

Literaturanzeigen.

Knebel, Otto. Das deutsche Verkehrsgewerbe, eine gewerbepolitische Untersuchung. Berlin 1926. Volkskraft Verlagsgesellschaft m. b. H. 128 S. In etwas breit aufgezogener Darstellung wird nach einem geschichtlichen Überblick über die Entwicklung versucht, den deutschen Verkehr, worunter im Gegensatz zum freien Transport Eisenbahnen aller Betriebsarten, See- und Binnenschifffahrt, Luftfahrt und Großautoverkehr in ihrer Gesamtheit gefaßt werden — eine unverständliche Unterscheidung —, als geschlossenen Betriebszweig, „als ein großes Gewerbe“, zu umgrenzen. Die mit der Entwicklung des Verkehrs wachsende Verkettung aller Verkehrszweige untereinander begründet, um der Gefahr einer Desorganisation des Verkehrsgewerbes vorzubeugen, die Forderung nach einer einheitlichen „Verkehrsgewerbepolitik“, wofür im einzelnen Richtlinien sowohl hinsichtlich des Betriebes, wie vor allem zur Lösung der sich ergebenden Arbeitnehmerfragen aufgestellt werden, ohne aber der Aufgabe befriedigend gerecht zu werden.

Aeschbacher, H. Der Schnellverkehr der Eisenbahnen. Ein Beitrag zu seiner Entwicklungsgeschichte und Ökonomik. Bern 1926. Verlag Paul Haupt. 95 S. Die ständig wachsende Schnelligkeit in der Abwicklung des wirtschaftlichen Lebens, die ebenso vermehrte Schnelligkeit in der Beförderung von Gütern und Personen erfordert, stellt immer höhere Ansprüche an die Verkehrsmittel bezüglich ihrer Schnelligkeit, worunter die Sicherheit jedoch keineswegs leiden darf. Als Hauptverkehrsmittel muß sich naturgemäß die Eisenbahn mit diesem Problem befassen. Nach der Lösung der technischen Seite ist vor allem auch die organisatorische und ökonomische Seite dieses Problems von Bedeutung. Im Anschluß an eine Darstellung der historischen Entwicklung des Eisenbahnschnellverkehrs behandelt die als Berner Dissertation herausgegebene Schrift die mannigfachen sich bei dem Schnellverkehr ergebenden organisatorischen und wirtschaftlichen Fragen in klar aufgebauter und durchgeführter Form.

Reise ohne Gefahr! Die Betriebssicherheit auf der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1926. E. S. Mittler & Sohn. 36 Seiten mit 21 Abbildungen. Die Häufung von Unglücksfällen im Herbst 1926, insbesondere das furchtbare Verbrechen bei Leiferde, die eine gewisse Unruhe in das Reisepublikum brachten, hat die Reichsbahn veranlaßt, dies interessante Aufklärungsschriftchen herauszugeben. Im Anschluß an einleitende Bemerkungen, die die absolut wie im Vergleich zu anderen Bahnverwaltungen geringe Unfallhäufigkeit im Betrieb der Deutschen Reichsbahn dartun, werden die von der Reichsbahn zur Verhütung von Unglücksfällen angewandten zahlreichen Vorsichtsmaßnahmen, die sowohl den Betrieb wie alle technischen Einrichtungen betreffen, ferner die Organisation des Unfalldienstes des einzelnen geschildert. In einem besonderen Kapitel setzt sich die Reichsbahn auch mit dem vielfach erhobenen Vorwurf auseinander, die Betriebssicherheit sei durch den Personalabbau beeinträchtigt worden. Trotz der überaus großen Verkehrssicherheit, die die Reichsbahn bereits bietet, ist sie doch ständig bemüht, die Sicherheitsmaßnahmen immer weiter zu vervollkommen und auszudehnen.

Fengler. Die Laufbahn der Lokomotivbeamten bei der Deutschen Reichsbahn (preußisches Netz). Berlin 1925. Reichsbahnbücherei Band XV. Volkskraft Verlagsgesellschaft m. b. H. 176 Seiten. Das Buch ist ein guter Berater über Lokomotivbeamtenlaufbahn im Dienste des preußischen Netzes.
Ditgen.

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).

Nr. 1

Abgeschlossen am 20. Januar 1926

Eisenbahnen.

1. Tarifwesen.

A. Güter- und Tiertarife.

Neu erschienen sind:

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif:

Zum Teil I, Abt. A, Nachtrag VI, enthaltend eine Änderung des Vorwortes, Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahnverkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen, Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung sowie Änderungen und Ergänzungen der Anlage II am 1. November 1925.

Zum Teil I, Abt. B, Nachtrag I, enthaltend eine Änderung des Vorwortes, Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses sowie Berichtigungen am 1. November 1925.

Zum Heft C II (Ausnahmetarife) Nachtrag 3 am 10. Oktober, Nachtrag 4 am 12. November 1925.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen, Teil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Tierverkehr, am 1. Dezember 1925.

Ausnahmetarife.

Neu eingeführt sind:

Für Aluminiumoxyd zur Weiterverarbeitung auf Aluminium AT. 13 am 10. Oktober, für Phosphate, natürliche, mineralische, auch gemahlen, in Wagenladungen zur Herstellung von Superphosphat AT. 11 d am 10. Oktober, für frische Süßwasserfische von Ostpreußen nach deutschen Reichsbahnstationen außerhalb Ostpreußens AT. 86 am 20. Oktober, für Kali, Chlorkalium und Bergkieserit zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern AT. 69 a am 22. Oktober, für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts von deutschen Steinkohlengewinnungsstätten nach Stationen in den Niederlanden AT. 6 a am 1. November, für Zuckerraffinade (Verbrauchszucker) in Wagenladungen von mindestens 15 t zur Ausfuhr seewärts über den Oderumschlagplatz Tschicherzig nach außerdeutschen Ländern AT. 81 a am 15. Oktober, für eiserne Maschinen und Maschinenteile, Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß- und Schrumpfstücke, wie in Klasse C genannt, für Bleche und Platten, Röhren, Gefäße und Behälter, Kessel, Kocher, Drahtnägeln und -stifte, Teile von Eisenbauwerken, Draht, Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß- und Schrumpfstücke, wie in Klasse D genannt, AT. 87 am 2. November, für Holzschliff und Holz wollstoff, Lumpenhalbzeugmasse und Strohstoff zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern AT. 88 am 12. November, für eiserne und stählerne Bleche und Platten zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern AT. 89 am 12. November, für Steinkohlen-

schlamm AT. 6d am 1. Dezember, für marinierte Fische AT. 8a am 21. Dezember 1925.

