maßgabe der kilometrischen Verkehrsleistungen. Danach ergibt sich im Personenverkehr eine Steigerung um 50 v H, im Fracht- und Gepäckgutverkehr eine solche um 33 v H und im Postverkehr gar eine solche um 83 v H. Demgemäß hat auch die durchschnittliche Beförderungsweite in allen Verkehrswegen weiter zugenommen. Hinter dieser beträchtlichen Leistungssteigerung bleibt die Zunahme der zurückgelegten Flugkilometer mit nur 29 v H weit zurück, ein Zeichen für die auch bereits in den Vorjahren beobachtete anhaltende Besserung der Kapazitätsausnutzung. Daneben läßt sich seit einer Reihe von Jahren eine immer stärker in Erscheinung tretende Konzentration des deutschen Luftverkehrs auf die größeren Flughäfen feststellen, eine Tendenz, die im Jahre 1934 durch die Auflösung der gerade die kleineren Häfen bevorzugt bedienenden Deutschen Verkehrsflug-AG., Fürth, besonderen Auftrieb erhielt.

95. Verbesserungen im Flugverkehrsdienst der Lufthansa. Der am 1. April 1935 im europäischen Luftverkehr in Kraft getretene Sommerflugplan brachte eine Fülle von Verkehrsverbesserungen. Eine wesentliche organisatorische und betriebstechnische Vereinfachung bedeutet der Wegfall des Frühjahrs- und Herbstflugplans. An Stelle der bisher unterschiedenen vier Flugplanperioden treten in Zukunft wie im Eisenbahnverkehr nur noch zwei Flugpläne, und zwar im Sommer für die Zeit vom 1. April bis 5. Oktober und im Winter für die Zeit vom 6. Oktober bis 31. März. Von den neugeschaffenen internationalen Flugverbindungen sind von besonderer Bedeutung: eine zweite direkte Tagesverbindung Berlin—Kopenhagen, die über Essen und Düsseldorf in 3¹/₂ Stunden beflogene Linie Berlin—Brüssel, ferner die Schnellverbindung Hamburg—Amsterdam mit unmittelbarem Anschluß nach und von Rotterdam und London und weiter die neue Strecke Amsterdam—Frankfurt—Mailand, die nur 4¹/₂ Stunden beansprucht und für den Durchgangsverkehr England/Holland nach dem Süden in Frage kommt. Neben die im Vorjahre mit großem Erfolg eingeführten Blitzstrecken Berlin—Hamburg (die nunmehr während der Hauptreisezeit täglich drei Blitz-Flugkurse aufweist), Berlin—Frankfurt, Hamburg—Köln und Köln—Frankfurt sind zwei weitere Blitzverbindungen getreten, und zwar Berlin—Nürnberg—München und Berlin—Essen—Köln. Außer einer weiteren sehr wesentlichen Beschleunigung des gesamten Fernflugdienstes der Lufthansa im In- und Auslande vermittels des Einsatzes der bekannten Schnellflugzeuge Junkers Ju 52, Ju 160 sowie Heinkel He 70 brachte der neue Flugplan auf den täglich mehrmals be-

¹⁾ Seit Februar 1934 durchgeführt von der Deutschen Lufthansa A.-G. mit der Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H. und dem Condor-Syndikat (Rio de Janeiro).

flogenen Hauptstrecken eine Verlegung der Abflugzeiten in die frühen Vormittags- und die späten Nachmittagsstunden und damit die Möglichkeit, Hin- und Rückreise zwischen allen großen deutschen Wirtschaftszentren am gleichen Tage auszuführen. Auch der Dienst auf der deutschen Transoceanstrecke Berlin—Stuttgart—Sevilla—Natal—Rio de Janeiro—Buenos Aires erfuhr eine wesentliche Beschleunigung. Durch Aufnahme des Nachtverkehrs auf den kontinentalen Anschlußstrecken wurde die Beförderungsdauer von bisher etwa 5 Tagen auf rund $3\frac{1}{2}$ Tage herabgedrückt.

