

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

11. Jahrgang

Berlin, den 26. Oktober 1938

Nummer 43

Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Zur Lage der deutschen Verkehrswirtschaft

In den vergangenen Monaten hat sich eine beträchtliche Anspannung der Verkehrslage herausgebildet. Der ständig steigende Produktionsumfang und die Fülle der zu bewältigenden Sonderaufgaben ließen die Nachfrage nach Transportmitteln so rasch anwachsen, daß die vorhandene Leistungsfähigkeit nicht ausreichte, um allen Anforderungen entsprechen zu können. Namentlich die Beanspruchung der Reichsbahn nahm ungewöhnliche Formen an. Obwohl die durch die Reichsbahn beförderten Erntemengen in diesem Jahr im ganzen etwas geringer gewesen sein dürften als im Herbst 1937, waren die Ausfälle in der Wagenstellung wesentlich höher als vor einem Jahr, da der Sonderbedarf für vordringliche Staatsaufgaben eine beachtliche Rolle gespielt hat. Aber auch die übrigen Zweige der deutschen Verkehrswirtschaft waren vollauf beschäftigt. In der Binnenschifffahrt mußte teilweise zu einer Verkürzung der Lade- und Löscheziten geschritten werden, um den Kahnunlauf zu beschleunigen. Im Personen- und Güterkraftverkehr waren Sondermaßnahmen zur Erfüllung der vom Staat übertragenen Aufgaben erforderlich. Nicht wenig hat zu der Knappheit an Transportmitteln auch der ständige Mangel an Arbeitskräften in der verladenden Wirtschaft beigetragen, wodurch die Be- und Entladung nicht so rasch vorgenommen werden konnte, wie es im Interesse einer reibungslosen Abwicklung erforderlich gewesen wäre.

Bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge dürften die in der deutschen Verkehrswirtschaft vorhandenen Kapazitäten kaum ausreichen, um bei dem weiteren Verkehrsanstieg, [der in den

kommenden Monaten zu erwarten ist, alle Anforderungen erfüllen zu können, selbst wenn man berücksichtigt, daß die Verkehrsbelastung aus jahreszeitlichen Gründen in den Wintermonaten etwas nachläßt. Damit sieht sich die deutsche Verkehrspolitik vor völlig andere Aufgaben gestellt als in den vergangenen Jahren des Aufschwungs. Während sie noch in den ersten Jahren der Wiederbelebung vor allem von der Sorge beherrscht worden war, wie das durch die anhaltende Verkehrsschrumpfung entstandene Überangebot an Laderaum und der damit verbundene Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern beseitigt werden könnten, zwang das rasche Ingangkommen der im Rahmen des Vierjahresplans durchzuführenden Produktionsaufgaben die Reichsbahn etwa seit Jahresfrist zu einer möglichst raschen Erweiterung der vorhandenen Verkehrsanlagen und der umlaufenden Betriebsmittel. Der mit dem Anschluß Österreichs ausgelöste Rohstoffaustausch zwischen der Ostmark und dem alten Reichsgebiet — im vergangenen Sommer war der Verkehr zwischen Österreich und dem Altreich schon mehr als dreimal so hoch wie vor dem Anschluß — und die Angliederung der sudetendeutschen Wirtschaftsgebiete haben die Deutsche Reichsbahn erneut vor umfangreiche Aufgaben gestellt.

Inzwischen ist die Erweiterung der Kapazitäten bereits in Gang gekommen. Wenn sich auch immer noch erhebliche Schwierigkeiten in der Durchführung des Beschaffungsprogramms infolge der starken Beschäftigung der Lieferwerke ergeben, so kann doch angenommen werden, daß der Güter-

wagenpark der Reichsbahn, der sich trotz der wachsenden Beanspruchung infolge der notwendig werdenden Ausmusterungen noch bis in das laufende Jahr hinein verringert hatte, in den kommenden Monaten erweitert werden kann. Auch in der Binnenschifffahrt hat eine lebhafte Neubautätigkeit eingesetzt, und die bevorstehende Eröffnung des Mittellandkanals läßt wenigstens auf Teilgebieten der deutschen Verkehrswirtschaft eine gewisse Entlastung erwarten.

Eine Aufgabe besonderer Art erwächst der Deutschen Reichsbahn dadurch, daß in den kommenden Jahren umfangreiche Erneuerungs- und Erweiterungsarbeiten zu finanzieren sind, die nicht mehr in dem Umfange aus Eigenmitteln bestritten werden können, wie das in früheren Jahren vielfach der Fall war. Bei dem gegenwärtigen Investitionsprogramm handelt es sich zunächst

einmal um wesentlich andere Größenordnungen als in der Zeit, in der es noch umstritten war, ob die Schiene überhaupt jemals wieder mit einer Vollbeschäftigung werde rechnen können. Zum anderen aber haben die durch den Vierjahresplan notwendig gewordenen Tarifmaßnahmen, wie die Bereitstellung zahlreicher Ausnahmetarife zur Förderung der deutschen Rohstoffherzeugung und -verarbeitung und die Bewältigung einer Reihe von Sonderaufgaben, die Ertragskraft der Schiene stark geschmälert. Allein seit 1933 sind die Einnahmen je Tonnenkilometer um 9 v. H., je Personenkilometer um 19 v. H. zurückgegangen. Gemessen an dem Umfang der Aufwendungen, die durch die Ereignisse des Jahres 1938 erforderlich geworden sind, dürften daher die notwendigen Erweiterungen sicher nur zu einem Teil aus eigener Kraft finanziert werden können.

Verkehrsprobleme um den Mittellandkanal

Die Vollendung des Mittellandkanals stellt einen bedeutsamen Schritt dar, um die deutschen Binnenwasserstraßen zu einem einheitlichen Wasserstraßensystem zusammenzuschließen. Die großen deutschen Ströme mit Ausnahme der Donau haben — durch die natürliche Beschaffenheit des deutschen Raumes im wesentlichen in der gleichen Grundrichtung fließend — in erster Linie die Entfaltung eines regen Nord-Süd-Verkehrs begünstigt. Für den Güter Austausch zwischen den westlichen Industriezentren und den agrarischen Überschußgebieten des Ostens hingegen standen leistungsfähige Wasserwege nur zwischen Rhein und Weser und ostwärts der Elbe, insbesondere zwischen Elbe und Oder, zur Verfügung. Transporte zwischen West- und Ostdeutschland, die den Wasserweg benutzen wollten, konnten dies also nur über den Fluß-See-Verkehr tun oder aber im Wege des „gebrochenen“ Verkehrs, d. h. mit streckenweiser Verfrachtung auf der Eisenbahn. Erst der Mittellandkanal schließt die entscheidende Lücke zwischen Weser und Elbe und ermöglicht den durchgehenden Schiffsverkehrsverkehr zwischen den einzelnen Stromgebieten in der nördlichen Hälfte des Reichs.

Die Fertigstellung des Mittellandkanals erhält dadurch ein besonderes Gewicht, daß die Steigerung der Leistungsfähigkeit des deutschen Transportwesens gegenwärtig zu den großen Wirtschaftsaufgaben gehört. Bei der außerordentlichen Belastung der Verkehrsmittel, wie sie in den vergangenen Monaten vor allem im Eisenbahnverkehr hervorgetreten ist, wird die neue Querverbindung zu einer nicht unbedeutenden Entlastung der deutschen Verkehrswirtschaft beitragen. Die in dieser Richtung gehenden Erwartungen dürfen freilich nicht überschätzt werden. In welchem Umfang der Schienenweg im Bereich der vom Mittellandkanal durchzogenen Wirtschaftsgebiete unmittelbar entlastet wird, läßt sich bei der durch die rasche industriewirtschaftliche Entfaltung Mitteldeutschlands ausgelösten Dynamik der verkehrswirtschaftlichen Beziehungen kaum übersehen, zumal sich auch die Handhabung der Abgabenpolitik auf der neuen Wasserstraße zu einem wichtigen Instrument im planmäßigen Einsatz von Schiene und Wasserweg entwickeln dürfte.

Der Aufbau und die spätere Inbetriebnahme der im Kanalgebiet geplanten Unternehmungen bringen, auch unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die neuen Industrieanlagen hinsichtlich ihres Rohstoffbedarfs zum Teil standortorientiert sind, eine erhebliche zusätzliche Nachfrage nach Laderaum mit sich, die *alle* in Frage kommenden Verkehrsträger vor große Aufgaben stellt. Auch die Deutsche Reichsbahn wird im Kanalgebiet auf die Dauer mit einem beträchtlichen Verkehrszuwachs zu rechnen haben. Auf der anderen Seite kann die volle Leistungsfähigkeit des Mittellandkanals erst zur Geltung kommen nach dem Ausbau der Ems-Weser-Strecke für das 1000-Tonnen-Schiff und nach der Fertigstellung der Elbeüberführung bei Niegripp, die die Unabhängigkeit des nach den märkischen Wasserstraßen gehenden Kanalverkehrs von der Wasserführung der Elbe gewährleistet.

Wachsende Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt

Die durch den engeren Zusammenschluß der Stromgebiete und die Entstehung neuer Industriebezirke zu erwartende Steigerung des Binnenschiffsverkehrs hat gelegentlich zu der Frage Anlaß gegeben, inwieweit die Binnenschifffahrt selbst, insbesondere im Bereich des Mittellandkanals, den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden vermag. Die Frage verdient insofern Beachtung, als in den beiden letzten Jahren verschiedentlich, namentlich zur Zeit der Ernteverladungen, ein vorübergehender Mangel an Kahnraum festgestellt wurde.

Diese Verknappung des Schiffsraums ist jedoch nicht in allen Stromgebieten gleichmäßig hervorgetreten. Während beispielsweise in den letzten Jahren der Verkehr auf dem Rhein durch Tonnageknappheit kaum ernstlich beeinträchtigt wurde, ist der Mangel an Laderaum in den östlichen Stromgebieten im allgemeinen etwas stärker fühlbar geworden. Neuerdings hat auch die Rheinschifffahrt unter stärkerer Laderaumknappheit zu leiden, während andererseits auf den östlichen Wasserstraßen — die Elbe ausgenommen — wieder eine gewisse Entspannung eingetreten ist.

Im ganzen sind die Einsatzmöglichkeiten der Binnenschifffahrt für die künftigen Verkehrsaufgaben aber nicht ungünstig zu beurteilen. Im Verlauf des Anstiegs seit 1933 ist die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt beträchtlich gestiegen. Ein Teil der Umschlagseinrichtungen in den Häfen ist verbessert worden oder geht der Erneuerung entgegen. In der Binnenflotte hat die Verwendung schnellerer und größerer Schiffe

Die Entwicklung des Kahnraums der deutschen Binnenflotte

Stand am 1. Januar	Ostpreußische Wasserstraßen	Odergebiet	Märkische Wasserstraßen	Elbegebiet	Nordwestdeutsche Wasserstraßen	Rheingebiet ¹⁾	Donaugebiet	Insgesamt ¹⁾
	Tragfähigkeit der Schiffe ²⁾ in 1000 t							
1929..	146 10	1 110 34	779 60	1 257 137	632 49	2 180 86	135 15	6 239 391
1933..	148 11	917 27	695 62	1 327 175	610 59	2 067 92	130 15	5 894 441
1934..	146 11	978 32	676 62	1 336 180	602 61	2 007 109	135 17	5 970 472
1935..	146 10	943 31	648 62	1 338 189	586 61	2 100 120	130 17	5 891 490
1936..	148 11	935 32	615 63	1 329 195	580 69	2 098 149	131 21	5 836 540
1937..	142 11	928 35	579 62	1 319 206	584 78	2 153 174	130 22	5 835 588
1938..	144 10	949 37	561 65	1 289 215	590 88	2 163 190	130 22	5 826 627

¹⁾ Seit 1937 einschl. Saargebiet. — ²⁾ Gewöhnlich gesetzte Zahlen bedeuten: ohne eigene Triebkraft; *kursiv* gesetzte Zahlen bedeuten: mit eigener Triebkraft.

mehr und mehr Eingang gefunden, wenn auch gerade die Bedeutung der sogenannten Selbstfahrer für den Gesamtverkehr nicht überschätzt werden darf¹⁾. Von besonderer Bedeutung für die ostdeutsche Binnenschifffahrt wurde das während der Krise ergangene Neubau- und Zuzugsverbot für Binnenschiffe. Da Neubauten in diesen Stromgebieten im allgemeinen nur gegen Abwrackung entsprechenden alten Kahnraums bewilligt wurden, hat dieses zum Schutze der Binnenschifffahrt erlassene Gesetz gleichzeitig zur Verjüngung und Modernisierung der ostdeutschen Binnenflotte beigetragen.

Der für den Güterverkehr zur Verfügung stehende Laderaum der Binnenschifffahrt hält sich gegenwärtig nur noch etwas mehr als 2 v. H. unter dem Stand am Ende des Jahres 1928, während das Ladegewicht der Eisenbahngüterwagen Ende 1937 hinter dem damaligen Umfang noch um mehr als 10 v. H. zurückblieb. Andererseits war freilich das Verkehrsvolumen der Binnenschifffahrt bereits um fast ein Viertel, ihre tonnenkilometrische Verkehrsleistung sogar um nahezu drei Zehntel größer als 1928, während der Reichsbahngüterverkehr gegenüber 1928 erst um rund 4 bzw. 9 v. H. angewachsen ist. Im ganzen gesehen war jedoch die Verkehrsbelastung der Binnenschifffahrt in den letzten anderthalb Jahren noch nicht annähernd so stark wie die der Eisenbahnen.

Die Herstellung einer durchgehenden Wasserstraßenverbindung zwischen Ost und West wird auch insofern von Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt selbst sein, als sie noch mehr, als dies bisher der Fall sein konnte, den Ausgleich von Verkehrsbelastungen in den einzelnen Stromgebieten gestattet. Insbesondere dürfte eine stärkere Heranziehung der Elbeschifffahrt für die Verkehrsaufgaben im Gebiet des

Mittellandkanals möglich sein. Auch in der Verkürzung der Lade- und Löschenzeiten steht, wie der Herr Reichsverkehrsminister vor kurzem ausgeführt hat¹⁾, der Binnenschifffahrt eine nicht unbedeutende Reserve zur Beschleunigung des Kahnverkehrs zur Verfügung. Ebenso kann die straffe Organisation des Reichsschleppbetriebs auf dem Mittellandkanal zur Erhöhung der Verkehrsleistung beitragen, indem sie eine reibungslose Durchführung der Schiffsbewegungen gewährleistet und einen unzweckmäßigen Einsatz von Kräften vermeidet. Darüber hinaus wird durch den vermehrten Neubau von Binnenschiffen, für den sowohl von Seiten der privaten Schifffahrt als auch von Seiten des Reichsschleppbetriebs zahlreiche Aufträge vorliegen, in steigendem Maße neuer Schiffsraum bereitgestellt.

Veränderte Verkehrsbeziehungen

Die Frage nach den möglichen Veränderungen, die die Aufnahme des durchgehenden Verkehrs auf dem Mittellandkanal für den übrigen Wasserstraßenverkehr zur Folge hat, berührt in der Hauptsache die Entwicklung des Verkehrs zwischen den einzelnen Stromgebieten und die Auswirkungen auf den Fluß-See-Verkehr.

Der *Fluß-See-Verkehr*, der in den verschiedensten Betriebsformen die bislang fehlende Verbindung zwischen den ost- und den westdeutschen Stromgebieten zu ersetzen sucht, hat namentlich im Lauf des vergangenen Jahrzehnts wieder steigende Bedeutung erlangt. Die Hauptlinien dieses Verkehrs verlaufen aus den westdeutschen Stromgebieten über Emden oder die Rheinmündungshäfen (Rotterdam!) und dienen, je nach der Betriebsform, vorwiegend der Verfrachtung von Kohlen, Eisen und Eisenwaren oder hochtarifiziertem Stückgut. Im Verkehr aus Ost- und Mitteldeutschland, der über Stettin oder Hamburg geht, kommen in der Hauptsache Getreide und Zucker, daneben ebenfalls Stückgüter zum Versand. Das *Stückgut*geschäft des Fluß-See-Verkehrs, das insbesondere von kleinen Schiffseinheiten im direkten Verkehr ausgeführt wird, dürfte auf der Mehrzahl der Linien vorerst kaum nennenswert berührt werden, selbst wenn man berücksichtigt, daß der Selbstfahrerverkehr auf der neuen Schifffahrtsstrecke grundsätzlich nicht mehr gehemmt wird. Erheblich stärkere Verluste können nach dem endgültigen Ausbau der neuen Schifffahrtsstraße dem den Seeweg benutzenden *Massengut*verkehr zwischen West- und Ostdeutschland durch den Mittellandkanal erwachsen. Die Umlagerung dieser Transporte wird hier im wesentlichen von der Gestaltung der Schifffahrtsabgaben abhängen. Unter den gegenwärtigen Voraussetzungen dürfte allerdings der Kohlentransport über Emden nach Hamburg oder Stettin gegenüber dem Weg über den Mittellandkanal auch weiterhin wettbewerbsfähig bleiben. Immerhin sind Verlagerungen zwischen den beiden Schifffahrtswegen künftig je nach Abgabengestaltung und Frachtenentwicklung nicht völlig ausgeschlossen.

In ähnlicher Weise wird eine Reihe von *Elbe- und Mittellandkanal-Häfen* unter Umständen mit einem zeitweiligen Rückgang ihres Hafenumschlages rechnen müssen. Es ist eine bekannte Tatsache, daß mit dem fortschreitenden Ausbau einer Wasserstraße der Verkehr der in der Baurichtung liegenden Häfen auf Kosten des Verkehrs der nachgeordneten Häfen ansteigt. So haben im Verlauf der Fertigstellung des Mittellandkanals beispielsweise Hannover zeitweise an Misburg, Hildesheim an Peine Verkehr abgeben müssen; schließlich hat

¹⁾ Der Anteil der Schiffe mit eigener Triebkraft an den Ein- und Ausladungen der Häfen hat sich infolge des vermehrten Einsatzes von Motorgüterbooten in der Nachkriegszeit zwar ständig erhöht, beträgt aber noch nicht mehr als rd. 11 v. H.

¹⁾ *Dormmüller*: Der Mittellandkanal im Dienste des Vierjahresplans, in: Die Deutsche Volkswirtschaft, 7, 22, 825—827 (1. 8. 38).

Braunschweig einen lebhaften Aufschwung genommen. Erst nach Beendigung der Bauarbeiten wird sich daher die eigentliche Bedeutung der einzelnen Kanalhäfen zeigen, wie sie sich aus ihrer wirtschaftlichen Verflechtung mit dem Hinterland ergibt.

