

V. Die Eisenbahn ist für das durch höhere Gewalt verlorengangene Reisegepäck haftbar, wenn sie es späterhin unterläßt, beim Wiederefinden des Gepäcks zum Zwecke dessen Anbringens an den Eigentümer die nötigen Schritte zu unternehmen. R.-G. vom 9. April 1924, I, 369/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 11, Spalte 579.

VI. Verwechslungen beim Löschen und Weiterverschiffen des Gutes durch den Schiffer, durch die eine bedeutend verspätete Ablieferung des Gutes herbeigeführt wird, machen den Schiffer nach § 62 Abs. 2 schadenersatzpflichtig. R.-G. vom 24. September 1924, I, 338/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 11, Spalte 582.

VII. Bei Flugzeugen haftet der Halter des Flugzeuges dem in seinem Eigentum Geschädigten auch ohne den Nachweis eines Verschuldens. R.-G. vom 17. Juni 1924, III, 541/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 11, Spalte 585.

VIII. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft hat keinen Anspruch auf Gebührenfreiheit (§ 90 DGRG.). R.-G. Beschluß vom 14. November 1924, VI, 326/24. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 11, Spalte 586.

IX. Mit unverletzten Plomben angekommene, vom Absender verladene Sammelladung. Rechtliche Bedeutung der Eintragung der Nummer und des Eigentumsmerkmals des Wagens in den Frachtbrief durch den Absender. Angeblicher Teilverlust von einem Frachtstück, das zur Sammelladung gehört. Nichthaftung der Eisenbahn (vgl. Int. Übereinkommen Art. 8 und 31). Urteil des Appellationshofes von Turin vom 14. Mai 1923. Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1924, Nr. 10, S. 304.

X. Nichtanwendbarkeit des Berner Übereinkommens im Falle verspäteter Bestellung von Wagen an den Absender durch die Eisenbahn (vgl. Int. Übereinkommen Art. 4 und 41). Urteil des französischen Kassationshofes (Ziv.-Abt.) vom 19. November 1923. Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1924, Nr. 11, S. 342.

47. Abhandlungen.

Die Begriffsbestimmung des Zwischenspediteurs von Dr. Senckpiehl, Werder, Speditions- und Schifffahrtszeitung 1924, Nr. 42, S. 961.

Ein neues Kraftfahrzeuggesetz in Österreich von W. B., Allgemeine Automobilzeitung 1925, Nr. 2, S. 16.

Die Internationalisierung des Binnenschiffrechts von Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau, Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 9, Spalte 429.

Der blinde Passagier von Oberreichsanwalt Dr. Ebermayer, Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 10, Spalte 489.

Die frachtrechtliche Haftung der Kleinbahnen von Hermann Röder, Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 10, Spalte 492.

Die Internationalisierung des Binnenschiffrechts unter besonderer Berücksichtigung des Rheingebiets von Prof. Dr. Max Mittelstein, Der Rhein 1924, Nr. 44—47.

V E R K E H R S A R C H I V

Bearbeiter: Dr. Willy Böttger (Eisenbahntarifwesen), Dr. Joseph Klersch (Übr. Eisenbahn-, Straßen- und Kleinbahnwesen, Luftverkehr, Post- und Nachrichtenverkehr), Dr. Anton Felix Napp-Zinn (See- und Binnenschifffahrt, Straßenverkehr nebst Spedition, Verkehrsrecht, Allgemeines).

Nr. 2

Abgeschlossen am 20. Juli 1925

Eisenbahnen.

48. Tarifwesen.

A. Gütertarife.

Neu erschienen sind:

Zum Heft A des Gütertarifs, Nachtrag 2, enthaltend Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, besondere Tarifvorschriften, besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif usw. am 1. Juli.

Zum Teil I Abt. A des Gütertarifs, Nachtrag 3, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen am 20. April.

Zum Teil I Abt. B des Gütertarifs, Nachtrag 4, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs am 20. April.

Zum Heft C Ia, Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen am 1. Juli.

Zum Heft C Ib, enthaltend Zuschlags- und Anstoßfrachten, Nachtrag 7 am 1. Februar, Nachtrag 8 am 1. März, Nachtrag 9 am 1. April, Nachtrag 10 am 1. Mai, Nachtrag 11 am 1. Juni, Nachtrag 12 am 1. Juli.

Zum Heft C Ic, enthaltend örtliche Gebühren, Nachtrag 4 am 1. März, Nachtrag 5 am 1. April, Nachtrag 6 am 1. Mai, Nachtrag 7 am 1. Juli.

Zum Heft C II, Nachtrag 1, enthaltend Ausnahmetarife 1e und 1f für Holz und Änderungen der Ausnahmetarife 49, 52, 60 und 61 am 1. Mai.

Heft C II (Ausnahmetarife) ist am 1. Juli neu erschienen.

Wichtigere Änderungen bei den Ausnahmetarifen:

Für Steinkohlenteeröle der Tarifstelle Öle, wie unter Ziffer 1 der Klasse F aufgeführt, zur Durchfuhr durch das Deutsche Reich und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern, ist ab 1. Januar Ausnahmetarif 70 aufgehoben.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D32 für den Verkehr Belgien-Schweiz ist mit Gültigkeit ab 1. Februar in Kraft getreten. Er enthält Frachtsätze für bestimmte verkehrswichtige Güter verschiedener Art, die sofort im Abfertigungswege angewendet werden. Besondere Vergünstigungen werden bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb bestimmter Fristen gewährt.

Für Eisenerz und Manganerz ist die im Ausnahmetarif 7a eingeführte Bestimmung, wonach die Vergünstigung im Rückvergütungswege auch für solche Erzsendungen vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet gewährt wird, die nach dem Binnenumschlagplatz Köln-Deutz-Hafen abgefertigt sind, um von dort auf dem Wasserwege nach einem Bestimmungsort des Ausnahmetarifs befördert zu werden, ab 1. Februar aufgehoben.

Für Grubenholz wurde Ausnahmetarif 1a, für Kartoffeln als Stückgut, die in den Nottarif für Lebensmittel einbezogen wurden, wurde Ausnahme-

tarif 13, für Steinkohlenteeröle ab Oderberg zur Ausfuhr über See wurde infolge Einführung eines direkten deutsch-tschechoslowakischen Seehafentaris Ausnahmetarif 70 aufgehoben.

Für Graphit (Roh- und Reingraphit), auch gemahlen und Graphitstaub ist mit Gültigkeit vom 12. Februar Ausnahmetarif 15 in Kraft getreten. Er gilt von den Stationen Erlau b. Passau, Hanzenberg, Oberzell, Oberöztzdorf, Passau Hbf., Rosenau b. Passau, Schaibing, Untergriesbach nach allen Reichsbahnstationen.

Für Kalziumkarbid, wie in Klasse C des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt. B genannt, zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern ist ab 12. Februar Ausnahmetarif 77 erschienen.

Für Baumwolle, rohe; Linters, roh; Baumwollabfälle (auch Abfälle der Be- und Verarbeitung); Kapok (auch Akund), gepreßt, sämtlich über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt a) ohne Unterschied der Herkunft, b) ägyptischer, levantinischer, ostindischer und chinesischer Herkunft ist mit Wirkung ab 15. Februar Ausnahmetarif 31 und für die Durchfuhr durch Deutschland Ausnahmetarif 31a eingeführt.

Für Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewicht von mindestens 3 kg zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze wurde mit Gültigkeit ab 16. Februar unter Aufhebung des Ausnahmetarifs 57, Ausnahmetarif 56 eingeführt.

Für Brenntorf ist ab 20. Februar Ausnahmetarif 10c erschienen.

Für Holzzellstoff der Tarifklasse D zur Ausfuhr nach der Schweiz und Italien wurde mit Gültigkeit ab 25. Februar Ausnahmetarif 79 eingeführt.

Für ausländische Fahrzeuge zur Einfuhr aus außerdeutschen Ländern oder zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern wurde Ausnahmetarif 80 am 6. April eingeführt.

Für Erdöl im Urzustand über See zur Einfuhr aus außerdeutschen Ländern wurde ab 22. Juni Ausnahmetarif 84 eingeführt.

Für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts von westdeutschen Steinkohlengewinnungsstätten nach Stationen des Nord- und Ostseeküstengebiets ist Ausnahmetarif 6e am 5. Mai in Kraft getreten.

Der Tarif zeigt im Vergleich mit dem allgemein gültigen Kostenausnahmetarif 6 folgende Sätze:

Frachtsätze in Reichspfennig für 100 kg

Auf eine Entfernung von km	A.-T. 6e	A.-T. 6	Auf eine Entfernung von km	A.-T. 6e	A.-T. 6	Auf eine Entfernung von km	A.-T. 6e	A.-T. 6
1-219	72	77	350	83	116	550	113	130
220	73	77	375	87	119	600	121	132
240	74	83	400	91	122	650	128	133
260	76	89	425	94	123			
280	77	95	450	98	125			
300	79	101	475	102	127			
325	80	109	500	106	129			

Gleichzeitig ist von den oberschlesischen Steinkohlengewinnungsstätten nach Stationen des Ostseeküstengebiets Ausnahmetarif 6f erschienen.