96. Neue Fluglinien. Am 11. 6. 1935 wurde der norwegische Luftverkehr auf der Strecke Oslo—Stavanger—Bergen eröffnet. — Neben zahlreichen neuen direkten Strecken und Anschlußverbindungen brachte die Aufnahme des planmäßigen Flugbetriebs am 1. 4. 1935 die Schaffung einer dreimal wöchentlich beflogenen Verbindung von London über Köln, Halle/Leipzig, Prag und Wien nach Budapest, die von der Imperial Airways Gesellschaft unterhalten wird und die Reisezeit zwischen dem Ausgangs- und Endpunkt auf 9 Stunden reduziert. — Am 1. 4. 1935 wurde eine neue Luftlinie London—Lille—Basel eröffnet. — Die Air France nahm zwei neue Linien Paris—Bordeaux—Madrid und Paris—Marseille—Rom in Betrieb. — Die Air Bleu richtete zwischen Paris und Lille, Bordeaux, Le Havre sowie Straßburg einen Schnellluftdienst ein. — Am 15. 5. 1935 wurde die Fluglinie Prag—München—Zürich—Genf—Marseille in Betrieb genommen und am 1. 6. 1935 der regelmäßige Luftverkehr auf der Strecke Pistan—Bratislava—Wien und am 1. 7. 1935 auf der Linie Prag—Königgrätz—Troppau—Mährisch/Ostrau eröffnet. — Am 1. 6. 1935 richtete die Tschechoslowakische Aero-Linie eine Expressverbindung Prag—Ungvar—Bukarest ein. — Der tschechoslowakische Ministerrat hat das im Mai 1935 unterzeichnete tschechoslowakisch-russische Flugabkommen über einen regelmäßigen Flugverkehr zwischen Prag und Moskau genehmigt. — Am 10. 4. 1935 fand die Inbetriebnahme der neuen Fluglinie Venedig—Mailand mit Anschluß nach München, Wien und Turin, am 28. 4. 1935 der Linie London—Brindisi mit Anschluß nach Südafrika und Australien und am 15. 6. 1935 der Linie Rom—Ancona statt. Eine neue Linie wurde von der italienischen Flugverkehrsgesellschaft Ala Litoria zwischen Budapest und Venedig geschaffen. — Am 1. 5. 1935 wurde die Flugstrecke Beograd—Zagreb—Wien, am 15. 5. 1935 die Strecke Zagreb—Susak—Ljubljana, am 1. 6. 1935 die Strecke Susak—Zagreb—Prag in Betrieb genommen. — Die Austro-Flug und der Aero-St. Gallen schufen gemeinschaftlich am 17. 6. 1935 eine regelmäßige Verbindung St. Gallen/Altenrhein—Innsbruck. — Der Revaler Verband für Flugwesen in Estland hat am 15. 7. 1935 den Verkehr zwischen Reval und Dorpat, Wesenberg, Fellin sowie Hungerburg aufgenommen. — Die Eröffnung der neuen Fluglinien Valencia—Barcelona und Madrid—Valencia—Palma de Mallorca hat am 20. 7. 1935 bzw. 7. 8. 1935 stattgefunden. — Die rumänische Fluggesellschaft Sarta hat eine neue Linie von Arad über Timisoara und Craiova nach Bukarest und weiter von Bukarest nach Konstanza und Balic in Betrieb genommen.

97. Einstellung von Fluglinien. Die Königlich Holländische Luftfahrtgesellschaft hat sich von dem seit 1. 5. 1935 in Zusammenarbeit mit der Deutschen Luft Hansa AG. und den Aero Linee Italiane betriebenen Schnelldienst Amsterdam—Frankfurt—Mailand und Amsterdam—Hull—Liverpool wieder zurückgezogen. — Infolge der Schwierigkeiten in der Abwicklung des Luftverkehrs zwischen der Tschechoslowakei und Polen wurde mit Wirkung vom 1. 6. 1935 der Verkehr auf der Linie Brünn—Krakau—Warschau eingestellt.

98. Der kombinierte Eisenbahn-Flugverkehr in England zwischen den vier großen Eisenbahngesellschaften und den Imperial Airways wurde in folgenden Relationen aufgenommen: London—Birmingham—Manchester—Liverpool—Belfast—Glas-

gow; London—Isle of Wight; Nottingham—Birmingham—Cardiff; Newton Abbot—Teignmouth—Torquay—Plymouth; Liverpool—Birmingham—Bristol—Southampton—Portsmouth; Brighton—Hove—Worthing; Manchester—Blackpool—Isle of Man; Liverpool—Blackpool—Isle of Man; Southampton—Cowes—Sandown—Shanklin. In Southampton besteht Anschlußmöglichkeit an die Kanalinseln.