Verkehrsleistungen und Verkehrsdichte nach Stromgebieten

Jahr	Ostpreussische Wasserstraßen ¹⁾	Odergebiet ²⁾	Märkische Wasserstraßen	Elbegebiet ²⁾	Ems-Wesergebiet ²⁾	Rheingebiet	Donau (ab Kehlheim)	Insgesamt ²⁾
Verkehrsleistung in Mill. tkm; Verkehrsdichte in 1000 t je km								
1928 ²⁾	115	1 713	1 439	3 451	2 348	13 772	112	22 952
1932..	87 135	1 259 1 099	952 1 060	3 152 2 051	2 137 1 396	10 376 6 037	82 336	18 046 2 402
1933..	92 146	1 552 1 354	1 015 1 160	2 788 1 781	2 364 1 521	11 095 6 477	71 333	18 926 2 519
1934..	108 162	1 963 1 634	1 102 1 204	2 445 1 591	3 158 2 033	12 708 7 346	94 442	21 578 2 832
1935..	115 170	1 942 1 680	1 114 1 216	2 721 1 770	3 498 2 187	13 024 7 350	100 469	22 514 2 923
1936..	128 186	2 514 2 182	1 263 1 395	3 288 2 133	4 237 2 648	14 373 8 111	127 596	25 930 3 368

¹⁾ Ohne den reinen Seeverkehr. — ²⁾ Für die Verkehrsdichte liegen für 1928 keine vergleichbaren Angaben vor.

Im Verkehr der einzelnen *Stromgebiete* untereinander wird sich die Aufnahme des Kanalverkehrs in einer stärkeren Betonung des sogenannten Wechselverkehrs auswirken. Bisher war das Verkehrsbild der deutschen Binnen-

wasserstraßen vor allem durch die hervorragende Bedeutung des Verkehrs *innerhalb* der großen Stromgebiete gekennzeichnet. Vom gesamten Inlandsverkehr verbleiben rd. drei Viertel in den einzelnen Stromgebieten selbst. Dabei weisen die natürlichen Wasserläufe, allen voran der Rhein, die stärkste Verkehrsbelastung auf. Unter den Kanälen nehmen nur wenige, etwa der Rhein-Herne- und der Dortmund-Ems-Kanal, eine vergleichsweise ähnlich überragende Stellung ein, wenn es auch eine Reihe von Kanälen von erheblicher örtlicher Bedeutung gibt. Am geringsten konnte sich infolge des Fehlens ausreichender Querverbindungen bislang der Verkehr von Stromgebiet zu Stromgebiet entwickeln. Der Anteil dieses Wechselverkehrs machte 1936 nur rd. ein Siebtel des Gesamtverkehrs aus, wobei zu berücksichtigen ist, daß auch ein Teil des Auslandsverkehrs seinen Weg durch mehrere Stromgebiete nimmt, wie beispielsweise die Ausfuhr der Rheinhäfen über Emden. Nur die märkischen Wasserstraßen unterhalten, infolge der hervorragenden Bedeutung Berlins als Verbrauchszentrum, mit den beiden benachbarten Stromgebieten der Elbe und Oder einen Wechselverkehr, der den Verkehr innerhalb des märkischen Stromgebiets wesentlich übersteigt. Auch im Odergebiet ist der Wechselverkehr größer als der Verkehr im eigenen Strombezirk. Der Mittellandkanal wird, wenngleich er an der grundlegenden Bedeutung des stromeigenen Schiffsverkehrs im ganzen zunächst auch nicht viel ändern dürfte, dieses Bild der Verkehrsbeziehungen durch die Vermittlung eines umfangreichen Wechselverkehrs mit den angrenzenden Schifffahrtswegen doch wesentlich auflockern.

Stand und Entwicklung der Weltluftfahrt

Der nach den Krisenjahren 1929 bis 1932 einsetzende Aufschwung in der Weltwirtschaft hat die Entwicklung des Weltluftverkehrs in ungewöhnlich starkem Maße begünstigt. Mit dem Beginn der wirtschaftlichen Wiederbelebung wurden die starken Auftriebskräfte, die von dem auch in den Krisenjahren nicht still stehenden technischen Fortschritt in der Luftfahrt ausgingen, frei; die Leistungssteigerungen, die seit 1933 in der Weltluftfahrt erzielt worden sind, lassen den Auftrieb in den weitaus meisten Wirtschaftszweigen — von der Lage der übrigen Verkehrszweige ganz abgesehen — weit hinter sich zurück.

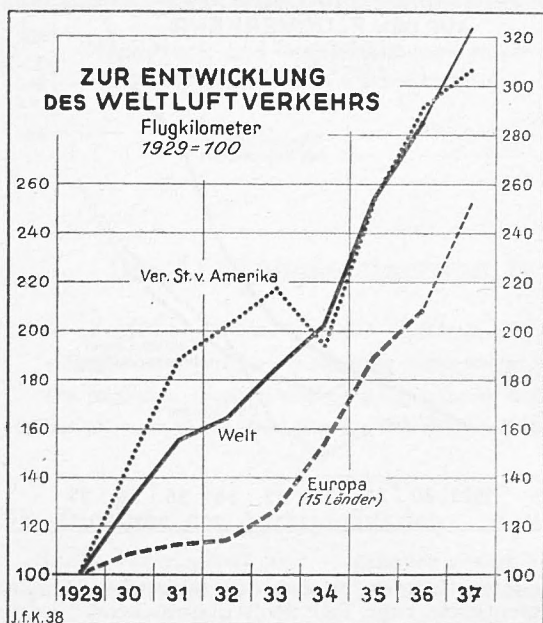
Zweifelloos ist diese Entwicklung nicht ausschließlich der Gunst der wirtschaftlichen Verhältnisse zuzuschreiben. Neben dem technischen Fortschritt, der noch ungewöhnlich rasch ist und sich teilweise überstürzt, haben verkehrsgeographische Besonderheiten und Verschiebungen in den politischen Kräfteverhältnissen mitgewirkt, um der Luftfahrt, vor allem nach Übersee, zu einer wachsenden Bedeutung zu verhelfen. Das zeigt sich schon darin, daß der Weltluftverkehr von dem im Sommer des vergangenen Jahres eingetretenen Rückschlag in der Weltkonjunktur zwar nicht völlig verschont geblieben ist, jedoch durch diesen nur wenig Schaden gelitten hat. Im Gegensatz zur Eisenbahn und zur Seeschifffahrt, bei denen sich die Rückschläge des Jahres 1937/38 teilweise recht unangenehm bemerkbar machten, läßt sich nach den bisher vorliegenden Ergebnissen im Weltluftverkehr ein weiteres, wenn auch schwächeres Ansteigen feststellen. Dies zeigt schon, daß die Entwicklung des Luftverkehrs einstweilen unter anderen Gesetzen steht als der Gang der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit. Das konjunkturelle Moment, das die Wirtschaft des Auslandes zum