Der Ausnahmetarif 6f setzt ein mit 474 km und endet mit 870 km. Er zeigt im Vergleich mit dem Ausnahmetarif 6 und 6e folgende Sätze:

Frachtsätze in Reichspfennig für 100 kg

Auf eine Entfernung von km	A.-T. 6f	A.-T. 6	A.-T. 6e	Auf eine Entfernung von km	A.-T. 6f	A.-T. 6	A.-T. 6e	Auf eine Entfernung von km	A.-T. 6f	A.-T. 6	A.-T. 6e
475	100	128	102	625	120	133	124	775	142	145	—
500	102	130	106	650	124	134	128	800	146	148	—
525	105	130	109	675	127	134	132	825	150	152	—
550	109	131	113	700	131	135	—	850	154	155	—
575	112	132	117	725	135	138	—	870	156	158	—
600	116	133	121	750	139	141	—				

Von den niederschlesischen Steinkohlengewinnungsstätten ist am 1. Juni Ausnahmetarif 6g erschienen. Der Ausnahmetarif 6g setzt ein bei einer Entfernung von 350 km und endet bei 623 km. Er zeigt im Vergleich zu den Ausnahmetarifen 6,6e und 6f folgende Sätze:

Frachtsätze in Reichspfennig für 100 kg

Auf eine Entfernung von km	A.-T. 6g	A.-T. 6f	A.-T. 6e	A.-T. 6	Auf eine Entfernung von km	A.-T. 6g	A.-T. 6f	A.-T. 6e	A.-T. 6
350	94	—	83	117	500	114	102	106	130
375	97	—	87	120	525	118	105	109	130
400	99	—	91	123	550	122	109	113	131
425	103	—	94	124	575	125	112	117	132
450	117	—	98	126	600	129	116	121	133
475	110	100	102	128	623	132	119	124	133

B. Personen- und Gepäcktarife.

Am 1. Mai Erhöhung der Personentarife um 10%. Die einheitstarife der vierten Klasse sind von 3 auf 3,3 Pfennig erhöht, die der dritten Klasse von 4,5 auf 5, der zweiten von 6,6 auf 7,5 und der ersten Klasse von 9,6 auf 10,8. Die übrigen Gebühren im Personentarif sind schematisch um 10% heraufgesetzt worden.

Bettkartenpreise.

Für die innerhalb Deutschlands verkehrenden Schlafwagen werden seit 1. Mai, infolge der 10%igen Tarifierhöhung, folgende Bettkartenpreise erhoben: 26 M in der 1. Klasse, 13 M in der 2. Klasse, 6,50 M in der 3. Klasse. Die Vormerkgebühr beträgt für alle Klassen 10% des Preises.

Für die Auslandskurse werden folgende Sätze erhoben: Richtung nach Holland (Berlin—Amsterdam, Berlin—Haag usw.) 26 M in der 1. Klasse (bisher 24 M), 15,50 M in der 2. Klasse (bisher 14,40 M). Für die Kurse in der Richtung nach Schweden und Dänemark werden die Preise des deutschen Tarifes erhoben. Für den Kurs Amsterdam—Basel bleiben die Preise mit Ausnahme der Vormerkgebühr unverändert, d. h. 28 M 1. Klasse, 16,50 M 2. Klasse, dagegen Vormerkgebühr 2,60 M bzw. 1,30 M, wie im innerdeutschen Tarif.

Vom 1. Juni ab ist für die Versicherung von Aufbewahrungsgepäck die Mindestversicherungssumme auf 500 RM., die Höchstversicherungssumme auf 25 000 RM. festgesetzt. Die Versicherungsgebühr beträgt für je 500 RM. Versicherungssumme 0,25 RM.

Vom 1. Juni ab werden die Gebühren für die Versicherung von Reisegepäck mittels Marken wie folgt ermäßigt:

Für je 1000 RM. und eine Beförderungsstrecke von

1—150	Tarifkilometer	1.—	RM.
151—400	"	1.50	"
401—700	"	3.—	"
701—1200	"	4.50	"
1201	" und darüber	6.—	"

Ferner werden neue Polizen für die Versicherung von Reisegepäck mit einer Geltungsdauer von 30 Tagen eingeführt. Die Versicherungsgebühr beträgt 10 RM. für je 1000 RM.

49. Fährbootverkehr Deutschland-England über Zeebrügge-Harwich. Die am 1. April 1925 in Betrieb genommene Nordseefähre für Eisenbahnwagen Zeebrügge—Harwich dient der unmittelbaren Überführung von Güterwagen von dem Festland nach England. Da die Güterwagen der meisten europäischen Bahnen wegen des abweichenden Profils und anderer besonderer Vorschriften nicht auf die englischen Bahnen übergehen können, wird der Übergang von Wagen der belgischen Staatsbahnen, die den englischen Anforderungen entsprechen, ausgeführt. Den Betrieb führt eine englische Fährgesellschaft, die durch die London-Northeastern-Railway und die belgische Regierung unterstützt wird. Der Fährbootverkehr wird auf Grund besonderer Verträge mit der Fährbootgesellschaft geregelt. Nachdem bereits mehrere europäische Eisenbahnverwaltungen diesem Fährbootverkehr beigetreten sind, hat sich auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. Mai ab angeschlossen und den Ausnahmetarif 83 für Güter in Fährbootwagen eingeführt.

50. Die zweite eisenbahnwissenschaftliche Woche der Deutschen Reichsbahn in Verbindung mit der Verwaltungsakademie Berlin fand am 20.—26. April in Berlin statt. Näheres siehe Ztg. d. Vereins D. Eisenbahnverwaltungen Nr. 17, S. 491.

51. Ausbau des griechischen Eisenbahnnetzes. Nach einer Meldung aus Athen ist eine belgische Gruppe an das griechische Eisenbahnministerium mit dem Vorschlag herantreten, verschiedene Eisenbahnlinien von zusammen 350 km Länge auszubauen und weiterzuführen. An der Spitze der Gruppe steht die Belgische Nationalbank.

52. Die Elektrifizierung der Kongobahn wird seitens des belgischen Kolonialministeriums erwogen. Eine technische Kommission hat sich nach Prüfung an Ort und Stelle für die Elektrifizierung ausgesprochen. (Verkehrstechnische Woche Nr. 17.)

53. Die bayerische Zugspitzenbahn, die nach den Plänen des Ingenieurs Cathrein als elektrische Standbahn gebaut werden soll, ist in der Weise finanziert worden, daß von den 8 Millionen Baukosten die Hälfte durch eine englische Firma, die andere Hälfte durch deutsche Interessenten aufgebracht wird. (Verkehrstechnische Woche Nr. 19.)

54. Eine neue Trans-Andenbahn wird von Chile geplant. Die Strecke soll von San Rafael in Argentinien dem Laufe der Flüsse Cortadeval und Cachapool folgen und das chilenische Netz in Rancaguor erreichen.

55. Elektrischer Betrieb auf den javanischen Staatsbahnen. Auf den javanischen Staatsbahnen wurde auf einer 16 km langen Strecke zwischen Batavia und dem Hafen Tandjoeng-Priok der elektrische Betrieb eröffnet. Dieser Betrieb soll zugleich als Vorversuch für die Einführung elektrischer Zugförderung auf weiten Strecken des Eisenbahnnetzes auf Java dienen. Einzelheiten siehe AEG-Mitteilungen Nr. 4, S. 151.

56. Sir William Mitchell Acworth, der stellvertretende Vorsitzende des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, ist am 2. April in London gestorben. Acworth, der als einer der größten internationalen Eisenbahnwirtschaftler galt, wurde 1850 in Bath (Westengland) geboren. Er studierte in Oxford bis 1875 und war dann 1 1/2 Jahr lang als Erzieher des nachmaligen Kaisers Wilhelm II. und des Prinzen Heinrich von Preußen tätig. Darnach war er bis 1885 in England gleichfalls als Lehrer tätig, ging 1886 in den städtischen Verwaltungsdienst über und war bis 1892 beim Grafschaftsrat von London.

Seine geistige Einstellung konzentrierte sich allmählich immer mehr auf Verkehrsfragen, namentlich auf das Eisenbahnwesen, in dem er seit der Mitte der neunziger Jahre auch seine praktische Betätigung fand.

Außer zahlreichen Aufsätzen und Denkschriften verfaßte er einige größere Werke: Die Eisenbahnen von England, 1889, Die Eisenbahnen und der Handel, 1891; sein Hauptwerk aber ist: The Elements of Railway Economics, die eine Anzahl von Auflagen und Übersetzungen erlebt haben.

57. Abhandlungen:

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und ihre Finanzen, von Reichsbahndirektor Dr. Homberger, Berlin. Archiv für Eisenbahnwesen Heft 1, S. 1.

Die Gesetzgebung über die Deutsche Reichsbahn, von Reichsbahndirektor Dr. Homberger. Juristische Wochenschrift 1924, Nr. 19, S. 1485.

Die Eisenbahntarife außerdeutscher Länder im Dienst der nationalen Volkswirtschaft, von Reichsbahnrat Dr. Woltering. Archiv für Eisenbahnwesen Heft 1, S. 21; Heft 2, S. 325.

Der zweite Jahresbericht des englischen Railway Rates Tribunal, von Reichsbahndirektionspräsident Lochte, Mainz, Archiv für Eisenbahnwesen Heft 1, S. 44.

Die Aussichten der elektrischen Zugförderung auf den Eisenbahnen, von Baurat Ph. Pforr. AEG-Mitteilungen Nr. 1, S. 7.

Neuordnung des Werkstättenwesens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, von Geheimen Baurat Kühne, Die Reichsbahn Nr. 19, S. 137.

Die Rechtsstellung der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, von Reichsbahnoberrat Dr. Witte, Elberfeld, Die Reichsbahn Nr. 21, S. 151.

Über die Weiterführung der von den ehemaligen Ländereisenbahnen begonnenen Eisenbahnbauten durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, von Reichsbahnrat Dr. Nonweiler, Elberfeld, Ztg. d. Vereins D. Eisenbahnverwaltungen Nr. 10, S. 267.