99. Verdichtung im internationalen Flugverkehr. Die Koninklijke Luchtvaart Maatschappij hat mit Wirkung vom 12. 6. 1935 auf der Linie Amsterdam—Batavia den bisher einmal wöchentlichen Flugdienst in einen zweimal wöchentlichen Flugdienst umgewandelt und gleichzeitig die Flugroute insofern geändert, als einmal in der Woche Leipzig—Bratislava—Athen, das andere Mal wie bisher Leipzig—Budapest—Athen berührt wird.— Schweden nahm am 1. 5. 1935 den Nachtflugverkehr auf.

100. Abhandlungen.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

Neue Wege im europäischen Luftverkehr. Pirath. Vt. W. 5, S. 53.

Die Leistungen des deutschen Luftverkehrs. Hennig. Verk.- u. Betriebswiss. in Post u. Tel. 3, S. 50.

German Developments. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 847, S. 13.

b) Ausland

Die Eisenbahnen Großbritanniens und die Luftbeförderungen. Z. d. IEV. 6, S. 188.

Aerodromes for civil aviation. Present and Future requirements. Savile. Mod. Tr. 827, S. 14.

Safety of Airship. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 833, S. 13.

New routes. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 838, S. 11.

American fleets. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 841, S. 11.

Air transport from 1910 to 1935. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. 842, S. 17.

Belgischer Luftverkehr über die Sahara. DVN. (A) 15, S. 3.

Post- und Nachrichtenverkehr

101. Deutsche Reichspost; Konjunkturüberblick.

Vierteljahr	Beförderte Pakete in Mill.		Beförderte Telegramme in Mill.		Orts- gespräche in Mill.		Vororts-, Bezirks- und Schnell- gespräche in Mill.		Fern- gespräche ¹⁾ in Mill.		Einnahmen in Mill. RM	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935
	I.	61,5	60,3	5,0	4,6	506,2	519,2	12,1	12,6	46,3	47,9	426,1
II.	62,1	65,2	5,5	5,1	507,9	529,1	12,8	13,5	49,9	51,7	394,6	401,3

Die Verkehrsleistungen der Deutschen Reichspost haben sich im 1. Halbjahr 1935 gegenüber der entsprechenden Zeitspanne des Vorjahres insgesamt weiter erhöht. Das gilt jedoch nur vom Inlandsverkehr; der Auslandsverkehr schrumpfte weiter zusammen. Das Tempo des Aufschwungs hat sich allerdings merklich verlangsamt. Wenn die bisherige Belebung im Postverkehr nicht die gleiche Intensität aufweist, wie sie auf anderen Gebieten des Verkehrswesens beobachtet werden konnte, so muß man dabei berücksichtigen, daß bei der Reichspost andererseits auch die Verkehrs-schrumpfung in den Jahren des Abschwungs ein geringeres Ausmaß angenommen hatte. Der Reichspostverkehr, der in hohem Grade von der verhältnismäßig stabilen Verbrauchsgüterproduktion abhängig ist, liefert im Konjunkturablauf eben ein Bild relativ mäßiger Schwankungen.

¹⁾ Innerhalb des Deutschen Reiches und im Durchgangsverkehr sowie nach und aus dem Ausland.

²⁾ Errechnet nach den in den Geschäftsberichten der D. R. P. ausgewiesenen unberichtigten Betriebseinnahmen.

In den einzelnen Betriebszweigen war die Bewegung durchaus uneinheitlich. Am stärksten nahm die Zahl der Rundfunkteilnehmer zu; sie stieg von rund 5,4 Mill. auf rund 6,6 Mill., d. h. um 23 v H. Auch der Fernsprechverkehr ließ ein weiteres Anwachsen erkennen. Die Zahl der Sprechstellen nahm um 5,8 v H, der Schnellgespräche um 4,8 v H, der gewöhnlichen Ferngespräche um 3,5 v H und die der Ortsgespräche um 3,4 v H zu. Dem stand im Zuge der strukturellen Verlagerung auf den Fernsprechverkehr ein Rückgang im Telegrammverkehr von 7,6 v H gegenüber. Dieser Rückgang betrifft aber weit überwiegend den Auslandsverkehr, der allein um 17,4 v H, und zwar in den letzten Halbjahren in stetig zunehmendem Maße abgenommen hat, während umgekehrt die Abwärtsbewegung des Telegrammverkehrs im Inlande an Stärke wesentlich eingebüßt hat. Der Rückgang belief sich auf nur noch 1,1 v H. Seit Mai hat die Zahl der beförderten Telegramme sogar leicht zugenommen, so daß die Strukturverlagerung vom Telegramm- auf den Fernsprechverkehr anscheinend als abgeschlossen betrachtet werden kann. Zugenommen hat auch der Brief- und Paketverkehr, und zwar der Briefverkehr um 1,9 und der Paketverkehr um 1,5 v H. Trotz des in fast sämtlichen Betriebszweigen feststellbaren Verkehrsaufschwungs erfuhren die Einnahmen der Reichspost keine nennenswerte Besserung.

