

3. Jahrgang

1925

1. Heft

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

Herausgegeben von

Dr. Ernst Esch

Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft
an der Universität Köln



G. A. Gloeckner, Verlagsbuchhandlung in Leipzig

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

III. Jahrgang 1925 = 6 Hefte

Bezugspreis: Halbjährlich M. 10.—, Einzelheft M. 3.75

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Neue Wege des Weltnachrichtenverkehrs. Von Postrat H. Thurn, Berlin	1
Die Bedeutung der Modellversuchstechnik für die Binnenschifffahrt. Von Dr.-Ing. E. Foerster, Hamburg	21
Die Grundlagen der Selbstkostenermittlung in der Binnenschifffahrt. Von Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. Teubert-Mannheim	26
Buchbesprechungen	39
Als Beilage: Verkehrsarchiv Heft 1, bearbeitet von Dr. Joseph Klersch in Verbindung mit Dr. Wilh. Böttger und Dr. Anton F. Napp-Zinn. Inhalt: Eisenbahnen. Straßen- und Kleinbahnen. Seeschifffahrt. Binnenschifffahrt. Landverkehr einschließlich Großstadtverkehr und Spedition. Verkehrsrecht.	

Soeben erschien:

Der wirtschaftliche Auslands-Nachrichten-Dienst in Deutschland

VON DR. B. MÜLLER-HAGEN

28 Seiten, geheftet G.-M. 1.—

Aus dem Inhalte:

Grundsätzliche Betrachtungen / Die Entwicklung in den letzten Jahren bis zur Gründung des deutschen Wirtschafts„dienst“ und der Arbeitsgemeinschaft / Die praktische Bedeutung für das Wirtschaftsleben / Anhang

G. A. GLOECKNER / VERLAGSBUCHHANDLUNG IN LEIPZIG

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

1925 660
Unter Mitwirkung von

Dr. E. von Beckerath

Dr. Karl Thiess

o. ö. Professor an der Universität Köln

o. ö. Professor an der Universität Köln

Dr. Ernst Esch

Privatdozent an der Universität Köln

herausgegeben durch den

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln

Dr. A. F. Napp-Zinn

Privatdozent an der Universität Köln

3. Jahrgang 1925



G. A. Gloeckner, Verlagsbuchhandlung in Leipzig



Inhaltsverzeichnis.

Vorbemerkung: Die Aufsätze sind geordnet nach Verkehrszweigen, innerhalb dieser nach der alphabetischen Reihenfolge der Verfasser. Aufsätze, die mehr als einen Verkehrszweig behandeln, ohne allgemeiner Natur zu sein, sind wiederholt angeführt. *W* vor dem Aufsatz zeigt den vorwiegend wirtschaftlichen Charakter des Beitrags an, *R* den vorwiegend rechtlichen.

	Seite
Allgemeines.	
<i>W</i> Simon, Eduard, Dipl.-Ing., Dr. rer. pol., Köln: Über die ökonomische Bedeutung der Technik im Verkehrswesen	176, 193
Eisenbahnen.	
<i>W</i> Böttger, Willy, Dr. rer. pol., Dr. jur., Düsseldorf: Reichsbahntarife und Wasserstraßen	66
<i>W</i> Compes, Eduard, Dipl.-Ing., Dr. rer. pol., Düsseldorf: Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika unter dem gesetzgeberischen Einfluß des Bundesstaates seit dem Weltkriege (1917—1924)	122, 145
<i>R</i> Joseph, Karl, Regierungsrat, Dr. jur., Frankfurt a. M.: Die Rechtsnatur des Eisenbahnfrachtverkehrs nach deutschem Recht	92
<i>W</i> Koch, Karl, Reichsbahn-Oberamtmann, Berlin: Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn	72
<i>R</i> von der Leyen, Alfred, Wirklicher Geheimer Rat Prof. Dr., Berlin: Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht seit dem Weltkrieg	97
<i>W</i> Müller, Otto, Dr., Berlin: Das Lochkartenverfahren und seine Verwendung im Eisenbahndienst	222
<i>W</i> Schwab, Max, Generaldirektor, Düsseldorf: Zusammenarbeit der Eisenbahn mit den Straßen- und Kleinbahnen	254
<i>W</i> Steiner, Fritz, Ministerialrat a. o. Professor Dr.-Ing., Wien: Die Statistik über Unfälle und außergewöhnliche Vorkommnisse im Betriebe der österreichischen Eisenbahnen	49
Seeschifffahrt.	
<i>W</i> Napp-Zinn, Anton Felix, Privatdozent Dr. rer. pol., Köln: Frankreichs Seeschifffahrt	241
Binnenschifffahrt.	
<i>W</i> Böttger, Willy, Dr. rer. pol., Dr. jur., Düsseldorf: Reichsbahntarife und Wasserstraßen	66
<i>W</i> Foerster, E., Dr.-Ing., Hamburg: Die Bedeutung der Modellversuchstechnik für die Binnenschifffahrt	21
<i>W</i> Henneps, Heinz Adolf, Dr. rer. pol., Düsseldorf: Der Straßburger Hafen	83
<i>W</i> Napp-Zinn, Anton Felix, Privatdozent Dr. rer. pol., Köln: Grundfragen der deutschen Binnenschifffahrtspolitik	111

	Seite
<i>W</i> Teubert, Wilhelm, Regierungs- und Baurat Dr.-Ing., Mannheim: Die Grundlagen der Selbstkostenermittlung in der Binnenschifffahrt	26

Post- und Nachrichtenverkehr.

