

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

Eisenbahnkraftwagenverkehr bedient werden sollen. Bezweckt wird durch diese Einrichtung die Zurückdrängung des „wildem“ Kraftwagenverkehrs.

55. Verkürzung der Lieferfristen im Güterverkehr der Reichsbahn.

Vom 15. März d. Js. ab sind die Lieferfristen verkürzt, so daß der Vorkriegszustand wieder erreicht ist.

I. Die Lieferfristen betragen:

a) für beschleunigtes Eilgut:

1. Abfertigungsfrist $\frac{1}{2}$ Tag.
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer $\frac{1}{2}$ Tag.

b) für Eilgut:

1. Abfertigungsfrist 1 Tag.
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer 1 Tag.

c) für Frachtgut:

1. Abfertigungsfrist 2 Tage.
2. Beförderungsfrist bei einer Entfernung bis zu 100 Tarifkilometern 1 Tag, bei größeren Entfernungen für weitere angefangene je 200 Tarifkilometer 1 Tag.

II. Die Lieferfrist für beschleunigtes Eilgut gilt als gewahrt, wenn das Gut so schnell befördert wurde, wie es mit den dafür freigegebenen Zügen möglich war.

III. Die Lieferfrist beträgt das Doppelte der Sätze unter I:

a) für Stückgutsendungen von Gütern, die nach den Bestimmungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, sowie von leeren Packmitteln und Behältern, in denen solche Güter enthalten waren;

b) für Frachtstückgutsendungen von Gütern, die wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können. B.

56. Der elektrische Betrieb der Deutschen Reichsbahn umfaßt zur Zeit 784 km. Nach Fertigstellung der in Vorbereitung und teilweise schon im Ausbau befindlichen Strecken wird das gesamte elektrische Vollbahnnetz rund 1760 km Länge aufweisen. In diesen Zahlen sind Nahverkehrsbahnen enthalten, deren Betrieb ausschließlich durch Triebwagen erfolgt. Auf den gewöhnlichen Fernverkehr mit überwiegender Zugbeförderung durch elektrische Lokomotiven entfallen 716 km in Betrieb befindliche Strecken, zu denen 854 km vorbereitete und geplante Strecken hinzukommen. (Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 7.)

57. Personenwagen aus Stahl läßt die französische Nordbahn neuerdings zwischen Lille und Paris verkehren. An den Wagen ist nur noch für das Trittbrett Holz verwendet. Es ist besonderer Wert darauf gelegt worden, Bequemlichkeit und Sicherheit, namentlich bei Zusammenstoßen, bei dem neuen Wagentyp zu vereinigen. (Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 1.)

58. Ostanatolien. Die türkische Regierung hat beschlossen, eine Bahnverbindung der Ostwilajets mit dem Mittelmeerhafen Messina zu schaffen. Die etwa 500 km lange Strecke soll in den nächsten vier Jahren gebaut werden. (Verkehrstechnik Nr. 4.)

59. Elektrifizierung der marokkanischen Eisenbahnen. Die Marrokanische Eisenbahn-Gesellschaft hat die ersten elektrischen Lokomotiven in Dienst gestellt. Zunächst wird die Erzbahn von Kourigha elektrifiziert. Die Linien des Nordens und des Südens sollen bis 1927 folgen. (Chronique des transports No. 7.)

60. Abhandlungen.

Einheitsfragen in der Sozialversicherung bei der Reichsbahn. Von Dr. Schmidt, Oldenburg. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 7, S. 174.

Die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes der Schweizerischen Bundesbahnen, unter Berücksichtigung der Betriebserfahrungen des Jahres 1924. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 8, S. 198.

Das Reichsbahnmonopol. Von Reichsbahndirektor Dr. Kittel. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 10, S. 245.

Bericht des Eisenbahnkommissars Gaston Lerverve an die Reparationskommission über das erste Reparationsjahr (1. September 1924 bis 31. August 1925). Von Dr. Otto. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 10, S. 247.

Die Staffeltarife der deutschen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit, mit besonderer Berücksichtigung des Dawes-Gutachtens. Von Dr. oec. publ. Fritz Helbig. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 11, S. 273; Nr. 12, S. 303.

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft als Glied der deutschen Volkswirtschaft. Von Staatssekretär a. D. Vogt, Direktor der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Verkehrstechnische Woche Nr. 3, S. 25; Nr. 4, S. 40; Nr. 5, S. 56.

Die Schmalspurbahn der Südafrikanischen Union. Von Dipl.-Ing. Wehe. Verkehrstechnische Woche Nr. 9, S. 103.

Der Eisenbahngüterverkehr in Deutschland im Jahre 1924. Von Regierungsrat Dr. Teubert. Verkehrstechnische Woche Nr. 12, S. 133.

Reichsbahn und Aufsicht. Von Staatssekretär a. D. Stieler. Verkehrstechnische Woche Nr. 13, S. 145.

Das Reichsbahngericht. Von Reichsbahndirektor Dr. Th. Kittel. Verkehrstechnik Nr. 9, S. 133.

Ruhrbesetzung und Reichsbahn. Archiv für Eisenbahnwesen Heft 1, S. 1. Zugtelefonie. Von Reichsbahndirektor Geh. Finanzrat Dr. Pischel. Die Reichsbahn Nr. 8, S. 83.

Das erste Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Die Reichsbahn Nr. 9, S. 90.

Über den Einkauf der Holzschwellen bei der Reichsbahn. Von Reichsbahnoberrat Kröh. Die Reichsbahn Nr. 10, S. 110.

Die Umstellung der Reichsbahn. Von Reichsminister a. D. Oeser, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Die Reichsbahn Nr. 12, S. 154.

Lochkartenverfahren und Nummernbezeichnungen bei der Deutschen Reichsbahn. Von Ph. Riedel. Organisation Nr. 3, S. 67.

Das Eisenbahnwesen zu Beginn des Wirtschaftsjahres 1925/26. Von K. Lauer. Aus der Volkswirtschaft der UdSSR. Nr. 1/2, S. 33.

Das Frachtstundungsverfahren und die deutsche Verkehrskreditbank. Von Prof. Dr. Bruno Pfeifer. Zeitschrift für Betriebswirtschaft Nr. 1, S. 41.

Die wirtschaftliche Lage der Reichsbahn. Von Staatssekretär a. D. Vogt. Deutsche Wirtschaftszeitung Nr. 7, S. 137.

Reichsbahn und öffentliche Meinung. Von Dr. M. Schlenker. Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr Nr. 10, S. 271.

Die Entwicklung des deutsch-hölländischen Schnellpersonenverkehrs in der Nachkriegszeit. Von Dr. E. Bohnen. Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr Nr. 13, S. 366.

K.

Straßen- und Kleinbahnen.