Aufgehoben sind:

AT. 2g für Sand und Kies am 31. Oktober, AT. 79 für Holzzellstoff nach der Schweiz und Italien am 16. November 1925.

B. Personen- und Gepäcktarife.

Eine neue Ausführungsbestimmung zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif bestimmt: Reisegepäck wird auch ohne Vorzeigung von Fahrkarten zu den Sätzen des Expreßgütertarifs befördert. Das Mindestgewicht für die Frachtberechnung beträgt 10 kg.

Der Reichsbahn-Personen- und Gepäckgütertarif Teil II ist am 1. November 1925 neu erschienen und der Tarif vom 1. Juli 1925 nebst Nachträgen 1—7 aufgehoben.

2. Privateisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. Eine für das gesamte deutsche Eisenbahnwesen und die deutsche Eisenbahnpolitik wichtige Entscheidung hat der Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich unter dem 18. Oktober 1924 in einem Rechtsstreit zwischen dem Deutschen Reiche und dem Land Preußen gefällt. Das Urteil entscheidet die Frage, ob und inwieweit auf Grund der Art. 90 und 94, Abs. 1, der Reichsverfassung das Reich bei der Genehmigung (Konzessionierung) von Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs mitzuwirken hat, dahin, daß zur Konzessionierung privater Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs einschließlich der Feststellung der Konzessionsbedingungen, ferner zur Genehmigung der Baupläne und der Betriebseröffnung solcher Bahnen auf preußischem Gebiet nicht das Reich, sondern Preußen zuständig ist; Preußen bedarf aber dazu der Zustimmung des Reichs. Die Einstellung des Betriebes steht unter der Aufsicht des Reichs nach Maßgabe des § 13 des Staatsvertrages vom 31. März 1920.

Ein Konzessionsrecht des Reiches besteht also nicht. Auf der anderen Seite ist aber das Konzessionsrecht des Landes beschränkt. Beide Teile sind auf ein sachliches Zusammenwirken hingewiesen, um durchgängig zu einem gütlichen Einvernehmen zu gelangen. Die Frage, was dann geschehen soll, wenn ein solches Einvernehmen nicht erzielt werden kann, wird durch das Urteil offen gelassen.

3. Das neue Geschäftsgebäude der Reichsbahndirektion Trier wurde am 1. Oktober 1925 gleichzeitig mit der Erweiterung des Reichsbahndirektionsbezirks nach Norden und Osten bezogen. Näheres über das Gebäude und die Einweihungsfeierlichkeiten siehe in: Die Reichsbahn Nr. 39 und in der von der Reichsbahndirektion Trier herausgegebenen Denkschrift.

4. Australische Transkontinentalbahn. Der australische Bundeskanzler hat auf einer Konferenz mit den Staaten angekündigt, daß der Gesetzentwurf für die Transkontinentalbahn in der Nordsüdrichtung gesichert sei und mit dem Beginn des Baues in einem guten halben Jahr gerechnet werden könne. Die Bahn wird Palmerston im Norden und Port Augusta im Süden verbinden und vermutlich Vollspur erhalten. Die Züge sollen bis Adelaide durchgeführt werden und damit Anschluß an die Staaten Neu-Süd-Wales und Viktoria erhalten. Die dort vorhandene Breitspur bereitet jedoch Schwierigkeiten, die man aber zu überwinden hofft. (Verkehrstechnische Woche Nr. 44.)

5. Persien. Eine persische Überlandbahn von Teheran zum Persischen Golf wird von einem amerikanischen Syndikat geplant. (Verkehrstechnische Woche Nr. 47.)

6. Abhandlungen.

Die Nordmandschurei und die Chinesische Ostbahn. Von Prof. Baltzer. Archiv für Eisenbahnwesen, Nr. 5, S. 919.

Statistik der Eisenbahnunfälle und Eisenbahnunglücke. Von Reichsbahnrat Privatdozent Dr. Karl Günther. Archiv für Eisenbahnwesen, Nr. 6, S. 1053.

Die Deli-Eisenbahn auf Sumatra. Von Dr. Overmann. Archiv für Eisenbahnwesen, Nr. 6, S. 1178.

Die Kohlenbeschaffung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Von Reichsbahndirektor Dr. Telemann. Die Reichsbahn, Nr. 42, S. 408.

Die wirtschaftliche Lage und die Bedeutung des Direktionsbezirks Trier. Von Reichsbahnoberrat Halm. Die Reichsbahn, Nr. 39, S. 339.

Die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes als Faktor der Tarifbildung. Von Reichsbahndirektor Dr.-Ing. Tecklenburg, Berlin. Die Reichsbahn, Nr. 39, S. 342.

Staffeltarif oder Kilometerarif. Von Reichsbahnrat Dr. Schubert. Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr, Nr. 52, S. 1902.

Die Einweihung des neuen Geschäftsgebäudes der Reichsbahndirektion Trier. Von Reichsbahnoberrat Halm. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 41, S. 1167.

Zur Erinnerung an die ehemalige Kgl. Preuß. Militär-Eisenbahn. Von Generalleutnant a. D. Laube. Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 42, S. 1193.

Die Kreuzeckbahn und die Zugspitzbahn, zwei weitere bayerische Bergbahnen. Von Ministerialrat a. D. und Reichsbahndirektor Hans Friedrich. Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 43, S. 1215. Desgl. Die Bauzeitung, Nr. 39, S. 353.

Die Propaganda der Reichsbahn. Von Reichsbahnoberrat Warsitz. Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 52, S. 1450.

Staffeltarife, insbesondere Seehafentarife und Binnenumschlagtarife. Von Reichsbahnoberrat Dyes, Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 53, S. 1471.

Die Entwicklung des schlesischen Eisenbahnnetzes. Von Reichsbahnrat Dörter. Die Reichsbahn, Nr. 47, S. 478.

