

Entwicklung des Kraftverkehrswesens ergänzte. In der anschließenden, gedehnten Diskussion wurden von Vertretern der Wirtschaft wie Wissenschaft die wesentlichen, gegenwärtigen mit der Deutschen Reichsbahn im Zusammenhang stehenden Verkehrsprobleme, namentlich die Fragen des Tarifaufbaues, eingehend erörtert. Es ist beabsichtigt, Referate wie Aussprache in den „Mitteilungen“ der Friedrich List-Gesellschaft zu veröffentlichen.

**Preis Ausschreiben
der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.**

Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Ö. V. G.) veranstaltet ein Preis Ausschreiben über das Thema:

„Welche Lehren ergeben sich für Österreich aus der organisatorischen Neugestaltung der europäischen Eisenbahnverwaltungen“.

Die Bewerber haben ihre Arbeit, welche auch die in einigen Staaten noch im Stadium des Entwurfes befindliche Umgestaltung zu berücksichtigen hat, im Höchstmaß von 40—50 Schreibmaschinenseiten in zweifacher Ausfertigung einseitig beschrieben in deutscher Sprache bis längstens 31. März 1928 unter einem Kennworte an die

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Wien XIX,
Hochschule für Welthandel,

einzureichen. Der Name des Bewerbers ist gesondert in einem geschlossenen — mit dem Kennworte versehenen — Briefumschlage beizulegen.

Die beste Arbeit wird mit S 500.— (fünfhundert) prämiert.

Sämtlichen Bewerbern bleibt das Recht gewahrt, die Arbeit zu veröffentlichen, dem Preisträger unter der Bedingung, daß die Veröffentlichung im Titel den ausdrücklichen Hinweis auf die Prämierung durch die Ö. V. G. enthält. Von der erfolgten Veröffentlichung ist die Ö. V. G. seitens des Preisträgers zu verständigen.

Sollte der Preisträger von dem Veröffentlichungsrechte bis längstens 31. Dezember 1928 keinen Gebrauch machen, so geht dieses Recht ohne weiteres Entgelt auf die Ö. V. G. über.

Das Preisrichteramt haben folgende Herren übernommen:

Professor Franz Dörfel,
Min.-Rat Dr. