

**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,

AT. 112 am 1. Oktober; für Kaliammonsalpeter, phosphorsaurer AT. 11e am 11. Oktober; für Nickelammonsulfat, ungereinigt (Abfall aus Elektrolytlaugen) zur Verarbeitung auf reines Nickelammonsulfat AT. 133 am 1. Oktober.

Aufgehoben wurden:

Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, sowie Eisenbahnfahrzeuge AT. 35B; für Stückgut und Wagenladungen AT. 39B; für Glas- und Höhlglaswaren AT. 49B; für Papier und Pappe, sowie Tapeten und Tapetenborten aus Papier AT. 52B ab 15. Oktober.

Durch Neuausgabe ersetzt:

Für ausländische Eisenbahnfahrzeuge (zur Fortbewegung auf liegenden Schienen bestimmt), auch zerlegt, zur Einfuhr aus außerdeutschen Ländern oder zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über die trockene Grenze AT. 80 am 1. Oktober; für Zement, zum Bau von Wohnhäusern im Saargebiet bestimmt AT. 46b am 1. Oktober. B.

**140. Die Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn** ist endgültig beschlossen. Als erste Baurate sind 40 Millionen Mark ausgeworfen worden. Für den Bau ist bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine „Oberste Leitung für die Stadtbahn-Elektrisierung“ eingerichtet worden.

**141. Die Zugspitzbahn.** Die österreichische Zugspitzbahn wurde nach vorangegangener kirchlicher Weihe in Gegenwart des Vizekanzlers Waber, des Handelsministers, des Landeshauptmanns von Tirol und zahlreicher Ehrengäste am 5. Juli 1926 feierlich eröffnet. Die Bahn ist nach dem System Bleichert-Zuegg ausgeführt. Die Bahn überwindet einen Höhenunterschied von 1581 m. Der Antrieb liegt in der Talstation Obermoos. Die Bahn ruht auf 6 Stützen. Die beiden Schwebewagen laufen auf je einem Trageisil im Pendelverkehr. Die Kabine faßt neben dem Führer 19 Fahrgäste, die in 16 Minuten zur Bergspitze befördert werden.

**142. Eisenbahnbrücke über den Kleinen Belt.** Die dänische Staatsbahn hat die Ausschreibungen für den doppelgleisigen Brückenbau über den Kleinen Belt erlassen.

**143. Der Bau eines Unterseetunnels in Japan** soll nach einer Meldung der D.A.Z. im nächsten Jahre begonnen werden, der die Hauptinsel Japans mit der südlichen Insel Kjuschiu verbinden soll. Der Tunnel wird unter der Meerenge Schimonoseki durchgehen und eine Länge von etwas über zwei Meilen haben.

**144. Übergang der belgischen Staatsbahnen in Gesellschaftsbetrieb.** Um Mitternacht vom 31. August zum 1. September sind die belgischen Staatsbahnen der neugegründeten Gesellschaft — Société nationale des Chemins de fer Belges — übergeben worden. Die neue Gesellschaft muß aus den Bahnen jährlich 600 Millionen Francs herauswirtschaften.

**145. Ein Eisenbahntunnel durch den Apennin** wird von der italienischen Eisenbahnverwaltung geplant, um die Strecke Florenz—Bologna um 35 km zu verkürzen.

**146. Die Sperillbahn in Norwegen** wurde am 2. August eröffnet. Die Seilbahn an der Randfjordsbahn nach Sperillen, die die unter zahlreichen Schwierigkeiten leidende Dampfschiffsverbindung ersetzen soll, geht im Plan bis auf das Jahr 1870 zurück; 1885 wurde eine Linie abgesteckt, 1921 vom Storting der Bau als Güterbahn zu Notstandsarbeiten genehmigt und während des Baues auch auf den Personenverkehr ausgedehnt. Die Bahn ist 24,2 km lang. Die Kosten betragen rund 5 Millionen Kronen.

#### 147. Abhandlungen.

Die Gewerkschaftsbewegung im deutschen Eisenbahnpersonal unter besonderer Berücksichtigung Bayerns. Stand am Ende August 1924. Von Dr. Karl Winkler, Archiv für Eisenbahnwesen Heft 1, S. 139; Heft 2, S. 415; Heft 3, S. 649; Heft 4, S. 863; Heft 5, S. 1102.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den Vereinigten Staaten von Amerika in der Nachkriegszeit. Von Dr. Sperber, Archiv für Eisenbahnwesen Heft 4, S. 855.

Verminderung der Wagenklassen. Von Reichsbahnrat Dr. Fischl, Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 31, S. 826.

Die Betriebsführung auf den Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes. Von Dr. Wilhelm Kretzschmann, Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 31, S. 829.

Zum kommenden Einheitskilometerzeiger für den Güterverkehr. Von Eisenbahnobersekretär G. Kretzschmar, Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 36, S. 949.

Die internationalen Güterwagenübereinkommen. Von Dr. Simon, Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 39, S. 1017.

Rationalisierung der Reichsbahn. Von Dr.-Ing. Dr. rer. pol. H. Baumann, Technik und Wirtschaft Nr. 7, S. 181.

Die Reform des deutschen Eisenbahngütertarifs. Von Dr. G. Rieber, Westdeutsche Wirtschaftszeitung Nr. 35, S. 680.

Das Verkehrsnetz der deutschen Südostecke. Von Prof. Dr. G. Lukas, Zeitschr. f. Geopolitik Nr. 9, S. 680.

Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei. Von Archivrat C. Mühlmann, Weltwirtschaftliches Archiv 24. Bd.; Chronik u. Archivalien, S. 121, S. 365. K.

#### Straßen- und Kleinbahnen.

**148. New York.** Die erste 44 km lange, 1904 eröffnete Neuyorker Untergrundbahn konnte nur kurze Zeit dem Verkehrsbedarf genügen. Im Jahre 1913 wurde mit dem Bau eines zweiten Schnellbahnnetzes von 164 km Länge begonnen, das infolge des Krieges erst 1918 vollendet wurde. Nunmehr ist ein drittes Schnellbahnnetz in Angriff genommen worden, das die bisherige Streckenlänge wiederum verdoppeln wird. Die Gesamtkosten sollen 600 Millionen Dollar betragen. Mit der Fertigstellung wird für 1931 gerechnet.

**149. Die 23. H.V. des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen** fand am 24. und 25. September in Danzig statt.

**150. Die Kreuzeeckbahn** bei Garmisch-Partenkirchen wurde am 22. Mai feierlich eröffnet. Die als Seilschwebbahn für den Personenverkehr erbaute Bergbahn des nicht allgemeinen Verkehrs (Kleinbahn) ist die erste Seilschwebbahn in Bayern, die zweite in Deutschland. Näheres siehe in dem Aufsatz von Ministerialrat Hans Friedrich: Verkehrstechnik Nr. 34, S. 401.

#### 151. Abhandlungen.

Die neue Schnellstraßenbahn Düsseldorf-Duisburg. Von Gen.-Dir. M. Schwab, Verkehrstechnik Nr. 30, S. 477.

Anlage und Betrieb des Verkehrsnetzes von Lyon. Gez. Ro. Verkehrstechnik Nr. 30, S. 479.

Die Verkehrsentwicklung in Wien. Von Direktionsrat Ing. A. Winter, Verkehrstechnik Nr. 34, S. 537.

Die neuen Gelenkdoppelwagen der Duisburger Straßenbahn. Von Ing. N. Muling, Verkehrstechnik Nr. 34, S. 543.

Die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn. 1. Das Verkehrsproblem im rheinisch-westfälischen Industriebezirk und die Städteschnellbahnen. Von Direktor Kern. Verkehrstechnik Nr. 35, S. 553.

Der Triebwagenpark der deutschen Straßenbahnen und seine Entwicklung. Von Generaldirektor Dipl.-Ing. Müller. Verkehrstechnik Nr. 39, S. 636. K.

### Seeschifffahrt.

152. Deutschlands Seeverkehr. Der Verkehr im 3. Vierteljahr 1926 betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Hamburg				
Juli	1 432	1 713 640	1 712	1 728 561
August	1 487	1 675 411	1 616	1 655 755
September	1 412	1 585 567	1 596	1 695 378
Bremen (mit anderen Weserhäfen)				
Juli	583	660 469	607	651 502
August	735	771 215	724	776 576
September	710	711 586	740	719 724

Die Belegung des Verkehrs gegenüber den Vormonaten und dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ist größtenteils als Folge des englischen Bergarbeiterstreiks zu betrachten.

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

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
April	Ostsee	1 220	481 600	1 247	479 600
	Nordsee	2 454	2 125 100	2 634	2 141 600
	Zusammen	3 674	2 606 700	3 881	2 621 200
Mai	Ostsee	1 779	547 900	1 707	547 900
	Nordsee	2 563	2 169 900	2 713	2 064 100
	Zusammen	4 342	2 717 800	4 420	2 612 000
Juni	Ostsee	2 376	723 100	2 331	702 200
	Nordsee	2 826	2 452 800	3 054	2 440 700
	Zusammen	5 202	3 175 900	5 385	3 142 900

153. Der Verkehr der Haupthäfen Schwedens 1925 betrug, verglichen mit 1913 und 1924 (Summe der ein- und ausgehenden Tonnage in N.-R.-T.):

	1913	1924	1925
Göteborg . . . . .	6 600 000	8 828 000	8 598 000
Stockholm . . . . .	8 600 000	8 165 000	8 417 000
Malmö . . . . .	5 534 000	4 767 000	5 001 000
Hälsingborg . . . . .	3 446 000	3 575 000	3 459 000
Trälleborg . . . . .	3 404 000	2 859 000	2 841 000
Luleå . . . . .	2 066 000	1 767 000	2 901 000

154. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals betrug im dritten Vierteljahr 1926:

	Juli	August	September
Zahl der Schiffe	4 804	4 816	4 803
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	1 861	2 018	2 058

Der Verkehr des dritten Vierteljahrs 1926 übertraf dem Raumgehalt nach den Verkehr des gleichen Zeitraums 1925 um 42,5 %, überwiegend infolge des englischen

Bergarbeiterstreiks, der bedeutende Kohlenverschiebungen von deutschen Nordseehäfen nach der Ostsee veranlaßte, so daß im Gegensatz zu normalen Zeiten der Ostverkehr den Westverkehr übertraf.

155. Hapag und Norddeutscher Lloyd. Außerordentliche Generalversammlungen der beiden Unternehmen beschlossen am 2. August 1926 bei jedem die Erhöhung des Stammaktienkapitals um je 11 Millionen R.M. auf je 75 Millionen R.M. Die Hapag hat den 1920 mit Harriman geschlossenen Vertrag, demzufolge jede Reederei 50 % der Tonnage im Nordatlantikverkehr zu stellen hatte, gelöst, da Harriman zu einer Aufrechterhaltung dieses Verhältnisses nicht fähig war, die Hapag dagegen den ungehemmten Ausbau ihrer Dienste anstrebte. Gegen Aktienhergabe an Harriman hat die Hapag die diesem gehörigen Dampfer Resolute, Reliance und Cleveland (zusammen 54 000 Br.-R.-T.) erworben.

156. Die Welthandelsflotte Mitte 1926 umfaßte nach Lloyds Register verglichen mit Mitte 1914 und 1925:

Jahr	Dampfer und Motorschiffe		Segler	Zusammen
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
1914	45 404 000	3 686 000		49 090 000
1925	62 380 000	2 261 000		64 641 000
1926	62 672 000	2 112 000		64 784 000

An Dampfern und Motorschiffen (über 100 Br.-R.-T.) besaßen die Hauptschiffahrtsländer (1914 und 1925 ohne, 1926 einschließlich der wenigen hölzernen Schiffe):

	1914	1925	1926
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
Großbritannien . . . . .	18 877 000	19 274 000	19 264 000
Britische Dominions . . . . .	1 407 000	2 213 000	2 689 000
Vereinigte Staaten . . . . .	1 837 000	11 823 000	11 392 000
Japan . . . . .	1 642 000	3 655 000	3 968 000
Frankreich . . . . .	1 918 000	3 193 000	3 324 000
Italien . . . . .	1 428 000	2 676 000	3 150 000
Deutschland . . . . .	5 098 000	2 856 000	3 062 000
Norwegen . . . . .	1 923 000	2 326 000	2 807 000
Holland . . . . .	1 471 000	2 533 000	2 553 000

Der prozentuale Anteil der verschiedenen Antriebsarten in der Welthandelsflotte stellte sich folgendermaßen:

	1914	1925	1926
	% der Br.-R.-T.	% der Br.-R.-T.	% der Br.-R.-T.
Segelantrieb . . . . .	8,1	3,5	3,3
Motorantrieb . . . . .	0,5	4,2	5,4
Ölfeuerung . . . . .	2,6	27,5	28,1
Kohlenfeuerung . . . . .	88,8	64,8	63,2

157. Der Besitzstand der Handelsflotte der Vereinigten Staaten wird nach amtlichen Angaben für den 1. Juli 1925 und den 1. Juli 1926 wie folgt (ohne Schiffe unter 1000 T.) ausgewiesen:

	Private Reeder		U. S. Shipping Board	
	Schiffe	Br.-R.-T.	Schiffe	Br.-R.-T.
1. Juli 1925 . . . . .	1093	5 193 500	1211	5 876 400
1. Juli 1926 . . . . .	1206	5 760 000	1005	5 106 800

Die etwaige Umkehrung des Besitzverhältnisses beruht größtenteils auf den Verkäufen des Shipping Boards. Von der in Privatbesitz befindlichen Tonnage waren 7,2 % ohne Beschäftigung, wogegen von der Staatsflotte nur 35 % beschäftigt sind.

158. **Weltschiffbau.** Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des dritten Vierteljahrs 1926 in den Hauptschiffbauländern in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	123	500 000	46	273 000
Italien	9	55 000	27	222 000
Holland	23	47 000	18	113 000
Deutschland mit Danzig	19	85 000	13	57 000
Frankreich	18	84 000	10	51 000
Vereinigte Staaten	12	76 000	12	16 000
Rußland	9	21 000	13	26 000
Schweden	6	6 000	10	39 000
Spanien	5	31 000	3	13 000
Dänemark	3	4 000	8	38 000
Japan	5	17 000	8	20 000

### 159. Abhandlungen.

Umschichtungen im Weltverkehr. Weltwirtschaftliche Aufschlüsse der Panamakanalstatistik. Von Dr. Franz Haslinger. Weltwirtschaftliches Archiv, 23. Bd. Chronik und Archivalien S. 308.

Der Tonnageüberfluß in der Weltwirtschaft. Von Prof. Dr. Sven Helander. In: Weltwirtschaftliches Archiv, 24. Bd. Chronik und Archivalien S. 79.

Der Stand der Welthandelsflotte. Frachtraum, Transportkapazität, Laderaumnutzung, Weltwirtschaftskrise. Von Dr. Franz Haslinger. In: Weltwirtschaftliches Archiv, 24. Bd. Chronik und Archivalien S. 342.

Über die Seeschifffahrt im Weltkriege. Von Dr. Arlett. In: Marine-Rundschau Nr. 7, S. 289.

Le relèvement de la marine marchande allemande depuis le traité de Versailles. Von André Reussner. In: La Navigation du Rhin Nr. 9, S. 433.

Die deutsche Stellung in der nordamerikanischen Passagierfahrt. Von Dr. Georg Lauritzen. In: Wirtschaftsdienst Nr. 38, S. 1328.

An american flag merchant marine is essential and inevitable. Von Brigadier General A. C. Dalton, President, U.S. Emergency fleet corporation. In: Nautical Gazette, Vol. 111. Nr. 8, S. 199.

Die griechische Seeschifffahrt. Von Dr. Georg B. Ducas. In: Weltwirtschaftliches Archiv, 24. Bd. Chronik und Archivalien S. 321.

Die Entwicklung des Industriefahens der Jadestädte und ihre Industrialisierung. Von Reg.-Baurat L. Hermeking. In: Deutsche Schifffahrt Nr. 13, S. 245.

Om fartygstrafiken i svenska hamnar 1925. In: Kommerciella Meddelanden Nr. 15, S. 669.

Les conditions de transit peuvent-elles être améliorées dans nos ports? Von Clément Colson, Inspecteur général des ponts et chaussées, In: Journal de la Marine marchande vom 6., 13., 20., 27. Mai; 3., 10., 17., 24. Juni; 1., 8., 15. Juli; 5. August 1926.

Reedereitechnische Betrachtungen und Anregungen für den Bau großer Passagierschiffe. Von Dr.-Ing. e. h. Julius Eggers. In: Schiffbau Nr. 15, S. 413.

Ergebnis der Washingtoner vorläufigen Konferenz über die Ölverschmutzung der schiffbaren Gewässer. Von Min.-Rat Dr. Lahr. In: Hansa Nr. 29, S. 1127. N.-Z.

### Binnenschifffahrt.

160. **Westdeutsche Binnenschifffahrt.** A. Nordwestdeutsche Kanäle. Dank der Fortdauer des englischen Bergarbeiterstreiks waren die Kohlentransporte

seewärts sehr lebhaft. Auf dem Dortmund—Ems-Kanal erreichte der Verkehr, gemessen an Schleuse Münster, im Wochendurchschnitt des dritten Viertels 1926 100 400 t (gegen 72 000 t im zweiten Viertel). Davon entfielen auf Brennstoffe (zu Tal) 56 500 t (gegen 41 400 t), auf Erze (zu Berg) 37 200 t (gegen 25 900 t). Auf dem Rhein—Weser-Kanal stieg der Verkehr auf 47 100 t wochendurchschnittlichen Durchgang durch Schleuse Münster (gegen 38 400 im zweiten Viertel). Es entfielen dabei auf Brennstoffe (ostwärts) 35 200 t (gegen 25 800 t), auf Erze (westwärts) 2600 t (gegen 4600 t).

B. Rhein. Die Beschäftigung der Kahnflotte des Rheinstromgebietes war während des dritten Viertels 1926 infolge der durch den englischen Bergarbeiterstreik hervorgerufenen verstärkten Kohlenabfuhr von den Rhein-Ruhr-Häfen nach den Seehäfen ausgezeichnet. Die Frachten betragen durchschnittlich etwa das Dreifache des Tiefstandes im April. Allerdings verharrten die Schlepplöhne infolge des immer noch die Nachfrage übersteigenden Schleppkraftangebots auf kaum die Selbstkosten deckender Höhe. Der seit Jahresbeginn ungewöhnlich hohe Wasserstand hielt bis Ende August an, ging dann aber sehr scharf zurück, so daß die Ausnutzung der Rheinflotte Ende September stark litt. Die größten Verkehrsleistungen zeitigte der Monat Juli, zumal die am 1. August eingetretene Zollerhöhung die Anfuhr ungewöhnlich großer Getreidemengen veranlaßte. Obwohl der Schwerpunkt des Verkehrs mehr denn je auf dem Niederrhein lag, belebten sich im dritten Viertel auch die Transporte zum und vom Oberrhein. Insbesondere wies Straßburg hohe Umschlagsziffern auf. Die Baselfahrt auf dem Rhein wurde bis Anfang September betrieben.

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

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Juli		6	512	518	405	1441
August		2	474	129	475	1080
September		1	560	259	419	1239
3. Viertel 1926		9	1546	906	1299	3760
	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Juli		3272	291	208	286	4057
August		3159	289	227	272	3947
September		3105	305	219	247	3876
3. Viertel 1926		9536	885	654	805	11880

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort erreichte in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
Juli	2693	2574	322	175	3015
August	2540	2420	254	90	2797
September	2331	2257	186	80	2567

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

	Juli	August	September
Rhein-Zechen-Häfen	816	804	760
Mannheim-Ludwigshafen	863	846	972

161. **Ostdeutsche Binnenschifffahrt.** Die Oderschifffahrt war im April durch Niedrigwasser behindert, zeigte im Mai befriedigende Leistungen, wurde aber im Juni durch Hochwasser beschränkt. In Berlin wie in Hamburg war der Ankunftsverkehr als normal zu bezeichnen. Hingegen litt der Elbverkehr von Hamburg zu Berg durch den Ausfall der englischen Kohle infolge des Bergarbeiterstreiks. Auch die Elbschifffahrt, namentlich der Verkehr mit Böhmen, war im Juni durch

Hochwasser behindert. Der Umschlag der bedeutendsten ostdeutschen Binnenhäfen erreichte in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
April	240,7	52,3	91,8	141,7
Mai	266,6	101,1	118,6	144,6
Juni	211,5	40,8	106,—	117,8
	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
April	72,8	344,4	283,7	356,5
Mai	74,2	354,1	269,—	375,9
Juni	94,2	313,2	266,6	337,9
	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
April	51,3	46,1	79,9	106,3
Mai	43,9	43,3	53,7	116,3
Juni	56,9	44,9	18,3	42,4

162. Der Verkehr der Binnenwasserstraßen der UdSSR 1925 erreichte, verglichen mit 1913 und 1924, die folgenden Mengen in 1000 t:

Stromgebiet	1913	1924	1925	in % von 1913
	Menge	Menge	Menge	
Wolga . . . . .	22 709	9 296	11 324	50
Nordwesten . . . . .	11 918	4 911	5 845	49
Norden . . . . .	3 523	2 957	3 740	106
Dnjepr . . . . .	5 728	1 092	1 707	29
Don-Kuban . . . . .	674	116	199	29
Westsibirien . . . . .	1 766	909	1 253	72
Anna . . . . .	1 282	285	210	16
Zusammen . . . . .	47 600	19 566	24 278	51

Von den beförderten Gütermengen entfielen 1925 auf Holz 65,9 %, Naphtha-produkte 15,1 %, Getreide 5 %, sonstiges 14 %. Gegenüber 1913 weist Getreide den stärksten Rückgang (1925 nur 20 % der Menge von 1913) auf.

163. Reichswasserstraßenverwaltung. Nachdem dem Reich durch Entscheidung des Staatsgerichtshofes die Befugnis zur Schaffung eigener Wasserstraßenbehörden zugesprochen ist (vgl. Verkehrsarchiv 1926, Nr. 31), hat das Reichsverkehrsministerium einen Entwurf für die diesbezügliche Reichsorganisation aufgestellt. An Stelle der bisher vorhandenen 52 Mittelstellen und 166 Ortsbehörden sollen hiernach künftig nur 12 Mittelstellen und 122 Ortsbehörden bestehen. Man erwartet dabei eine jährliche Ersparnis von 2 Mill. RM. Der Plan hat im ganzen Reich seitens der föderalistisch bzw. partikularistisch eingestellten Kreise lebhaften Widerspruch gefunden.

164. Duisburg-Ruhrorter Häfen A.-G. Um eine größere Beweglichkeit der Geschäftsgebarung zu ermöglichen, haben das Land Preußen und die Stadt Duisburg die ihnen gehörigen Häfen an und in der Nähe der Ruhrmündung, die bereits seit 1905 gemeinschaftlich verwaltet wurden, in eine Aktiengesellschaft eingebracht. (Preußisches Gesetz v. 24. Juli 1926, Gesetzesammlung Nr. 32, S. 230.) Die vom preußischen Staat eingebrachten Anlagen und Betriebsmittel hatten Anfang 1926 einen Wert von 31,2 Mill. RM., die von der Stadt Duisburg eingebrachten einen solchen von 14,8 Mill. RM. Das Aktienkapital wurde auf 18 Mill. RM. festgesetzt, wovon das Land Preußen  $\frac{2}{3}$ , die Stadt Duisburg  $\frac{1}{3}$  übernahm. Die 21 Aufsichtsratsstellen sind entsprechend verteilt.

165. Elbschifferzeugnisse. Die von der Internationalen Elbekommission unter dem 19. Juni 1922 festgestellte Regelung der Erteilung von Schifferzeugnissen für das internationale Elbstromgebiet ist durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 2. Juli 1926 mit Wirkung vom 1. April 1926 in Kraft gesetzt worden (Reichsgesetzblatt II, Nr. 30, S. 364).

166. Schiffsabgaben. Der Nottarif vom 22. Oktober 1925 (vgl. Verkehrsarchiv 1926, Nr. 32 und Nr. 136) wurde durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 25. September 1926 bis zum 31. Dezember 1926 verlängert.

167. Mittelland-Kanal. Am 26. Juli 1926 ist zwischen dem Reich und den interessierten Ländern ein Vertrag zustande gekommen, der die Inangriffnahme des Baus, sowohl am Hauptkanal als auch am Südflügel ermöglicht. Das gesamte Mittelland-Kanal-Projekt umfaßt:

1. Hauptkanal von Hannover (Misburg) über Oebisfelde nach Burg (Elbüberbrückung) mit Zweigkanälen nach Hildesheim und Braunschweig.
2. Südflügel, d. h. Elberegulierung bis zur Saalemündung, einschl. Umgehungskanal bei Magdeburg, Saalekanalisierung bis Kreypau, Elster—Saale-Kanal bis Leipzig.
3. Anschlußstück Bernburg (Saale)—Staßfurt-Leopoldshall.
4. Ausbau des Ihle- und Plauer-Kanals.
5. Ausbau des Oder—Spree-Kanals.

Die Baukosten sollen zu  $\frac{2}{3}$  vom Reich, zu  $\frac{1}{3}$  von den beteiligten Ländern (in erster Linie Preußen, in zweiter Sachsen, ferner Braunschweig und Anhalt, evtl. auch Thüringen) getragen werden, abgesehen von den Kosten des Oder—Spree-Kanals, die Preußen allein trägt.

168. Binnenschifffahrts-Ausstellung Basel 1926. Eine internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung fand vom 1. Juli bis zum 15. September 1926 in Basel statt. An der übersichtlich und ansprechend geordneten Ausstellung waren vornehmlich die Staaten Mittel-, West- und Süd-Europas beteiligt: Schweiz, Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich, Spanien, Italien, Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn, Polen. Da Rußland und die Vereinigten Staaten fehlten, konnte auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt die deutsche Abteilung das größte Interesse beanspruchen. Am 17./18. Juli 1926 fand eine Internationale Binnenschifffahrtstagung unter Beteiligung von gegen 700 Angehörigen der genannten Nationen statt, auf der folgende Vorträge gehalten wurden: Professor Dr.-Ing. H. Hummel, „Deutschland und die Rheinschifffahrt“. — Direktor G. Haelling, „La France et la navigation rhénane“. — Direktor W. Stauffacher, „Die Schweiz und die Rheinschifffahrt“. (Vgl. die Vorträge in „Die Rheinquellen“, Heft 7/8.)

169. Der Zentral-Verein für Deutsche Binnenschifffahrt hielt am 25. September 1926 in Berlin seine 57. ordentliche Hauptversammlung unter seinem 1. Vorsitzenden, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, in Anwesenheit des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne ab. Referate hielten Reg.-Baumeister a. D. Arthur H. Müller über „Die Treidelschwebbahn“ und Ministerialdirektor Gährs über „Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung und die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes“. (Vgl. Ztschr. f. Binnenschifffahrt, Heft 10.)

170. Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschifffahrt. Delegierte der dem genannten, vor 30 Jahren gegründeten Verband angehörenden Binnenschifffahrts-Körperschaften traten Mitte Juli in Basel zusammen und beschlossen die Wiederbelebung der Verbands-Tätigkeit. Mit der Einleitung der entsprechenden Schritte wurde der Zentralverein für Deutsche Binnenschifffahrt beauftragt.

**171. Abhandlungen.**

Mitteleuropäische Wasserstraßen und Binnenschifffahrt. Von Dr. E. Krüger. In: Wirtschaftsdienst Nr. 35, S. 1202.

Der Stand des Ausbaus der deutschen Binnenwasserstraßen. Von Min.-Direktor Gähns. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 9, S. 353.

Leistungen und Gegenleistungen der Rheinschifffahrt. Von Reg.-Baurat Hoffbauer. In: Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr Nr. 30, S. 918.

Leistungen der Rheinschifffahrt und der Duisburg—Ruhrorter Häfen. Von Reg.-Baurat Hoffbauer. In: Schiffbau Nr. 16, S. 433.

Le Port de Mannheim. Von M. Humbert. In: La Navigation du Rhin Nr. 9, S. 423.

Schiffahrtsstraße Basel—Straßburg. Von Min.-Direktor a. D. Dr. Ing. Ottmann. In: Die Bautechnik Nr. 29, S. 432.

Straßburg—Basel. Das schiffahrtstechnische Problem. Von Direktor Julius Ott, Basel. In: Werft—Reederei—Hafen Nr. 14, S. 329.

Die französische Surtaxe d'entrepôt und die Rheinschifffahrt. Von Nauticus. In: Der Rhein Nr. 9, S. 165; Nr. 10, S. 180.

Vom Aachen—Rhein-Kanal. Von Privatdozent Dr.-Ing. E. Heisterbergk. In: Verkehrstechnische Woche Nr. 39, S. 511.

Der Kanal Wesel—Datteln. Von Oberreg.- und Baurat Paxmann. In: Der Rhein Nr. 8, S. 152; Nr. 9, S. 167.

Entwicklung des Verkehrs innerhalb des Bereichs der Wasserstraßendirektion Hannover 1925/26. Von Reg.-Baurat Prietze. In: Die Weser Nr. 8, S. 281.

Die Wasserstraßen in Holland. Von Dr. L. R. Wentholt. In: Die Rheinquellen Nr. 6, S. 132.

Der Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschifffahrt. Von Syndikus E. Schreiber. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 8, S. 304.

Die Bedeutung der Binnenschifffahrt im Außenhandel Ungarns. Von Min.-Rat Dr. Rado von Hazay. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 9, S. 399.

Der Großschiffahrtskanal des Staates New York und die Eisenbahnen. Von Wirkl. Geh.-Rat Prof. Dr. von der Leyen. In: Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 38, S. 993.

Die heutige und zukünftige Bedeutung der Binnenschifffahrt in den Südstaaten Brasiliens. Von Reg.- und Baurat Dr.-Ing. Teubert. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 8, S. 315.

**Straßenverkehr.**

**172. Kraftfahrzeugverkehr.** Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 in der Fassung des Gesetzes vom 21. Juli 1923 (Reichsgesetzblatt I, S. 743) hat durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 28. Juli 1926 (Reichsgesetzblatt I, S. 425) eine Reihe von Ergänzungen erfahren.

**173. Der 5. internationale Straßenkongreß** fand vom 6.—13. September 1926 in Mailand statt. Deutschland, das vor dem Krieg auf diesen Kongressen eine führende Rolle gespielt hatte, war offiziell nicht vertreten, da Zugehörigkeit zum Völkerbund von den auf dem Kongreß vertretenen Mächten verlangt wird, Deutschland aber erst einige Tage später in diesen aufgenommen wurde (!).

**174. Die Länge der Landstraßen** bemißt sich 1923/25 nach einer Zusammenstellung in „Wirtschaft und Statistik“ Nr. 15, S. 485 in den führenden Staaten wie folgt:

Deutschland . . . . .	211 000 km
Frankreich . . . . .	231 000 "
Großbritannien . . . . .	285 000 "
Ver. Staaten von Amerika	4 109 000 "

**175. Opfer des Kraftwagens.** Nach einer amerikanischen Statistik wurden 1925 in den Vereinigten Staaten 22 500 Personen bei Kraftwagenunfällen getötet, d. h. etwa 10 % mehr als 1924. (Verkehrstechn. Woche Nr. 35.)

**176. Die Kraftfahrzeugsteuer** hat nach hartem Kampf zwischen den verschiedenen Interessentenkreisen durch Gesetz vom 15. Mai 1926 (Reichsgesetzblatt I, Nr. 27, S. 223 und Nr. 29, S. 239) eine Neuregelung bis zum 31. Dezember 1927 gefunden. Die erhöhten Steuersätze betragen für:

1. Krafräder für jede halbe Pferdestärke 10 RM.
2. Personenkraftwagen, mit Ausnahme der Kraftomnibusse, für jede Pferdestärke von den ersten zehn Pferdestärken 30 RM., von den nächsten fünf Pferdestärken 60 RM., von den weiteren Pferdestärken 80 RM.
3. Kraftomnibusse und Lastkraftwagen für je 200 kg Eigengewicht des betriebsfertigen Kraftfahrzeugs von dem Eigengewicht bis 2000 kg 30 RM., von dem Eigengewicht über 2000 kg 20 RM.
4. Elektrisch oder mit Dampf angetriebene Lastkraftwagen sowie Zugmaschinen für je 200 kg Eigengewicht des betriebsfertigen Kraftfahrzeugs von dem Eigengewicht bis 2000 kg 15 RM., von dem Eigengewicht über 2000 kg 10 RM.

Zur Abgeltung für die Wegevorausleistungen wird auf diese Sätze ein Zuschlag erhoben, der bis zum 31. März 1927 25 % beträgt. Andererseits ist die Erhebung von Vorausleistungen ab 1. April 1926 unzulässig.

**177. Abhandlungen.**

Das Netz der Kraftwagenstraßen Deutschlands. Von Dr.-Ing. Rappaport. In: Verkehrstechnik Nr. 18, S. 285.

Der Umbau der deutschen Landstraßen für den neuzeitlichen Verkehr. Von Privatdozent Dr.-Ing. Schenk. In: Verkehrstechnik Nr. 19, S. 306.

Durchgangsverkehr und Durchgangsstraßen. Von Kreisbaurat Hübner. In: Verkehrstechnik Nr. 33, S. 521.

Zum Stande der Unterhaltung und Verwaltung der brandenburgischen Provinzialstraßen. Von Landesbaurat Dr.-Ing. K. Wienecke. In: Verkehrstechnik Nr. 15, S. 236; Nr. 16, S. 253.

Die Instandsetzung der Staatsstraßen in Bayern, Baden und Sachsen. Von Prof. Dr.-Ing. E. Neumann. In: Die Bautechnik Nr. 31, S. 449.

Die Staatsstraßen Württembergs und ihr Umbau für den Kraftwagenverkehr. Von Präsident W. Euting. In: Verkehrstechnik Nr. 38, S. 602.

Die ersten Versuchsergebnisse der Versuchsstraße des deutschen Straßenbauverbandes bei Braunschweig. Von Oberbaurat Nagel und Geh. Baurat Nessenius. In: Verkehrstechnik Nr. 17, S. 265; Nr. 18, S. 291.

Die ersten Ergebnisse der Versuchsstraße bei Braunschweig. Von Landesbaurat z. D. Steinke. In: Die Straße Nr. 8, S. 97.

Der Straßenbau in der UdSSR und seine Perspektiven. Von W. Haiduk. In: Die Volkswirtschaft der UdSSR Nr. 13, S. 17.

Die Straßenbauverwaltung in England. Von Oberbaurat i. R. Cassinone. In: Verkehrstechnik Nr. 32, S. 509.

Organisation und Arbeitsweise amerikanischer Straßenbauverwaltungen. Von Prof. Dr.-Ing. E. Neumann. In: Verkehrstechnik Nr. 38, S. 613.

Die internationalen Straßenkongresse. Von Dr.-Ing. H. Cassinone. In: Verkehrstechnik Nr. 36, S. 575.

Weitere Teilergebnisse der Verkehrszählung auf den deutschen Landstraßen. Von Min. Rat Dr.-Ing. A. Speck. In: Verkehrstechnik Nr. 38, S. 620.

Zur Weltstatistik der Kraftfahrzeuge. Von Dr. G. F. Dierfeld. In: Motor Nr. 5, S. 37.

Der deutsche Außenhandel in Kraftfahrzeugen im Jahre 1925. Von Dr. Gustav Plum. In: Der Motorwagen Nr. 25, S. 595.

Aus den Betriebsergebnissen einer Kraftomnibus-Gesellschaft für Ausflugbetrieb. Von Reg.-Baumeister a. D. Berlitz. In: Verkehrstechnik Nr. 27, S. 430.

Die Wirtschaftlichkeit von Elektro-Omnibus-Betrieben. Von Dipl.-Ing. P. Friedmann. In: Der Motorwagen Nr. 26, S. 613.

Zur Garagenfrage. Von Dr.-Ing. Georg Müller. In: Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 23, S. 281.

Verkehrsregelung im Großstadtverkehr. Von Dir. Dr.-Ing. Adolph. In: Verkehrstechnik Nr. 16, S. 249.

Untersuchung über die Verkehrsregelung an Straßenkreuzungen und Plätzen. Von Oberingenieur Bethge. In: Verkehrstechnik Nr. 20, S. 317.

Lehren der Verkehrsunfälle für die Entwicklung der großstädtischen Verkehrsmittel. Von Prof. Dr.-Ing. Wentzel. In: Verkehrstechnik Nr. 27, S. 425.

Die internationalen Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und über den Straßenverkehr. Von Min.-Rat Geh. Reg.-Rat Pflug. In: Verkehrstechnik Nr. 38, S. 606.

Die Voraussetzungen für die Wegeunterhaltung in Berlin. Von Oberbaurat Löschmann. In: Verkehrstechnik Nr. 16, S. 256.

Pauschalabgeltung der Vorausleistungspflicht für die Wegeunterhaltung. Von Dr. W. Feilchenfeld. In: Deutsche Wirtschafts-Zeitung Nr. 14, S. 310; Nr. 15, S. 336.

Die steuerliche Heranziehung des Kraftfahrzeugverkehrs zu den Wegelasten. Von Reg.-Assessor Mäurer. In: Der Motorwagen Nr. 10, S. 214.

Der Gesetzentwurf für das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz. Von Dr. C. Geiger. In: Verkehrstechnik Nr. 19, S. 297.

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz und seine Neuregelung. Von Privatdozent Dr.-Ing. Heisterbergk. In: Verkehrstechnische Woche Nr. 25, S. 293. N.-Z.

### Luftverkehr.

178. Die Schaffung eines mitteldeutschen Zentralflughafens ist auf einem 460 Morgen großen Gelände auf der Schkeuditzer Flur, nördlich der Eisenbahnlinie Halle—Leipzig, geplant, zu dem eine Schnellbahnverbindung Halle—Schkeuditz—Leipzig und eine Auto-Betonstraße führen sollen. Man erhofft die Eröffnung für Sommer 1927.

179. Die 10. Internationale Luftfahrtausstellung findet vom 3.—19. Dezember in Paris statt.

180. Jatakonzferenz. Am 27. und 28. August fand in Berlin die Sitzung der International Air Traffic Association (Jata) statt. Aus den Verhandlungen ist hervorzuheben die Schaffung eines durchgehenden Flugscheins für sämtliche europäische Luftverkehrslinien und einer einheitlichen Verkehrsstatistik. Eine Anzahl neuer Mitglieder wurden aufgenommen, so daß der Jata jetzt Deutschland, England, Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Österreich und Rußland (mit der Deruluft) angeschlossen sind.

181. Lufthansa. (Vgl. Nr. 90). Die Fusionsverhandlungen im deutschen Luft-

verkehr führten am 6. Januar 1926 zur Gründung der Deutschen Lufthansa A.-G. Die Lufthansa nahm am 6. April den Luftdienst, der seit Weihnachten geruht hatte, wieder auf. Am 15. Juni erhielt die Lufthansa ihre endgültige Gesellschaftsform, indem an diesem Tage in der O.G.V. das Aktienkapital von  $\mathcal{M}$  50 000.— auf  $\mathcal{M}$  25 000 000.— erhöht und ein Aufsichtsrat von 64 Mitgliedern gewählt wurde.

182. Die Beförderungsbedingungen für den Luftverkehr 1926 sind vom Reichsverkehrsminister genehmigt und in Nr. 14 der Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht worden.

183. Statistik. Die Nachrichten für Luftfahrer bringen die Luftverkehrsstatistiken Frankreich 1925 (Nr. 19), Deutschland 1924 (Nr. 20), Deutschland 1925 (Nr. 20, 21, 22, 23, 24), Holland 1925 (Nr. 22).

184. Köln. Zum 1. April 1926 entstand hier die Rheinische Luftverkehrs G.m.b.H., an der zwölf rheinische Städte beteiligt sind. Vorsitzender des Aufsichtsrates ist Oberbürgermeister Adenauer.

185. Der britische Lufthaushalt für das Jahr 1926 weist eine Verminderung gegen das Vorjahr von  $\frac{1}{2}$  Million £ auf, die jedoch nur scheinbar ist, da das Kolonialamt größere Posten übernommen hat. Die Bruttoausgaben des Lufthaushaltes belaufen sich auf 20 864 500 £, von denen auf die Zivilluftfahrt 4 730 000 £ gegen 3 695 000 £ im Vorjahre entfallen.

186. Das amerikanische Luftverkehrsnetz besteht aus 11 Strecken, von denen die über 4000 km lange Strecke New York-Chicago-San Francisco, die von der Postverwaltung betrieben wird, die größte und zugleich die einzige mit durchgehendem Tag- und Nachtbetrieb ist. Die Nachtflugstrecke hat 50 Notlandeplätze; auf jedem ist ein rotierender Scheinwerfer auf einem 15 m hohen Eisengerüsturm angebracht. Sie zeigen die Lage des Notlandeplatzes und zugleich durch Morsezeichen den Ortsnamen an. Zwischen den Notlandeplätzen befinden sich Richtungslichter aus je 4 Scheinwerfern, die mit einer Drehzahl von etwa je Minute 10 umlaufen, außerdem hat es sich als praktisch erwiesen, in gebirgigem Gelände und dort, wo ein ganz bestimmter Weg innegehalten werden muß, in dichten Abständen gasgefüllte Leuchtkörper (Neonröhren) aufzustellen. (Nachrichten für Luftfahrer Nr. 26).

187. Der Deutsche Luftfahrt-Verband e. V. hielt vom 27.—30. Mai 1926 in Hamburg seine 20. ordentliche Deutsche Luftfahrertagung ab.

188. Das Pariser Luftfahrtabkommen. Die Verhandlungen um die Freiheit der deutschen Luftfahrt waren nach einer Unterbrechung am Ostern Ende April so weit gediehen, daß man an die Paragraphierung der Abmachungen gehen konnte. Am 22. Mai 1926 wurde das Abkommen unterzeichnet. Durch das neue Abkommen sind die „Begriffsbestimmungen“ fortgefallen. Die Kontrolle der deutschen Luftfahrt durch das interalliierte Garantiekomitee hört auf, dagegen muß die Reichsregierung ihrerseits die Garantie dafür übernehmen, daß in Deutschland keine militärischen Luftstreitkräfte bestehen. Dem besetzten und neutralem Gebiet werden Erleichterungen zugestanden. Dem Luftverkehr wird also eine erhebliche Vermehrung seiner Freiheiten zuteil, dagegen wird der Flugsport weiter abgedrosselt. Aus öffentlichen Mitteln dürfen keine Beihilfen für Sportflugaus- oder -fortbildung von Flugzeugführern über den Bedarf des Luftverkehrs und der Fabriken hinaus gewährt werden.

Auf Grund des Pariser Luftabkommens, das am 25. Juni vom Reichstag genehmigt wurde, sind dann vom Reiche ein Gesetz vom 8. Juli (RGBl. I, Nr. 46, S. 397) und vier Verordnungen vom 13. Juli (RGBl. I, Nr. 53, S. 463 ff.) erlassen worden.

Das Pariser Abkommen selbst ist nicht in einem Vertrag niedergelegt, sondern in einem Notenwechsel zwischen dem deutschen Botschafter in Paris und der Botschafterkonferenz. Unmittelbar im Anschluß an die Pariser Abschlüsse wurde die Strecke Berlin—Köln—Paris eröffnet und damit die Lücke zwischen dem französischen und nord- und osteuropäischem Luftverkehrsnetz geschlossen.

#### 189. Wettbewerbe.

1. Deutscher Seeflugwettbewerb 1926. Der erste deutsche Wettbewerb, der der Förderung des Verkehrsflugwesens und der technischen Vervollkommnung dienen sollte, wurde unter dem Einfluß der Probleme des Überseeluftverkehrs auf das Gebiet des maritimen Luftverkehrs abgestellt. Vom 11.—22. Juli fanden in Warnemünde die technischen Leistungsprüfungen statt, die an der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt durchgeführt wurden, und an denen von 18 gemeldeten Flugzeugen 10 teilnahmen. Es folgten ein Küstenstreckenflug und eine Seetüchtigkeitsprüfung. Die Leistungen hielten sich über dem vermuteten Durchschnitt. Näheres siehe in: Illustrierte Flugwoche Nr. 15 und Luftfahrt Nr. 16.

2. Rhönsegelflug 1926. In diesem Jahre fand eine Unterteilung in einen Flugwettbewerb und einen technischen Prüfungswettbewerb statt; außerdem wurde beim Flugwettbewerb wieder eine Unterteilung in Preise für Jungflieger und Segelflieger vorgenommen. Der Segelflugwettbewerb fand am 25. Juli bis 16. August (8 Tage Verlängerung für die C-Flieger) statt, der technische Wettbewerb vom 10.—20. August. Von 53 gemeldeten Segelflugzeugen waren 39 zur Stelle. Den Höhepunkt bildete der neue Überland-Weltrekordflug von 55,2 km, den Max Kegel am 12. August von der Wasserkuppe nach Gompertshausen westlich Koburg ausführte. Näheres siehe in den Berichten von Dr. R. Eisenlohr in Luftfahrt Nr. 16 und 17.

190. Autogiro. Am 4. September führte der spanische Ingenieur de la Cierva in Berlin sein Autogiro-Drehflügelflugzeug vor, über das die Luftfahrt in Nr. 18, S. 278 näher berichtet. Nach einer Meldung von Aeroplane wurde am 24. März 1926 „The Cierva Autogiro-Company“ als privates Unternehmen mit einem Kapital von 125 000 £ gegründet, um die Erfindung geschäftlich auszunützen.

#### 191. Abhandlungen.

Berlin im Weltluftverkehr. Von M. Ober-Baurat Sauernheimer, Direktor der Berliner Flughafen G.m.b.H. Verkehrstechnische Woche Nr. 15, S. 169.

Statistik des Luftverkehrs 1924 und 1925. Von Prof. Dr. E. Everling. Verkehrstechnische Woche Nr. 27, S. 317.

Anschlußfluglinien und Reichsbahn. Von Reichsbahnoberrat Dr. jur. K. Joseph. Verkehrstechnische Woche Nr. 28, S. 329.

Riesenluftschiffe. Von Walter Scherz. Luftfahrt Nr. 7, S. 104.

Die Jahresbilanz des deutschen Luftverkehrs. Von Reinhold Schnitzler. Luftfahrt Nr. 13, S. 193; Nr. 14, S. 209.

Die Schwierigkeiten beim Junkers-Flugzeug- und Motorenkonzern. Illustrierte Flugwoche Nr. 11, S. 243.

Die Lehren sechsjähriger Erfahrung im Luftverkehr. Von General Sefton Brancker. Übertragen von W. Schaefer. Illustrierte Flugwoche Nr. 6, S. 125; Nr. 7, S. 148; Nr. 8, S. 182; Nr. 9, S. 203; Nr. 10, S. 223.

Kaufmännischer Geist als Erfolgsfaktor für die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsluftfahrt. Von Rud. J. Schmeisser. Illustrierte Flugwoche Nr. 8, S. 179; Nr. 9, S. 198.

Die Freizeichnungsklausel im Luftverkehr. Von Dr. Ernst Tauber. Der Luftwag Nr. 18, S. 186.

Die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland. Von Dr. G. Rieber. Westdeutsche Wirtschaftszeitung Nr. 37, S. 716. K.

### Post- und Nachrichtenverkehr.

192. Die Entwicklung der Großstation Nauen geht aus der folgenden Übersicht hervor, die die Zeit seit der Gründung im Mai 1906 umfaßt.

	Jahr			
	1906	1912	1918	1926
Mastenzahl . . . . .	1	1	9	12
Antennenleistung in KW . . . . .	10	100	200	750
Reichweite in km . . . . .	1 700	4 700	20 000	20 000
Jahresverbrauch in KW . . . . .	265 000	790 000	2 193 500	4 624 000
Senderzahl . . . . .	1	1	2	6
Wortleistung im Jahr . . . . .	Versuche		1 000 000	12 500 000

193. Ein italienisches Fernkabelnetz soll zur Verbindung der wichtigsten Sprechzentren geschaffen werden. Innerhalb fünf Jahren will die von der Regierung konzessionierte Societa Italiana Reti Telephonici Interurbani die wichtigsten Strecken bauen. Die Verbindungen mit Deutschland werden über die Netze Österreichs und der Schweiz gehen.

194. Berlin. Am 3. September wurde die Große Deutsche Funkausstellung 1926 eröffnet und zugleich der 138 m hohe Funkturm der Öffentlichkeit übergeben.

195. RPM. Am 17. und 18. Mai fand im RPM die erste Postwirtschaftstagung statt, an der 13 Wirtschaftsverbände teilnahmen. Am 1. Juni 1926 trat dann die beim RPM geschaffene „Wirtschaftsabteilung“ ins Leben, der die Durchführung der Wirtschaftspolitik der Deutschen Reichspost und die Auswertung der Ergebnisse der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit und der Wirtschaftsbeziehungen für die Reichspost obliegt.

196. Persien. Die Regierung plant die Errichtung einer großen Funkstelle in Teheran, die bis Paris reichen soll, und von sechs kleineren in verschiedenen anderen persischen Städten.

#### 197. Abhandlungen.

La conférence télégraphique de Paris (1925). Von E. Broin. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones Nr. 6, S. 492.

Die Neuorganisation des Rundfunks. Von Oberposttrat H. Thurn. Archiv für Post und Telegraphie Nr. 4, S. 77.

Die Krisis des Codewesens. Von Telegraphendirektor a. D. Meyer. Wirtschaftsdienst Nr. 29, S. 990. — Hierzu kritische Äußerungen: Wirtschaftsdienst Nr. 31, S. 1057; Nr. 33, S. 1137. K.

### Spedition.

198. Der Verein deutscher Spediteure hielt am 17. Mai 1926 seine 46. Hauptversammlung in Düsseldorf ab, der sich die Versammlungen der Vereinigung Deutscher Bahnspediteure und der Deutschen Möbeltransportgesellschaft am 18. und 19. Mai anschlossen. Im Vordergrund der Beratungen stand das alte Spediteurproblem des Verhältnisses zur Eisenbahn (Sammelladungen!) und die Kraftverkehrsfrage.

199. Die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (vgl. Verkehrsarchiv 1925, Nr. 164) hielt am 31. Mai 1926 in Wien ihre konstituierende Generalversammlung ab. Sitz der Föderation soll Bern sein, wogegen die Geschäftsstelle in Wien verbleibt. Der Föderation sind die Spediteurorganisationen fast ganz Europas angeschlossen.



**200. Abhandlungen.**

Selbstkostenberechnung im Speditionsgewerbe. Von Dr. Edwin Knof. In: Zeitschrift für Betriebswirtschaft Nr. 6, S. 457.

Der österreichische Frachten- und Zollstundungsdienst. Von Dozent Leopold Mayer. In: Zeitschrift für Betriebswirtschaft Nr. 7, S. 556. N.-Z.

**Reiseverkehr.**

**201. Die zweite Internationale Paßkonferenz** fand auf Einladung des Völkerbundes vom 12.—18. Mai in Genf statt. Da die allgemeine Abschaffung des Paßzwanges u. a. von England und den Oststaaten bekämpft wurde, konnte die Konferenz nur den Abschluß zwischenstaatlicher, den Verkehr erleichternder Abkommen empfehlen. Die Dauer der Pässe soll auf fünf Jahre, die der Sichtvermerke auf zwei Jahre ausgedehnt werden.

**202. Abbau des Sichtvermerkszwanges.** Infolge von Abkommen der Deutschen Reichsregierung mit einer Reihe von Staaten ist der Sichtvermerkszwang für die beiderseitigen Staatsangehörigen weggefallen, so im Verkehr mit Österreich seit dem 12. August 1925, mit der Schweiz am 20. Januar 1926, mit den Niederlanden am 1. Februar 1926, mit Japan am 20. März 1926, mit Dänemark am 20. Mai 1926, mit Schweden am 1. Oktober 1926. Im übrigen besteht in der Freien Stadt Danzig, in Kuba, Haiti, Panama, der Dominikanischen Republik und in Island ein Sichtvermerkszwang für Reichsdeutsche nicht mehr.

**203. Sichtvermerksgebühren und -förmlichkeiten** für Reichsdeutsche sind auf Blatt 2 von Nr. 39 von „Verkehr und Bäder“ übersichtlich zusammengestellt.

**204. Abhandlungen.**

Das Bäderproblem im Lichte der Nationalökonomie. Von Prof. Dr. Werner Sombart. In: Verkehr und Bäder Nr. 38. N.-Z.

**Allgemeines.**

**205. Verkehrsschutz-Ausstellung, Wien.** Die Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen in Österreich veranstaltete im Juni 1926 eine Verkehrsschutz-Ausstellung zur Erziehung des Publikums zu sachgemäßem Verhalten im Straßen- und Bahnverkehr.

**206. Abhandlungen.**

Die Mobilisierung der Güterwelt. Von Werner Sombart. In: Die Reichsbahn Nr. 22, S. 317; Nr. 24, S. 361; Nr. 25, S. 370.

Der Kohlentarif der deutschen Reichsbahn und die Rheinschiffahrt. Von Reichsbahndirektor Dr. Katter. In: Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr Nr. 16, S. 457. — Hierauf: Erwiderung von Direktor Tillich; a. a. O. Nr. 19, S. 549. — Desgl. von Reichsbahndirektor Dr. Katter; a. a. O. Nr. 24, S. 713. — Desgl. von Direktor Tillich; a. a. O. Nr. 30, S. 909.

Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße? Von Reichsbahndirektor Dr. W. Spieß. In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt Nr. 4, S. 129.

Eisenbahn und Schifffahrt. Von Oberbürgermeister a. D. Dr. Most. In: Die Elbe Nr. 6, S. 177.

Kilometer-, Staffel- und Umschlagtarife. Von Oberreg.-Rat Deisler. In: Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr Nr. 30, S. 922.

Die holländischen Ansprüche auf die deutschen Seehäfen-Ausnahmetarife. Von Reg.-Direktor Dr. K. Giese. In: Verkehrstechnik Nr. 36, S. 572. N.-Z.

# Grundriß der Betriebswirtschaftslehre

herausgegeben von

Prof. Dr. W. Mahlberg, Prof. Dr. E. Schmalenbach,  
Prof. Dr. Fritz Schmidt, Prof. Dr. Ernst Walb

Soeben erschienen:

Band 10:

## Revisions- und Treuhandwesen (Sammelband)

VIII, 381 Seiten . . . . . Geheftet M. 18.—, Ganzleinenband M. 20.—

Inhalt:

- a) **Internationaler Überblick über das Revisions- und Treuhandwesen:** Prof. Sillén, Handels-Hochschule, Stockholm.
- b) **Die Organisation der Treuhandunternehmungen:** Dr. Gerstner, Dozent an der Handels-Hochschule, Direktor der Deutschen Revisions-Gesellschaft Treuhand A.-G., Berlin.
- c) **Die Bestimmung des Umfanges der Revisionsaufgaben und die damit verbundene Arbeit des Revisors:** Prof. Dr. Werner, München.
- d) **Das Revisionswesen in der Rechtsentwicklung:** Friedrich Büniger, Beidigter Bücherrevisor, Vorsitz. des Verbandes deutscher Bücherrevisoren, Leipzig.
- e) **Allgemeine Bilanzrevision:** Dipl.-Kaufmann Dr. Bork, Universität Köln.
- f) **Rentabilitäts- und Erfolgarevision:** Dozent Dr. Isaac, Nürnberg.
- g) **Die Revision eingetragener Genossenschaften:** Dr. Hildebrand, Handels-Hochschule, Berlin.
- h) **Der Revisionsbericht:** Diplom-Kaufmann Eich, Direktor der „Treuhand“ Revisions- und Organisations-Aktiengesellschaft, Berlin.
- i) **Die laufende Revision:** Diplom-Kaufmann Dr. Bork, Universität Köln.
- k) **Die Bankrevision:** Prof. Dr. Großmann, Handels-Hochschule, Leipzig.
- l) **Die Revision von Bestandswerten:** Professor Dr. Penndorf, Handels-Hochschule Leipzig.
- m) **Die Prüfung der Kreditwürdigkeit:** Diplom-Kaufmann Dr. Adler, Direktor der Deutschen Revisions- und Treuhand A.-G., Berlin.
- n) **Betriebsprüfungsdienst der Reichsfinanzverwaltung:** Dr. Aufermann, Landesfinanzamt Darmstadt.

Ausführlicher Prospekt über den gesamten Grundriß der  
Betriebswirtschaftslehre kostenlos.

G. A. Gloeckner, Verlagsbuchhandlung in Leipzig

**Kölner  
wirtschafts- u. sozialwissenschaftliche Studien**

---

---

S o e b e n e r s c h i e n :

Zweite Folge, 1. Heft

**Ökonomische Theorie der Konjunkturpolitik**

von **Dr. ALFRED MÜLLER**

Privatdozent an der Universität Köln

84 Seiten . . . . . Geheftet M. 3.60

Aus dem Inhalt: Die gegenwärtige Lage der Konjunkturforschung — Bisherige Arbeiten über Konjunkturpolitik — Einordnung und Umgrenzung des Themas — Das Ziel der ökonomischen Konjunkturpolitik — Allgemeine Methoden der Konjunkturpolitik — Spezielle Methoden der Konjunkturpolitik — Die Bedeutung der Konjunktursymptomatologie und der Konjunkturstatistik für die Konjunkturpolitik

Das Konjunkturphänomen stellt so dringliche, wirtschaftliche und soziale Probleme, daß schon seit langem die Politik des Staates, der Verbände und der einzelnen Wirtschaftsbetriebe sich damit befaßt hat. So gewiß es eine konjunkturpolitische Praxis gibt, so fehlte eine klar bewußte Theoretisierung des Gegenstandes. In den nächsten Jahren und Jahrzehnten wird die Konjunkturpolitik aber vor so schwer zu lösende Aufgaben gestellt werden, daß es unmöglich ist, allein mit dem Instinkt der Wirtschaftsführer auszukommen.

Zweite Folge, 2. Heft

**Stellung und Wesen der Gewerbesteuer im  
deutschen Steuersystem**

(Ein Beitrag zur preußischen Gewerbesteuerreform)

Von **Dr. jur. FRANZ HELPENSTEIN**, Privatdozent

60 Seiten . . . . . Steif geheftet M. 2.80

Inhalt: I. Die Berechtigung der Gewerbesteuer in unserem heutigen Steuersystem. II. Der Aufbau der Gewerbesteuer unter dem Gesichtspunkte der Leistungsfähigkeit: Allgemeine Gesichtspunkte. — Das Reichssteuerrecht und die Leistungsfähigkeit als Bemessungsgrundlage der Gewerbesteuer. III. Das Wesen der Gewerbesteuer: Die Gewerbesteuer als Ertragsteuer. — Die Gewerbesteuer als Objektsteuer. IV. Folgerungen aus dem Wesen der Gewerbesteuer: Ablehnung anderer Bemessungsgrundlagen als des Ertrages. — Berücksichtigung der Schuldzinsen. — Die Gewerbesteuer, eine Steuer vom gewerblichen Reinertrage. V. Schlußbemerkungen.

---

---

**G. A. GLOECKNER, Verlagsbuchhandlung in LEIPZIG**

Buchdruck von Julius Klinckschardt in Leipzig.