102. Nachrichten; Postwesen. Die Deutsche Reichspost machte sich die wesentlich vermehrten zwischenstaatlichen Verbindungen, die der europäische Flugdienst im Sommer 1935 aufwies, in den verkehrsvichtigeren Relationen für die Postbeförderung nutzbar. Dafür erfuhren die kurzen innerdeutschen Linien eine Einschränkung. Der Verkehr auf dem Nachluftpostnetz wurde durch Einstellung schnellerer Flugzeuge weiter beschleunigt. — Zufolge einer Verständigung zwischen der Lufthansa und der französischen Luftverkehrsgesellschaft Air France sind im südamerikanischen Luftpostdienst über den Atlantik in jeder Woche und in beiden Richtungen nunmehr zwei Kurse geschaffen worden. Auf der deutschen Linie wurde die Flugzeit um 2 Tage beschleunigt, so daß von Berlin bis Rio de Janeiro 3, bis Buenos Aires $3\frac{1}{2}$ Tage beansprucht werden; außerdem wurde die Linie über Buenos Aires hinaus nach Santiago de Chile verlängert. — Die Luftpostzuschläge für die Sendungen, die mit den Nachbringe- und Abholflugzeugen (Köln—Cherbourg und zurück sowie die Schleuderflüge nach New York und Southampton) befördert werden, wurden um die Hälfte ermäßigt, desgleichen der Luftpostzuschlag für Drucksachen und andere offene Briefsendungen nach einigen westafrikanischen Ländern. — Das holländische Postministerium hat beschlossen, ab 1. 4. 1935 auf jegliche Luftpostzuschläge im europäischen Verkehr zu verzichten. — Mit den fremden Postverwaltungen wurde die Beförderung deutscher Post auf den Luftpostlinien Rom—Tunis, Niamey (Niger)—Cotonou (Dahomey), Khartum—Asmara und Salisbury—Beira vereinbart.

103. Nachrichten; Telegraphenwesen. Auf dem Gebiete des Telegraphenwesens hat die Deutsche Reichspost den im Oktober 1933 zwischen Berlin und Hamburg eingerichteten Fernschreibteilnehmerverkehr auf das rheinisch-westfälische Industriegebiet, und zwar auf Dortmund, Düsseldorf, Köln und Essen ausgedehnt. Ende September 1935 waren 110 Fernschreibteilnehmer an das öffentliche Fernschreibnetz angeschlossen. — Am 27. 4. 1935 ist der Bildtelegraphendienst zwischen Deutschland und Belgien eröffnet worden.

104. Nachrichten; Fernsprechwesen. Mit Wirkung vom 1. 4. 1935 wurden die Gebühren für Seefunkgespräche mit Schiffen im Nahverkehr vereinheitlicht. — Den Teilnehmern der Sonderfahrten „Kraft durch Freude“ stehen seit Anfang Mai 1935 für Funkgespräche verbilligte Gebührensätze im Verkehr mit Deutschland zur Ver-

