

	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.

Er war dann zunächst als Redakteur in Süddeutschland und später an der Frankfurter Zeitung tätig, deren Redaktion er über 25 Jahre angehörte. Im Kriege übernahm er die politische und geschäftliche Leitung der Ostsee-Zeitung in Stettin. Bereits im Jahre 1902 wurde er in das Preußische Abgeordnetenhaus gewählt, und von 1907—1912 gehörte er dem Reichstage an. Nachdem er im Jahre 1917 die ihm angebotene Leitung des neuingerichteten Reichswirtschaftsamtes aus politischen Gründen abgelehnt hatte, nahm er am 25. März 1919 eine Berufung als Preussischer Minister der öffentlichen Arbeiten an und bekleidete dieses Amt bis zum 23. April 1921. Um dieselbe Zeit erfolgte seine Wahl zum Landeshauptmann der Provinz Sachsen. Am 1. Juli 1921 trat er diese Stelle an, übernahm aber schon am 22. November 1922 das Reichsministerium des Innern. Dieses Amt verwaltete er auch nur kurze Zeit, da er am 13. August 1923 zum Reichsverkehrsminister ernannt wurde. Am 27. September 1924 wurde er zum Generaldirektor der neu errichteten Reichsbahngesellschaft ernannt und infolgedessen von seinem Amt als Reichsverkehrsminister enthoben. Um seiner Verdienste für das deutsche Eisenbahnwesen willen ernannte ihn die Technische Hochschule Karlsruhe am 14. Dezember 1925 zum Ehrendoktor.

113. Der neue Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Der Tod des Generaldirektors Oeser fiel in die ordentliche Sitzung des Verwaltungsrates vom 2.—4. Juni. Unmittelbar nach dem Tode Oesers wählte der Verwaltungsrat den bisherigen stellvertretenden Generaldirektor Dorpmüller zum Generaldirektor und suchte die Bestätigung beim Reichspräsidenten nach. Im Hinblick auf die Nachfolge war in politischen Kreisen an erster Stelle Reichskanzler a. D. Dr. Luther genannt worden, außer ihm der Reichsverkehrsminister Dr. Krohne, Geheimrat Wiedfeld und der Berliner Oberbürgermeister Dr. Boeß. Da der Reichsregierung keine Gelegenheit zur Äußerung bezgl. der Wahl gegeben worden war, behielt sie sich die Bestätigung vor.

114. Der erste Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahngesellschaft umfaßt die Zeit vom 1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925. Er berichtet an erster Stelle über die Konstituierung und die Auswahl der leitenden Persönlichkeiten, wendet sich dann den Reparationsverpflichtungen und der Umgestaltung des Betriebes zu, wobei besonders das neue Abrechnungsverfahren zwecks Aufstellung von Bezirksbilanzen und der Personalabbau betont werden, und behandelt dann des weiteren Betriebs- und Tariffragen. Darauf folgt die Eröffnungsbilanz vom 1. Oktober 1924 und die Bilanz für den 31. Dezember 1925.

115. Der Neubau einer Eisenbahn von Angora nach Eregli ist von der großen Nationalversammlung in Angora beschlossen worden. Sie verbindet in einer Länge von 375 km Angora mit dem Schwarzen Meer und führt durch ein an Erzen, Kohle und Holz reiches Gebiet. Die Bauzeit ist auf fünf Jahre veranschlagt, die Kosten sollen zirka 800 Millionen Reichsmark betragen.

116. Abhandlungen.

Der Güterzugfahrplan im ersten Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Von Reichsbahndirektor Leibbrand. Die Reichsbahn Nr. 14, S. 185.

Fragen der Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung bei der Reichsbahn. Von Reichsbahndirektor Dr.-Ing. Tecklenburg. Die Reichsbahn Nr. 15, S. 210; Nr. 16, S. 234.

Die Betriebsunfälle auf der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1925. Die Reichsbahn Nr. 17, S. 246.