61. Der Weiterbau der Berliner A.E.G.-Schnellbahn. Der Berliner Magistrat hat beschlossen, die Parallele zur Nord Südbahn, an der die Arbeiten seit 1919 ruhen, weiterzubauen. Die A.E.G.-Schnellbahngesellschaft stellte 1919 die Arbeiten an der Bahn aus finanziellen Gründen ein. Nach der Liquidation der genannten Gesellschaft wurde die Stadt Berlin Eigentümerin der fertiggestellten Strecke, an deren Weiterbau sie jetzt herantritt. Für den Anfang sollen 2—3 Millionen Mark zur Verfügung gestellt werden; ein endgültiger Plan für die gesamte Finanzierung steht noch nicht fest.

62. Los Angeles. Am 1. Dezember 1925 ist in Los Angeles die erste Untergrundbahn eröffnet worden. Die Baukosten betragen 9 Millionen Dollar. (Verkehrstechnik Nr. 6.)

63. 25 Jahre Schwebebahn Elberfeld—Barmen. Am 1. März 1926 konnte die Schwebebahn auf ihr 25jähriges Bestehen zurückblicken. Die ganze heutige Strecke wurde erst am 27. Juni 1903 fertiggestellt. Die Zahl der beförderten Personen betrug damals 8 Millionen gegen 20 Millionen im Jahre 1925. Die Schwebebahn, technisch das Werk Eugen Langens, wurde im Jahre 1919 in die Form der A.-G. gebracht, an der die Erbauerin der Bahn, die Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, mit 51 % und die Stadt Elberfeld mit 49 % beteiligt ist.

64. Abhandlungen.

Massengüterverkehr auf Straßenbahnen. Von Generaldirektor P. Müller. Verkehrstechnik Nr. 4, S. 49.

Die Schnellverkehrsverhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika (auf Grund einer Studienreise). Von Direktor Dr.-Ing. Mattersdorf. Verkehrstechnik Nr. 6, S. 85.

Die Entwicklung der Straßenbahnen und Kleinbahnen im Bergischen Land. Von Direktor H. Uhlig. Verkehrstechnik Nr. 7, S. 104. K.

Seeschifffahrt.

65. Deutschlands Seeverkehr. Der Verkehr im ersten Vierteljahr 1926 betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Hamburg				
Januar	1 030	1 291 044	1 127	1 285 686
Februar	949	1 225 695	1 061	1 202 168
März	1 026	1 296 478	1 218	1 366 999
Bremen (mit anderen Weserhäfen)				
Januar	319	399 098	309	446 489
Februar	278	380 703	304	389 825
März	386	478 986	357	449 674

Danach blieb in Hamburg wie in Bremen der Verkehr gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres beträchtlich zurück.

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 im vierten Vierteljahr 1925:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober				
Ostsee	1 332	594 400	1 406	637 500
Nordsee	2 852	2 358 700	3 112	2 392 900
Zusammen	4 184	2 953 100	4 518	3 030 400
November				
Ostsee	1 334	581 600	1 318	567 000
Nordsee	2 669	2 189 200	2 738	2 156 300
Zusammen	4 003	2 770 800	4 056	2 723 300
Dezember				
Ostsee	979	457 500	1 006	488 600
Nordsee	2 225	2 109 200	2 245	2 057 800
Zusammen	3 204	2 566 700	3 251	2 546 400
Jahr 1925				
Ostsee	16 736	6 328 000	16 895	6 450 000
Nordsee	31 635	26 865 000	33 819	27 066 000
Zusammen	48 371	33 193 000	50 714	33 516 000
Jahr 1924 (berichtigt)				
Zusammen	44 515	29 692 000	47 443	29 677 000

Der Seeschiffsverkehr 1925 wies hiernach gegenüber 1924 im Hinblick auf die Zahl der Schiffe eine Zunahme von 8 %, auf den Raumgehalt eine Zunahme von 12,4 % auf. Dem Raum nach wurde der Verkehr von 1913 erstmalig übertroffen (um über 6 %), wobei die Zunahme des Verkehrs in den Nordseehäfen die Abnahme desjenigen in den Ostseehäfen wettmacht.

66. Der Verkehr und Güterumschlag der bedeutendsten französischen Seehäfen 1925 erreichte folgende Mengen:

	Verkehr (Ankunft) in 1000 R.-T.	Güterumschlag in 1000 t		
		Ankunft	Abgang	Gesamt
Dünkirchen	3 940	2 718	1 108	3 826
Le Havre	7 059	3 060	1 765	4 825
Rouen (mit Nebenhäfen)	3 302	6 497	447	6 944
Caen	542	998	637	1 635
Cherbourg	11 033	211	70	281
St. Nazaire	902	852	321	1 173
Nantes (mit Nebenhäfen)	1 319	1 791	294	2 085
Bordeaux (mit Nebenhäfen)	3 771	3 170	1 463	4 633
Marseille (mit Nebenhäfen)	11 515	4 915	2 506	7 421
37 franz. Häfen 1925	55 325	30 633	10 839	41 472
37 „ „ 1924	53 640	35 048	10 154	45 202

Der Rückgang in der Einfuhr beruht zum weitaus größten Teil auf einer Verminderung der Kohlenankünfte.

67. Der Güterumschlag der Haupt-Handelshäfen der Vereinigten Staaten von Amerika 1925 betrug (in long tons zu 1016 kg):

New York	22 223 000	Buffalo	3 384 000
New Orleans	9 410 000	Galveston	3 144 000
Philadelphia	5 737 000	Norfolk	2 913 000
Baltimore	5 485 000	San Francisco	2 681 000
Los Angeles	3 752 000	Boston	2 303 000

68. Der Verkehr des Suez-Kanals 1925 stellte sich, verglichen mit 1924, wie folgt:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000 Br.-R.-T.	Ladung in 1000 t
1925	5337	36 910	26 578
1924	5122	34 652	25 529

Der Netto-Tonnage zufolge war 1925 an dem Verkehr beteiligt die englische Flagge mit 59,9 %, die niederländische mit 10,1 %, die deutsche mit 6,7 %, die französische mit 6,1 %, die italienische mit 5,3 %, die japanische mit 4 %.

69. Der Verkehr des Panama-Kanals 1925 weist 4774 Durchfahrten aus (gegen 4893 Durchfahrten 1924), wofür an Gebühren \$ 21 380 760 (22 809 416) erhoben wurden.

70. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1925 und im ersten Vierteljahr 1926 betrug:

	1925	1924	1913
Zahl der Schiffe	42 288	42 373	54 628
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	14 694	13 434	10 292
		1926	
	Januar	Februar	März
Zahl der Schiffe	2 786	2 503	2 800
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	1 031	758	839

71. Der XIII. deutsche Seeschifffahrtstag fand am 23. März 1926 in Lübeck statt. Im Vordergrund der Verhandlungen standen rechtliche und nautische Fragen.

72. Die deutsche Handelsflotte Anfang 1925 umfaßte der amtlichen Bestandsaufnahme (der ersten vollständigen seit 1914) zufolge insgesamt 4270 Schiffe mit 3 169 000 Br.-R.-T. Die Zusammensetzung war folgende (näheres vergleiche Wirtschaft und Statistik, 1926, 4, S. 105):

Raumgehalt	Dampf- und Motorschiffe Anzahl	1000 Br.-R.-T.	Segelschiffe und Seeleichter Anzahl	1000 Br.-R.-T.
bis 1 000 Br.-R.-T.	1342	453	2246	263
1 000 — 3 000 "	350	612	31	58
3 000 — 5 000 "	133	531	6	19
5 000 — 10 000 "	145	977	—	—
10 000 — 15 000 "	12	145	—	—
15 000 u. darüber "	5	111	—	—
Zusammen	1987	2829	2283	340
Davon Ostseegebiet	472	400	292	33
" Nordseegebiet	1515	2429	1991	307

73. Austral-Kosmos-Stinnes-Linien. Nachdem im Verfolg der Liquidation des Stinnes-Konzerns über den Verkauf der Hugo Stinnes-Linien verschiedene Kombinationen erörtert worden waren, kam überraschend Ende Januar der Übergang an die Deutsch-Austral- und Kosmos-Linien zustande. Diese übernahmen auf Grund von mit der Darmstädter- und Nationalbank als Führerin der Stinnes-Liquidation geführten Verhandlungen das gesamte Aktienkapital von 5 Mill. R.M. gegen Zahlung von 6 Mill. R.M. Die Stinnes-Reederei wird indessen als selbständiges Gebilde weitergeführt.

74. Japanische Schifffahrtfusion. Nach jahrelangen Verhandlungen kam zwischen der Nippon Yusen Kaisha und der Toyo Kisen Kaisha Anfang 1926 eine Vereinbarung zustande, derzufolge die erstere den Nord- wie den Süd-Pazifik-Dienst der letzteren mit den entsprechenden Schiffen (rund 90 000 Br.-R.-T.) gegen Aktienhergabe übernimmt. Die Toyo Kisen Kaisha beschränkt sich mit den verbleibenden Schiffen (rund 45 000 Br.-R.-T.) auf die Trampfahrt.

75. Weltschiffbau 1925. Verglichen mit den Vorjahren erreichten Lloyds Register zufolge die Stapelläufe der Welt:

1923	701 Schiffe mit	1 643 000 Br.-R.-T.
1924	924 " "	2 248 000 "
1925	855 " "	2 193 000 "

Davon entfielen auf:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	272	812 000	51	267 000
Deutschland mit Danzig	69	138 000	56	279 000
Italien	13	40 000	16	101 000
Holland	26	46 000	17	32 000
Frankreich	25	50 000	7	24 000
Dänemark	4	3 000	15	70 000
Japan	18	40 000	5	16 000
Schweden	7	8 000	10	46 000
Ver. Staaten (ohne Große Seen)	27	39 000	11	4 000

76. Neue Großschiffe. Anfang April unternahm der Turbinen-Fracht- und Fahrgastdampfer „Hamburg“ der Hamburg-Amerika-Linie, das dritte Schiff der „Albert Ballin“-Klasse, 20 815 Br.-R.-T. groß, seine erste Ausreise nach New York. Ein viertes Schiff derselben Klasse („New York“) ist ebenfalls bei Blohm & Voß in Hamburg in Bau. — Mitte März lief in St. Nazaire das für den Dienst Havre—New York der Cie Générale Transatlantique bestimmte Turbinenschiff „Ile de France“ vom Stapel, das mit gegen 41 000 Br.-R.-T. das größte französische Schiff sein wird. — Ende Februar trat das bislang größte Motorschiff der Welt, die der Royal Mail Steam Packet Company gehörige „Asturias“ (22 137 Br.-R.-T.) die erste Ausreise an. Ein Schwesterschiff „Alcantara“ ist im Bau. Noch größer werden die für die Cosulich Schifffahrtsgesellschaft, Triest, in Monfalcone im Bau befindlichen Motorschiffe „Saturnia“ und „Urania“ (23 500 Br.-R.-T.) sein. Für die Navigazione Generale Italiana sind ein Dampfer „Roma“ und ein Motorschiff „Augustus“ (33 000 Br.-R.-T.), ebenfalls auf italienischen Werften in Bau. — Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat ein Schwesterschiff zu „Cap Polonio“ (20 600 Br.-R.-T.), „Cap Arcona“ bei Blohm & Voß in Auftrag gegeben.

77. Abhandlungen.

Ein Jahrzehnt Weltschifffahrt und Weltschiffbau. Von Dr. E. Dehning. In: Werft—Reederei—Hafen Nr. 1, S. 1.

Die Subventionspolitik in der Weltwirtschaft. Von Dr. W. Flemmig. In: Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr Nr. 13, S. 373.

Die Seeschifffahrtsbestimmungen in den Handels- und Schifffahrtsverträgen mit Italien und Rußland. Von Min.-Rat Dr. Lahr. In: Hansa Nr. 6, S. 235; Nr. 7, S. 280.

Über Tonnagebezeichnungen und ähnliches in Schifffahrt und Schiffbau. Von Dr. E. Dehning. In: Hansa Nr. 2, S. 93.

Passenger Ships as Cargo Carriers. Von E. T. Chamberlain. In: Nautical Gazette, Vol. 110, Nr. 8, S. 201, und Shipbuilding and Shipping Record vom 11. März 1926, S. 271.

Die Indexziffern der Seefrachten. Von Dr. R. Wogan. In: Hansa Nr. 11, S. 436.
Le port d'Anvers. Von K. Bollengier. In: La Navigation du Rhin Nr. 3, S. 106.
N.-Z.

Binnenschifffahrt.

78. Westdeutsche Binnenschifffahrt. A. Nordwestdeutsche Kanäle. Der Verkehr im ersten Viertel 1926 wies gegenüber dem bereits verringerten Verkehr des vierten Viertels 1925 einen weiteren beträchtlichen Rückgang auf. Hierzu trugen zu Jahresanfang Hochwasser und dann Frost bei. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal ruhte die Schifffahrt überwiegend während der zweiten Märzhälfte wegen Ausbesserungsarbeiten. Gemessen an Schleuse Münster erreichte der Dortmund-Ems-Kanal-Verkehr im Wochendurchschnitt des ersten Viertels 1926 40 200 t (gegen 52 800 t im vierten Viertel 1925). Davon entfielen auf Brennstoffe zu Tal 16 800 t (gegen 32 200 t), auf Erze zu Berg 20 900 t (gegen 18 500 t). Der Verkehr des Rhein-Weser-Kanals bezifferte sich wochendurchschnittlich auf 33 100 t (gegen 41 800 t). Die Brennstoffabfuhr nach Osten gingen auf 21 900 t (von 25 300 t) zurück. Die Erzbeförderung westwärts hielt sich mit 4600 t im Wochendurchschnitt auf gleicher Höhe.

B. Rhein. Die Leistungsfähigkeit der Rheinschifffahrt war zu Beginn des Jahres infolge des gewaltigen Hochwassers gemindert. Bei verringerter Verkehrsleistung waren die Frachten leicht gehoben. Obwohl der Februar der Rheinschifffahrt wieder größere Frachtmengen zuführte, sanken die Frachten bei ausgeglichener Kahnlauf. Bei annähernd gleichbleibender Verkehrsleistung fielen sie im März weiter auf ein Maß, bei dem die Deckung der Selbstkosten ausgeschlossen ist. Im ganzen waren während des ersten Viertels 1926 die Verladungen von Kohle von der Ruhr zum Oberrhein gering, desgleichen die Erzzufuhren von den Seehäfen nach den Rhein- und Kanal-Hütten. Dagegen war die Abfuhr von Kohle über den Niederrhein, namentlich im Februar, lebhaft. Der März brachte eine beachtliche Zunahme der Eisen- und Erden-Verladungen, so daß der Talverkehr über die deutsch-niederländische Grenze eine neue Höchstzahl erreichte. Der Bergverkehr bei Emmerich erreichte im ersten Viertel noch nicht 40 % des Talverkehrs. Im einzelnen betrug der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze im ersten Viertel 1926 in 1000 t:

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Januar		24	437	118	260	839
Februar		26	384	133	249	792
März		36	473	195	330	1 034
1. Viertel 1926		86	1 294	446	839	2 665
	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Januar		1 615	172	67	254	2 108
Februar		1 932	187	163	245	2 527
März		1 727	234	309	271	2 541
1. Viertel 1926		5 274	593	539	770	7 176

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort erreichte in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
Januar	1367	1287	238	140	1605
Februar	1726	1634	291	178	2017
März	1584	1476	259	123	1843

Der Gesamtumschlag in den Rhein-Zechenhäfen sowie in Mannheim-Ludwigshafen betrug in 1000 t:

	Januar	Februar	März
Rhein-Zechen-Häfen	519	506	541
Mannheim-Ludwigshafen	569	691	662

79. Verlegung des Kohlenkontors. In der Generalversammlung des Kohlenkontors Weyhenmeyer & Co., K.-G., der Vereinigung der rheinischen Kohlenreedereien, am 5. Februar 1926, wurde die Verlegung des Kontors mit $\frac{3}{4}$ Stimmenmehrheit von Mülheim-Ruhr nach Mannheim beschlossen.

80. Schifffahrtabgaben auf dem Main. Durch Erlass des Reichsverkehrsministers vom 30. Januar 1926 wurde ein neuer Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem kanalisiertem Main von Aschaffenburg bis zur Mündung an Stelle desjenigen vom 3. März 1925 in Kraft gesetzt. (Vgl. Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 2, S. 9.)

81. Ostdeutsche Binnenschifffahrt. Der Oder-Verkehr hielt sich im Oktober 1926 auf etwa der gleichen Höhe wie im September, ließ im November beträchtlich nach und kam im Dezember infolge starken Frostes fast ganz zum Erliegen. Berlin verzeichnete im Oktober und November eine große Steigerung der Ankünfte, ebenso Hamburg im November infolge verstärkter Zufuhren aus Böhmen. Allgemein war der Elbverkehr im Oktober und November belebt, litt dann aber im Dezember ebenfalls stark unter der Kälte. Der Umschlag der bedeutendsten ostdeutschen Binnenhäfen belief sich in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Oktober	202,2	146,3	138,6	137,6
November	156,6	83,—	116,9	186,4
Dezember	22,6	7,5	6,1	30,2
	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Oktober	70,1	436,8	290,5	349,8
November	58,1	453,8	334,—	497,1
Dezember	28,1	76,9	84,3	116,2
	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Oktober	52,8	42,8	75,2	98,7
November	48,6	34,6	65,2	169,9
Dezember	23,3	9,7	7,6	22,2

82. Elbschiffahrtkartell. Nachdem auf der Elbe von 1916 bis 1923 ein Schifffahrtkartell bestanden hat, ist Anfang Februar 1926 ein neues Kartell in Wirksamkeit getreten: Die Mittelalbische Schifffahrtsvereinigung von 1926, die den Verkehr mit den Häfen im Freistaat Sachsen und in der Tschechoslowakei umfaßt. Dem Kartell gehörten an:

1. Vereinigte Elbeschiffahrts-Ges. A.-G.
2. Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G.
3. Behncke & Mewes, Hamburg.
4. „Elbe“ Dampfschiffahrts-A.-G.
5. Tschechoslowakische Elbe-Schiffahrts A.-G.

Interessengemeinschaft besteht mit der Schiffseignergemeinschaft in Hamburg. Nicht beigetreten ist dem Kartell die Reederei-A.-G. vorm. J. Krümling A.-G. Magdeburg.

83. Vereinigung Deutscher Hafenverbände. Unter der Leitung des Oberbürgermeisters von Mainz, Dr. Külb, wurde am 18. Januar 1926 in Berlin eine Vereinigung Deutscher Hafenverbände gegründet, die die Hafenverbände des Rheinstromgebietes (nebst Anschlußwasserstraßen westlich der Elbe), des Elbstromgebietes und der östlichen Wasserstraßen umfaßt und deren gemeinsame Interessen vertritt. Die Geschäftsführung liegt in der Hand des Rheinhafenverbandes (Mainz).

84. Abhandlungen.

Die deutsche Binnenschifffahrt im Jahre 1925. Von Syndikus E. Schreiber. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 2, S. 41.

Die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung 1921—1925. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Elbegebiet: Nr. 1, S. 18; Weser-Ems-Gebiet: Nr. 2, S. 55; Rheingebiet: Nr. 3, S. 60; Rechtsrheinisches Bayern: Nr. 4, S. 106.

Die Rheinschifffahrt im Jahre 1925. Von Dr. H. Schleichert. In: Der Rhein Nr. 1, S. 10.

Die Behandlung der Zollschiffe auf dem Rhein. Von Zollrat i. R. Flory. In: Der Rhein Nr. 3, S. 51.

Das staatliche Schlepptomopol. Von Reg.-Baurat Helmershausen. In: Deutsche Wasserwirtschaft Nr. 2, S. 17.

Statistik des Binnenschiffverkehrs auf der Weser und dem Mittellandkanal. Von Reg.- und Baurat Prietze. In: Die Weser Nr. 1, S. 2.

Die Wasserstraßenprojekte der Oder und ihre Entwicklung in den letzten zwölf Jahren. Von Direktor Kurt Graetz. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 2, S. 51; Nr. 3, S. 100.

Die Entwicklung der Weichselschifffahrt nach dem Krieg. Von Dr. H. Steinert. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 3, S. 102.

Die Binnenschifffahrt auf dem Balkan. Von Dr. Fr. Wallisch. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 1, S. 22; Nr. 2, S. 52.

Was muß die Schifffahrt vom Völkerbund wissen? Von Min.-Rat Oppermann. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 2, S. 44. N.-Z.

Straßenverkehr.

85. Straßenbau-Tagung. Gelegentlich der Leipziger Frühjahrs-Baumesse veranstaltete das Messeamt Leipzig in enger Verbindung mit dem Deutschen Straßenbauverband und der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau vom 3.—5. März 1926 in Leipzig eine Straßenbau-Tagung, gelegentlich der von Fachleuten Vorträge über zumeist technische Fragen des Straßenbaus gehalten wurden.

86. Betonstraßen in Deutschland. 1925 wurden in Deutschland 45 000 qm Betonstraßen gebaut. Größere Strecken kamen dabei zur Ausführung auf der Straße München—Tegernsee, in Köln und Pirna.

87. Selbstkosten der Kraftwagen. Bei Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. ist ein Berechnungsschema für die Selbstkosten der Kraftwagen festgelegt worden, das bei Einsetzung der Anfang 1926 gültigen Marktpreise folgende Kilometersätze ergibt:

Bei einer Jahresleistung von	für einen 5 t Lastkraftwagen mit geschlossenem Aufbau	für einen zweiachsigen Omnibus
15 000 km	1,12	1,19
20 000 "	1,—	1,04
25 000 "	0,93	0,95
30 000 "	0,88	0,89
35 000 "	0,85	0,85
40 000 "	0,83	0,82

88. Abhandlungen.

Probleme beim neuzeitlichen Straßenbau. Von Landesoberbaurat a. D. Quentell. In: Die Straße Nr. 4, S. 37; Nr. 5, S. 53.

Theoretische Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit von Straßen. Von Prof. Dr.-Ing. E. Neumann. In: Verkehrstechnik Nr. 5, S. 65.

Das Straßenproblem und die wirtschaftliche Bedeutung guter Straßen. Von Min.-Rat Dr.-Ing. Speck. In: Verkehrstechnik Nr. 13, S. 201; Nr. 14, S. 223.

Die Finanzierung der Landstraßenunterhaltung. Entwurf des deutschen Landkreistages für ein Kraftfahr- und Fahrzeugsteuergesetz. (Mit Äußerungen von Vertretern besonders interessierter Organisationen.) In: Verkehrstechnik Nr. 11, S. 177.

Der Kampf um die Straßensteuern. Von Baurat Niemack. In: Verkehrstechnik Nr. 12, S. 185.

Betriebskosten und Wirtschaftlichkeit von Lastkraftwagen. Von Dipl.-Ing. P. Friedmann. In: Allg. Automobil-Zeitung Nr. 11, S. 17.

Die Autodroschkentarife in deutschen Großstädten. Von Privatdozent Dr.-Ing. E. Heisterbergk. In: Verkehrstechnik Nr. 3, S. 38.

Die Krise der deutschen Automobilindustrie, ihre Ursache und Vorschläge zu ihrer Behebung. Zwei Aufsätze von Bruno Meyer und Dr. W. Feilchenfeld. In: Deutsche Wirtschafts-Ztg. Nr. 10, S. 215.

Um die internationalen Automobilausstellungen. Von Dr. Gustav Plum. In: Der Motorwagen Nr. 7, S. 147. N.-Z.

Luftverkehr.

89. Um die deutsche Luftfahrt. Die in Nr. 40 berührten Verhandlungen um die Freiheit der deutschen Luftfahrt dauerten das ganze erste Vierteljahr 1926 hindurch an.

90. Die Vereinheitlichung des deutschen Luftverkehrs. (Vgl. Nr. 42.) Die Vorbereitungsarbeiten für die Fusions-Gesellschaft erfordern einen längeren Zeitraum. Um eine völlige Arbeitsgemeinschaft herbeizuführen, wurde eine vorläufige Organisations-Gesellschaft mit dem Namen „Deutsche Luft-Hansa A.-G.“ gegründet.

91. Die diesjährigen Rhön-Segelflugveranstaltungen finden vom 25. Juli bis 9. August statt. Näheres siehe Luftfahrt Nr. 4, S. 59.

92. Der Weltluftverkehr. Die Gesamtstreckenlänge des Weltluftverkehrsnetzes stieg im Jahre 1925 von 29 607 auf 57 500 km. Davon entfallen 30 255 km auf Europa, 8 506 km auf Amerika, 7 230 km auf Afrika, 5 882 km auf Asien und 5 668 km auf Australien.

93. Französischer Luftverkehr 1925. Die fünf französischen Luftverkehrsunternehmen, die ein Luftnetz von rund 15 000 km befliegen, beförderten zusammen rund 15 000 Personen, 1 100 000 kg Pakete und 220 000 kg Briefpost. Die Einnahmen betragen gegen 76 000 000 Franken.

94. Schweizerischer Luftverkehr 1925. Die Betriebsergebnisse sind gegen die Vorjahre weiter gestiegen. Die Zahl der Linien vermehrte sich von 5 auf 11. Die Netzlänge stieg von 2 280 km auf 4 300 km. Geflogen wurden in 3 887 Teilstrecken 818 000 km. Befördert wurden 7 600 Fluggäste, 75 000 kg Waren und 18 000 kg Eriefsendungen. Die Regelmäßigkeit betrug 88,9 % und die Durchschnittsgeschwindigkeit der Verkehrsflugzeuge 119 km/h.

95. Schwedischer Luftverkehr 1925. Nach den Nachrichten für Luftfahrer betragen die Verkehrsleistungen der A. B. Aerotransport 10 026 Fluggäste (1924: 5 228), 7 028 kg Post (1 155) und 48 984 kg Güter (4 10). Die Flugstrecke stieg von 154 860 km auf 397 779 km.

96. Abhandlungen.

Die Überwindung der Alpen im Luftverkehr. Von Major a. D. Hailer, Vorstand der Süddeutschen Aero-Lloyd A.-G. Verkehrstechnische Woche Nr. 4, S. 37.

Die Wirtschaftlichkeit kleinerer Flughäfen. Von Mar.-Baurat a. W. Linde. Verkehrstechnische Woche Nr. 12, S. 136.

Denkschrift der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf über den Güterluftverkehr. Wirtschaft und Verkehr Nr. 5, S. 138.

Der deutsche Flugverkehr. Von Dr. Guido Fischer. Zeitschrift für Betriebswirtschaft Nr. 3, S. 214.

Die deutschen Luftschiffhallen. Von Friedrich Stahl. Luftfahrt 1925 Nr. 24, S. 375; 1926 Nr. 2, S. 21.

Luftpost und Flugverkehr. Von Oberpostrat a. W. Dr. Schwellenbach. Luftfahrt Nr. 3, S. 33.

Der französische Luftverkehr. Luftfahrt Nr. 5, S. 67.

Flugzeugbau und Luftverkehr in Südamerika. Von Dr. Herbert Schmidt-Lamberg. Illustrierte Flug-Woche Nr. 4, S. 79. K.

Post- und Nachrichtenverkehr.

97. Telephonverkehr mit London. Am 15. März wurde ein vorläufig noch auf die Zeit von 7 Uhr abends bis 8 Uhr morgens (M. E. Z.) beschränkter Fernsprechverkehr zwischen London und Berlin, Bremen, Frankfurt (Main), Hamburg und Köln aufgenommen. Zugelassen sind gewöhnliche Privatgespräche und Monatsgespräche. Die Gebühr für ein gewöhnliches Privatgespräch von drei Minuten Dauer beträgt von 7 bis 9 Uhr abends in Berlin *M* 15.80, in Bremen und Frankfurt (Main) *M* 14.20, in Hamburg *M* 15.— und in Köln *M* 13.40. In der Zeit von 9 Uhr abends bis 8 Uhr morgens werden diese Sätze für Einzelgespräche um $\frac{2}{5}$ und für Monatsgespräche um die Hälfte ermäßigt.

98. Die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft, die vor zwei Jahren für den deutschen Kabelverkehr mit Südamerika, Asien, Afrika und den Mittelmeerländern eine unmittelbare Kabelverbindung mit der Londoner Station der Eastern Telegraph Company herstellte, hat seit kurzem zwei weitere Kabelverbindungen nach London in Betrieb genommen, die nach den Stationen der Commercial Cable Company und Western-Union Telegraph Company führen und für die Beförderung der Kabeltelegramme nach Nordamerika und darüber hinaus bestimmt sind. Durch die Schaffung dieser Kabelverbindungen wird nunmehr auch für den deutsch-nordamerikanischen Kabelverkehr der Umweg über fremde Staatstelegraphenämter vermieden; die Telegramme werden von Emden aus unmittelbar den Stationen der beiden amerikanischen Gesellschaften zugeführt und auf den Kabeln dieser Gesellschaften nach New York weitergeleitet.

Dem Telegrammverkehr zwischen Deutschland und Amerika dienen außer den vorerwähnten Kabelwegen die Funkverbindungen der Transradio A.-G.

99. New York. Wegen ungenügender Gebührensätze war für die New York Telephone Co. der Abschluß für 1924 nicht befriedigend. Die Bemühungen bei der Aufsichtsbehörde, der Public Service Commission, der gesunkenen Kaufkraft des Dollars entsprechend, eine Erhöhung der Gebühren durchzusetzen, waren vergebens. In den letzten fünf Jahren wurden 278 000 000 Dollar für Neuanlagen ausgegeben. In den nächsten fünf Jahren werden weitere 800 000 Anschlüsse mit einem Kostenaufwand von 312 000 000 Dollar erwartet. Im Jahre 1924 sind 208 000 Anschlüsse neu eingerichtet worden, davon 116 000 für Selbstanschlußbetrieb. Insgesamt hat die New York Telephone Co. am Ende des Geschäftsjahres 2 250 000 Anschlüsse im Betrieb. (Die Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie Nr. 4.)

100. Fernkabelanlagen in der Schweiz. Die Verkabelung des Fernleitungsnetzes macht infolge der Elektrisierung der Eisenbahnen rasche Fortschritte. Der gegenwärtige Bestand des Fernkabelnetzes stellt sich auf rund 1100 km Kabelkanal mit rund 1800 km Fernkabel (82 000 km Doppeladerlänge).

101. Abhandlungen.

Die Hauptfunkstelle Königs-Wusterhausen. Von Postrat H. Thurn. Archiv für Post und Telegraphie Nr. 1, S. 1.

Das Aufkommen der Aufgabestempel und die Postkonvention zwischen Thurn und Taxis und Frankreich vom 14. Dezember 1801. Von Oberarchivrat Dr. Freytag. Archiv für Post und Telegraphie Nr. 2, S. 29.

Die Großfunkstelle Prado del Rey. Von O. Kuntze. Telefunkenzeitung Nr. 42, S. 23. K.

Spedition.

102. Zusammenschluß. Die a. o. Generalversammlungen der Berliner Spediteur-Verein A.-G., Berlin, der Alltrans A.-G. für alle Transporte, Köln, und der Hansa Transport A.-G., Breslau, vom 30. Dezember 1925 beschlossen den Zusammenschluß der drei Gesellschaften, von denen die Alltrans in Westdeutschland, die Hansa in Mittel- und Ostdeutschland über ein größeres Filialnetz verfügten. Bei gleichzeitiger Aktienzusammenlegung übernimmt der Berliner Spediteur-Verein das Vermögen der beiden anderen Gesellschaften.

103. Abhandlungen.

Beiträge zur Geschichte der Spediteure und Fuhrleute. Von Dr. R. Bäumler. In: Der deutsche Fuhrherr, 1925, Nr. 46, S. 1; 1926, Nr. 2, S. 1.

Selbstkostenberechnung und Tarifbildung im Speditionsgewerbe. Von Dozent Leopold Mayer. In: Zeitschrift für Betriebswirtschaft Nr. 1, S. 57; Nr. 2, S. 132; Nr. 3, S. 224; Nr. 4, S. 300.

Tariferstellung und Tarifierstellung. Von Ernst Stern. In: Zoll-, Speditions- und Schifffahrtszeitung Nr. 2, S. 1; Nr. 3, S. 5; Nr. 4, S. 4. N.-Z.

Reiseverkehr.

104. Der Übersee-Passagierverkehr der Vereinigten Staaten von Amerika im Rechnungsjahr 1924/25 erreichte ein- und ausgehend fast 1 550 000 Personen. Davon benutzten die erste Klasse 900 000, die zweite 316 000, die dritte 332 000. Über 25 % der Reisenden entfielen auf den Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada. New York war an dem Gesamtverkehr mit über 55 % beteiligt.

105. Abhandlungen.

Das spanische Hotelwesen. Von Dr. G. Dierks. In: Hotel, Nr. 37, S. 1085.

Literatur zur Statistik des Fremdenverkehrs. Von Lorenz Huber. In: Deutsches Statistisches Zentralblatt, 1925, Nr. 1/2. N.-Z.

Verkehrsrecht.

106. Entscheidungen.

I. Die Allg. Bedingungen des Vereins Deutscher Spediteure haben nur da Gültigkeit als Handelsbrauch, wo die Handelskammern sie ausdrücklich als solche anerkennen. (§ 346 HGB.) OLG. Stuttgart vom 9. Juni 1925. U 1350/24. Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, Nr. 10, Spalte 657.

II. In Speditionsaufträgen muß der Wille des Auftraggebers darüber, ob er in eigenem oder in einem anderen Namen handelt, klar zum Ausdruck gebracht werden. Sind Zweifel vorhanden, so haftet der Erklärende als Vertragsgegner. (§ 408 HGB.) Reichsgericht v. 25. Mai 1925. I 87/24. Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, Nr. 11, Spalte 713.

III. Der Kraftwagenführer handelt fahrlässig, wenn er linksseitig überholt und in eine nicht genügend freie Fahrbahn hineinfährt. Haben sich die dabei Ge-

töteten unzweckmäßig benommen, so bietet dieses Verhalten keine Unterbrechung des ursächlichen Zusammenhanges zwischen Gefahr und Unfall (§ 222 Abs. 2 StGB.). Reichsgericht v. 1. Okt. 1925, 2 D. 273/25. Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, Nr. 11, Spalte 729.

IV. Die Kaiverwaltung in Hamburg ist nur Erfüllungsgehilfin der Reichsbahn. Wenn auch die Reichsbahn das erforderliche Personal und Material zur Ausführung des Fahr- und Rangierdienstes zur Verfügung stellt, so reicht dieser Umstand nicht zu der Annahme aus, daß die Reichsbahn für vorkommende Beschädigungen in diesem Betriebe als Vertragsgegnerin anzusehen ist. Wer auf dem Kai Waren verfrachten läßt, unterwirft sich den daselbst bestehenden Bestimmungen (§§ 61, 84 EVO. u. Fahr- und Rangierregulativ auf den Hamburger Kai- und Hafenanlagen v. 28. Sept. bzw. 5. Okt. 1888, 17. April 1889, § 29 des Eisenbahn-Kauregulativs, § 1, 15, 7 Betr.- u. Gebühren-Ord. § 1 der Bekanntmachung v. 22./27. Dez. 1888 bzw. 17. April 1889, Amtsbl. d. fr. u. Hanses. Hamburg 1889 Nr. 48). OLG. Kiel v. 27. Mai 1925. 3 a U 10/25. Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, Nr. 11, Spalte 741. (Ein im Interesse der Verkehrssicherheit nicht zu begrüßendes Urteil!)

V. Solange der Absender dem Spediteur nicht verbietet, dem Empfänger das Gut auszuhändigen, bleibt der Empfänger der Verfügungsberechtigte über das Gut (§§ 407, 435, 437 HGB.). OLG. Dresden vom 14. Okt. 1925. 9 O 124/25. Verkehrsrechtliche Rundschau 1925, Nr. 12, Spalte 813.

VI. Dem Spediteur obliegt zur Entlastung von seiner Haftung für abhandengekommene eingelagerte Güter der Beweis, wie diese verloren gingen, und daß ihn hieran kein Verschulden treffe (Art. 380, 387 HGB.). Oberster Gerichtshof Wien v. 6. Okt. 1925. Ob. III 717/25. Verkehrsrechtl. Rundschau 1926, Nr. 1, Spalte 65.

VII. Reklamationen über fehlendes oder beschädigtes Frachtgut müssen bei der zuständigen Güterstelle schriftlich (nicht telephonisch) mitgeteilt werden. Diese Forderung ist keine Überspannung, wenn an der gesetzlich vorgeschriebenen Förmlichkeit seitens der Eisenbahn mit aller Strenge bestanden wird. (§ 97 Abs. 2 Nr. 4 EVO., 464 HGB.) OLG. Braunschweig v. 8. Dez. 1925. 2 V 164/25. Verkehrsrechtliche Rundschau 1926, Nr. 2, Spalte 111.

VIII. Wenn infolge Unachtsamkeit und Nachlässigkeit des Frachtführers oder seiner Angestellten das Gut an einen Dritten abgeliefert wurde, so stellt das für den internationalen Eisenbahnfrachtvertrag eine grobe Fahrlässigkeit dar. (Urteil des französischen Kassationshofes vom 3. Nov. 1925.) Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport 1926, Nr. 3, S. 86.

107. Abhandlungen.

Die Eisenbahnhoheit nach der Rechtsprechung des Staatsgerichtshofs. Von Geh. Oberreg.-Rat von Kienitz. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 42. Bd., S. 234.

Das Zwangsvollstreckungsprivileg der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Von Reichsgerichtsrat Dr. Hüfner. In: Verkehrsrechtl. Rundschau 1926, Nr. 1, Sp. 9.

Deutsche und internationale Eisenbahnhaftung. Eine Gegenüberstellung. Von Amtsgerichtsrat Dr. Goltermann. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 42. Bd., S. 244, 43. Bd., S. 163.

Die mangelhafte Verpackung und ihr Anerkenntnis im Frachtbrief. Von Dr. Senckpiel. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 42. Bd., S. 131.

Rechtliche Stellung der Überbringers des Frachtbriefs gegenüber der Eisenbahn. Von Geh. Reg.-Rat Nottebohm. In: Deutsche Wirtschafts-Zeitung Nr. 11, S. 238.

Über Ausstellung von Konnossementen in mehreren Exemplaren und Konnossements-Teilscheine. Von Landsgerichtsdirektor Dr. Heuer. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 42. Bd., S. 221; 43. Bd., S. 148.

Der Rechtsweg im Postverkehrsrecht. Von Dr. E. Staedler. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 43. Bd., S. 142.

Die Entwicklung der Rechtsidee von der öffentlichen Anstalt im Geschäftsbereich der Deutschen Reichspost. Von Oberpostdirektor Dr. H. Hellmuth. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 43. Bd., S. 154.

Das neue Rundfunkrecht. Von Min. Rat Dr. E. Neugebauer. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 43. Bd., S. 32, S. 129.

Holländische Schiffspfandrechte. Von Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 43. Bd., S. 182.

Die Seeschäden in der Rechtsprechung der deutsch-amerikanischen Schiedskommission. Von Dr. R. Schleicher. In: Verkehrsrechtl. Rundschau 1926, Nr. 3, Sp. 123.

Vom Schiffspfandrecht. Von Dr. Roeder. In: Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, Nr. 12, Sp. 767.

Was muß der Empfänger von den Elbeverfrachtungsbedingungen wissen? Von Rechtsanwalt Dr. E. Badrian. In: Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, Nr. 12, Sp. 781.

Convention d'union de Paris du 27 novembre 1925 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure. Von J. M. F. Romein. In: La Navigation du Rhin Nr. 3, S. 115.

Les projets de conventions internationales en vue de l'unification du droit privé fluvial. Von Professor J. P. Niboyet. In: La Navigation du Rhin Nr. 2, S. 58.

Le projet de code fluvial. Von Professor Max de Fourcauld. In: La Navigation du Rhin Nr. 2, S. 66.

Der Entwurf eines französischen Kodex für die Binnenschifffahrt. Von Dr. jur. Alexander Reinhard. In: Der Rhein Nr. 2, S. 35; Nr. 3, S. 54.

Die Neuregelung des Automobilverkehrs. Von Min.-Rat Dr. Fritz Müller. In: Verkehrsrechtl. Rundschau 1926, Nr. 1, Sp. 1.

Kraftfahrlineingesetz. Von Major a. D. Dr. W. Kes. In: Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, Nr. 10, Sp. 605.

Das Kabelpfandgesetz. Von Min.-Rat Dr. E. Neugebauer. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 42. Bd., S. 113.

Beginn und Ende der Transportversicherung. Von Rechtsanwalt Dr. Werneburg. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, 42. Bd., S. 126. N.-Z.

Allgemeines.

