

war, neben den Hauptstädten West- und Südeuropas auch Deutschlands Kunststätten gesehen zu haben. Die im 19. Jahrhundert einsetzende Entwicklung eines hochwertigen Eisenbahnnetzes und einer deutschen Ozean-schiffahrt, deren Schiffe nicht selten das „Blaue Band“ davontragen und die in behaglichem Luxus und in der Kunst der Fahrgastbehandlung Spitzenleistungen darstellen, haben immer mehr die Deutschen Hansestädte Hamburg und Bremen zu Einfallstoren dieses Fremdenverkehrs gemacht. Auch in neuer Zeit haben die beiden deutschen Welthäfen sich ihre Stellung erhalten. Es sind eingereist über:

	Hamburg	Bremen
1926:	41 466	34 976
1927:	48 753	40 092
1928:	55 034	46 511

Reisende. Die zunehmende Kenntnis deutschen Landes und der besonderen Eigenart der in zahlreichen kleinen politischen und wirtschaftlichen Zentren gewachsenen deutschen Kultur hat neben dem ständigen Wachstum dieses Fremdenverkehrs seine Verbreitung über immer mehr Städte und Landschaften herbeigeführt. Neben Hamburg und Bremen sind die herrlichen Bauten der beiden anderen großen Hansestädte Lübeck und Danzig in den Vordergrund getreten. Neben den Höhepunkten alter deutscher Bürgerkultur in Augsburg, Nürnberg und Salzburg, neben den Hochschulen deutschen Geistes, unter denen Heidelberg, Freiburg, Marburg und Tübingen, Innsbruck auch als Städte sich mit Rothenburg und Dinkelsbühl messen können, haben die ehemaligen Residenzen München, Dresden, Hannover, Kassel, Weimar, Darmstadt, Karlsruhe, Stuttgart und die Bühnenstädte Meiningen und Bayreuth starken ausländischen Besuch erfahren. Die Zahl der Bäder, auch derer an Nord- und Ostsee, die eine ständige Auslandskundschaft aufzuweisen haben, hat beträchtlich zugenommen.

Das deutsche Verkehrswesen ist von jeher bemüht gewesen, den Anforderungen dieses großen Fremdenstromes gerecht zu werden. Nach den schweren Rückschlägen, die der Krieg und der Versailler Vertrag mit der Ablieferung der ganzen deutschen Handelsflotte und von umfangreichen Binnenschiffs- und Eisenbahnbeständen sowie mit vorübergehender Einschränkung im Flugzeugbau brachte, hat eine zähe Wiederaufbauarbeit eingesetzt mit dem Ergebnis, daß heute wieder deutsche Riesendampfer zum Kampf um das Blaue Band antreten, daß Deutschland neben einer für hochwertige Wagen bedeutsamen Kraftfahrzeugherstellung und einem sich stetig bessernden Straßennetz über das entwickelte Luftverkehrsnetz Europas und über das zurzeit noch einzige

Verkehrsluftschiff verfügt und ernsthaft an der Schaffung großer Luftfernverbindungen sowohl über dem Atlantischen Ozean wie über die weite Landfläche des größten Erdteils arbeitet. Auch die Landverkehrsmittel haben Spitzenleistungen entwickelt: Die FD-Züge der Deutschen Reichsbahngesellschaft nehmen den Vergleich mit den schnellsten Zügen des Erdballes auf, der längs des Rheins verkehrende Luxuszug „Rheingold“ ist beliebt als Verkehrsmittel aller Fremden, die die benachbarte Schweiz aufsuchen. Überhaupt findet das deutsche Verkehrswesen am Rhein mit seiner prachtvollen, durch zahlreiche Neubauten auf die Höhe der Zeit gebrachten Personendampferflotte und dem unablässigen Betriebe der beiderseitigen großen Schnellzugstrecken in jeder Beziehung seinen Höhepunkt. Doch die Einheit Deutschlands findet auch in einem einheitlichen Streben nach Vervollkommnung der Fremdenindustrie ihren Ausdruck. In allen Teilen des Reiches längs der großen Nord- und Ostseeküste mit ihren eleganten Küstenschneidern, im grünen Bergland Mitteldeutschlands und Schlesiens wie am Fuße der Alpen mit dem leuchtenden Bodensee sind Gasthöfe und Verkehrsmittel in stetigem Fortschritt begriffen.

Die Aufgabe des Reklame-Fachmannes ist es vor allem, für die ihm anvertrauten Gebiete neue Freunde zu werben. Die hohe Bedeutung der Werbung für den Fremdenverkehr ist auch vom Deutschen Reiche erkannt worden. So hat nach dem Kriege das Reichsverkehrsministerium zusammen mit den beteiligten Ministerien des Reiches und der Länder und mit einer Reihe privater Vereine und Stellen die „Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung“ ins Leben gerufen. Nachdem die Deutsche Reichsbahngesellschaft die selbständige Eisenbahnbetriebsführerin des Reiches geworden ist, ist die Reichszentrale als „Reichsbahnzentrale für deutsche Verkehrswerbung“ in die Obhut der Reichsbahn gelangt. Sie dient aber nach wie vor der allgemeinen Verkehrswerbung, die sie unter Mitwirkung der deutschen Verkehrsvereine in vorbildlicher Weise pflegt. Die von ihr herausgegebenen Bilder und Verkehrshefte gehen bis in ferne Länder und unterrichten die Reiselustigen über die Sehenswürdigkeiten und Reise-möglichkeiten in Deutschland. Mögen auch unsere ausländischen Gäste bei ihrem Besuch in Berlin und im ganzen Reiche sich davon überzeugen, daß Deutschland berufen und in der Lage ist, unter Berücksichtigung der verschiedensten Ansprüche einer großen Zahl von Gästen aus allen Gegenden der Welt während ihrer Reise auch in Deutschland eine Heimstätte zu bieten und ihnen auch reichen inneren Gewinn zu verschaffen.

Die Deutsche Reichspost

Von Reichspostminister Dr. Schätzel.

Die Deutsche Reichspost ist ein selbständiges Wirtschaftsunternehmen des Reiches und mit ihren Aufgaben, Arbeiten und Zielen mitten hineingestellt in die Volks- und Weltwirtschaft. Als öffentliches Transportunternehmen mit mehr als 50 000 Verkehrsanstalten befaßt sie sich mit der Beförderung und Vermittlung von Nachrichten aller Art, mit der Besorgung eines ausgedehnten Kleingüterverkehrs, mit der Beförderung von Reisenden abseits der Eisenbahnen und mit dem Vertrieb von Zeitungen. Im allgemeinen Geld- und Kreditverkehr nimmt sie, namentlich durch das seit mehr als

20 Jahren bestehende Postscheckwesen, eine bedeutungsvolle Stellung ein. Die Verkehrszahlen gehen in die vielen Milliarden. Bei dieser engen Verflochtenheit mit der allgemeinen Wirtschaft ist die Deutsche Reichspost in Betätigung eines neuzeitlichen Wirtschafts- und Verkehrsgeistes und, soweit es ihre seit Jahren gespannten Finanzen gestatten, mit allen Mitteln darauf bedacht, ihren gesamten Betriebs- und Verkehrsapparat, namentlich auch in technischer Beziehung, dauernd auf einer solchen Höhe zu halten, daß die berechtigten Bedürfnisse der Wirtschaft im In- und Auslandsverkehr nach Möglichkeit be-