Die Rechnungsprüfung bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Von Reichsbahndirektor Gehr. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 13, S. 334.

Praktische Verkehrswerbung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Von Reichsbahnrat Dr. iur. Dabelstein. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 15, S. 389.

Die Aufgaben der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank. Von Eisenbahndirektionspräsident a. D. v. Schaewen. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 16, S. 417.

Schwedische Tarifreform. Von Dr. iur. Dr. rer. pol. F. Paszkowski. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 18, S. 476.

Reichsbahn und Wirtschaft. Von Dr. rer. pol. Dr. iur. Willy Böttger. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 20, S. 543.

Der gegenwärtige Stand des sowjet-russischen Eisenbahnwesens. Von Dipl.-Ing. W. Elsner v. Gronow. Verkehrstechnik Nr. 25, S. 398.

Reichsbahn und Wirtschaftsbelebung. Von Hans Jahn. Wirtschaftsdienst Nr. 15, S. 493.

Die Einwendungen gegen den Staffeltarif. Von Reg.-Direktor Dr. K. Giese. Wirtschaftsdienst Nr. 19, S. 633.

Alpenbahnprobleme und Faschismus. Von Dr. G. Hasenkamp. Ztschr. f. Geopolitik Nr. 5, S. 326. K.

Straßen- und Kleinbahnen.

117. Lissabon. Die Stadtverwaltung von Lissabon hat einer Gruppe von spanischen Kapitalisten die Genehmigung zum Bau eines Untergrundbahnnetzes erteilt. Es sind acht strahlenförmig vom Mittelpunkt der Stadt ausgehende Strecken vorgesehen. Der Voranschlag der Kosten für das Unternehmen beläuft sich auf 128 Millionen Pesetas.

118. Nürnberg—Fürth. Die älteste deutsche Eisenbahn, die Ludwigsbahn, die am 7. Dezember 1835 eröffnet und am 1. November 1922 stillgelegt wurde, wird nach einem Übereinkommen der beiden Städte in eine Schnellstraßenbahn umgewandelt.

119. Tokio. Das Erdbeben hat eine starke Dezentralisierung der Wohnstätten zur Folge gehabt. Das starke Anwachsen der Verkehrsleistungen hat daher zum Plan eines Untergrundbahnnetzes geführt, mit dessen Bau bereits begonnen worden ist. Es sind fünf Strecken geplant, von denen vier in städtischem und eine in privatem Betrieb erstellt werden sollen. Die letzte ist in Angriff genommen worden. (Verkehrstechnische Woche Nr. 19.)

120. Abhandlungen.

Die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn. Von Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. W. Cauer. Verkehrstechnik Nr. 20, S. 313; Nr. 21, S. 332.

Die Londoner Untergrundbahnen und ein Vergleich des Berliner und Londoner Nahverkehrs. Von Reichsbahnoberrat Dr. Jänecke. Verkehrstechnische Woche Nr. 14, S. 157; Nr. 15, S. 172; Nr. 16, S. 184; Nr. 17, S. 195; Nr. 18, S. 209. K.

Seeschifffahrt.

121. Deutschlands Seeverkehr. Der Verkehr im zweiten Vierteljahr 1926 betrug:

Hamburg	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
April	1 072	1 349 939	1 275	1 375 560
Mai	1 023	1 317 364	1 218	1 273 092
Juni	1 198	1 460 928	1 512	1 503 302

Bremen (mit anderen Weserhäfen)				
April	341	452 687	361	479 143
Mai	388	519 712	360	472 257
Juni	471	562 635	469	568 606

Im April und Mai blieb sonach der Verkehr beider Häfen gegenüber dem Vorjahr zurück, während er im Juni stärker war.