fügung. — Am 1. 6. 1935 wurde der Fernsprechverkehr mit Nord- und Südrhodesien über London und am 1. 8. 1935 mit Island über die Funkverbindung Kopenhagen—Reykjavik aufgenommen. — Nachtgespräche zu ermäßigter Gebühr wurden im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada eingeführt. — Der Zugfunkbetrieb auf der Strecke Berlin—Hamburg wurde auf den Verkehr mit Großbritannien, Dänemark, Polen und Ungarn ausgedehnt. — Die Gesprächsgebühren im Fernsprechverkehr mit Danzig, Amerika, Australien, Britisch-Indien, Neuseeland, der Südafrikanischen Union, Nord- und Südrhodesien über London wurden ermäßigt. — Seit 1. 5. 1935 sind Funkgespräche zwischen deutschen Schiffen und Teilnehmern in Spanien, Gibraltar und Portugal über die deutschen Küstenfunkstellen sowie ferner zwischen deutschen und ausländischen Schiffen und Teilnehmern in Deutschland und Dänemark über „Scheveningen Radio“ und die Fernsprechverbindung Niederlande—Deutschland zugelassen. — Der Fernsprechverkehr Wien—Moskau ist am 1. 6. 1935 und die Funkverbindung Coltano—Tripolis am 1. 4. 1935 eröffnet worden. — Der Fernsprechverkehr zwischen Norwegen und Japan wurde am 1. 7. 1935 auf dem Funkwege über Berlin oder London und am gleichen Tage der Telephondienst von Belgien mit Japan und Rhodesien aufgenommen. — Die Verhandlungen über die Herstellung einer unmittelbaren Funkfernprechverbindung zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten kamen am 27. 9. 1935 zum Abschluß. — Das Fernsprechwesen in Finnland, das bisher in privaten Händen lag, ist mit Wirkung vom 1. 4. 1935 verstaatlicht worden. Durch den Übergang in Staatsbesitz tritt eine Vereinheitlichung des finnländischen Fernsprechwesens ein. — Nach Übernahme der Istanbuler Telephon-Gesellschaft durch den türkischen Staat ist ein großzügiger Ausbau des türkischen Fernsprechnetzes sowohl im Binnenlande wie im Anschluß an die russischen, persischen und syrischen Leitungen geplant. — Vom 20. bis 25. 5. 1935 fand in Stockholm eine Konferenz der Ostseeanliegerstaaten statt, in der eine Vereinbarung über die Wellenbenutzung im Seefunksprechdienst der Ostsee getroffen wurde.

105. Nachrichten; Funkwesen. Am 1. 4. 1935 sind neue Bestimmungen über die Ermäßigung und Befreiung von Rundfunkgebühren in Kraft getreten, wonach die Zahl der gebührenfreien Rundfunkempfangsanlagen für hilfsbedürftige Volksgenossen um etwa 180 000 erhöht wurde. — Die bulgarische Regierung hat den Rundfunk zum Staatsmonopol erklärt. — Die Regierung der Straits Settlements hat der Britisch-Malaiischen Rundfunk-Gesellschaft ein fünfjähriges Monopol zur Errichtung und zum Betrieb eines Rundfunkdienstes erteilt. — Der schwedische Reichstag hat einen Gesetzentwurf der Regierung, der eine völlige Verstaatlichung des Rundfunks vorsah, abgelehnt, jedoch wurde die Programmgestaltung staatlicher Aufsicht unterstellt.

Mit dem Ausbau der betriebsfähigen Fernschanlage in Berlin ist die Entwicklung des Fernsehens in Deutschland zu einem gewissen Abschluß gelangt. Am 9. 4. 1935 wurde die erste öffentliche Fernsehempfangsstelle im Reichspostmuseum und die zweite am 13. 5. 1935 in der Reichspostdirektion Potsdam eröffnet, denen bis Ende August an verschiedenen Punkten Berlins sechs weitere öffentliche Fernsehstellen folgten. — Der erste italienische Fernsehsender ist in Turin errichtet worden.

106. Abhandlungen

a) Allgemeines und Deutsches Reich

Rechte und Pflichten der Deutschen Reichspost. Sch. Deutsche Postztg. 1, S. 12; 3, S. 75.
Die DRP. im nationalsozialistischen Staat. Nagel. Deutsche Verk.-Ztg. 13, S. 211; Deutsche Postztg. 6, S. 161.