Die Beförderung von Massengütern in 50-Tonnen-Wagen, von Privatdozent Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. L. Jänecke, Berlin, Verkehrstechnische Woche, Nr. 17, S. 217.

Die elektrischen Traktionsverhältnisse auf den Hauptbahnen des In- und Auslandes, von R. Gelpke, Die Rheinquellen Nr. 4, S. 57.

Der deutsche Kohlentarif, von Reg.- und Baurat Skalweit, Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Nr. 11, S. 388. K.

Straßen- und Kleinbahnen.

58. Neue Stadtschnellbahn in Barcelona. Am 30. Dezember 1924 ist in Barcelona eine neue Schnellbahnstrecke — Lessepsplatz bis Katalonischer Platz — eröffnet worden. Mit ihrer Fortsetzung bis zum Llano de la Boqueria wird sie die erste Zweiglinie bilden. Eine zweite Zweiglinie ist im Bau begriffen. Das Archiv

für Eisenbahnwesen berichtet weitere Einzelheiten nach der Zeitschrift „Los Transportes“ (VII., Nr. 152) in Heft 3, S. 610.

59. Eine Untergrundbahn für Mailand wurde von der Stadtverwaltung beschlossen. Die Bahn soll vom neuen Universitätsviertel aus nach dem neuen und alten Bahnhof, dem Zentrum und nach der Porta Ticinese geführt werden. (Verkehrstechnik Nr. 13.)

60. Eine Untergrundbahn für Tokio. Das japanische Eisenbahnministerium hat die Planungen zum Bau einer Untergrundbahn nach dem Muster der Londoner Röhrenbahnen genehmigt. Es sind vier Strecken von zusammen 80 km Gleislänge in Aussicht genommen, die rund 20 000 000 Pfund Sterling erfordern. (Ztg. d. Vereins D. Eisenbahnverwaltungen Nr. 26.)

61. Der III. Kongreß des Internationalen Straßen- und Kleinbahnvereins fand vom 21.—25. Juni 1925 in Budapest statt.

62. Abhandlungen.

Die elektrischen Straßen- und Städtebahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1917 und 1922. Archiv für Eisenbahnwesen Heft 3, S. 609.

Der Verkehr Londons und Vorschläge zur Verbesserung der Berliner Verkehrsverhältnisse, von Prof. Dr. Ing. E. Giese, Berlin, Verkehrstechnik Nr. 13, S. 177.

Der Verkehr in Wien, von Dipl.-Ing. A. Winter, Wien, Verkehrstechnik Nr. 25 a, S. 407.

Seeschifffahrt.

63. Deutschlands Seeverkehr 1925. Der Verkehr im ersten Halbjahr 1925 betrug:

Hamburg:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Januar	1 141	1 391 019	1 338	1 441 154
Februar	968	1 271 823	1 201	1 318 819
März	1 149	1 445 571	1 207	1 339 219
April	1 130	1 390 916	1 370	1 490 132
Mai	1 189	1 601 443	1 511	1 575 600
Juni	1 163	1 389 803	1 365	1 413 703

Bremen (mit anderen Weserhäfen):

	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Januar	359	491 366	338	472 075
Februar	300	402 056	307	421 181
März	348	467 640	342	408 491
April	341	445 703	350	454 452
Mai	405	508 823	405	538 701
Juni	409	503 552	400	474 633

Der Gesamtverkehr der wichtigsten deutschen Häfen an der Ostsee (Königsberg, Swinemünde, Stettin, Stolzenhagen, Rostock, Saßnitz, Lübeck, Kiel, Flensburg) und Nordsee (Cuxhaven, Hamburg, Altona, Harburg, Bremerhafen, Wesermünde, Bremen, Brake, Nordenham, Emden) betrug:

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
1924 (Jahr)	Ostsee	14 277	5 966 000	13 940	5 930 000
	Nordsee	30 712	24 647 000	32 961	24 705 000
	Zusammen	44 989	30 613 000	46 901	30 635 000

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Januar 1925	Ostsee	969	444 300	976	443 600
	Nordsee	2 575	2 151 100	2 723	2 186 200
	Zusammen	3 544	2 595 400	3 699	2 629 800
Februar 1925	Ostsee	895	406 900	878	402 300
	Nordsee	2 210	1 936 000	2 452	2 028 700
	Zusammen	3 105	2 342 900	3 330	2 431 000
März 1925	Ostsee	1 245	507 300	1 203	462 700
	Nordsee	2 512	2 223 800	2 496	2 034 500
	Zusammen	3 757	2 731 100	3 699	2 497 200

Der Verkehr des Jahres 1924 zeigte gegenüber dem Vorjahr der Schiffszahl nach eine Steigerung um 9 v. H., dem Raumgehalt nach eine Senkung um 1 v. H., gegenüber 1913 der Schiffszahl nach eine Verminderung um 23 %, dem Raumgehalt nach um 2 %.

64. Der Verkehr der dänischen Häfen 1924 erreichte insgesamt 79 600 Schiffe mit 13,5 Mill. N.-R.-T. Die gelöschten Gütermengen betragen 11,9 Mill. t, die geladenen 3,9 Mill. t. Dies bedeutet gegenüber 1923 einen Zuwachs von 838 000 N.-R.-T. bzw. 1 760 000 t. — Auf Kopenhagen entfielen 14 900 Schiffe mit 4,7 Mill. N.-R.-T., 4,2 Mill. t angekommene und 1,2 Mill. t abgegangene Güter.

65. Die nordwesteuropäischen Welthäfen wiesen folgenden Verkehr in N.-R.-T. auf:

	1913	1923	1924
Hamburg	14 185 000	15 344 000	15 622 000
Rotterdam	12 249 000	11 402 000	15 130 000
Antwerpen	12 017 000	14 682 000	17 188 000
Bremen (mit Nebenhäfen)	5 251 000	5 817 000	5 302 000
Amsterdam	2 632 000	4 335 000	4 677 000

66. Der Verkehr und Güterumschlag der bedeutendsten französischen Seehäfen 1924 stellte sich, letzterer verglichen mit 1923 und 1913, wie folgt:

	Verkehr (Ankunft) in 1000 R.-T.		Güterumschlag in 1000 t		
	1924	1923	1924	1923	1913
Dünkirchen	4 032	4 576	5 178	3 886	
Le Havre	6 952	5 232	4 867	3 668	
Rouen	3 689	7 789	8 921	5 598	
Cherbourg	10 149	307	
Nantes (mit Nebenhäfen)	1 367	2 154	2 119	1 964	
Bordeaux (mit Nebenhäfen)	3 651	4 806	4 818	4 605	
Marseille	10 604	7 171	7 235	8 939	

67. Der Verkehr und Güterumschlag Genuas 1924 erreichte, verglichen mit 1923 und 1913, folgende Werte:

	Ankunft		Abgang	
	1000 N.-R.-T.	1000 t	1000 N.-R.-T.	1000 t
1924	7 956	6 615	7 797	840
1923	6 994	5 750	7 021	651
1913	7 230	6 214	7 228	1 232

Infolge der vermehrten Kohlenankünfte hat 1924 der Umschlag Genuas denjenigen Marseilles übertroffen.

68. Der Verkehr des Suez-Kanals 1924 stellte sich, verglichen mit 1923 und 1913, wie folgt:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000 B.-R.-T.	Ladung in 1000 t
1924	5 122	34 652	25 529
1923	4 621	31 329	22 777
1913	5 085	27 737	25 776

An dem Verkehr 1924 war beteiligt die englische Flagge mit 59,7% (1923:62,8), die niederländische mit 9,9% (1923:9,6), die deutsche mit 6,6% (1923:5,4), die französische mit 6% (1923:5,7).

69. Der Verkehr des Panama-Kanals 1924 stellte sich, verglichen mit 1923, wie folgt:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000 B.-R.-T.	Ladung in 1000 t
1924	4 893	31 128	25 892
1923	5 037	31 658	25 161

Führend waren an dem Verkehr 1924 beteiligt:

Vereinigte Staaten	2 559	17 587	14 666
England	1 272	7 883	6 353
Japan	176	1 067	1 018
Deutschland	165	860	847

70. Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal betrug:

	1924	1923	1913
Zahl der Schiffe	42 373	44 327	54 628
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	13 435	15 405	10 292
		1925	
	Januar	Februar	März
Zahl der Schiffe	3 294	2 886	2 847
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	1 072	884	903
	April	Mai	Juni
Zahl der Schiffe	3 217	3 982	3 767
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	1 004	1 306	1 361

71. Ein Reichsgesetz über die Änderung des Gebiets der Zollausschlüsse in Seehäfen vom 27. Januar 1925 — Reichsgesetzblatt I, S. 9 — ermächtigte den Reichsminister der Finanzen, im Einvernehmen mit den beteiligten Landesregierungen und mit Zustimmung des Reichsrats das Gebiet der Zollausschlüsse in Seehäfen zu ändern.

72. Die Aufhebung des Verbots der Veräußerung von Aktien oder sonstigen Geschäftsanteilen der deutschen Seeschiffahrtsgesellschaften ins Ausland (Verordnung vom 20. Januar 1918) erfolgte durch Verordnung des Reichswirtschaftsministers vom 14. Februar 1925 — Reichsgesetzblatt II, S. 66 —.