Der Gesamtverkehr der wichtigsten deutschen Häfen an der Ostsee und Nordsee (vgl. Verkehrsarchiv 1926, 2, Nr. 65) betrug:

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Januar	Ostsee	898	439 900	927	457 200
	Nordsee	2 450	1 949 000	2 520	2 004 100
	Zusammen	3 348	2 388 900	3 447	2 461 300
Februar	Ostsee	907	420 100	913	425 800
	Nordsee	2 333	1 829 800	2 471	1 824 900
	Zusammen	3 240	2 249 900	3 384	2 250 700
März	Ostsee	1 166	471 800	1 128	463 600
	Nordsee	2 455	2 095 600	2 614	2 111 500
	Zusammen	3 621	2 567 400	3 742	2 575 100

Der Verkehr blieb danach hinter dem des gleichen Zeitraums des Vorjahres, namentlich im Januar und Februar zurück.

122. Der Verkehr der Haupthäfen der UdSSR 1925 erreichte in der Abfuhr folgende Gütermengen:

Hafen	1000 t	Wichtigste Ausfuhrgegenstände
Noworossijsk	1148	Getreide, Naphta, Ölkuchen
Batum	1020	Naphta
Archangelsk	913	Holz
Leningrad	777	Holz, Getreide, Ölkuchen
Poti	437	Erz
Nikolajew	352	Erz, Getreide.

123. Groß-Hamburg. Nachdem seit Kriegsende zwischen Hamburg und Preußen unter Beteiligung des Reichs langwierige Verhandlungen betreffend Abtretung preußischen Gebietes vornehmlich zwecks Ausdehnung des Hamburger Hafens ergebnislos geführt waren, sollte diese Angelegenheit durch ein neutrales Gutachten von Staatsminister Dr. Drews und Graf von Roedern gefördert werden. Das Frühjahr 1926 erstattete Gutachten, sah im wesentlichen die Abtretung von Wilhelmsburg, Kattwik, Altenwärder und Finkenwärder an Hamburg, von Moorburg an Preußen, eine Beteiligung Hamburgs an den finanziellen Lasten der umliegenden preußischen Gemeinden, ferner eine teilweise Zusammenfassung der hamburgischen und preußischen Verwaltung vor. Da Preußen gleichwohl noch weitere Gegenleistungen von Hamburg fordert, hat auch das Drews-Roedernsche Gutachten vorläufig keinen Fortschritt gebracht.

124. Der Verkehr des Panama-Kanals 1925 betrug, verglichen mit 1924:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000 Br.-R.-T.	Ladung in 1000 t
1925	4774	29 369	23 701
1924	4893	31 128	25 892

Führend waren an dem Verkehr 1925 beteiligt:

Vereinigte Staaten	2255	14 915	12 678
England	1301	8 099	5 976
Norwegen	235	1 024	881
Deutschland	162	862	855
Japan	149	928	749

125. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals betrug im zweiten Viertel 1926:

	April	Mai	Juni
Zahl der Schiffe	3 153	3 632	4 266
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	935	1 182	1 656

126. Seeschifffahrt und Reichsverwaltung. Die Bearbeitung der Angelegenheiten der Seeschifffahrt ist am 1. Mai 1926 vom Reichswirtschaftsministerium auf das Reichsverkehrsministerium übergegangen, dem nunmehr auch die verschiedenen für die Seeschifffahrt arbeitenden Ämter, wie Schiffsvermessungsamt, Oberseeamt unterstellt sind. Der Übergang der Seeschifffahrtsbelange ist entgegen den Wünschen weiter Seeschifffahrtskreise erfolgt.