großen Teil noch beherrscht, ist hier noch von untergeordneter Bedeutung, da die technische Vervollkommnung der Flugzeuge und die Verdichtung der Flugnetze noch keinesfalls als abgeschlossen betrachtet werden können. Auch für die nächsten Jahre ist daher mit einem starken strukturellen Auftrieb zu rechnen.

Ein Vergleich zwischen der Entwicklung des Welteisenbahnverkehrs und des Weltluftverkehrs macht diese „Strukturfortschritte“ besonders deutlich. Während im Eisenbahnverkehr der Welt die Leistungen sowohl im Personen- wie im Güterverkehr zur Zeit noch erheblich unter dem Stand von 1929 liegen, hatte sich der Flugverkehr nach Angaben des Statistischen Reichsamts allein schon bis 1936 nahezu verdreifacht. Dabei liegt dieser Berechnung lediglich die Leistung der Flugzeuge zugrunde. Geht man von der Zahl der beförderten Fluggäste aus, so ergibt sich eine Steigerung auf das Fünffache; nach der personen-kilometrischen Leistung war der Verkehr 1936 sogar achtmal größer als 1929. Im Jahr 1937 hat sich der Weltluftverkehr weiter ausgedehnt, und auch im laufenden Jahr dürfte trotz des schlechteren Geschäftsgangs in der Weltwirtschaft im ganzen noch ein beachtlicher Zugang gebucht werden können.

Der rasche Anstieg der Weltluftfahrt in den Jahren 1929 bis 1932 war weitgehend vom Aufbau der nordamerikanischen Luftfahrt beeinflusst worden. Im ersten Nachkriegsjahrzehnt hatte sich der Weltluftverkehr im wesentlichen auf die europäischen Luftfahrtnationen konzentriert, wobei Deutschland die führende Stellung einnahm. 1928 konnte das Reich fast die Hälfte des gesamten europäischen Passagierverkehrs für sich buchen.

In den Vereinigten Staaten dagegen war der Luftverkehr bis dahin noch von untergeordneter Bedeutung geblieben. Im gleichen Jahr beginnt aber der sprunghafte Anstieg im Aufbau des nordamerikanischen Luftverkehrsnetzes, dessen Weiträumigkeit ideale Voraussetzungen für die Entfaltung eines modernen Luftverkehrs bot. Hinzu kam eine rasche technische Entwicklung im amerikanischen Flugzeugbau. Während die Wirtschaftskrise die weitere Entwicklung der Verkehrsfluffahrt in Europa stark behinderte, wurden in den Vereinigten Staaten gerade in jenen Jahren entscheidende Fortschritte gemacht.



Wachsende Bedeutung des Transkontinental- und Überseeverkehrs

Seit Beginn des Wiederanstiegs in der Weltwirtschaft (1933) wird jedoch die starke Ausweitung des amerikanischen Luftverkehrs von einer neuen Entwicklungsstufe der Weltluftfahrt überlagert. Etwa seit diesem Zeitpunkt beginnt die Verwirklichung eines neuen Programms, das in der Hauptsache auf den planmäßigen Ausbau der Transkontinental- und der Transozeanstrecken ausgerichtet ist. Gestützt auf die Weitläufigkeit ihrer überseeischen Besitzungen und Interessengebiete gehen die mit Kolonialbesitz ausgestatteten Großmächte daran, umfangreiche Aufwendungen für den Ausbau ihrer Fernverbindungen mit Übersee vorzunehmen. An erster Stelle ist hier der Ausbau der britischen Flugdienste durch die Imperial Airways zu nennen, der eine außergewöhnliche Verdichtung des Verkehrs nach Indien¹⁾, Australien und nach dem afrikanischen Raum zur Folge hatte. Gestützt auf umfangreiche Subventionen wurde hier ein Luftverkehrsnetz entwickelt, das nicht nur eine hohe wirtschaftliche Bedeutung hat, sondern auch einen beträchtlichen strategischen Wert für die Sicherung des kolonialen Besitzes darstellen dürfte. In wirtschaftlicher Hinsicht ist vor allem der rasche Ausbau der Luftpost bemerkenswert, der mit dem Ziele betrieben wird, die gesamte „Empire-Briefpost“ nach Möglichkeit zuschlagfrei durch Flugzeuge befördern zu lassen, was eine außerordentlich starke Verkürzung der Lauf-

zeiten gegenüber dem Seeweg bedeutet. In ähnlicher Weise haben die Holländer ihren Verkehr nach Niederländisch-Indien und die Franzosen ihren Dienst nach Indochina verstärkt. Hinzugekommen sind nach dem abessinischen Feldzug die Afrikalinien des italienischen Imperiums, die durch den neuen ostafrikanischen Besitz einen beachtlichen Auftrieb erfahren. Aber auch Frankreich und Belgien haben ihr Flugnetz in Afrika neuerdings weiter verdichtet. Ähnlich hat Nordamerika ein umfassendes Luftverkehrsnetz in Mittel- und Südamerika geschaffen und sich damit ein wirtschaftliches Interessengebiet von hoher Bedeutung gesichert. Besonders wichtig ist hier die Aufnahme des Flugverkehrs über den Stillen Ozean (San Francisco—Honolulu—Hongkong), wodurch Amerikas Interessengebiet auch im Fernen Osten beachtlich erweitert wird. Mit Hilfe dieses weitverzweigten Luftverkehrsnetzes haben sich die genannten Nationen Einflusssphären geschaffen, die für die weitere Entwicklung der Weltluftfahrt von großer Tragweite sein können.