<i>W</i> Runkel, Fritz, Dr. rer. pol., Bensberg-Köln: Die Entwicklung des selbsttätigen Fernsprechens in Deutschland	279
<i>W</i> Schwaighofer, Hans, Oberregierungsrat Professor Dr.-Ing., München: System-Überblick über neuzeitliche Transportmittel für den großstädtischen Postbetrieb	170
<i>W</i> Thurn, G., Postrat, Berlin: Neue Wege des Weltnachrichtenverkehrs	1

Spedition und Lagerei.

<i>W</i> Mayer, Leopold, Dozent Dipl.-Kaufmann, Wien: Betriebswirtschaftsstatistik im Lagerhausgewerbe	261
<i>R</i> Senckpiehl, Richard, Dr., Werder (Havel): Die Ausführung des einem Spediteur erteilten Versicherungsauftrags	62

Buchbesprechungen.

<i>Annuaire de la Marine Marchande 1925</i> (N.-Z.)	231
Blum, Verkehrswesen und Verkehrspolitik (N.-Z.)	187
Blum, Jakobi und Risch, Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen (N.-Z.)	185
Boer, de, Leven en Bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen (N.-Z.)	43
Deutsch-Schweizerisches Jahrbuch 1924 (N.-Z.)	234
Eisenbahnwesen. Die eisenbahntechnische Tagung und ihre Ausstellungen 1924 (Reichsbahnoberrat Dr. Adam, Köln)	134
Fischer von Poturzyn, Luft-Hansa (N.-Z.)	140
Jyer, Indian Railways (Priv.-Doz. Dr.-Ing. Heisterbergk, Dresden)	286
Jahrbuch für Luftverkehr 1924 (Dr. Klersch, Köln)	139
Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie (Priv.-Doz. Dr. Esch, Köln)	138
Jaunin-Ducret, La Navigation Fluviale en Europe et les Forces Hydrauliques en Suisse (N.-Z.)	45
Kipnase, Die Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft (Dr. Klersch, Köln)	229
Kunz, Die internationalen Telegraphen-Unionen (N.-Z.)	48
Mathies, Hamburgs Reederei 1814—1914 (Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Thieß, Köln)	230
Mattern, Grundzüge der technischen Wirtschafts-, Verwaltungs- und Verkehrslehre (N.-Z.)	232
Neugebauer, Funkrecht (Priv.-Doz. Dr. Esch, Köln)	46
Niggel, Deutsches Postrecht (Referendar Eller, Mainz)	232
Nöllenburg, auf der, Die Exportorganisation und ihre Technik (N.-Z.)	188
Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahrbuch 1922/23, 1924 (Dr. Klersch, Köln)	41, 231
Roux, La Marine Marchande (N.-Z.)	42
Sapper, Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie (Priv.-Doz. Dr. Spethmann, Köln)	133
Sarter und Kittel, Die neue deutsche Reichsbahngesellschaft (Priv.-Doz. Dr. Esch, Köln)	39
Schiffahrt-Jahrbuch 1925 (N.-Z.)	134
Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1924 (N.-Z.)	45
Schweizerisches Rhein-Jahrbuch 1925 (N.-Z.)	137

	Seite
Seraphim, Das Eisenbahnwesen Sowjetrußlands (N.-Z.)	229
Simon, Reparatur und Wiederaufbau (N.-Z.)	235
Spethmann, Die Großwirtschaft an der Ruhr (N.-Z.)	233
Spies, Rheinkunde (N.-Z.)	45
Stieler, Die deutschen Eisenbahnen unter der alten und der neuen Reichs- verfassung (Priv.-Doz. Dr. Esch, Köln)	47
Taschenbuch der Luftflotten, IV. Jahrgang 1924/25 (Dr. Klersch, Köln)	139
Taschenkalender für die Rheinschifffahrt 1925 (N.-Z.)	136
Voigt, Staat und Eisenbahnen in Britisch-Indien (Priv.-Doz. Dr.-Ing. Heister- bergk, Dresden)	286
Wasserstraßen-Jahrbuch 1924 (N.-Z.)	44
Weitz, Das neue Automobilrecht (Priv.-Doz. Dr. Esch, Köln)	46
Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenkalendar 1925 (N.-Z.)	136
Literatur-Anzeigen (N.-Z.)	141, 188, 237
Verkehrsarchiv (Bearbeiter: Dr. Böttger, Dr. Klersch, Dr. Napp-Zinn)	
Nr. 1, abgeschlossen am 19. Januar 1925	V.-A. 1
Nr. 2, abgeschlossen am 20. Juli 1925	V.-A. 17
Nr. 3, abgeschlossen am 20. Oktober 1925	V.-A. 37

Druckfehler-Berichtigungen.