127. Die III. Internationale Schifffahrts-Konferenz fand vom 14. bis 16. April 1926 in London statt. Es waren 14 Staaten, darunter alle größeren Seeschifffahrtsvölker, vertreten; Deutschland durch Geheimrat Stimming, Dr. Leisler-Kiep, M. Böger, Konsul Kunstmann, Dr. Hans Rehmke, Assessor Michelau und Dr. H. Droege. Beraten wurden folgende Gegenstände: Vereinfachung der Aufsicht der Übersee-Auswanderer an Bord, Tätigkeit der Seehäfen- und Schifffahrts-Unterkommission des Völkerbundes, Freibord für Tankschiffe, Sicherheit des menschlichen Lebens auf See (Revision der Titanic-Konferenz), Doppelbesteuerung der Reedereien, Internationales Seehäfenabkommen von 1923, Revision der Internationalen Gesundheitskonvention von 1912, „Received for Shipment“-Konnossemente, Internationale Charterpartieformulare u. a. (vgl. den auch als Sonderdruck erschienenen Bericht von Dr. Hans Rehmke in „Hansa“, Nr. 17—20).

128. Die 9. Internationale Arbeitskonferenz fand als 2. Sondertagung für Schifffahrtsangelegenheiten vom 7.—24. Juni 1926 in Genf statt. Die Delegationen der verschiedenen Länder setzten sich aus je einer Abordnung der Regierung, der Reeder und der Seeleute zusammen. Als wesentliche Ergebnisse der Konferenz sind festzustellen: die einstimmige Annahme einer Konvention über die Regelung des Heuervertrags, die Erzielung einer Majorität für eine Konvention über die Heim-schaffung der Seeleute, die Annahme einer Rekommandation über die Regelung der Arbeitsaufsicht an Bord.

129. Weltschiffbau. Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 1. Vierteljahrs 1926 in den Hauptschiffbauländern in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	158	550 000	49	290 000
Italien	12	76 000	24	221 000
Deutschland mit Danzig	35	134 000	14	80 000
Frankreich	23	102 000	12	54 000
Holland	20	36 000	16	97 000
Vereinigte Staaten	12	77 000	18	20 000
Dänemark	5	4 000	13	55 000
Schweden	4	3 000	14	50 000
Japan	7	15 000	7	30 000

130. Abhandlungen.

De Toestand in het Scheepvaartbedrijf. Von J. B. v. d. Houven v. Oordt. In: Het Schip Nr. 7, S. 101.

Der heutige Stand des Überseeelinien-netzes Hamburgs. Von Dr. Georg Lauritzen. In: Wirtschaftsdienst Nr. 13, S. 444.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Danziger Hafens nach dem Krieg. Von Dr. Carl Frhr. von Düring. In: Schifffahrt-Zeitung Nr. 49 und 50.

Rotterdam und Amsterdam. Von Reg.-Baurat Hoffbauer. In: Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr Nr. 15, S. 435.

Svenska handelsflottans bruttoinkomster or 1925. Von H. Eneborg. In: Kommerzielle Meddelanden Nr. 11/12, S. 533.

Ziele der deutschen Seeschifffahrtspolitik. Von Min.-Rat Dr. Lahr. In: Schiffbau Nr. 7, S. 200.

Die Schifffahrtsbestimmungen der neuen Handelsverträge mit Schweden, Spanien, Portugal und Honduras. Von Min.-Rat Dr. Lahr. In: Hansa Nr. 22, S. 861.

Protektionismus in Schifffahrt und Schiffbau. Von W. Ling. In: Hansa Nr. 20, S. 788; Nr. 21, S. 821.

Die holländischen Schiffshypothekenbanken im Weltkrieg, in der Inflation und später. Von Dr. W. Christ. In: Hansa Nr. 21, S. 825. N.-Z.

Binnenschifffahrt.