Der Wiederaufbau des Personenzugfahrplans nach dem Kriege, mit besonderer Berücksichtigung des Auslandsverkehrs. Die Reichsbahn, Nr. 52, S. 522.

K.

Straßen- und Kleinbahnen.

7. Die XXII. ordentliche Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen fand am 30. September und 1. Oktober 1925 in München statt.

8. Straßenbahn und Kleinhandel in Amerika. Eine amerikanische Vereinigung des Kleinhandels im Bekleidungswesen hat versucht, den Einfluß der Straßenbahn auf die Lebhaftigkeit des Geschäftes ihrer Mitglieder zahlenmäßig zu erfassen und ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, daß das Geschäft der Straßenbahn folgt. 50 Geschäfte, die an Umsteigestellen der Straßenbahn lagen, hatten eine jährliche Roheinnahme von 4222 Dollar, bezogen auf 100 Quadratfuß Ladenfläche. Bei 213 Geschäften, die zwar an der Straßenbahn, aber nicht an Umsteigestellen lagen, betrug die entsprechende Zahl nur 3375 Dollar und bei 132 Geschäften, die an einer Überlandstraßenbahn lagen, nur 3244 Dollar. 165 Geschäfte in Straßen ohne Straßenbahnverkehr wiesen nur 2421 Dollar jährliche Einnahme auf. (Verkehrs-

technik Nr. 42.) Es ist zu wünschen, daß auch in den europäischen Städten derartige Untersuchungen vorgenommen werden.

9. Der Bau einer Untergrundbahn in Buenos Aires wird von der dortigen Stadtverwaltung geplant. Die Kosten werden auf 200 Mill. Rm. geschätzt. Die Oberleitung der Arbeiten dürfte der anglo-argentinischen Tramway-Company übergeben werden. (Verkehrstechnik Nr. 44.)

10. Leipzig. Im Zusammenhang mit einem neuen Bebauungsplan projiziert die Stadt Leipzig den Bau einer Ringbahn und einer Untergrundbahn vom Hauptbahnhof zum Bayerischen Bahnhof.

11. Abhandlungen.

Verkehrszählung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Von Reichsbahnoberrat Privatdozent Dr.-Ing. Louis Jänecke. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 51, S. 1423.

Die Anlagen der Amsterdamer Straßenbahn. Von Prof. Dr.-Ing. E. Giese. Verkehrstechnik, Nr. 39 a, S. 756.

Der Kraftomnibusbetrieb der Hamburger Hochbahn A.-G. Von Oberingenieur E. von Pirch. Verkehrstechnik, Nr. 39 a, S. 783.

Die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn. Verkehrstechnik, Nr. 46, S. 885; Nr. 47, S. 905. K.

Seeschifffahrt.

12. Deutschlands Seeverkehr 1925. Der Verkehr im 4. Vierteljahr und im ganzen Jahr betrug:

Hamburg:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober	1 090	1 406 079	1 320	1 426 322
November	1 104	1 298 779	1 183	1 272 323
Dezember	971	1 291 196	970	1 279 636
Jahr 1925	13 240	16 635 000	15 415	16 877 000
" 1924	12 527	15 540 000	15 137	15 775 000
" 1913	15 073	14 185 000	16 627	14 440 000

Bremen (mit anderen Weserhäfen):

	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober	453	564 245	479	552 211
November	394	521 420	372	503 926
Dezember	334	514 356	331	494 770
Jahr 1925	4 795	5 896 524		
" 1924	4 189	5 302 561		
" 1913	6 323	5 251 267		

Lübeck:

	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Jahr 1925	3 433	699 579	3 420	700 822
" 1924	2 665	547 418	2 667	543 424

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

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Juli	Ostsee 2 201	642 400	2 220	642 700
	Nordsee 2 731	2 375 700	3 061	2 341 700
	Zusammen 4 932	3 018 100	5 281	2 984 400

August	Ostsee	2 276	704 000	2 230	692 600
	Nordsee	3 255	2 399 700	3 335	2 437 600
	Zusammen	5 531	3 103 700	5 565	3 130 200
September	Ostsee	1 556	651 300	1 564	678 800
	Nordsee	2 754	2 167 300	3 114	2 356 100
	Zusammen	4 310	2 818 600	4 678	3 034 900

13. Die nordwesteuropäischen Welthäfen wiesen 1925 gegenüber 1924 folgenden Verkehr in N.-R.-T. auf (belgische N.-R.-T. auf deutsche umgerechnet):

	1925	1924
Hamburg	16 635 000	15 540 000
Rotterdam	16 670 000	15 130 000
Antwerpen	17 147 000	16 349 000

14. Wilhelmshaven. Zur Hebung der Wirtschaftlichkeit der Wilhelmshavener Hafenanlagen ist im Herbst 1925 die Wilhelmshaven-Rüstringer Industriehafen- und Lagerhaus A.-G., an der die beiden Industriestädte mit Preußen und Oldenburg und der Konzern der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-G. (Schenker) beteiligt sind, gegründet worden.

15. Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal 1925 betrug:

	Oktober	November	Dezember
Zahl der Schiffe	3 576	3 812	2 818
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	1 397	1 416	1 185

Der starke Verkehrsrückgang im Dezember ist namentlich auf die Behinderung des Ostseeverkehrs durch Eis zurückzuführen.

16. Der Kanal von Korinth, der längere Zeit unbefahrbar war, ist wieder hergestellt und wird seit Anfang November 1925 wieder durch Passagierdampfer im Verkehr Triest—Piräus—Konstantinopel befahren.

17. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Durch Beschluß der a. o. Generalversammlung des Norddeutschen Lloyd vom 21. Dezember 1925 wurden die Verträge betreffend den Übergang des Vermögens einiger bereits dem Lloyd nächststehender Seeschiffahrtsunternehmen, nämlich der Roland-Linie A.-G. (142 000 Br.-R.-T. Überseetonnage), der Hamburg-Bremer Afrika-Linie A.-G. (26 000 Br.-R.-T. Überseetonnage), der Dampfschiffs-Reederei „Horn“ A.-G. (19 000 Br.-R.-T. Überseetonnage), an den Norddeutschen Lloyd (366 000 Br.-R.-T. Überseetonnage) genehmigt, wodurch nunmehr der Norddeutsche Lloyd mit 553 000 Br.-R.-T. Überseetonnage die größte deutsche Reederei darstellt.