73. Der XII. deutsche Seeschiffahrtstag fand am 30. und 31. März 1925 in Berlin statt. Von den zahlreichen Vorträgen beanspruchten allgemeineres Interesse: Dr. L. Kiep: Die Lage der deutschen Schifffahrt. — Direktor Zetzmann: Moderne Auswandererschiffe. — Postrat G. Brand: Die Entwicklung des Funknachrichtendienstes in der deutschen Handelsschifffahrt.

74. Das Genueser Übereinkommen über die Stellenvermittlung für Seeleute vom 10. Juli 1920 erhielt am 25. Mai 1925 die Zustimmung des Deutschen Reichstags. Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt II, S. 166.

75. Der Achtstundentag in der französischen Seeschifffahrt ist durch Dekret vom 31. März 1925 in schärferer Form durchgeführt worden. Das bis dahin gültige Dekret vom 5. September 1922, das die achtstündige Arbeitszeit einer zwölfstündigen Arbeitsbereitschaft gleichsetzte, ist aufgehoben. Das neue Reglement, das für die Linienschifffahrt die Möglichkeit einer Abweichung vom Achtstundentag stark einschränkt, sieht für die besonders ausländischer Konkurrenz ausgesetzte Trampschifffahrt gleichwohl Erleichterungen vor. (Vgl. Journal de la Marine Marchande, Nr. 314, S. 437.)

76. Weltschiffbau. Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des ersten Vierteljahres 1925 in den Hauptschiffbauländern im Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	213	801 000	54	360 000
Deutschland mit Danzig	46	92 000	56	328 000
Frankreich	32	151 000	5	36 000
Italien	16	78 000	16	84 000
Holland	23	49 000	14	71 000
Dänemark	6	6 000	18	77 000
Schweden	8	7 000	12	51 000
Vereinigte Staaten	24	73 000	2	1 000
Japan	11	33 000	4	9 000

Insgesamt befanden sich im Bau:

	Stahl		Holz	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Dampfer	443	1 356 000	3	1 000
Motorschiffe	182	1 020 000	7	2 000
Segelschiffe und Leichter	24	8 000	17	9 000

77. Abhandlungen.

Die Lage der Weltschifffahrt in 1924. Von S. Luensee. In: Hansa, Heft 4, S. 151; Heft 6, S. 216; Heft 8, S. 290.

Englisch-belgische Eisenbahnfährschiffserfahrungen 1924. Von Dr. N. Hansen. In: Deutsche Schifffahrt, Heft 2, S. 26.

Les données du problème du pétrole en France. Par A. Rio. In: Journal de la Marine Marchande et des Voies Navigables, Heft 316, S. 501.

Le Port du Havre. Par R. de Puymaly. In: La Navigation du Rhin, Heft 2, S. 73.

L'importance économique du Port de Gand. Par R. Miry. In: La Navigation du Rhin, Heft 5, S. 198.

Les ports pétroliers maritimes français. Par M. Bonnefons. In: La Navigation du Rhin, Heft 6, S. 250.

Stettins Wirtschaft und Hafen im Jahre 1924. Von Dr. Lingnau. In: Die Elbe, Heft 2, S. 45.

Die Berechnung des Optimums bei der Ladung eines Dampfers mit Massengut. Von Dr. S. Berliner. In: Zeitschrift für Betriebswirtschaft, Heft 3, S. 241.

Der Ausbau des Rotterdamer Hafens. Die Entwicklung der Hafenanlagen für den Seeverkehr. Von E. S. (s'Gravenhage). In: Wirtschaftsdienst, Heft 12, S. 443.

Die Abschlußbilanzen der Schifffahrtsgesellschaften. Von Dr. Fritz L. Mezger. In: Wirtschaftsdienst, Heft 22, S. 833.

Die Krisis im Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. Von Dr. W. Wintzer. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 5, S. 147.

41/3 Jahre Zusammenschluß deutscher und amerikanischer Reedereien. Von Dr. K. Wittern. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 14, S. 506.

Thesen russischer Schifffahrtspolitik. Von W. Tscherkasoff. In: Schiffbau, Heft 6, S. 193.

The need for revision of our navigation laws. By Alfred Gilbert Smith, President, The American Steamship Owners' Association. In: The Nautical Gazette, Vol. 108, Nr. 11, S. 285.

Past achievements and future plans of the Fleet Corporation. By Leigh C. Palmer, President, Fleet Corporation. In: The Nautical Gazette, Vol. 108, S. 314.

Laderaumnutzung und Schiffsvermessung. Von Dipl.-Ing. H. Schlatter und Dr. F. Haslinger. In: Weltwirtschaftliches Archiv, Heft 2, Abteilung Chronik und Archivalien, S. 257.

Die deutsche Schiffsbauindustrie und ihre wirtschaftliche Lage. Von Dr. G. Nawatzki. In: Die Elbe, Heft 5, S. 161.

Die heutigen Standorte des deutschen Schiffbaus. Von Dr. Benno Schmidt. In: Das Schiff, Heft 10, S. 102.

England und der deutsche Schiffbau. Von Dr. H. Feddersen. In: Nautische Rundschau, Heft 8, S. 209. N.-Z.

Binnenschifffahrt.

78. Westdeutsche Binnenschifffahrt.

A. Nordwestdeutsche Kanäle.

Der Verkehr auf dem Dortmund—Ems-Kanal ließ während des 1. Viertels 1925 beträchtlich nach und erreichte, gemessen an Schleuse Münster, wochendurchschnittlich nur 51 700 t (gegen 67 900 t im 4. Viertel 1924). Davon entfielen auf Brennstoffe (zu Tal) 25 500 t, Erze (zu Berg) 23 800 t (gegen 31 100 bzw. 32 400 t). Im 2. Viertel 1925 war der Verkehr bedeutend belebter. Die Wochendurchschnittsmenge betrug bei Brennstoffen 33 200 t, bei Erzen 36 700 t, insgesamt 75 400 t. — Der Verkehr auf dem Rhein—Weser-Kanal hielt sich im 1. Viertel 1925 auf annähernd gleicher Höhe wie im 4. Viertel 1924, d. h. wochendurchschnittlich 46 000 t Durchgang durch Schleuse Münster (48 300 t), davon 30 900 t (31 500 t) Brennstoffe ostwärts, 9 300 t (6 400 t) Erz westwärts. Im 2. Viertel 1925 war der Verkehr geringer und erreichte wochendurchschnittlich 39 500 t, davon 24 800 t Brennstoffe, 7 700 t Erz. — Auf dem Rhein—Herne-Kanal verminderte sich der Verkehr nach Westen. Pro Woche passierten Schleuse I (bei Duisburg/Ruhrort) im 1. Viertel 1925 120 000 t (gegen 134 000 t im 4. Viertel 1924), davon 107 800 t (119 400 t) Brennstoffe, im 2. Viertel 112 900 t, davon 100 000 t Brennstoffe. Nach Osten nahm hingegen der Verkehr zu und erreichte im 1. Viertel 1925 32 400 t (gegen 16 700 t im 4. Viertel 1924), davon 17 200 t Erz, im 2. Viertel 1925 36 800 t, davon 18 900 t Erz.

B. Rhein.

Während der fünf ersten Monate des Jahres 1925 überstieg das Kahnraum- und Schleppkraftangebot die Nachfrage, da infolge stockenden Absatzes die Kohlentransporte von der Ruhr nach den Oberrheinhäfen eingeschränkt wurden, andererseits eine anhaltende Einstellung von Rheinschiffsneubauten festzustellen ist. Im Mai setzte ein bedeutender Aufschwung des Verkehrs durch vermehrte Erz-, Getreide- und Holzeinfuhren und leichte Belegung der Kohlentransporte zum Oberrhein ein, wodurch im Juni die Verkehrsmengen der Vorkriegszeit im Niederrheinverkehr

übertroffen wurden. Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze erreichte im 1. und 2. Viertel 1925 die folgenden Werte in 1000 t:

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Januar		9	613	119	314	1055
Februar		11	644	105	290	1050
März		18	730	133	353	1234
1. Viertel 1925		38	1987	357	957	3339
April		14	845	161	370	1390
Mai		25	908	152	432	1517
Juni		47	1106	247	457	1857
2. Viertel 1925		86	2859	560	1259	4764
	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Januar		1291	69	122	264	1746
Februar		1026	65	162	221	1474
März		1219	129	209	200	1757
1. Viertel 1925		3536	263	493	685	4977
April		1178	119	227	196	1720
Mai		1364	112	270	249	1995
Juni		1370	68	237	317	1992
2. Viertel 1925		3912	299	734	762	5707

(4. Viertel 1924 zu Berg: 3 775 000 t, zu Tal: 5 182 000 t). Der wöchentliche Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen belief sich während der ersten 6 Monate 1925 durchschnittlich auf 425 000 — 375 000 — 360 000 — 340 000 — 430 000 — 410 000 t, der der Rheinzechenhäfen (Homburg, Alsum/Schwegern, Walsum, Orsoy) auf 160 000 — 145 000 — 145 000 — 160 000 — 185 000 — 180 000 t. Der Verkehr der Haupt-Oberrheinhäfen Mannheim-Ludwigshafen war seit März anhaltend gedrückt und erreichte im Wochendurchschnitt 225 000 — 205 000 — 170 000 — 145 000 — 170 000 — 160 000 t. Die Fahrt Straßburg—Basel konnte infolge unzureichenden Wasserstandes nur im Juni in bescheidenem Ausmaße beschrieben werden.

79. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Auf der ersten Tagung 1925 vom 15.—29. April nahm die Kommission unter anderem von dem Bericht des Ausschusses Kenntnis, der damit beauftragt war, das von der Schweiz in Ausführung des Beschlusses vom 10. Mai 1922 vorgelegte Rheinregulierungsprojekt zwischen Straßburg und Basel und das von Frankreich in Ausführung des Art. 358 des Vertrags von Versailles eingereichte Projekt des Rheinseitenkanals unterhalb der Kembser Haltung zu prüfen, genehmigte in Ausführung von Art. 358 und 359 des Vertrags von Versailles das Regulierungsprojekt und stellte fest, daß das Projekt für den Seitenkanal die in Art. 358 angegebenen Bedingungen erfüllt. An diesem Beschluß, der das schweizerische und französische Projekt zugleich billigt, haben sich die Deutschen Bevollmächtigten nicht beteiligt.

80. Die Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14. Dezember 1922 nebst Zusatzprotokoll vom 22. Dezember 1922 (vgl. Verkehrsarchiv 1925, 1, Nr. 22) wurde am 16. April 1925 auch vom Deutschen Reichstag zum Gesetz erhoben. Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt II, S. 147.

81. Rhenania Rheinschiffahrts-Konzern. Die Gesellschaften der bayrischen Rheinschiffahrtsgruppe stellten ihr Papiermarkkapital wie folgt in Goldmark um: Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß, Mannheim, 5 000 000 P.M.: 4 000 000 G.M. — Rhenania Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. Homburg-Rot-

terdam, 5 000 000 P.M.: 2 000 000 G.M. — Allgemeine Speditions-Gesellschaft A.-G., Duisburg, 3 000 000 P.M.: 3 000 000 G.M. — Carl Presser & Co. G.m.b.H., Frankfurt a. Main, 1 000 000 P.M.: 500 000 G.M. — Bavaria Schifffahrts- und Speditions A.-G. Bamberg, 3 000 000 P.M.: 1 000 000 G.M. — Münchener Lagerhaus- und Transport-G.m.b.H., München, 3 000 000 P.M.: 600 000 G.M. — Bavaria Lagerhaus- und Transport G.m.b.H., München, 2 000 000 P.M.: 600 000 G.M. — Rhenania Wormser Lagerhaus und Speditions-A.-G., Worms, 1 000 000 P.M.: 750 000 G.M. — Bayrische Schiffbau-Gesellschaft m.b.H. vorm. Anton Schellenberger, Erlenbach a.M., 3 000 000 P.M.: 1 000 000 G.M. — Rhenania Revisions- und Treuhand-G.m.b.H., Mannheim, 500 000 P.M.: 100 000 G.M.

82. Eine neue Schifffahrts-Polizeiordnung für den kanalisiert Main wurde durch den Reichsverkehrsminister mit Wirkung vom 1. Mai 1925 unter dem 3. April 1925 erlassen (vgl. Reichsgesetzblatt II, S. 123).

83. Ostdeutsche Binnenschifffahrt. Der Verkehr auf den ostdeutschen Wasserstraßen war infolge des milden Winters zu Anfang des Jahres 1925 nur wenig behindert und nahm bei günstigen Wasserständen während des 1. Viertels 1925 einen bedeutenden Aufschwung. Der Umschlag der bedeutendsten ostdeutschen Binnenumschlagplätze belief sich in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
1924 (Jahr)	1854,0	695,0	908,0	987,0
1925 Januar	0,5	12,4	38,1	30,8
„ Februar	50,6	28,6	31,8	69,0
„ März	221,0	64,1	97,5	101,8

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
1924 (Jahr)	559,0	2780,0	2998,0	3080,0
1925 Januar	46,6	143,4	176,8	208,1
„ Februar	60,1	161,1	210,2	212,5
„ März	71,5	302,6	298,6	314,3

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	Zu Berg	Zu Tal
1924 (Jahr)	763,0	1105,0
1925 Januar	41,0	40,6	27,0	52,4
„ Februar	53,3	38,1	34,2	68,0
„ März	49,1	56,3	50,9	98,8

84. Die Regelung für den Zugang zur Weichsel und die Benutzung der Weichsel durch die Bevölkerung von Ostpreußen wurde auf Grund des Artikel 97, Abs. 5 des Vertrags von Versailles von den alliierten und assoziierten Hauptmächten getroffen, durch Note der Botschafterkonferenz vom 21. November 1924 dem Deutschen Botschafter in Paris mitgeteilt und deutscherseits durch Bekanntmachung vom 15. Januar 1925 — Reichsgesetzblatt II, S. 17 — in Kraft gesetzt.

85. Neue Motorgüterschiffe auf der Donau. Außer vier kleineren Motorfrachtschiffen (vgl. Verkehrsarchiv 1925, 1, Nr. 23) nahm der Bayrische Lloyd Frühjahr 1925 zwei Groß-Motorgüterschiffe von je 650 t Tragfähigkeit mit je 2 M.A.N.-Motoren von je 200 PSe in Betrieb. Weitere gleiche Schiffe sind im Bau.

86. Beiräte für die Reichswasserstraßen wurden auf Grund des Artikels 98 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 durch Verordnung der Reichsregierung vom 26. Januar 1925 — Reichsgesetzblatt II, S. 5 — geschaffen, nämlich 8 Bezirks-

Wasserstraßenbeiräte, d. h. Ostpreussischer, Oder-, Märkischer, Elbe-, Weser-, Ems-, Rhein-, Donau-, Main und See-Wasserstraßenbeirat, und ein Reichs-Wasserstraßenbeirat. Der Bezirks-Wasserstraßenbeirat ist von der Reichs-Wasserstraßenverwaltung in wichtigen Fragen, die Verwaltung, Unterhaltung, Ausbau und Verkehr der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen seines Bezirks berühren, zu hören, der Reichs-Wasserstraßenbeirat in solchen, deren Bedeutung sich auf das ganze Reichsgebiet oder auf einen größeren Teil des Reichs über den Geschäftsbereich eines Bezirks-Wasserstraßenbeirat hinaus erstreckt. Die Bezirks-Wasserstraßenbeiräte bestehen fast ausschließlich aus sachverständigen Personen, die als Vertreter der Großschifffahrt, Kleinschifffahrt, Spedition, Häfen sowie der anderen Wirtschaftszweige nach festem Plan berufen werden, der Reichswasserstraßenbeirat außer dem vom Reichspräsidenten zu ernennenden Vorsitzenden und seinem Stellvertreter aus 54 von den Bezirks-Wasserstraßenbeiräten gewählten Mitgliedern, 12 vom Reichsverkehrsminister berufenen Mitgliedern und einem vom Reichsverkehrsminister zu bestimmenden Vertreter der Reichsbahn.

87. Die Aufhebung des Verbots der Veräußerung von Aktien oder sonstigen Geschäftsanteilen deutscher Binnenschifffahrtsgesellschaften ins Ausland (Verordnung vom 20. Januar 1918) erfolgte durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 31. Mai 1925. — Reichsgesetzblatt II, S. 286.

88. Die Hafentechnische Gesellschaft hielt in Verbindung mit dem Oderbund am 23. Mai 1925 ihre VII. ordentliche Hauptversammlung in Breslau ab. Die Vorträge galten größtenteils dem Ausbau der Oderwasserstraße.

89. Der Verkehr auf den französischen Binnenwasserstraßen im Jahre 1924 hat sich gegenüber dem Vorjahre wieder vergrößert.

	Länge in km	Eingeladene Gütermenge (einschl. Empfang vom Ausland) in 1000 t		
		1922	1923	1924
Flüsse	6 781	16 172	17 799	19 443
Kanäle	5 252	14 203	16 085	17 315
Zusammen	12 033	30 375	33 884	36 758

Am intensivsten war der Verkehr auf der unteren Seine. Es folgen die die Verbindung mit dem Norden herstellenden Wasserstraßen, der Rhein-Marne-Kanal, der Rhein (französischer Anteil!).

90. Der 5. französische Kongreß der öffentlichen Arbeiten, der Anfang Dezember 1924 in Paris tagte, befaßte sich u. a. mit folgenden Binnenschifffahrtsfragen: Nord-Ost- und Nord-Kanal, Schiffbarkeit der Rhone, Verbesserung der Seine von Paris bis Rouen, Straßburger Hafen, Frachten auf dem Rhein und den Kanälen des Nordens.

91. Abhandlungen.

Die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg und Basel. Von Oberbaurat K. Spieß. In: Der Rhein, Heft 5—8, S. 38; 9—13, S. 84; 14—17, S. 118.

Die Schifferkinderheime im Rheingebiet. Von Dr. H. Schleichert. In: Der Rhein, Heft 14—17, S. 123.

Die wirtschaftlichste Schleppgeschwindigkeit in der Rheinschifffahrt. Von Ingenieur R. Zilcher. In: Der Rhein, Heft 18—21, S. 151.

Der Internationale ständige Verband der Schifffahrtkongresse und die Deutsche Binnenschifffahrt. Von Syndikus Erich Schreiber. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 1, S. 13.

- Der Einfluß der Achsendrehung der Erde auf die Flüsse. Von Geh. Baurat R. Bassel. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 2, S. 33.
- Grundsätzliche Anlage von Sicherungen des Schiffsverkehrs auf Binnenwasserstraßen. Von Reg.- und Baurat Dr.-Ing. Herbst. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 2, S. 34; Heft 3, S. 58.
- Binnenumschlagstarife. Von Direktor O. Tillich. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 3, S. 60.
- Die preußische Weichsel. Von Dipl.-Ing. H. Lehmann. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 3, S. 56.
- Mosel-Saarkanalisierung und Wasserkraftausnutzung. Von Dr. Kreutzkam. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 4, S. 96.
- Kanalprobleme. Von Reg.-Baumeister Seboldt. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 5, S. 122.
- Reichs- oder Landeswasserstraßen? Von Ministerialrat Dr. Wehrmann. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 6, S. 140.
- Die Bedeutung der Binnenschifffahrt. Von Dr. O. Most, M. d. R. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 6, S. 144.
- Un entrepôt charbonnier régulateur du port de Strasbourg: Lauterbourg, Port du Rhin. Par Professor A. Uhry. In: La Navigation du Rhin, Heft 1, S. 4.
- Le chaland pétrolier. Par M. de Mullenheim. In: La Navigation du Rhin, Heft 3, S. 105.
- Le port de Gand fluvial et maritime. Par A. Hauspye. In: La Navigation du Rhin, Heft 5, S. 192.
- Die Personendampfschifffahrt auf der Weser. Von Prof. G. Schumacher. In: Die Weser, Heft 1, S. 7.
- Die bremischen Häfen in Bremen-Stadt und Bremerhaven. Von Oberbaudirektor Tillmann. In: Die Weser, Heft 6, S. 151.
- Die Lage von Elbschifffahrt und Spedition an der Jahreswende 1924—1925. Von Dr. Pegel. In: Die Elbe, Heft 1, S. 22.
- Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt seit 1918 und ihre gegenwärtige Lage. Von Dr. H. Burmester. In: Die Elbe, Heft 2, S. 35.
- Die Verwaltung der bayrischen Eisenbahnhäfen. Von Geh.-Rat Reichsbahndirektionspräsident von Völcker. In: Die freie Donau, Heft 1, S. 2.
- Über die heutigen Kosten von Groß-Schiffahrtskanälen. Von Edm. Feil. In: Die freie Donau, Heft 1, S. 5; Heft 2, S. 32.
- Die Industriebelastungsgesetze und die deutsche Binnenschifffahrt. Von Prof. O. Th. L. Zschucke. In: Die freie Donau, Heft 2, S. 29.
- Süddeutsche Schifffahrtsfragen. Von Kommerzienrat C. Presser. In: Die freie Donau, Heft 10/11, S. 267.
- Ein Rückblick auf die preußische Weichselregulierung. Von Reg.- und Baurat G. E. Schmidt. In: Das Schiff, Heft 7, S. 62; Heft 9, S. 84.
- Die Leiden der Rheinschifffahrt unter den Seehafen-Ausnahmetarifen. Von Reg.-Baurat Hoffbauer. In: Das Schiff, Heft 9, S. 81.
- Bauausführungen auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft im Jahre 1924. Von Oberreg.- und Baurat R. Seifert. In: Deutsche Wasserwirtschaft, Heft 3, S. 49.
- Die Duisburg-Ruhrorter Häfen. Von Reg.-Bauräten Grochtmann und Bayer. In: Deutsche Wasserwirtschaft, Heft 5, S. 97.
- Die Oder als Schifffahrtsstraße und die wichtigsten Pläne zu ihrer Verbesserung. Von Reg.-Baumeister Sartorius. In: Deutsche Wasserwirtschaft, Heft 5, S. 102.

- Von der Donau und der österreichischen Schiffbauindustrie. Von Zivilingenieur Joseph Eckert. In: Werft — Reederei — Hafen, Heft 7, S. 190; Heft 8, S. 215.
- Neue Personendampfer der ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Von Zivilingenieur R. Blomerius, Wien. In: Schiffbau, Heft 3, S. 80; Heft 4, S. 136.
- Die Verkehrsbedeutung der deutschen Wasserstraßen. Von Oberverwaltungsrat Dr. Bartsch. In: Schiffbau, Heft 5, S. 151.
- Zeitfragen des Rheinschiffahrt- und Hafenumschlagwesens. Von Direktor Dipl.-Ing. Weiß. In: Schiffbau, Heft 6, S. 188; Heft 7, S. 219.
- Der Ausbau des Rotterdamer Hafens. Die Entwicklung der Binnenverkehrsverbindungen. Von E. S. (S'Gravenhage.) In: Wirtschaftsdienst, Heft 13, S. 481.
- Die neuen Beiräte für die Reichswasserstraßen. Von Dr. A. Gentzsch. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 8, S. 257.
- Reichswasserstraßenpolitik. Von Dr. O. Most, M. d. R. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 11, S. 385.
- Der Lippeseitenkanal und seine Beziehungen zu Wesel. Von Dr. A. Gentzsch. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 13, S. 468.
- Die geplante Erweiterung des Straßburger Rheinhafens. Von Baurat A. Schneider. In: Die Bautechnik, Heft 21, S. 273.
- Historique du régime des ports de Paris. Par M. Carivenc. In: Journal de la Marine Marchande et des Voies Navigables, Heft 314, S. 459; Heft 315, S. 491.
- La comptabilité moderne dans la navigation fluviale. Par F. Leger. In: Journal de la Marine Marchande et des Voies Navigables, Heft 316, S. 523; Heft 317, S. 555, Heft 318, S. 587.
- Die wirtschaftliche Bedeutung der Donauwasserstraße im Weltkrieg. Von Dr. H. Pantlen. In: Weltwirtschaftliches Archiv, Heft 1, Abteilung Chronik und Archivalien, S. 77. N.-Z.

Straßenverkehr nebst Spedition.

- 92. Die Aachen-Dürener Verkehrsgesellschaft m. b. H.** wurde im Januar 1925 von den westlichen Kreisen der Rheinprovinz und den Interessenverbänden Aachen-Stadt und Aachen-Land ins Leben gerufen mit dem Zweck der Förderung des Güter- und Personenverkehrs durch Einrichtung von Kraftfahrlinien, entsprechende Straßenbauten und sonstige geeignete Maßnahmen.
- 93. Die Kraftverkehrsgesellschaft Niederrhein-Ost** wurde mit dem Sitz Dinslaken im Januar 1925 von den Kreisen Dinslaken (einschließlich Bürgermeistereien), Rees (einschließlich Stadt Wesel), den Stadtkreisen Hamborn und Sterkrade zum Betrieb von Kraftautobuslinien gegründet.
- 94. Die Kraftverkehrsgesellschaft Rhein-Ruhr** wurde im Februar 1925 zum Betriebe von Kraftwagenlinien gegründet. Es beteiligten sich zunächst an ihr der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, die Städte Essen, Mülheim-Ruhr, Duisburg, Oberhausen, Hamborn, Sterkrade, Osterfeld, Bottrop, Gladbeck, Buer, Gelsenkirchen, die Landkreise Essen und Gelsenkirchen, ferner die vestischen Kreisbahnen und die Essener Straßenbahnen.
- 95. Die Aachener Verkehrsgesellschaft** wurde im Februar 1925 zum Betrieb des Personenverkehrs gegründet. Die Betriebsführung wurde der Aachener Kleinbahngesellschaft übertragen.
- 96. Das Völkerbunds-komitee für das Studium des internationalen Straßenverkehrs** tagte vom 9.—13. März 1925 unter deutscher Beteiligung in Mailand. Gegenstand war die Ausarbeitung eines Entwurfes für eine internationale Konvention zur Regelung des zwischenstaatlichen Automobilverkehrs.

97. Eine Verordnung über die Aufstellung von Warnungstafeln für Kraftfahrzeugverkehr wurde durch den Reichsverkehrsminister unter dem 25. April 1925 erlassen. — Reichsgesetzblatt I, S. 51.

98. Der Verein deutscher Spediteure hielt am 22. und 23. Mai 1925 seine 45. ordentliche Hauptversammlung in München ab. Der Verband nahm dabei gegen die Benachteiligung des Speditionsgewerbes durch das Zusammengehen von Reichsbahn und (mit öffentlichen Geldern arbeitenden) Kraftfahrzeuggesellschaften Stellung.

99. Abhandlungen.

Die Neuregelung des Straßenverkehrs in Berlin. Von Reg.- und Baurat Schuppan. In: Verkehrstechnik, Heft 6, S. 65.

Kraftomnibus oder Straßenbahn? Von Straßenbahndirektor Kai Norregard. In: Verkehrstechnik, Heft 9, S. 113.

Kraftfahrzeugsteuer und Vorausleistungen für die Wegeunterhaltungen. Von Privatdozent Dr.-Ing. Heisterbergk. In: Verkehrstechnik, Heft 9, S. 118.

Regelung des Straßenverkehrs in Hamburg. Von Oberbaudirektor G. Leo. In: Verkehrstechnik, Heft 19, S. 283.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen für den Kraftwagenverkehr. Von Dr.-Ing. Schaar. In: Verkehrstechnik, Heft 23, S. 349.

Inanspruchnahme der großstädtischen Hauptverkehrsstraßen durch die verschiedenen Verkehrsmittel. Von Professor-Ing. E. Giese. In: Verkehrstechnik, Heft 25 a, S. 413.

Die Organisation des Landstraßenbauwesens der preußischen Provinzialverwaltungen. Von Geheimrat Nessenius. In: Verkehrstechnik, Heft 26 a, S. 478.

Wirtschaftliche Möglichkeiten des Kraftwagen-Überlandverkehrs. Von Straßenbahndirektor Simeon. In: Verkehrstechnik, Heft 26 a, S. 481.

Die Entwicklung der Kraftfahrzeuglinien in Rheinland und Westfalen. Von Privatdozent Dr.-Ing. Heisterbergk. In: Verkehrstechnik, Heft 26 a, S. 484.

Die Kraftfahrzeuglinienverordnung. Von Dr. W. Kes. In: Allgemeine Automobilzeitung, Heft 10, S. 17.