131. Westdeutsche Binnenschifffahrt. A. Nordwestdeutsche Kanäle. Durch Belegung der Kohlentransporte infolge des englischen Bergarbeiterstreiks erhöhte der Verkehr auf dem Dortmund—Ems-Kanal im zweiten Viertel 1926 eine Vergrößerung, ohne indessen die Intensität des dritten Viertels 1925 zu erreichen, da die Erzfahrt noch relativ schwach blieb. Die Kohlentransporte zu Tal beliefen sich im Wochendurchschnitt (gemessen an Schleuse Münster) auf 41 400 t (gegen 16 800 t im ersten Viertel), die Erztransporte zu Berg auf 25 900 t (gegen 20 900 t). — Der Verkehr auf dem Rhein—Weser-Kanal war leicht erhöht, ohne den Umfang des vorjährigen zu erreichen. Der Durchgang durch Schleuse Münster belief sich im Wochendurchschnitt bei Brennstoffen (ostwärts) auf 25 800 t (gegen 21 900 t), bei Erzen (westwärts) wie zuvor auf 4 600 t.

B. Rhein. Die im April noch unter starkem Arbeitsmangel leidende Rheinschifffahrt erhielt ebenfalls durch den englischen Bergarbeiterstreik seit Anfang Mai eine zunächst leichte, dann nach einem Rückschlag in der zweiten Maihälfte kräftig gebesserte Beschäftigung. Im Juni erreichte die Kohlenausfuhr über die deutsch-niederländische Grenze annähernd den doppelten Umfang wie in den Vormonaten, so daß der Talverkehr bei Emmerich kaum für möglich gehaltene Rekordzahlen erreichte. Der Bergverkehr von den Seehäfen war durch umfangreichere Erz- und Getreidezufuhren ebenfalls gebessert, ohne indessen den vorjährigen Verkehr dieser Monate zu erreichen. Auch der Umschlag in den Oberrheinhäfen belebte sich, in Mannheim im Juni, in Straßburg, wo neuerdings umfangreiche Erzverladungen stattfinden, seit Mai. Die Baselfahrt wird seit Anfang Mai lebhaft betrieben. Der Wasserstand war während der Berichtszeit anhaltend unverhältnismäßig hoch. Die Frachten stiegen bis Ende Juni bis über das dreifache ihres Tiefstandes im April.

Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug in 1000 t:

Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
April	36	559	282	288	1165
Mai	14	540	175	340	1069
Juni	5	561	308	402	1276
2. Viertel 1926	55	1660	765	1030	3510

Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
April	1720	249	342	201	2512
Mai	2261	227	334	263	3085
Juni	3028	247	309	299	3883
2. Viertel 1926	7009	723	985	763	9480

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort erreichte in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
April	1586	1495	287	177	1873
Mai	2050	1956	264	161	2269
Juni	2571	2453	316	179	2887

Der Gesamtumschlag in den Rhein-Zechen-Häfen und in Mannheim-Ludwigshafen betrug in 1000 t:

	April	Mai	Juni
Rhein-Zechen-Häfen	526	608	727
Mannheim-Ludwigshafen	550	600	674

132. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Auf der 1. Tagung 1926 vom 12.—27. April wurde die Revisionsberatung der Mannheimer Akte fortgesetzt. Außerdem beschloß die Kommission auf französischen Antrag, die durch Art. 65 des Vertrags von Versailles für die Häfen von Straßburg und Kehl eingerichtete, durch das Baden-Badener Abkommen näher geregelte Übergangsordnung, wonach ein Teil des Hafens Kehl sich in französischem Besitz befindet, bis zum 10. Juli 1928 unter einigen Abänderungen zu verlängern.

133. 100 Jahre deutsche Rhein-Dampfschifffahrt. Am 11. Juni 1926 beging die Preußisch-Rheinische Dampfschifffahrtsgesellschaft in Köln, die seit 1853 mit der Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu der Betriebsgemeinschaft der „Köln—Düsseldorfer Rhein-Dampfschifffahrt“ verbunden ist, als erstes deutsches Dampfschifffahrtsunternehmen auf dem Rhein in Anwesenheit des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne und zahlreicher prominenter Personen festlich die 100. Wiederkehr ihres Gründungstages. Zugleich wurde der neue Dampfer „Vaterland“ (Fassungsvermögen 2500 Personen) in Dienst gestellt, der zusammen mit dem ebenfalls im Frühjahr 1926 eingestellten Dampfer „Rheinland“ der Düsseldorfer Gesellschaft der erste Neubau seit 1916 ist.

134. Ostdeutsche Binnenschifffahrt. Der Verkehr nahm seit Jahresbeginn 1926 eine aufsteigende Richtung. Während aber der März im Elbstromgebiet gegenüber dem Februar nur eine geringe Zunahme brachte, war die Oderschifffahrt infolge gesteigerter Kohlenverschiffungen ab Kosel sehr lebhaft. Der Umschlag der bedeutendsten ostdeutschen Binnenhäfen erreichte in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
1925 Jahr	1957	1005	1399	1264
1926 Januar	17,9	8,9	17,5	41,—
„ Februar	82,6	35,5	51,4	45,8
„ März	306,3	61,4	47,5	133,9
	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
1925 Jahr	742	3533	3278	3395
1926 Januar	42,—	118,1	134,4	242,1
„ Februar	65,6	254,3	210,5	388,8
„ März	68,2	321,8	268,6	346,8
	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
1925 Jahr	525	505	627	1041
1926 Januar	25,4	29,2	7,9	39,—
„ Februar	40,7	41,6	41,4	61,5
„ März	48,4	40,7	53,3	77,2

135. Netzeschifffahrt. Das am 14. April 1925 in Schneidemühl unterzeichnete Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecken der Netze und der Küddow sowie über den Verkehr auf diesen Strecken nebst Ausführungsbestimmungen und Schlußprotokoll wurde vom Deutschen Reichstag am 13. April 1926 zum Gesetz erhoben. (R.G.Bl. II, Nr. 17, S. 213.) Hiernach sind die Flußstrecken in je einen deutschen und polnischen Verwaltungsabschnitt zerlegt. Ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit besteht für die privaten Wasserfahrzeuge und Flöße (mit Personen und Gütern) volle Verkehrsfreiheit.

136. Schifffahrtsabgaben. Der Nottarif vom 22. Oktober 1925 (vgl. Verkehrsarchiv 1926, Nr. 32) wurde durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 26. Juni 1926 bis zum 30. September 1926 verlängert.

137. Der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen Frankreichs im Jahre 1925 (eingeladene Gütermengen einschließlich Empfang vom Ausland) erreichte 37 131 000 t gegen 36 758 000 t 1924. Der Verkehr auf der Seine, dem Rhein (franz. Anteil!) und den Wasserstraßen des Südens hat sich vermindert, auf den anderen Wasserstraßen, namentlich im Norden, Osten und in Mittel-Frankreich vermehrt.

138. Abhandlungen.

Der Wasserstraßenverkehr in Deutschland im Jahre 1924. Von Dr. Werner Teubert. In: Verkehrstechn. Woche Nr. 16, S. 181.

Zur Lage der Rheinschifffahrt. Von Privatdozent Dr. Napp-Zinn. In: Wirtschaftsdienst Nr. 15, S. 496.

Die Rheinschifffahrt. (Von Dr. Burmeister.) In: Der Schiffsfrachtendienst Nr. 24, S. 709.

Zum 75jährigen Jubiläum der Rheinstrombauverwaltung. Von Strombaudirektor a. D. Stelkens. In: Der Rhein Nr. 5, S. 92.

Die Erweiterung des Karlsruher Rheinhafens. Von Stadtbaurat Dipl.-Ing. A. Wittinger. In: Die Bautechnik Nr. 21, S. 298; Nr. 22, S. 321.

Tragfähigkeit, Ladung und Ausnützung der Schleppkähne auf dem Rhein bei und oberhalb Mannheim. Von Baurat Wittmann. In: Die Rheinquellen Nr. 4, S. 77.

Die Verbindung zwischen Straßburg und Basel für den regelmäßigen Betrieb der Großschifffahrt. Von Dr.-Ing. E. Faber. In: Die Bautechnik Nr. 19, S. 275; Nr. 20, S. 290.

La voie d'eau du Rhône au Rhin, son amélioration. Von Ing. A. Antoine. In: Navigation du Rhin Nr. 4, S. 150.

Der Einfluß der Neckarkanalisation auf die bestehende Neckar-Schifffahrt. Von Reg.-Rat Barche. In: Süd-West-Deutschland Nr. 4, S. 82.

Reichswasserstraßenverwaltung. Von Oberreg.-R. Nitzsch. In: Die freie Donau Nr. 7, S. 157.

Reichswasserstraßenverwaltung. Von Min.-Direktor a. D. Dr.-Ing. Ottmann. In: Die Bautechnik Nr. 18, S. 268.

Binnenschifffahrt und Schifffahrtsabgaben. Von Syndikus E. Schreiber. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 4, S. 133.

Die Geschichte der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschifffahrt. Von Dr. Pegel. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 5, S. 181.

Was heißt „Internationalisierung“ von Strömen? Von Prof. Dr. Hennig. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 5, S. 172.

Die Wasserwege in und der nördliche Wasserweg nach Sibirien. Von Dr. Mertens. In: Ztg. d. Ver. Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 21, S. 571.

N.-Z.

VERKEHRSARCHIV

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

Nr. 4

Abgeschlossen am 20. Oktober 1926

Eisenbahnen.

139. Tarifwesen.

Güter- und Tiertarife.

Neu erschienen sind:

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif:

Zum Teil I A b t. A, Nachtrag 2 am 1. September, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der EVO., der allgemeinen Ausführungsbestimmungen der Anlage C und der Anlage II.

Zum Teil I A b t. B, Nachtrag 4 am 1. September, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses.

Zum Heft C II, Nachtrag 2 und 3 am 1. Oktober, enthaltend Änderungen und Ergänzungen sowie die Neueinführung von Ausnahmetarifen.

Ausnahmetarife.

Neu eingeführt sind:

Für Kaffee, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt, AT. 122 am 9. August; für dolomitischen Marmor, roh, auch gemahlen oder gekörnt zur Ausfuhr, AT. 123 am 9. August; für Bleizucker zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern AT. 125 am 9. August; für Waren aus Hart- oder Weichfaserhanf oder aus Hanfwerg zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern AT. 126 am 9. August; für Steingutmasse in Pulverform oder gekörnt, in Blöcken oder Platten zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern AT. 124 am 9. August; für bedeckte Eisenbahngüterwagen (auf eigenen Rädern laufend) zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern AT. 127 am 9. August, gültig von Werdau nach Salzburg; für Eisenerz, Minette aus Lothringen und Luxemburg AT. 7h am 1. September; für Güter der regelrechten Tarifklassen A—F AT. 3 am 1. September; für Erdöl, roh, unverarbeitet AT. 14b am 1. September; für Bauxit zur Einfuhr über Passau nach Schwarzkollen-Leutawerk AT. 129 am 1. September; für Eisenbahnfahrzeuge (zur Fortbewegung auf liegenden Schienen bestimmt) zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über die trockene Grenze AT. 130 am 1. September; für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über die deutschen Donauumschlagstationen nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter AT. 6 am 1. September; für Ammoniak, phosphorsaures (Diammonphosphat), Leunaammonphosphat, Harnstoffammonphosphat, zur Ausfuhr über die deutschen Donauumschlagplätze nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter AT. 20 am 1. September; für Brettchen zur Herstellung von Packmitteln über 2,5 mm stark und bis 1,25 m lang, geglättet (abgefaser) — jedoch nicht gehobelt oder sonst weiterverarbeitet — auch durch Leimen, Dübel oder Leisten usw. miteinander verbunden, bedruckt oder eingebrannt, auch mit Brettchen der Tarifstelle „Holz“ der Klasse E Ziffer 5 zusammengeladen, unverpackt oder verschnürt oder gebündelt,