Die Leistungen der Deutschen Lufthansa

Demgegenüber nimmt Deutschlands Luftverkehr eine Sonderstellung ein. Obwohl bahnbrechend in der Entwicklung der Verkehrsfluffahrt, war es in den Jahren 1928 bis 1932 — teils infolge der schlechten Wirtschaftsentwicklung, teils auch infolge der Beschränkungen, mit denen die deutsche Luftfahrt zu kämpfen hatte — nicht mehr gelungen, das Flugnetz wesentlich zu erweitern. Auch standen dem Reich weder koloniale Räume noch sonstige Interessengebiete in Übersee als Ziele des Luftverkehrs zur Verfügung. Die in Flugkilometern gemessene Leistung ging daher in diesen Jahren leicht zurück. Erst der Tatkraft des Schöpfers der deutschen Luftwaffe ist es gelungen, der deutschen Verkehrsfluffahrt einen neuen und starken Auftrieb zu geben. Von 1933 bis 1938 konnte allein die Flugleistung mehr als verdoppelt werden; an Hand der beförderten Fluggäste und der aufgelieferten Luftpostmengen ergibt sich ein noch weit stärkerer Aufschwung. Damit nimmt Deutschland trotz des raschen Vordringens der übrigen Nationen unter den europäischen Luftfahrtstaaten nach wie vor die erste Stelle ein. Dieser Erfolg der nationalsozialistischen Luftfahrtpolitik ist um so höher einzuschätzen, als zahllose politische Hindernisse aus dem Feld zu räumen waren, ehe bei dem Fehlen kolonialer Stützpunkte an den Aufbau eines unter deutscher Flagge geführten Weltluftverkehrs gedacht werden konnte. Erwähnt sei nur die jahrelang gehegte Erwartung, es werde sich eine Landverbindung quer durch den russischen Kontinent nach dem Fernen Osten herstellen lassen, für die Deutschland das gegebene Ausgangsland ist. Das Scheitern dieser Pläne zwang zu einer Verlegung der Fluglinie über Vorderasien und Persien, ohne daß es freilich bei den gegenwärtig im Fernen Osten herrschenden Verhältnissen gelingen konnte, das noch fehlende Zwischenstück zwischen Kabul, dem jetzigen Endpunkt der deutschen Asienlinie, und China zu überbrücken. Ebenso sind auch die Bemühungen um die Herstellung eines transatlantischen Verkehrs zwischen Europa und dem nordamerikanischen Kontinent noch nicht zum Abschluß gekommen, obwohl die bisherigen Ozeanflüge der Deutschen Lufthansa die Möglichkeit eines planmäßigen Luftverkehrs erwiesen haben. Als erste Luftverkehrsgesellschaft der Welt hat die Deutsche Lufthansa seit 3 Jahren durchgehende Ozeanflüge über den Nordatlantik unter den ungünstigsten atmosphärischen Bedingungen mit flugplanmäßiger Pünktlichkeit durchgeführt. Damit ist auch das als besonders schwierige bekannte Problem des Transozeanflugs

¹⁾ Neuerdings mit Anschluß nach China.

von deutscher Seite in vorbildlicher Weise gelöst worden, während die übrigen am Transatlantikflug interessierten Länder weder in technischer noch in organisatorischer Hinsicht bisher in der Lage waren, ähnliche Flüge auszuführen. Trotz der von der Deutschen Lufthansa bereits durchgeführten 50 Transatlantikflüge ist es aber einstweilen nicht gelungen, die Genehmigung der amerikanischen Postbehörde zur Eröffnung dieser für den Postdienst so außerordentlich wichtigen Postflugstrecke zu erhalten.

Die Transatlantikflüge der Deutschen Lufthansa

Jahr	Durchgeführte Flüge	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in km je Stunde		Flugleistung über dem Nordatlantik in km	Angebotene Nutzleistung in tkm
		Horta—New York	New York—Horta		
1936.....	8	192	216	36 637	.
1937.....	14	231	250	70 925	.
1938.....	28	246	270	141 800	1) 70 500
Insgesamt	50	.	.	250 362	.

1) Entspricht etwa 2,8 Mill. Luftpostbriefen.

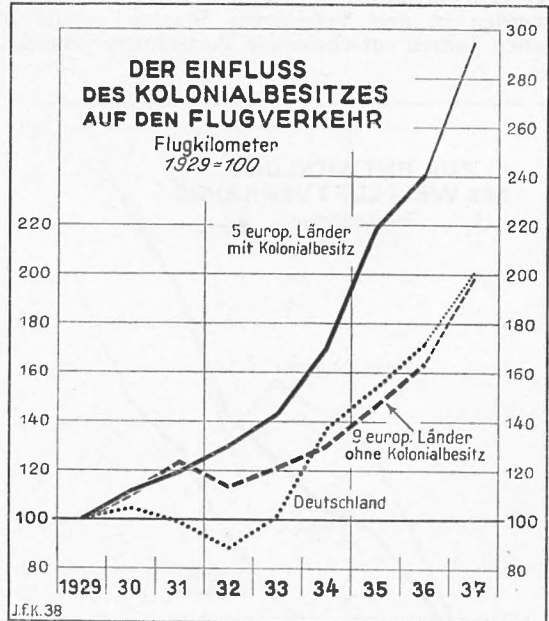
Deutschlands Luftfahrt blieb daher — von den mit Luftschiffen ausgeführten Fahrten abgesehen — bislang auf eine einzige Überseeverbindung, auf die Strecke nach Südamerika, beschränkt, die seit 1934 mit großem Erfolg befliegen wird. Zweifellos hat das Fehlen kolonialen Besitzes und die Nationalisierung der Lufträume viel dazu beigetragen, daß das deutsche Überseeflugnetz trotz der gewaltigen Anstrengungen, die die deutsche Luftfahrt unternommen hat, und trotz der ungewöhnlichen Erfolge, die seit 1933 erzielt wurden, nicht in dem Maße erweitert werden konnte, wie es der technischen Leistung und dem fliegerischen Können der deutschen Luftfahrt entsprechen würde.