Reichsbahnseitige Speditionstätigkeit in volks- und privatwirtschaftlicher Beleuchtung. Von Dr. H. Botsch. In: Eisenbahn- und Schifffahrtsnachrichten, Heft 8, N.-Z. S. 111.

Luftverkehr.

100. Betriebsstatistik des Deutschen Aero-Lloyds 1924. Von Januar bis Dezember 1924 wurden innerhalb des Deutschen Aero-Lloyds 7405 Flüge ausgeführt, bei denen 1104962 km zurückgelegt wurden. Befördert wurden 9357 Personen, 58660 kg Güter und 9302 kg Post und Zeitungen. Diese Betriebsergebnisse bedeuten gegenüber 1923 hinsichtlich der ausgeführten Flüge und zurückgelegten Kilometer eine Steigerung um etwas mehr als das Doppelte und hinsichtlich der Ausnutzung des verfügbaren Laderaumes um über das Dreifache.

101. Der Deutsche Rundflug 1925 fand vom 31. Mai bis zum 6. Juni 1925 statt. Am 31. Mai starteten 56 Flugzeuge. Der Leiter der Luftabteilung des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialdirektor Brandenburg, gab den Fliegern bis Schwedin das Geleit. Als Vertreter des britischen Luftministeriums war Oberst Edwards eingetroffen. Der Deutsche Rundflug 1925, dessen Auswertung im einzelnen der Fachpresse überlassen bleiben muß, ist jedenfalls als ein Ereignis von internationaler Bedeutung auf dem Gebiete des Luftfahrwesens anzusprechen.

102. Die Betriebsergebnisse des schweizerischen Luftverkehrs im Jahre 1924 belaufen sich auf insgesamt 3781 Fluggäste gegen 1057 im Vorjahre, 14677 kg

Post gegen 400 kg im Vorjahre und 6060 kg Fracht. Das zahlende Übergepäck belief sich auf 7916 kg gegen 2876 kg im Vorjahre.

103. Die Koninklijke Luchtvaart Mij. im Jahre 1924. Mit einem Flugpark von derselben Größe wie im Jahre 1923 wurde eine viel größere Leistung erzielt. Es wurden 5849 Flugstunden gegen 3996 im Vorjahre mit 789615 km gegenüber 540000 km geleistet. Befördert wurden 3648 Fluggäste, 146650 kg Güter, 1639 kg Briefpost und 10498 kg Paketpost.

104. Betriebsergebnisse des ungarischen Luftverkehrs in den Jahren 1920—1924. Die Nachrichten für Luftfahrer bringen in Nr. 24 folgende Zusammenstellung über die Entwicklung des ungarischen Luftverkehrs.

Jahr	Unternehmer	Zahl der Flugzeuge	Fluglinien		Leistungen			
			Zahl	Strecke km	Flüge	Länge km	Personen	Fracht kg
1920	1	38	2	348	1151	10 470	28	1 383
1921	1	38	2	348	2947	24 350	15	662
1922	3	31	2	435	401	79 100	408	2 357
1923	3	63	2	550	1969	326 970	4003	33 964
1924	3	53	2	550	2032	448 412	4031	118 078

105. Russische Handelsluftfahrt 1924. Es wurden insgesamt 9 Linien von 4885 km Länge von den 4 Gesellschaften Dobroljot, Sakarvia, Ukrowosduchputj und Deruluf beflogen, auf denen 865 Flüge ausgeführt und 2453 Personen sowie 45839 kg Güter befördert wurden.

106. Der britische Lufthaushalt für 1925 beläuft sich auf insgesamt 21319000 Pfund Sterling gegen 19742000 Pfund im Vorjahre. Für die Handelsluftfahrt sind im Haushalt 1925 369500 Pfund Sterling ausgeworfen, in denen 159500 Pfund Subventionen enthalten sind. Demgegenüber beträgt der französische Haushalt der Handelsluftfahrt nach dem Vorschlag der Finanzkommission 155329915 Frcs.

107. Ein Zusammenschluß der dänischen Luftverkehrsgesellschaften hat auf Betreiben des dänischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten stattgefunden. Die ältere, mit Fokkerflugzeugen arbeitende „Dansk Luftfartselskab“ hat sich mit der kürzlich gegründeten „Dansk Lufttransport A.-G.“, die Junkersflugzeuge zu verwenden beabsichtigte, verschmolzen. Die neue Gesellschaft, die unter dem Namen der älteren weitergeführt wird, beabsichtigt dreimotorige Junkersflugzeuge in Dienst zu stellen. Sie hat ein Kapital von 500000 Kronen und erhält eine Staatsbeihilfe von 1000000 Kronen sowie eine solche der Stadt Kopenhagen von 400000 Kronen. Über eine Beschaffungsbeihilfe von 400000 weiteren Kronen wird noch verhandelt. (Nachrichten für Luftfahrer, Nr. 25.)

108. Chile. Eine Luftverkehrskonzession für 12 Jahre für die Linien Iquique—Concepcion und Santiago—Valparaiso hat die chilenische Regierung einem französischen Unternehmer erteilt. Die Konzession stellt jedoch kein Monopol dar. Eine Subvention wird nicht gezahlt, jedoch hat der Unternehmer ein Privileg für die Postbeförderung. (Nachrichten für Luftfahrer, Nr. 11.)

109. Internationale Tagung. Am 16. Juni fand in Kopenhagen unter Teilnahme von Dänemark, Finnland, Holland, Norwegen, Schweden, Spanien und der Schweiz eine internationale Luftfahrtkonferenz statt, an der als Vertreter der Internationalen Luftfahrtkommission deren Generalsekretär, der französische Kapitän Roper teilnahm. Zur Verhandlung standen §§ 5 und 34 der Luft-

fahrtkonvention, deren die Ententestaaten einseitig privilegierender Charakter einen Anschluß der Neutralen an die Konvention verhinderte. Es erscheint als möglich, daß Frankreich alle Schwierigkeiten für die Neutralen aus dem Wege räumen und die völlige Gleichberechtigung derselben anerkennen will, um so den Ausschluß Deutschlands aus der Konvention aufrecht zu erhalten und Sonderabkommen internationaler Art zu verhindern.

110. Eine neue Luftnote des Botschaferrates ist unter dem 24. Juni 1925 Deutschland zugegangen, die eine weitere Verkümmern seines Luftverkehrs anstrebt. Die Forderungen unterbinden den Bau von Handels- und Sportflugzeugen und ihre Fortentwicklung, sie begünstigen die Industrie- und Handelsspionage und sind darauf berechnet, jedes selbständige Leben auf dem Gebiete der Luftfahrt in Deutschland im Keime zu ersticken. Eine Klärung der neugeschaffenen Lage liegt bei Abschluß des Archivs noch nicht vor.

111. Abhandlungen.

Kalkulationsfragen im Luftverkehr von E. Offermann. Illustrierte Flugwoche, Nr. 1, S. 3, Nr. 2, S. 22.

Der Stand der Luftfahrt in den europäischen Staaten von Hauptmann Kirschner. Illustrierte Flugwoche, Nr. 7, S. 115, Nr. 8, S. 131, Nr. 9, S. 149.

Von der französischen Flugindustrie von Walburg Schaefer. Illustrierte Flugwoche, Nr. 9, S. 150.

Vor 25 Jahren. Zur Erinnerung an die ersten Aufstiege des Zeppelin-Luftschiffes von Walter Scherz, Friedrichshafen, Luftfahrt, Nr. 13, S. 201.

Die Motoren beim Deutschen Rundflug. Ein Rückblick von Fritz Wittekind, Luftfahrt, Nr. 13, S. 204.

Großflugzeug und Nachtflugverkehr von Joachim von Schröder, Luftfahrt, Nr. 12, S. 182.

Die Wetterberatung beim Rundflug 1925 von Prof. A. Berson, Luftfahrt, Nr. 12, S. 185.

Neuzeitliche Flugzeughallen von Hans Schmuckler, Berlin, Verkehrstechnische Woche, Nr. 3, S. 25. K.

Post- und Nachrichtenverkehr.

112. Übersicht über den deutschen Seekabel- und Funktelegrammverkehr nach Amerika im Jahre 1924, von Postrat Thurn (Berlin) zusammengestellt. (Vgl. hierzu den Aufsatz: Neue Wege des Weltnachrichtenverkehrs desselben Verfassers in Heft 1 dieses Jahrganges.)

A. Seekabel.

	Abgehend		Ankommend		Gesamtverkehr	
	Stück	Wörter	Stück	Wörter	Stück	Wörter
Endverkehr mit Amerika .	275 615	3 238 883	443 736	5 422 575	719 351	8 661 458
Endverkehr insgesamt . .	453 734	4 952 421	652 524	7 560 471	1 106 258	12 512 892
Durchgangsverkehr:						
a) aus Ländern Europas .					28 849	330 193
b) nach Ländern Europas					100 049	1 280 976
					Zusammen:	14 124 061

B. Funktelegraphie.

(Amerikaverkehr der Großfunkstellen Nauen und Eilvese.)

Gesandt	Empfangen	Zusammen	Wörter
6 032 000	3 561 000	9 593 000	

113. Der Tätigkeitsbericht des Vereinfachungsausschusses beim Reichspostministerium nebst einer Zusammenstellung der vom Reichspostministerium durchgeführten oder eingeleiteten wichtigeren Spar- und Vereinfachungsmaßnahmen in der Zeit vom 1. April 1922 bis Ende März 1924 wird in Nr. 1 des Archivs für Post und Telegraphie veröffentlicht.