- Zwei Jahre nationalsozialistischer Aufbauarbeit bei der Deutschen Reichspost. Nagel. Deutsche Verk.-Ztg. 26, S. 425; Deutsche Postztg. 13, S. 393.
- Die Deutsche Reichspost 1934. (Ein vorl. Rückblick.) Deutsche Verk.-Ztg. 6, S. 86.
- Die finanzwirtschaftliche Bedeutung der Deutschen Reichspost für das Reich. Hellmuth. Deutsche Postztg. 9, S. 263.
- Deutsche Reichspost und Rechnungshof des Deutschen Reiches. Fischer. A. f. P. u. T. 4, S. 97.
- Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichspost. Brederlow. Deutsche Verk.-Ztg. 1, S. 5; Deutsche Postztg. 1, S. 6.
- Das Elektrofahrzeug im Dienste der Deutschen Reichspost, seine verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung. Hubrig. A. f. P. u. T. 5, S. 133.
- Die Beziehungen zwischen Post und Zeitung. Zepke. Deutsche Postztg. 9, S. 266.
- Das deutsch-sowjetrussische Postpaketabkommen. Ost-Europa-Markt 4, S. 145.
- Die neueste Entwicklung des Luftpostverkehrs. Gregor. A. f. P. u. T. 6, S. 163.
- Ein Jahr deutsche Luftpost nach Südamerika. Granikau. Deutsche Verk.-Ztg. 5, S. 74.
- Die Post im Luftverkehr. Thomas. Die Luftreise 1, S. 18.
- Der Briefwechsel zwischen Lamoral von Taxis und Erzkanzler Johann Schweikhard (1612 bis 1623). Arch. f. Postgeschichte in Bayern 1, S. 177.
- Zur Geschichte der Post in Jeverland bis 1813. Goede. A. f. P. u. T. 3, S. 79.
- Die alten Poststraßen zwischen Hamburg und Bremen. Meyer. A. f. P. u. T. 6, S. 179.
- Die alte Poststraße von Würzburg nach Frankfurt. Lehr. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 1, S. 155.
- Zur Postgeschichte der Stadt Moosburg. Leiß. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 1, S. 202.
- Die geheime Postüberwachung im Königreich Bayern 1806—1817. Veh. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 1, S. 185.
- Bayerische Feldposten in der Zeit von 1849 bis 1870. Schröder. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 1, S. 164.
- Die Ludwigsbahn und die Post. Staudenraus. Arch. f. Postgeschichte in Bayern 1, S. 198.
- Aus der Anfangszeit der bayrischen Bahnpost. Staudenraus. A. f. P. u. T. 3, S. 85.
- Feuertelegraphie im griechischen Altertum. Reincke. A. f. P. u. T. 5, S. 143.
- Wesen und Wandlungen des elektrischen Weltnachrichtenverkehrs. Craemer. Europ. Fernsprechdienst 38, S. 7.
- Das Fernmeldewesen der Welt im Jahre 1934. Deutsche Verk.-Ztg. 22, S. 356.
- Die Einführung des Rundfunks in den ehemals besetzten Gebieten des Rheinlandes 1925. Gieß. A. f. P. u. T. 5, S. 125.

b) Ausland

- Die österreichische Postwertzeichenschutzverordnung. Czizek. L'Union Postale 5, S. 123.
- Der Kraftpostbetrieb der Schweiz. Heberle. Verk. Nachr. f. Post u. Tel. 19, S. 171; 20, S. 180; Deutsche Postztg. 17, S. 273.
- Der Inlandverkehr der englischen Post. Wk. Ztg. d. VMEV. 16, S. 324.
- Die Londoner überstaatliche Postvereinigung v. J. 1851. Beck. L'Union Postale 4, S. 103.
- Das amerikanische Fernmeldegesetz vom 19. 6. 1934. Europ. Fernsprechdienst 39, S. 79.
- Das Post- und Telegraphenwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Vorbein. Deutsche Postztg. 5, S. 132.
- Die indische Auslandspost. Bewoor. L'Union Postale 2, S. 52.

Allgemeines

107. Körperschaftlicher Aufbau des Verkehrs im Deutschen Reich. Durch die von dem Reichsverkehrsminister erlassene Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 (RGBl. I, Nr. 103, S. 1169) erhielt das deutsche Verkehrsgewerbe die endgültige staatlich sanktionierte körperschaftliche Organisation. Es gliedert sich fachlich hinfort in 7 Reichsverkehrsgruppen, nämlich

- Seeschifffahrt (bisher Spitzenvertretung der deutschen Seeschifffahrt)
- Binnenschifffahrt (bisher Reichsausschuß der deutschen Binnenschifffahrt)
- Kraftfahrgewerbe (bisher Reichsverband des Kraftfahrgewerbes und Reichsverband der Kraftfahrlehrer)
- Fuhrgewerbe (bisher Reichsverband des Fuhrgewerbes)
- Schienenbahnen (bisher Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen)

Spedition und Lagerei (bisher Reichsfachstand des deutschen Speditions- und Lagereigewerbes)

Hilfsgewerbe des Verkehrs (bisher Spitzenvertretung Hilfsgewerbe des Verkehrs).