Kolonialbesitz und Weltluftverkehr

Von welcher Bedeutung der koloniale Raum und das Vorhandensein größerer Interessengebiete in Übersee für die Entwicklung des Weltluftverkehrs gewesen sind, und welche Vorteile die mit Kolonialbesitz ausgestatteten Luftfahrtationen aus den dort errichteten Stützpunkten ziehen konnten, läßt sich aus den verfügbaren statistischen Unterlagen ersehen. Noch in den Jahren 1928/29 hatten sich beispielsweise die Flugleistungen (Flugkilometer) von 15 europäischen Luftfahrtationen ziemlich gleichmäßig auf die fünf Länder (Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien und Niederlande), die über kolonialen Besitz verfügten, und auf die übrigen europäischen Staaten, denen keine kolonialen Räume zur Verfügung stehen, verteilt. 1937 war der Anteil der fünf mit Kolonialbesitz ausgestatteten Länder bereits um fast zwei Drittel höher als der der übrigen Länder.

Für den weiteren Ausbau der deutschen Weltfluglinien bietet auch der in Deutschland zu hoher Blüte entwickelte Luftschiffverkehr gewisse Einsatzmöglichkeiten. Die erreichte Betriebssicherheit und der erheblich höhere Aktionsradius erlauben es, mühelos weite Land- und Wasserflächen zu

überqueren, ohne Zwischenlandungen vornehmen zu müssen und ohne daher in so starkem Maß an die Bodenorganisation gebunden zu sein, wie dies beim Flugzeug teilweise noch der Fall ist. Die geringere Geschwindigkeit spielt bei Langstreckenflügen sowieso keine entscheidende Rolle, zumal im Personenverkehr einstweilen vielfach noch nur bei Tage geflogen wird, und die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den Überseelinien der



anderen Länder infolge der zahlreichen Landeaufenthalte zum Teil noch überraschend niedrig ist. Darüber hinaus ist die Bequemlichkeit des Reisens im Luftschiff gerade auf langen Strecken immer noch wesentlich größer als beim Flugzeug. Mit dem Luftschiff ist es gelungen, den Nord- und Südatlantik mit fahrplanmäßiger Pünktlichkeit zu überqueren. Nicht weniger als zwei Millionen Fahrkilometer haben die beiden Luftschiffe „Graf Zeppelin“ und „Hindenburg“ zurückgelegt; bei rd. 650 Fahrten wurde der Ozean mehr als 180 Mal gekreuzt. 16000 Passagiere und mehr als 100000 kg Post, Fracht und Gepäck sind von ihnen „unter verschiedenartigsten klimatischen und physikalischen Bedingungen“ im planmäßigen Verkehr befördert worden. Davon entfielen allein auf „Graf Zeppelin“ rd. 13000 Passagiere und annähernd 70000 kg Post und Fracht, „ohne daß auch nur ein Mensch verletzt oder 1 kg Post verlorengegangen wäre“¹⁾. Die Katastrophe von Lakehurst konnte daher kein Hindernis für die Weiterentwicklung des Luftschiffverkehrs sein. Das neueste Schiff, das vor kurzem seine ersten Probefahrten unternommen hat, berechtigt zu der Erwartung, daß Deutschlands Stellung im Weltluftverkehr trotz der schwierigen Verhältnisse, unter denen die deutsche Luftfahrt zu arbeiten hat, weiter gefestigt wird.

