

ausschließlich auf einer starken Verminderung der Kohlen-transporte vornehmlich als Folge des ungewöhnlich milden Winters beruht. In arbeitstäglichem Durchschnitt verkehrten beladene Wagen

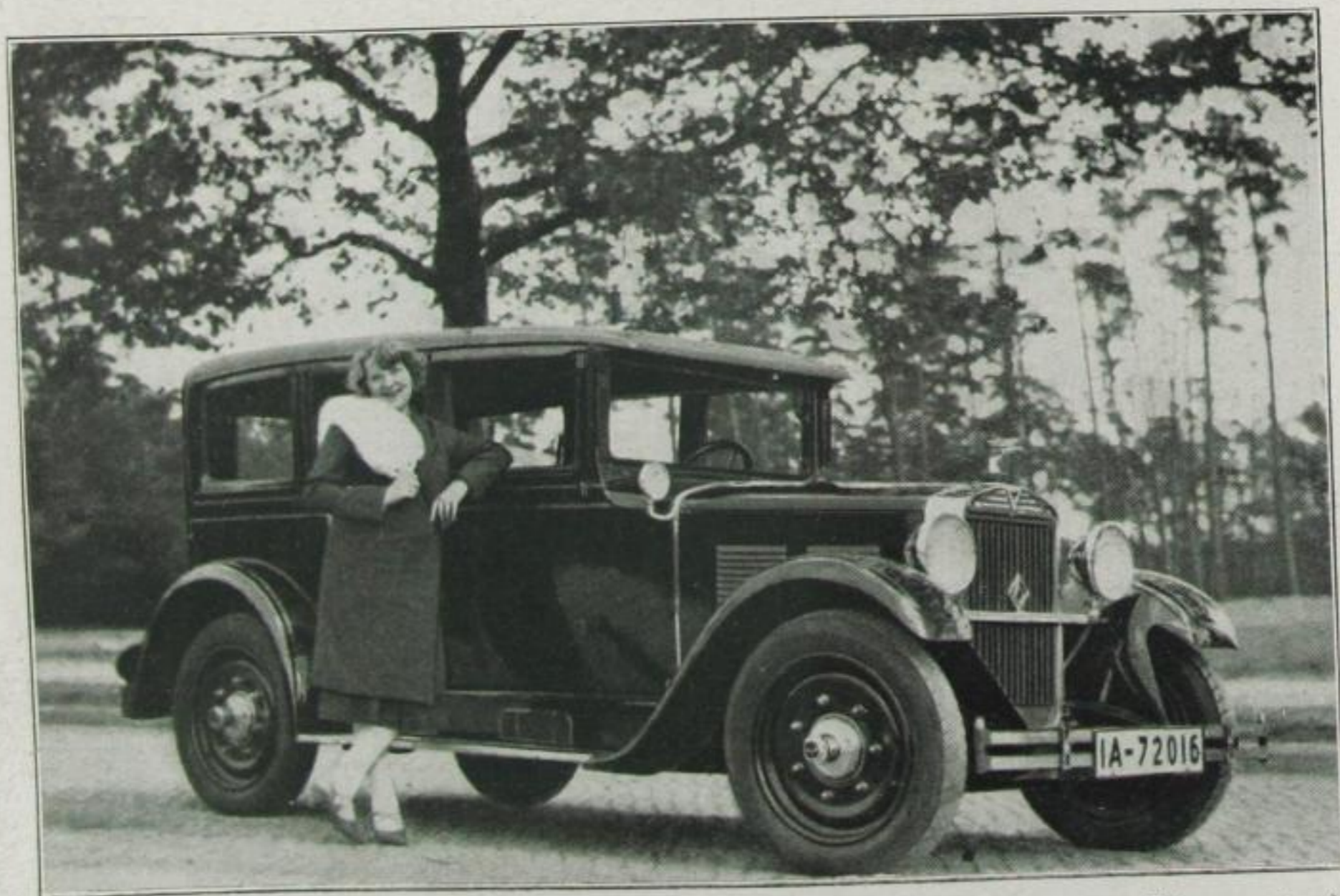
a) Kohlenverkehr:

	1929	1950	Veränderungen	
			absolut	in Prozenten
Januar:	47 217	41 888	— 5 329	— 11,5
Februar:	52 129	36 276	— 15 853	— 30,4
März:	54 712	34 977	— 19 735	— 36,0
April:	60 400	51 600	— 8 800	— 14,6

b) allgemeiner Güterverkehr ohne Kohlen:

	1929	1950	Veränderungen	
			absolut	in Prozenten
Januar:	82 614	84 292	+ 1 678	+ 2,0
Februar:	75 869	88 255	+ 12 386	+ 16,6
März:	94 588	96 393	+ 1 805	+ 1,2
April:	96 745	82 400	— 14 345	— 14,8

Der allgemeine Güterverkehr hatte — von den Kohlen abgesehen — in den ersten drei Monaten sogar um 6,5 v. H. zugenommen. Erst im April setzte mit dem Ausbruch der schwerindustriellen Krise ein stärkerer Rückgang von 14,8 v. H. ein; immerhin aber liegt die Gesamtziffer noch um 0,4 v. H. höher als 1929. Inwieweit dieser im April eingetretene Rückgang auf die geringe Bautätigkeit und die Schwierigkeiten vornehmlich in der Schwerindustrie zurückzuführen ist und wieweit es sich hier um Abweichungen im saisonmäßigen Ablauf der Transporte handelt, wird man erst feststellen können, sobald das Ergebnis der nächsten Monate vorliegt.



Frau Alice Aron vor ihrem 12/50 Adler Standard 6 (Luxus-Limousine)

Phot. Badekow