Die einzelnen Reichsverkehrsgruppen gliedern sich in Fachgruppen und diese nach Bedarf in Fachuntergruppen. Die Leiter der Reichsverkehrsgruppen werden vom Reichsverkehrsminister bestellt und abberufen.

Zugleich wurde der aus Vertretern der Verkehrsträger und der Verkehrsnutzer bestehende Reichsverkehrsrat neu geordnet. Vertreter der Verkehrsträger sind die Leiter der Reichsverkehrsgruppen und Vertreter der öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe sowie der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Ferner wurde die Bildung von Bezirksverkehrsräten vorgesehen (bisher noch nicht durchgeführt).

108. Körperschaftlicher Aufbau des Verkehrs in Österreich. Auf Grund eines am 11. 7. 1935 vom Bundestag beschlossenen Gesetzes (BGBl. Nr. 303) betreffend die Errichtung eines Handels- und Verkehrsbundes erging eine Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr (BGBl. Nr. 350) betreffend die Gliederung des Verkehrsbundes. Er setzt sich hiernach aus 6 sich über das Bundesgebiet erstreckenden Fachverbänden zusammen, die die Unternehmungen folgender Verkehrszweige umfassen: 1. Eisenbahnverkehr einschließlich Speise- und Schlafwagenbetrieb, 2. Schifffahrtverkehr, 3. Luftverkehr, 4. Kraftfahrlinienverkehr, 5. Drahtloser Nachrichten- und Rundspruchverkehr, 6. Reisebürounternehmen.

109. Koordination des Verkehrs in Frankreich. Durch ein Dekret vom 9. 7. 1935 wurde ein Oberster Verkehrs-Koordinations-Ausschuß eingesetzt, der eine organische Verkehrspolitik zum Nutzen der Allgemeinwirtschaft vorbereiten und sich mit den über die Aufgaben der bereits bestehenden Koordinationsausschüsse hinausgehenden Fragen beschäftigen soll. Er setzt sich unter dem Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus den für die einzelnen Verkehrszweige zuständigen höchsten Staatsbeamten zusammen.

Zur Koordination zwischen Eisenbahnen und Luftverkehr, Eisenbahnen und Seeschifffahrt, Seeschifffahrt und Luftverkehr wurde durch ein Gesetzesdekret vom 30. 9. 1935 beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein Koordinationsausschuß „Fer-Air-Mer“ aus Vertretern der beteiligten Verkehrszweige und Ministerien gebildet.

110. Verkehrswissenschaftlicher Forschungsrat beim Reichsverkehrsministerium. Unter dem Vorsitz von Staatssekretär Koenigs wurde im Mai 1935 ein Verkehrswissenschaftlicher Forschungsrat beim Reichsverkehrsministerium gebildet, dem einerseits 12 Hochschulprofessoren, andererseits Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, der Deutschen Reichsbahn, der Deutschen Reichspost und der Reichsverkehrsgruppen angehören. Aufgabe des Forschungsrates ist die Beratung des Reichsverkehrsministeriums bei der Feststellung und Durchführung für die deutsche Verkehrswirtschaft und -politik bedeutsamer Forschungsaufgaben.

111. Abhandlungen

a) Allgemeines und Deutsches Reich

Die Neugestaltung der Verkehrspolitik im nationalsozialistischen Deutschland. A. F. Napp-Zinn. Conrads Jahrbücher f. Nationalökonomie und Statistik, Bd. 141, H. 1, S. 22.

Die Aufgaben der Verkehrspolitik. Rud. Hoffmann. Reichsplanung 2, S. 39; 3, S. 84.

Verkehrspolitik im Dienste der Siedlung. Frhr. v. Eltz-Rübenach. Reichsplanung 2, S. 34.

Die Verkehrsdichte des Deutschen Reiches. Hildegard Endo. A. f. E. 3, S. 525; 4, S. 817.

Verkehrsverschiebung zwischen Schiene, Straße und Autobahn. L. Jänecke. V. T. 11, S. 293.

Die „Leistungsfähigkeit“ des Verkehrs. Blum. Ztg. d. VMEV. 18, S. 357.