¹⁾ Oberst (R) Joachim Breithaupt: Verkehrsbedeutung der Luftschiffe, in: Die Weltgeltung der deutschen Luftfahrt, Berlin 1938, S. 68.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart							
		30. Aug. bis 4. Sept. 1937	6.-11. Sept. 1937	13.-18. Sept. 1937	20.-25. Sept. 1937	27. Sept. bis 2. Okt. 1937	4.-9. Okt. 1937	11.-16. Okt. 1937	18.-23. Okt. 1937	29. Aug. bis 3. Sept. 1938	5.-10. Sept. 1938	12.-17. Sept. 1938	19.-24. Sept. 1938	26. Sept. bis 1. Okt. 1938	3.-8. Okt. 1938	10.-15. Okt. 1938	17.-22. Okt. 1938	
		35	36	37	38	39	40	41	42	35	36	37	38	39	40	41	42	
Woche:																		
Geschäftsgang (Indexziffer)																		
Deutschland *)	1936=100	113,1	112,8	112,3	112,9	112,9	112,3	112,1	113,8	114,3	113,0	111,1	109,1	108,2	108,6	*109,6	.	
Großbritannien *)	"	102,8	103,3	103,7	104,0	104,6	105,8	106,9	107,9	94,0	94,7	94,3	94,2	95,0	95,8	97,7	99,2	
Ver. Staaten von Amerika *)	"	110,4	107,7	106,0	105,7	104,6	102,3	101,2	98,8	86,2	85,4	86,9	85,1	85,3	86,0	88,5	.	
Produktion, arbeitstäglich																		
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	402,7	410,8	417,2	419,1	415,9	419,9	425,4	426,5	397,0	400,6	401,3	398,7	394,2	401,6	413,5	.	
— in Deutsch-Oberschlesien	"	79,9	82,4	82,3	83,9	81,1	84,1	85,6	88,9	84,4	81,3	81,7	73,8	76,0	78,3	81,3	.	
Kokserzeugung im Ruhrrevier ..	"	84,3	84,1	84,1	84,1	85,4	84,3	84,5	85,1	88,0	89,0	88,3	89,4	90,1	89,6	90,3	.	
Steinkohle, Großbritannien *)	"	813,4	770,7	823,1	826,6	822,9	831,1	824,1	827,0	736,4	674,8	748,0	753,8	775,5	798,3	.	.	
Verkehr, arbeitstäglich																		
Wagenstellung der Reichsbahn ..	1 000	153,1	151,7	153,5	152,6	155,3	154,8	162,5	164,7	149,9	149,0	148,0	141,3	134,9	137,9	149,3	.	
Reichsbank																		
Kapitalanlagen	Mill. RM	5777	5549	5262	5190	6040	5718	5433	5261	7531	7254	7219	6548	9071	8205	7854	.	
darunter:																		
Wechsel- und Lombardkredite ..	"	5368	5146	5858	4792	5747	5221	5035	4864	6684	6407	6371	6571	8223	7357	7006	.	
Deckungsfähige Wertpapiere ..	"	104	104	104	105	105	105	105	105	550	550	549	550	550	550	550	.	
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	736	665	649	652	838	745	675	627	1033	948	902	949	1231	887	901	.	
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mill. RM	7093	6900	6683	6561	7259	7014	6815	6611	8958	8762	8726	8804	10170	9664	9282	.	
davon Reichsbanknoten	"	5116	4936	4763	4668	5256	5035	4877	4713	6869	6690	6666	6746	8023	7541	7204	.	
Postscheckverkehr *)	"	1545	1503	1557	1402	1983	1715	1672	1514	1858	1910	1893	1623	2102	2095	2067	.	
Postscheckguthaben (Bestände) ..	"	731	727	674	722	767	748	721	709	858	857	782	827	858	915	852	.	
Zinssätze																		
Blankotagesgeld	% p. a.	3,15	2,96	3,18	2,92	3,23	2,88	2,79	2,65	2,67	2,40	2,73	2,40	2,88	2,60	2,65	2,67	
Rendite der 4 1/2 %-Pfandbriefe ..	"	4,52	4,52	4,52	4,52	4,52	4,52	4,51	4,51	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	
Call money New York	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Privatdiskont London	"	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,53	0,56	0,84	0,97	1,41	0,72	0,72	0,75	
Zürich	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Amsterdam	"	0,13	0,13	0,13	0,13	0,15	0,22	0,14	0,16	0,13	0,13	0,21	0,28	0,88	0,29	0,25	0,25	
Effektenmarkt																		
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere ..	v. H.	99,34	99,33	99,33	99,32	99,36	99,39	99,42	99,47	99,89	99,87	99,83	99,82	99,81	99,85	99,83	99,81	
Kursniveau, gesamt *)	"	99,62	99,61	99,60	99,59	99,64	99,66	99,68	99,72	100,03	100,01	99,97	99,96	99,97	100,02	100,00	99,98	
—, Pfandbriefe	"	98,77	98,77	98,77	98,78	99,81	98,85	98,86	98,91	99,89	99,87	99,88	99,88	99,86	99,83	99,83	99,79	
—, Kommunal-Obligationen	"	98,71	98,71	98,71	98,69	98,69	98,80	98,88	98,99	99,06	99,09	99,89	99,89	98,84	98,88	98,88	98,84	
—, Öffentliche Anleihen *)	"	102,38	102,07	101,74	101,65	101,75	102,06	102,14	102,30	100,57	100,81	100,54	100,60	100,09	101,52	101,60	101,58	
5% Industrie-Obligationen	"																	
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	116,0	115,2	114,4	114,3	114,7	114,4	113,2	112,8	102,4	102,9	102,1	104,3	104,4	107,0	107,2	107,6	
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	"	125,2	124,1	123,5	123,4	123,8	123,0	121,6	121,0	106,7	107,1	106,4	109,3	109,7	111,9	112,1	112,6	
—, Verarbeitende Industrie	"	109,0	108,3	107,4	107,2	107,7	107,4	106,8	105,9	97,1	97,5	96,8	98,7	98,6	101,1	101,4	101,8	
—, Handel und Verkehr	"	119,8	119,0	118,3	118,3	118,8	118,7	117,6	117,1	107,9	108,3	107,6	109,6	109,7	112,7	112,7	113,1	
Aktienindex, Großbritannien *)	1926 = 100	128,6	126,9	124,7	125,9	124,5	121,9	121,1	123,3	102,5	101,6	97,9	97,8	104,5	103,1	100,3	100,9	
—, Ver. Staaten von Amerika *)	"	112,7	105,5	105,3	102,2	99,7	95,4	89,0	86,9	87,2	89,3	81,4	86,0	82,6	92,2	92,2	93,4	
Devisenkurse in Berlin																		
New York	RM je \$	2,4938	2,4950	2,4950	2,4950	2,4900	2,4920	2,4930	2,4920	2,4958	2,4960	2,4977	2,5005	2,5148	2,4975	2,4973	2,4968	
London	RM je £	12,38	12,35	12,36	12,36	12,35	12,35	12,36	12,35	12,13	12,04	12,00	12,02	11,94	11,98	11,85	11,88	
Paris	RM je 100fr	9,31	9,15	8,60	8,50	8,47	8,22	8,36	8,43	6,80	6,75	6,73	6,74	6,68	6,69	6,63	6,65	
Warenpreise																		
Indexziffern																		
Reagible Waren *)	1913=100	78,9	78,7	78,5	78,0	78,2	77,6	76,6	76,3	73,3	73,1	73,6	74,5	74,3	74,2	75,0	75,7	
Großhandelspreise (gesamt)	"	106,4	106,3	106,3	106,2	106,2	106,0	105,9	105,9	105,9	105,6	105,6	105,6	105,6	105,5	105,8	105,9	
Agrarstoffe	"	105,6	105,4	105,5	105,5	105,4	105,0	105,0	105,0	106,6	105,7	105,7	105,8	105,8	105,4	106,1	106,4	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren ..	"	96,0	95,9	95,6	95,4	95,3	95,2	94,9	94,8	94,0	94,1	94,1	94,0	93,9	94,1	94,3	94,3	
Fertigwaren	"	125,2	125,5	125,6	125,7	125,7	125,8	125,9	125,9	125,7	125,6	125,6	125,5	125,5	125,5	125,6	125,6	
darunter: Produktionsgüter	"	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	
Verbrauchsgüter	"	134,3	134,7	135,0	135,2	135,2	135,5	135,6	135,6	135,5	135,2	135,2	135,2	135,1	135,1	135,3	135,3	
Großhandelsindex																		
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	91,0	91,2	92,4	92,2	90,7	89,8	89,5	89,3	80,6	80,6	80,7	80,8	80,4	80,5	80,3	79,9	
Großbritannien *)	1913=100	118,7	118,5	117,7	117,4	116,6	115,8	114,9	114,7	103,0	102,6	102,6	102,8	103,3	103,5	103,6	103,5	
Großhandelspreise																		
Roggen, mark., frei Berlin	je 1000 kg	188,0	188,0	188,0	188,0	190,0	190,0	190,0	190,0	149,85,0	185,0	185,0	185,0	187,0	187,0	187,0	187,0	
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..	je 50 kg	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	44,8	44,8	44,8	
Rindshäute, süd-am. 10), Hamburg ..	je 1/2 kg	0,53	0,54	0,54	0,54	0,55	0,55	0,56	0,51	0,38	0,36	0,36	0,36					