18. Das Shipping Board verzeichnet für das Geschäftsjahr 1924/25 ein Defizit von 30 Millionen Dollar, wobei der kleine Gewinn aus der Tankflotte berücksichtigt ist. Der Jahresbericht gibt zu erkennen, daß die hohen amerikanischen Arbeitslöhne eine Konkurrenzfähigkeit der amerikanischen Privatschifffahrt verhindern und Staatshilfe unerlässlich ist. Bei Fortsetzung des derzeitigen Systems wird auf die Notwendigkeit von Ersatzbauten hingewiesen.

19. Das Comité Maritime International hielt vom 28. September bis 1. Oktober 1925 in Genua eine Konferenz unter Beteiligung von 15 Nationen ab, wobei beraten wurden: Die Zwangsversicherung von Auswanderern, die Immunität von Staaterwerbsschiffen, die Schiffsgläubiger- und Schiffshypotheken-Konvention und die Vereinheitlichung des Seefrachtrechtes.

20. Weltschiffbau. Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des dritten Vierteljahres 1925 in den Hauptschiffbauländern in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	185	646 000	54	356 000
Deutschland mit Danzig	40	92 000	36	218 000
Italien	11	76 000	24	193 000
Frankreich	19	98 000	15	51 000
Holland	25	34 000	18	93 000
Schweden	5	5 000	15	66 000
Dänemark	3	4 000	15	67 000
Vereinigte Staaten	10	46 000	6	11 000
Japan	9	26 000	4	28 000

21. Abhandlungen.

Die Treibölfrage und die Zukunft der Motorschifffahrt. Von Dr.-Ing. C. Commentz. In: Hansa, Nr. 42, S. 1615.

Die Auswirkung der jüngsten Verkaufspolitik des amerikanischen Schiffsamtes auf die Rentabilität der privaten amerikanischen Überseeschifffahrt. Von Dr. G. Lauritzen. In: Hansa, Nr. 44, S. 1691.

Die Ergebnisse der 2. Tagung der Unterkommission des Völkerbundes für Seehäfen und Seeschifffahrt. Von Min.-Rat Dr. Lahr. In: Hansa, Nr. 50, S. 1921.

Die wirtschaftlichen Ergebnisse der deutschen Reedereien, Werften und Fischereigesellschaften im Jahr 1925. Von Dr. Erdmann. In: Hansa, 1926 Nr. 1, S. 19.

Der Weltfrachtenmarkt im Jahr 1925. Von Theo E. Sönnichsen. In: Hansa, 1926 Nr. 1, S. 28.

Das Schiffbaujahr 1925. Von Dr.-Ing. C. Commentz. In: Hansa, 1926 Nr. 1, S. 38.

Schifffahrt und Schiffbau in Großbritannien in 1925. Von W. H. Wendon. In: Hansa, 1926 Nr. 1, S. 59.

Les erreurs commises dans l'organisation des transports maritimes de l'Etat. Von Jean Le Proyer. In: Journal de la Marine Marchande, Nr. 339, S. 1237; Nr. 343, S. 1365; Nr. 344, S. 1397; Nr. 345, S. 1429.

Finland, de finsche Scheepvaart en de Havens. Von J. Moorman. In: Het Schip, Nr. 20, S. 267.

The Need for a Government Ship Replacement Program. Von Rear Admiral W. S. Benson. In: The Nautical Gazette, Vol. 109, 14, S. 368; Nr. 15, S. 396; Nr. 16, S. 426; Nr. 17, S. 453.

How different Nations compile their Navigation Statistics. Von Baris Stern. In: The Nautical Gazette, Vol. 109, Nr. 16, S. 424.

Några anteckningar rörande de nordiska ländernas sjöfartstatistik. Von H. Eneborg. In: Kommersiella Meddelanden, Nr. 20, S. 869; Nr. 23/24, S. 1001. N.-Z.

Binnenschifffahrt.

22. Westdeutsche Binnenschifffahrt. A. Nordwestdeutsche Kanäle. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal blieb der Verkehr im Oktober und November 1925 bereits beträchtlich hinter dem des 3. Vierteljahres 1925 zurück und wurde durch Eis während des Dezembers überwiegend zum Erliegen gebracht. Dadurch stellte sich der Durchgang durch Schleuse Münster im Wochendurchschnitt des 4. Viertels 1925 nur auf 52 800 t (gegen 88 500 t im 3. Viertel). Der Brennstofftransport zu Tal übertraf mit durchschnittlich 32 200 t (gegen 41 300 t) bedeutend den Erztransport zu Berg mit 18 500 t (gegen 40 800 t). Der Verkehr auf dem Rhein-Weser-

Kanal, der nur kurz im Dezember durch Eis behindert war, hielt sich mit 41 800 t wochendurchschnittlichem Durchgang durch Schleuse Münster auf fast derselben Höhe wie im 3. Viertel (41 200 t). Davon entfielen auf Brennstoffe ostwärts 25 300 t (26 000 t), Erze westwärts 4600 t (8300 t).

B. Rhein. Die Verkehrsleistung hielt sich im Oktober auf etwa der gleichen Höhe wie im Vormonat, sank im November nennenswert, während infolge der Witterungseinflüsse der Kahnbedarf größer war, und wurde im Dezember durch Treibeis in der Monatsmitte und Hochwasser zu Monatsende bei leicht gehobenem Frachtenmarkt stark gedrückt. Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze wies im 4. Viertel 1925 folgende Mengen in 1000 t aus:

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Oktober		41	493	175	384	1 093
November		32	424	190	335	981
Dezember		7	384	123	325	839
4. Viertel 1925		80	1 301	488	1 044	2 913
Jahr 1925		283	8 301	2 049	4 674	15 307

	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Oktober		1 742	116	201	348	2 407
November		1 527	124	144	336	2 131
Dezember		1 457	169	72	289	1 987
4. Viertel 1925		4 726	409	417	973	6 525
Jahr 1925		17 215	1 220	2 379	3 550	24 364

(3. Viertel 1925 zu Berg: 4 291 000 t, zu Tal: 7 155 000 t; 1913 zu Berg: 19 815 000 t, zu Tal: 17 715 000 t. Sämtliche Zahlen einschließlich Rhein-See-Verkehr.)

Der wöchentliche Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen belief sich im Oktober, November, Dezember 1925 auf 475 000, 455 000, 385 000 t, der der Rheinzeehäfen (Homberg, Alsum/Schwelgern, Walsum, Orsoy) auf 120 000, 115 000, 90 000 t, der Mannheim-Ludwigshafens auf 190 000, 175 000, 146 000 t.

Durch den Vertrag von Locarno und die Räumung der Kölner Zone ist die Rheinschifffahrt z. T. von der lästigen Kontrolle durch die Interalliierte Binnenschifffahrts-Kommission, die ihren Sitz nach Mainz verlegt hat, befreit worden. So ist der Zwang zur Abgabe von Manifestabschriften aufgehoben, die gesamte Kontrolle nördlich der Ahrmündung beseitigt, die Zahl der übrigen Kontrollstellen vermindert.

23. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Auf der 2. Tagung 1925 vom 4. bis 18. November in Straßburg wurde die Revisionsberatung der Mannheimer Akte von 1868 fortgesetzt und in erster Lesung der Wortlaut der Bestimmungen für die Bauten und Arbeiten festgelegt. Von den sonstigen Beschlüssen verdient die Neufestsetzung der Mindestzahl der Schiffsbemannungen der Erwähnung.

24. Rhein- und See-Schifffahrts-Gesellschaft, Köln. Außer dem mit über der Hälfte beteiligten preußischen Bergfiskus war bislang die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G. mit über einem Drittel des Kapitals an dem genannten Spitzenunternehmen der preußischen Rheinschifffahrtsgruppe interessiert. Dieses Aktienpaket ist im November 1925 an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und die Hamburg-Amerika-Linie übergegangen, derart, daß gelegentlich der a. o. G.-V. am 9. Dezember 1925 54 % des Kapitals durch den preußischen Bergfiskus, 26 % durch die Reichsbahn und 9 % durch die Hamburg-Amerika-Linie vertreten waren. Die a. o. G.-V. genehmigte die Verdoppelung des Kapitals (von 3,15 auf 6,3 Mill. RM.), die zur Abdeckung eingegangener Verpflichtungen, z. T. aus der Erneuerung und Verbesserung des Schiffsparkes, nicht aber zu dessen Vermehrung bestimmt ist.

25. Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, die in den Jahren 1919 bis 1923 befriedigend gearbeitet hatte, begegnete in der jüngeren Zeit größeren Schwierigkeiten, so daß sie um eine stärkere Beteiligung seitens der öffentlichen Körperschaften der Schweiz einkam. Dementsprechend hat der Kanton Basel-Stadt der S. S. G. eine Hypothek auf die Bauten der Gesellschaft im Hafen Kleinhüningen in Höhe von $\frac{1}{2}$ Mill. Fr. gewährt und neue Anteilscheine in Höhe von 600 000 Fr. übernommen. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben ihren Anteil auf 400 000 Fr. erhöht.

26. Eine neue Donau-Schiffahrts-Polizeiordnung wurde durch den Reichsverkehrsminister unter dem 2. Oktober 1925 erlassen (Reichsgesetzblatt II, Nr. 48, S. 953), ist aber noch nicht in Kraft gesetzt.

27. Ostdeutsche Binnenschifffahrt. Der Verkehr während der drei Sommermonate war stärker als im Juni. Die Oderschifffahrt war im September recht lebhaft. Der Umschlag in Berlin wies im August einen größeren Rückgang auf. Der Umschlag der bedeutendsten ostdeutschen Binnenhäfen stellte sich in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	186,—	85,3	173,3	153,9
August	175,3	121,7	199,8	104,3
September	199,8	161,—	207,1	132,4

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	63,1	370,1	313,2	278,5
August	53,6	262,—	322,8	317,6
September	68,9	352,—	291,3	300,5

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Juli	27,5	49,—	52,4	80,5
August	51,8	46,9	43,4	80,4
September	51,—	53,—	71,1	82,2

28. Die Reederei Julius Krümling, Magdeburg, die in finanzielle Schwierigkeiten geraten war, ist in die Reederei-A.-G. vorm. Julius Krümling umgegründet worden. Es haben sich hieran außer der Stadt Magdeburg Firmen der Magdeburger Wirtschaft und die Berliner Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft, die im Aufsichtsrat wie im Vorstand den ersten Posten besetzt hat, beteiligt.

29. Der Hafenverband der östlichen Wasserstraßen, der die Häfen an den märkischen Wasserstraßen und an der Oder umfaßt, ist nach dem Vorbild des Hafenverbandes des Rheinstromgebietes und des des Elbstromgebietes im November 1925 gegründet worden. Den Vorsitz hat der Magistrat Berlin (Stadtrat Schünning) übernommen.

30. Die Tschechoslowakische Oder-Schiffahrts-A.-G., an der der Staat mit 72 %, die Wittkowitz Bergbau- und Eisenhüttengesellschaft und die Berg- und Hüttenwerks-Gesellschaft in Brünn mit dem Rest beteiligt sind, legte ihrer ersten Generalversammlung im Oktober 1925 den Bericht über das erste Geschäftsjahr 1924 vor, das mit einem Verlust von 500 000 Kc. abschließt. Die Gesellschaft ist betrieblich mit der Ostreederei G. m. b. H. in Stettin verbunden, die ihren Schiffspark mitverwaltet.

31. Organisation der deutschen Wasserstraßenverwaltung. In dem Streit zwischen dem Deutschen Reich und den Ländern um die Zuständigkeit des Reiches

in der Wasserstraßenverwaltung (vgl. Z. f. V. W. 1925, S. 113) wurde von dem Vorsitzenden des Staatsgerichtshofs, Reichsgerichtspräsident Dr. Simons, am 12. Dezember 1925 ein Urteil gefällt. Danach ist das Reich berechtigt, aber nicht verpflichtet, durch selbstgeschaffene Behörden die Verwaltung der Reichswasserstraßen durchzuführen. Aus Art. 97 der Reichsverfassung, der dem Reich die Hoheit über die Wasserstraßen übertrug, ergibt sich, daß das Reich die Verwaltungshoheit durchführen kann.

32. Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben. Zur Unterstützung der Preisenkunftsbestrebungen der Reichsregierung hat der Reichsverkehrsminister durch Erlaß vom 22. Oktober bzw. 17. Dezember 1925 die Schiffahrtsabgaben auf den Reichswasserstraßen für die Mehrzahl der Feld- und Gartenfrüchte, der Mühlen-erzeugnisse und sonstigen Lebensmittel um 10 % bis zum 31. März 1926 ermäßigt.

33. Abhandlungen.

Über die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 1925. Von Dr. W. Teubert. In: Verkehrstechn. Woche, Nr. 42, S. 691.

Die neueste Entwicklung der ostpreussischen Binnenschifffahrt. Von Dr. H. Steinert. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Nr. 10, S. 258.

Die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung vom 1. April 1921 bis 31. März 1925. (Zusammenfassung von der Reichswasserstraßenverwaltung den Bezirkswasserstraßenbeiräten erstatteter Berichte.) In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Nr. 11, S. 288; Nr. 12, S. 321.

Zur Geschichte der internationalen Donaukommission. Von Dr. L. Seiermann. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Nr. 11, S. 301; Nr. 12, S. 318.

Gehören die Wasserstraßen zur Zuständigkeit des Reiches oder der Länder? Von Reichsminister a. D. Dr.-Ing. Gothein. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Nr. 12, S. 313.

Rapports relatifs à la navigation sur le Rhin et le Danube. Erstattet von Walker D. Hines. In: La Navigation du Rhin, Nr. 11, S. 458; Nr. 12, S. 513.

Die Bodenseeregulierung. Von Oberbaurat Dr.-Ing. Kupferschmid. In: Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr, Nr. 46, S. 1709.

Krems, eine künftige Hafenstadt am Großschiffahrtswege Rhein—Main—Donau. Von Oberbaurat Ing. R. Erben. In: Die freie Donau, Nr. 21, S. 595.

Der Rove-Kanal. Von Ingenieur Borel. In: Südwest-Deutschland, Nr. 10, S. 235.

Oberitalienische Großschiffahrtspläne. Nach einem Bericht von Prof. M. Gandotti. Von Ludin. In: Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 46, S. 561. N.-Z.

Straßenverkehr.

34. Neue Versuchs-Straßenbauten. In der Nähe von Sauerlach bei München ist im Zug der Tegernseer Landstraße eine Versuchsstrecke von 12 km Länge ausgeführt worden, bei der verschiedene Straßenbausysteme zur Anwendung kamen. Ferner hat die Provinz Sachsen auf der Strecke Merseburg—Leipzig eine 9,5 km lange Versuchsstrecke ausgeführt, wobei u. a. die besten Möglichkeiten der Verlängerung der Lebensdauer vorhandener Schotterstraßen ermittelt werden sollen.

35. Die Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich haben von 293 000 Stück am 1. Juli 1924 auf 426 000 Stück am 1. Juli 1925 zugenommen. Davon entfielen auf Kraftträder (ohne Kleinkraftträder) 162 000, Personenkraftwagen 176 000, Lastkraftwagen 80 000, sonstige Kraftfahrzeuge 8000. Trotz der bedeutenden Zunahme bleibt Deutschland, in Beziehung zur Einwohnerzahl, immer noch wesentlich nicht nur hinter den Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada und Australien, sondern auch hinter Großbritannien, Frankreich, Belgien, Schweden und Argentinien zurück. Die

Lastkraftwagen weisen in Deutschland einen verhältnismäßig großen Anteil am Gesamtbestand auf. (Einzelheiten vgl. Wirtschaft und Statistik, Nr. 19, S. 635/36.)

36. Das deutsche Kraftfahrliennetz, an dem vor anderen die Reichspost, die Kraftverkehrsgesellschaften (im Zusammenhang mit der Reichsbahn), zahlreiche Straßenbahnen, ferner Kleinbahnen und Privateisenbahnen beteiligt sind, hat in vier Aufsätzen bzw. Zusammenstellungen der „Verkehrstechnik“, Nr. 48, eine bemerkenswerte Wiedergabe gefunden.

37. Der Kraftfahrzeugverkehr hat in seiner rechtlichen Regelung durch Verordnung vom 5. Dezember 1925 einige Änderungen erfahren. Die neue Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 5. Dezember 1925, die an Stelle derjenigen vom 15. März 1923 tritt, sowie die Neufassung der Verordnung über den internationalen Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. April 1910, ebenfalls vom 5. Dezember 1925, ist enthalten im Reichsgesetzblatt I, Nr. 53, S. 439—466.

38. Die Deutsche Automobilausstellung 1925 fand vom 26. November bis 6. Dezember in drei Ausstellungshallen am Kaiserdamm zu Berlin statt.

39. Abhandlungen.

Die Art des Straßenverkehrs auf amerikanischen Landstraßen und seine Beziehungen zur Befestigungsart. Von Prof. Dr.-Ing. E. Neumann. In: Bautechnik, Nr. 43, S. 607.

Verkehrsregelung auf den Straßen in den Vereinigten Staaten. Von Prof. Dr.-Ing. Neumann. In: Bautechnik, Nr. 52, S. 725.

Zustand der badischen Landstraßen und Maßnahmen zu ihrer Verbesserung. Von Prof. Dr.-Ing. Ammann. In: Verkehrstechn. Woche, Nr. 40, S. 665.

Die Anpassung der badischen Landstraßen an den Kraftwagenverkehr. Von Oberbaurat a. D. Cassinone. In: Verkehrstechnik, Nr. 41, S. 805.

Durchgangsverkehr oder Verkehrsmittelpunkt. Von Reg.-Baurat Funk. In: Verkehrstechnik, Nr. 47, S. 901.

Der vorläufige Entwurf einer Karte der Hauptdurchgangsstraßen Deutschlands. Von Min.-Rat Dr.-Ing. A. Speck. In: Verkehrstechnik, Nr. 50, S. 962.