108. Berlins Verkehr 1925 stellte sich, verglichen mit dem Vorjahre, wie folgt:

Verkehrsmittel	1925	1924
	Beförderte Personen in Millionen	
Stadt-, Ring- und Vorortbahnen	421,3	605,4
Schnellbahnen	172,6	183,—
Straßenbahnen	772,3	530,5
Kraftomnibusse	76,4	46,6
Zusammen	1442,6	1365,5

Der Verkehr 1925 entsprach somit fast genau dem von 1923 und übertraf den von 1913 um 11,7%. Den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel veranschaulicht folgende Übersicht:

	Anteil am Gesamtverkehr in %		
	1925	1924	1913
Stadt-, Ring- und Vorortbahnen	29,2	44,3	30,6
Schnellbahnen	12,—	13,3	5,6
Straßenbahnen	53,5	39,—	50,5
Kraftomnibusse	5,3	3,4	13,3
	100,0	100,0	100,0

Die Abwanderung von der Stadtbahn (Reichsbahn), die während der Inflation den Verkehr durch die nachhinkende Tarifpolitik an sich gezogen hatte, hat sich also fortgesetzt, so daß das Vorkriegsverhältnis von Stadtbahn und Straßenbahn etwa wiederhergestellt ist. Andererseits haben Schnellbahn und Kraftomnibusse die Vorkriegsstellung vertauscht.

109. Hamburgs Verkehr 1925. Der durch die Betriebe der Hamburger Hochbahn 1925 bewältigte Verkehr betrug, verglichen mit dem Vorjahr:

Verkehrsmittel	Beförderte Personen in Millionen	
	1925	1924
Hochbahn	88,6	81,2
Straßenbahn	243,9	229,2
Alsterschiffahrt	5,4	4,8
Zusammen	337,9	315,2

Außerdem wurden im Dezember 1925 durch Autobus 400 000 Personen befördert.

110. Abhandlungen.

Verkehrsorganisation und wirtschaftliche Gesetze. Von Reichsbahndirektionspräsident Geh. Rat von Völcker. In: Verkehrstechn. Woche, Nr. 42, S. 698.

Der Einfluß der Selbstkosten auf die verschiedenen Verkehrs-Unternehmungen. Von Dr. Guido Fischer. In: Organisation, Nr. 23, S. 1144.

Welche Forderungen soll die Reichsbahn hinsichtlich der Gestaltung der Kraftwagenbesteuerung stellen? Von Reichsbahnrat Burger. In: Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 49, S. 1367.

Eisenbahn und Kraftwagen. Von Geh. Oberreg.-Rat R. v. Kienitz. In: Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 51, S. 1433.

Der Güterverkehr auf Eisenbahnen und Wasserstraßen. Von Reg.-Rat Dr. W. Teubert. In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt Nr. 1, S. 7.

Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße? Von Dr. A. Arnecke. In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt Nr. 3, S. 83.

Die Donauumschlagstarife. Von Dr. Klaus Serrat. In: Die freie Donau Nr. 5, S. 105; Nr. 9, S. 213.

Holland und die deutschen Seehäfen-Ausnahmetarife. Von Reg.-Direktor Dr. K. Giese. In: Wirtschaftsdienst Nr. 8, S. 245.

Widersprüche holländischer Verkehrspolitik. Von Reg.-Baurat Hoffbauer. In: Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr Nr. 13, S. 369.

Die Entwicklung Bremens zum Wasserumschlagshafen. Von Reg.- und Baurat Prietze. In: Die Weser Nr. 3, S. 91.

Über verkehrspolitische Aufgaben zur Stärkung des Wettbewerbs der deutschen Seehäfen. Von Dr. W. Teubert. In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Nr. 10, S. 261.

Les installations ferroviaires du port d'Anvers. Von Ing. V. Suetens und V. Geeraert. In: La Navigation du Rhin, Nr. 10, S. 417. N.-Z.

VERKEHRSARCHIV

Bearbeiter: Dr. Willy Böttger (Eisenbahntarifwesen), Dr. Joseph Klersch (Übr. Eisenbahn-, Straßen- und Kleinbahnwesen), Dr. Anton Felix Napp-Zinn (See- und Binnenschiffahrt).

Nr. 3

Abgeschlossen am 20. Juli 1926

Eisenbahnen.

111. Tarifwesen.

A. Güter- und Tiertarife.

Neu erschienen sind:

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif:

Zum Teil I Abt. A, Nachtrag 1 am 1. Juni, enthaltend Änderungen der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur E. V. O.

Zum Teil I Abt. B, Nachtrag 3 am 1. Juni, enthaltend Änderungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren.

Zum Heft A, enthaltend Bestimmungen der Reichsbahn im Verkehr mit Privatbahnen, Nachtrag 3 am 1. April.

Heft C II (Ausnahmetarife) am 1. Juni.

Ausnahmetarife.

Neu eingeführt sind:

Für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Zuckerkuleur, Kartoffelmehl, Dextrin, Kartoffelsago) zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze AT. 106 am 22. April; für Rundhölzer, beim Versand unmittelbar an Gruben des Bergbaues und zur Verwendung im eigenen Bergbaubetriebe AT. 107 am 22. April gültig bis längstens 31. Dezember 1926; für getrocknete oder gedörrte Kartoffeln zu Futterzwecken bestimmt AT. 16c am 13. Mai; für Papier, wie in Klasse B Teil IB genannt, AT. 110 am 10. Mai; für Kaolin, geschlemmt, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und trockene Grenze AT. 111 am 13. Mai; für Rundhölzer, auch entrindet, AT. 112 am 13. Mai; für Buchenholz beim unmittelbaren Versand an Holzverkohlungsanstalten im Deutschen Reich AT. 1c am 27. Mai; für Druckpapier (Zeitungspapier) AT. 116 am 10. Juni; für Zement, zum Bau von Wohnhäusern im Saargebiet bestimmt, AT. 46a am 10. Juni; für Aluminiumoxyd zur Ausfuhr nach Österreich AT. 117 am 17. Juni; für Ammoniak, phosphorsaures Leunaammonphosphat, Harnstoffammonphosphat zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und trockene Grenze AT. 91 am 28. Juli; für Nickelammonsulfat AT. 118 am 28. Juli.

B. Personen- und Gepäcktarife.

Neu erschienen sind:

Zum Teil I, Nachtrag 4 am 1. Juni, enthaltend Änderungen der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur E. V. O.

Am 1. Juli sind die Tarife auf den niederländischen Eisenbahnen ermäßigt, und zwar für die 1. Klasse etwa 25 %, für die 2. Klasse 23 % und für die 3. Klasse 20 %.

B.

112. Generaldirektor Oeser †. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Reichs- und Staatsminister a. D., Dr.-Ing. e. h. Rudolf Oeser, ist am 3. Juni in Berlin verschieden. Der Verstorbene war am 13. November 1858 zu Coswig in Anhalt geboren. Er studierte in Berlin Philosophie und Nationalökonomie.