- S. 80, 7. Zeile von unten, hinter „(R.GBl. S. 773)“ einzufügen: „entgegen“.
 S. 80, 6. Zeile von unten, zu streichen: „die Reichseisenbahn“.
 S. 113, 8. Zeile von unten, hinter „Wasserbauamt“ einzufügen: „in Frankfurt a. M.,
 eine dem hessischen Wasserbauamt“.
 S. 116, 2. Zeile von oben, statt „Leistung“ lies „Leitung“.
 S. 119, 18. Zeile von unten, hinter „streichen muß“ einzufügen: „die Rentabilität“.

Die Schriftleitung der Hefte 1 und 2 (S. 1—96) lag in der Hand von Privatdozent
 Dr. Esch. Vgl. das Vorwort zu Heft 3, S. 97.

Neue Wege des Weltnachrichtenverkehrs.

Von Postrat H. Thurn, Berlin.

Erst die harten Lehren des Weltkrieges haben in Deutschland in weitesten Kreisen unseres Volkes das Verständnis für die ungeheure Wichtigkeit der Weltwirtschaft geweckt und zum Bewußtsein gebracht, daß selbst die größten Aufwendungen für den Ausbau eines weltumspannenden, schnellarbeitenden telegraphischen Nachrichtendienstes nur ein Gebot der nationalen Selbsterhaltung sind. Ein Staat kann sich eine Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkte nur schaffen und erhalten, wenn er die zur Stützung seines Außenhandels unerläßlichen Nachrichtenverbindungen besitzt, die es ihm ermöglichen, unmittelbar und ohne fremde Kontrolle mit den ausländischen Käufern und Verkäufern in schnellem und zuverlässigem Verkehr zu bleiben. Die Erkenntnis, daß es sich beim Wiederaufbau des deutschen Weltnachrichtendienstes nicht nur um eine Befriedigung der Interessen des Staates, sondern auch um das Wohlergehen jedes einzelnen handelt, ist gerade in letzter Zeit immer mehr Gemeingut des deutschen Volkes geworden.

1. Kabeltelegraphie.

Deutschland ist verhältnismäßig spät in eine aktive Kabelpolitik eingetreten. Der deutsche Handel war im ersten Jahrzehnt nach dem Kriege 1870/71 mit überseeischen Ländern zu gering, so daß eine Kabelverbindung weder erforderlich noch wirtschaftlich war. Die Leitung über englische Kabel reichte vollständig aus. Für England war Deutschland, da es kein beachtenswerter Konkurrent war, nicht gefährlich und wurde infolgedessen gut bedient. Am wichtigsten war der Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika, wohin die Handelsbeziehungen bald in schneller Weise sich immer mehr ausweiteten. Da der Umfang des Verkehrs eine eigene Kabellinie zunächst noch nicht rechtfertigte, wurde mit Hilfe der englischen Anglo-American-Telegraph Company ein Weg in der Weise geschaffen, daß Deutschland ein Kabel von Emden nach Valentia (Westküste von Irland) legte, wo es mit einem von der Anglo-American-Telegraph Company zur Verfügung gestellten Kabel zu einer unmittelbaren Kabelverbindung Deutschland—Amerika geschaltet und 1882 in Betrieb genommen wurde. Als kaum Anfang der neunziger Jahre der Telegrammverkehr mit Nordamerika sehr angewachsen war, mußte man daran denken, für diesen wichtigen Auslandsverkehr neben der bestehenden Verbindung über das Kabel Emden—Valentia eine weitere, wenigstens zum größten Teil von fremden Verbindungen unabhängige deutsche Verbindung nach Nordamerika zu schaffen. Eine Fühlungnahme mit Werner von Siemens, betreffend Finanzierung des Kabelunternehmens, führte zu keinem Ergebnis, da sich ergab, daß damals in Deutschland das Kapital für ein so weit ausschauendes Unternehmen zu angemessenen Bedingungen nicht zu beschaffen war. Es wurde dann die Firma Felten & Guillaume für den Kabelplan interessiert; jedoch erst nach mehrjährigen Bemühungen gelang es, eine Konzession für deutsche Kabel auf den portugiesischen Azoren zu erlangen, und so konnte, nachdem 1899 die Regierung der Vereinigten Staaten der neugegründeten Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft die Erlaubnis zur Anlandung eines deutschen Kabels auf amerikanischem Boden erteilt hatte, ein unmittelbares Kabel Emden—Azoren—Neuyork am 1. September 1900 in Betrieb