Zur Frage der Wegeunterhaltung. Von Dr. E. Hay. In: Deutsche Wirtschafts-Zeitung, Nr. 52, S. 1247; 1926 Nr. 1, S. 8.

Zur Ausgestaltung der Kraftwagensteuer. Von Dr.-Ing. W. Schaar. In: Verkehrstechnik, Nr. 49, S. 945.

Einfluß der Bereifung von Lastkraftwagen auf die Wirtschaftlichkeit. Von Dipl.-Ing. Stübinger. In: Allg. Automobil-Zeitung, Nr. 45, S. 29.

Studie zu den Betriebskosten und den Tarifen der Kraftwagenbetriebe. Von Reg.-Baumeister a. D. Przygode. In: Verkehrstechn. Woche, Nr. 42, S. 713.

Der Kraftfahrliennetzverkehr. Von Oberreg.-Rat Dr. Hein. In: Verkehrstechnik, Nr. 42, S. 821.

Luftverkehr.

40. Um die deutsche Luftfahrt. Die Luftfahrtnote unserer Gegner vom 25. Juni 1925 war bei den Locarno-Verhandlungen noch nicht beantwortet. Zu den Rückwirkungen des Vertrages von Locarno sollten auch Erleichterungen für die deutsche Luftfahrt gehören; man sprach bereits von der Aufhebung der Begriffsbestimmungen, der Verordnung 80 der Rheinlandkommission, die den deutschen Luftverkehr in besetzten Gebiete untersagt, und des Verbotes der Anlage von Flughäfen in der neutralen Zone. Der Geist von Locarno wurde erheblich gestärkt durch die Schwierigkeiten Frankreichs, insbesondere der Franco-Roumaine, der nach französischen Angaben deutscherseits zwölf Flugzeuge beschlagnahmt worden

sein sollen. Es kam schon Ende November zu einer deutsch-französischen Fühlungnahme, die Botschafterkonferenz befaßte sich mit der Materie, und Anfang Dezember sprach man von einer neuen Luftfahrtnote, die vom Geist Locarnos erfüllt sein sollte. Diese Note brachte dann die Einladung zu offiziellen Verhandlungen, die am 18. Dezember in Paris begannen. Die Konferenz stand zunächst stark im Zeichen widerstreitender Meinungen. Kurz nach dem Beginn der Verhandlungen wurde die ganze Interalliierte Luft-Kontrollkommission von Berlin nach Paris beordert. Der erste Abschnitt der Verhandlungen, die teils allgemeiner Art waren, teils die deutsch-französischen Beziehungen allein zum Gegenstand hatten, erreichte am 21. Dezember sein Ende. Am Tage darauf begaben sich die deutschen Vertreter nach Berlin zum Bericht. Im neuen Jahre wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen und dauern zur Zeit noch an.

41. Köln. Mit dem Ende der Besatzung wird es der Stadt Köln möglich, auch im Luftverkehr sich ihre Stellung als internationaler Verkehrsknotenpunkt zu sichern. Die Kölner Stadtverordnetenversammlung bewilligte in ihrer Sitzung vom 26. November 1925 für den Ausbau des Flughafens am Butzweilerhof \mathcal{M} 750 000 und \mathcal{M} 1 600 000 für den Flugverkehr.

42. Die Vereinheitlichung des deutschen Luftverkehrs. Am 28. November 1925 fanden im Hotel Kaiserhof zu Berlin gemeinsame Besprechungen der Vertreter der beiden großen deutschen Luftverkehrskonzerne statt, in denen die wesentlichsten Punkte der Vereinheitlichung des deutschen Luftverkehrs erörtert wurden. Zur Durchführung der geplanten Maßnahmen wurde ein Ausschuß gebildet.

Diese Bestrebungen, über deren Zweckmäßigkeit die Meinungen noch stark auseinandergehen, und deren Ziel ein einheitliches großes deutsches Luftverkehrsunternehmen ist, gehen zum Teil zurück auf Anregung der Reichsbehörden, wie denn das Reich auch an dem neuen Unternehmen in irgendeiner Form Interesse nehmen wird. Zur Vorbereitung dieses Planes hat sich das Reich erheblich an der Junkers-Luftverkehr-A.-G. beteiligt, deren Vorstand und Aufsichtsrat umgebildet wurden. Über diese Vorgänge sind eine Reihe von Gerüchten aufgetaucht, deren Wahrheitsgehalt zu prüfen zur Zeit noch nicht möglich ist. Es erscheint jedoch als sicher, daß wirtschaftliche Schwierigkeiten bei Junkers nicht als die Hauptursache angesehen werden können.

Jedenfalls ist es gelungen, die beiden Konzerne zur Fusionierung zu bringen, so daß die nächste Flugsaison nur mit einem deutschen Großunternehmen, das den Namen Luft-Hansa führen soll, zu rechnen haben wird. Es wäre jedoch falsch, anzunehmen, daß damit die organisatorische Entwicklung des deutschen Luftverkehrs für absehbare Zeit abgeschlossen wäre.

43. Der dritte allrussische Segelflugwettbewerb, an dem auch deutsche Flieger und Apparate teilnahmen, fand vom 27. September bis 11. Oktober 1925 auf den Kocktebelhöhen statt. Näheres siehe: Der Luftweg, Nr. 20, S. 253.

44. Deutscher Seeflug-Wettbewerb 1926. Diese vom Deutschen Luftfahrt-Verband e. V. ausgeschriebenene Veranstaltung wird das Kernstück der deutschen Flugwettbewerbe im Jahre 1926 sein; sie wird voraussichtlich im Juli erfolgen. Die Ausschreibung ist im November 1925 erfolgt. Näheres siehe: Der Luftweg, Nr. 21, S. 256.

45. Die internationale Luftfahrtkonferenz in Stockholm, an der die Vertreter 15 europäischer Länder teilnahmen, wurde am 30. September nach dreitägiger Arbeit beendet. Die Konferenz stand unter der Leitung des Generaldirektors des schwedischen Postdienstes Juhlin und hatte als Ziel die Vereinheitlichung des Luftverkehrs. Die Konferenz konnte natürlich hier keine Überraschungen bringen,

leistete jedoch sehr nützliche Vorarbeit, die in Kommissionsberatungen fortgeführt werden soll.