114. Freistempler neuer Art, mit denen gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen sowie die Paketkarten zu allen Paketen im Inlands- und Auslandsverkehr von den Absendern selbst freigestempelt werden können, wurden Anfang April in Berlin in Benutzung genommen. Sie setzen sich zusammen aus dem Gebührenstempel, der Bezeichnung des Absenders und dem Aufgabestempel ohne Stundenangabe. Verfügung 202, Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 32.

115. Die Dritte post- und telegraphenwissenschaftliche Woche hat vom 20. bis 25. April in Berlin stattgefunden. Veranstalter war wieder in Verbindung mit dem Reichspostministerium die Verwaltungsakademie Berlin. Einen genauen Bericht über die Woche gibt die Deutsche Verkehrs-Zeitung in Nr. 17 bis 20.

116. Gesetz über die Weltpostvereinsverträge. Der deutsche Reichstag hat die Zustimmung zu den 7 am 28. August 1924 in Stockholm abgeschlossenen Weltpostvereinsverträgen, nämlich dem Weltposthauptvertrage, dem Wertbrief- und Wertkästchenabkommen, dem Postpaketabkommen, dem Postanweisungsabkommen, dem Postüberweisungsabkommen, dem Postauftragsabkommen und dem Postzeitungsabkommen, beschlossen. Das Gesetz ist am 22. Juni 1925 in Kraft getreten. Reichsgesetzblatt, Teil II, Nr. 28, S. 517.

117. Kabelpfandgesetz vom 31. März 1925. Durch dieses Gesetz wird bestimmt, daß ein Kabelpfandrecht an einem Hochseekabel, das dem Verkehr mit dem Auslande zu dienen bestimmt ist und das für Errichtung und Betrieb die Genehmigung der Deutschen Reichspost besitzt, nur nach den Vorschriften dieses Gesetzes, die u. a. auch die Einwilligung des Reichspostministers und die Eintragung in das Kabelbuch vorschreiben, bestellt werden kann. Reichsgesetzblatt, Teil I, Nr. 14, S. 37.

118. Abhandlungen.

L'administration centrale des postes et télégraphes en Angleterre von E. Quenot, Annales des postes, télégraphes et téléphones, Nr. 1, S. 19.

Les transports postaux par chemin de fer von V. Pignochet, sous-chef de bureau des Postes et Télégraphes, Annales des postes, télégraphes et téléphones, Nr. 2, S. 97.

L'autonomie financière des P. T. T. et les méthodes modernes de comptabilité von E. Julhiet, ingénieur civil des mines, Annales des postes, télégraphes et téléphones, Nr. 5, S. 434, Nr. 6, S. 548.

Zum 75 jährigen Bestehen des Reichskursbuches von Ministerialamtmann Rechnungsrat Brestrich. Deutsche Verkehrs-Zeitung, Nr. 20, S. 156, Nr. 21, S. 166.

Zur Entwicklungsgeschichte der Aufgabe- und Ankunftsstempel sowie der Freistempel im Reichspostgebiet von Postrat Teubner in Hamburg. Archiv für Post und Telegraphie, Nr. 2, S. 21, Nr. 3, S. 73.

Die Gesetzgebung des Auslandes über den Verkehr mit Funkgerät von Ministe-

rialrat Dr. Neugebauer, Reichspostministerium. Archiv für Post und Telegraphie, Nr. 4, S. 121.

Zum 75 jährigen Bestehen der Oberpostdirektionen in Preußen, 1850—Januar—1925, von Oberpostrat Ringel, Liegnitz. Blätter für Post- und Telegraphie, Nr. 2, S. 13.

Das runde Postamt von Architekt Dipl.-Ing. Griesinger, Frankfurt a.M., Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie, Nr. 13, S. 201.

Ausbau der L'Union postale von Postrat Franck, Berlin, Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie, Nr. 21, S. 341.

Die Registratur von Postrat L. Schneider, Berlin, Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie, Nr. 21, S. 344. K.

Allgemeines.

121. Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925, auf ihrem Gebiet das bislang größte Unternehmen, wurde am 30. Mai 1925 festlich eröffnet. Nach den einleitenden Worten des Staatssekretärs von Frank bietet sie sich als eine Schauausstellung der jüngsten Kinder des deutschen Erfindungs- und Unternehmungsgeistes auf dem Gebiet des Verkehrs dar, bringt daneben auch gutes Altes zum Verständnis des Werdeganges. Nach außen soll sie insbesondere ein Gradmesser der deutschen Leistungsfähigkeit auf dem Gebiete des Verkehrs in Hinblick auf Organisation und Qualität der Arbeit sein.

122. Abhandlungen.

Wesen und Behandlung von Verkehrsproblemen. Von Oberverwaltungsrat Dr. Bartsch. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 4, S. 86.

Schnellgüterverkehr. Ein Versuch zur Überwindung der Zugbildung. Von Reichsbahnrat Privatdozent Dr.-ing. Bäseler. In: Die freie Donau, Heft 10/11, S. 272.

Die Verkehrspolitik der Tschechoslowakei. Von Dr. Pegel. In: Die Elbe, Heft 4, S. 114.

Die Mitwirkung der kommunalen Verkehrsämter bei der Ausgestaltung des Verkehrs im Industriegebiet. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 25/26, S. 985.

Die bisherige Tätigkeit des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk. Von Privatdozent Dr.-ing. Heisterbergk. In: Verkehrstechnik, Heft 11, S. 148.

Les voies de communication de l'Hinterland du port de Strassbourg. Eine Artikelserie in: La Navigation du Rhin, Heft 4, S. 141.

Riesa als Elbumschlaghafen und die Tarifpolitik der Sächsischen Staatseisenbahnen. Von Dr. Stark. In: Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 2, S. 285; Heft 3, S. 469.

Glanzeleistungen des nordamerikanischen Verkehrswesens. Von Professor Dr. Ernst Schultze. In: Die Elbe, Heft 6, S. 181. N.-Z.

Wegen Raummangels wird der Abschnitt Verkehrsrecht erst in Verkehrsarchiv Nr. 3 erscheinen.

VERKEHRSARCHIV

Bearbeiter: Dr. Willy Böttger (Eisenbahntarifwesen), Dr. Joseph Klersch (Übr. Eisenbahn-, Straßen- und Kleinbahnwesen, Luftverkehr, Post- und Nachrichtenverkehr), Dr. Anton Felix Napp-Zinn (See- und Binnenschifffahrt, Straßenverkehr nebst Spedition, Verkehrsrecht, Allgemeines).

Nr. 3

Abgeschlossen am 20. Oktober 1925

Eisenbahnen.

123. Tarifwesen.

A. Gütertarife.

Neu erschienen sind:

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften, Gütereinteilung, Nebengebührentarif, am 1. August. Die bisherige Ausgabe vom 15. April 1924 nebst Nachträgen I—IV ist aufgehoben.

Zum Teil I, Abt. A, des Gütertarifs, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahnverkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen, Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung, sowie Berichtigungen der Anlage III Nachtrag IV am 1. August, Nachtrag V am 1. September, ferner ein Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif am 1. August.

Zum Heft C II (Ausnahmetarife): Nachtrag 1 am 1. August. Er enthält u. a. eine Neuauflage des A.T. 35 für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See mit weiter ermäßigten Frachtsätzen. Nachtrag 2 am 1. Oktober.

Zum Heft C I b, enthaltend Stationsfrachtsätze, Zuschlags- und Anstoßfrachten, Nachtrag 13 am 1. August, Nachtrag 14 am 1. Oktober.

Zum Heft C I c, enthaltend örtliche Gebühren, Nachtrag 8 am 1. Oktober.

Neue Ausnahmetarife:

Für schwefelsaure Tonerde zur Ausfuhr nach der Schweiz wurde A.-T. 43 am 1. August, für Automobile zur Durchfuhr durch Deutschland bei Beförderung über Saßnitz Hafen—Trälleborg A.-T. 6 am 1. August, für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr über die Donausammellagerplätze Regensburg—Donaulände, Deggendorf—Hafen und Passau—Donaulände nach außerdeutschen Ländern A.-T. DU 2 am 1. August, für Steinkohlenstaub für den Verkehr von den Saargrubenstationen Götterhorn, Kohlwald und Saarbrücken—Versch. Bhf. nach allen Reichsbahnstationen A.-T. 6 e am 23. Juli, für Papier und Pappe der Klassen A, B und C, ausgenommen Packpapier, für Braunholzpapier, Schrenzpapier und Strohpapier im Wasserumschlagsverkehr nach den Rheinumschlagplätzen Kehl, Karlsruhe Hafen und Mannheim A.-T. 44 e am 6. August, für Weinsäure zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern A.-T. 63 am 13. August eingeführt. A.-T. 63 gilt von den Stationen Geisenheim, Ludwigshafen (Rhein) Hbf. und Nieder-Ingelheim. Für überseeisch eingeführtes Roh- und Reinbenzin zur mittelbaren Durchfuhr durch Deutschland wurde A.-T. 14 am 26. August eingeführt. Er gilt von Hamburg Hbf./Wilhelmsburg nach den dänischen Stationen Aarhus H., Esbjerg, Esbjerg-Hafen, Kopenhagen Gbf. und Norrebro. Für Chlorkalk zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern kam A.-T. 57 am 27. August zur Einführung, für Chlorkalk in Wagenladungen zur Ausfuhr aus Deutschland bei Beförderung über Saßnitz Hafen—Trälleborg A.-T. 11 am 27. August und für Chlorkalk in Wagenladungen zur Ausfuhr aus Deutschland bei Beförderung über Flensburg-Weiche—Padborg A.-T. 13, für Eisenerz, auch agglomeriert oder brikettiert