46. Ein internationales Abkommen über den Funkpeildienst wurde zwischen den Regierungen von Holland, Belgien, Frankreich und Großbritannien abgeschlossen, um die Zusammenarbeit der Funkpeilstellen dieser Länder im Handelsluftverkehr sicherzustellen. (Nachrichten für Luftfahrer, Nr. 44.)

47. Eine internationale Luftfahrtkonferenz in Paris, an der 20 Staaten teilnahmen, wurde am 26. Oktober eröffnet. Insbesondere wurde die Haftung des Luftfrachtführers behandelt.

48. Abhandlungen.

Um die Zukunft des deutschen Luftverkehrs. Kölnische Zeitung vom 25. Oktober 1925.

Der neue Kurs im deutschen Luftverkehr. Von Rudolf Breuer. Kölnische Volkszeitung vom 25. und 28. November 1925, Nr. 873 und 881.

Das Zeppelin-Luftschiff als Verkehrsmittel. Von Walter Scherz. Der Luftweg, Nr. 17, S. 189.

Die Motoren im Deutschen Rundflug. Von Alfred Richard Weyl. Der Luftweg, Nr. 19, S. 230; Nr. 20, S. 247.

Die Luftfahrt im Rheinland. Von Albert Sonntag. Luftfahrt, Nr. 21, S. 327; Nr. 22, S. 343.

Soll der Luftverkehr vereinheitlicht werden? Von Dr. Wiener. Luftfahrt, Nr. 21, S. 325.

Soll der Luftverkehr vereinheitlicht werden? Von Hermann v. Wilamowitz-Moellendorff. Luftfahrt, Nr. 22, S. 341.

Freies Landungsrecht? Eine luftrechtliche Betrachtung. Von Geh. Reg.-Rat Dr. Fritz Müller. Luftfahrt, Nr. 23, S. 358; Nr. 24, S. 374. K.

Post- und Nachrichtenverkehr.

49. Eine neue Küstenfunkstelle ist am 12. November 1925 in Bremerhaven für den allgemeinen öffentlichen Verkehr im Bereiche der Wesermündung seitens der DRP. in Betrieb genommen worden.

50. Die 11. Internationale Telegraphenkonferenz fand vom 1. September bis 29. Oktober in Paris statt. Die Tagung hatte zum Ziel die Anpassung der internationalen Vorschriften für den Telegraphen- und Fernsprechbetrieb an die seit der letzten Konferenz, die im Jahre 1908 in Lissabon stattfand, stark veränderten Verhältnisse.

51. Die Telegraphenverbindung Berlin—Moskau, die bei Ausbruch des Weltkriegs aufgehoben worden war, wurde am 25. Oktober 1925 wieder eröffnet.

52. Abhandlungen.

Die Weltpostkongresse in Madrid und Stockholm. Von Postrat Franck. Archiv für Post und Telegraphie, Nr. 7, S. 213.

Die Entwicklung des deutschen Fernsprechgebührenwesens in den letzten vier Jahren (1. Oktober 1921 bis 30. September 1925). Von Postrat Dr. Wittiber. Archiv für Post und Telegraphie, Nr. 8, S. 265.

Die Briefverteilmaschine. Von Postrat L. Schneider. Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie, Nr. 6, S. 81. K.

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 Binnenschiffahrt, Straßenverkehr, Spedition, Reiseverkehr, Verkehrsrecht, Allgemeines).

Nr. 2

Abgeschlossen am 20. April 1926

Eisenbahnen.

53. Tarifwesen.

Güter- und Tiertarife.

Neu erschienen sind:

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif:

Teil I, Abt. A, am 15. März.

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

Zum Heft C II (Ausnahmetarife) Nachtrag 5 am 5. Februar.

Ausnahmetarife:

Neu eingeführt sind:

Für Mineralöle der Klasse A von Mannheim nach Basel BB. AT. 44d am 18. Januar, für Getreide und Mühlenerzeugnisse AT. 17a, für die Ausfuhr über See AT. 64 am 15. Januar, für Rohzucker AT. 81 am 28. Januar, für Borax und Borkalk über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt AT. 95 am 25. Januar, für Kalialaun zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern AT. 96 am 1. Februar, für Eisen und Stahl (= Waren) zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern AT. 35b am 5. Februar, für Sensen zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern AT. 35c am 15. Februar, für Spiritus (auch Sprit) zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und trockene Grenze AT. 97 am 11. Februar, desgleichen für Kartoffeln AT. 101 am 15. März, für Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reich AT. 16a am 15. März, für Korkrinde über See nach außerdeutschen Ländern AT. 103 am 18. März, für Halden-(Roh-)Graphit AT. 15a am 1. April, für Rohzink AT. 18e am 1. April, für Klebsand (roh), bei Ausfuhr über den deutsch-saarländischen Übergang Eichel-scheid Grenze AT. 105 am 1. April.

Für Eisen und Stahl (AT. 1), Holzschliff (AT. 2), Felle und Häute (AT. 3, 4), Flachs und Hanf (AT. 5), Lumpen (AT. 6), Kali (AT. 7), Sammelgut (AT. 8), Steine (AT. 9), Chemische Güter (AT. 10), ist ab 15. Januar ein direkter Tarif für den Güterverkehr Italien—Deutschland über die Schweiz eingeführt worden zum Wettbewerb gegen fremde Bahnwege. Er enthält direkte Frachtsätze zwischen west-, mittel- und süddeutschen Stationen und den Grenzübergangsstationen Chiasso tr., Pino tr. und Iselle tr. zur Weiterverfrachtung nach und von italienischen Stationen.

Die Frachstundungsgebühr für halbmonatliche Frachstundung bei der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank ist ab 1. Februar von 3⁰/₀₀ auf 2⁰/₀₀ herabgesetzt worden.

54. Einführung von Stückgutannahmestellen im Inneren der Städte.

Zur Verkehrserleichterung und planmäßigen Eingliederung des Kraftwagens in den Eisenbahnverkehr will die Reichsbahn in größeren Städten neben den bestehenden Güterabfertigungen besondere Annahmestellen einrichten, die durch den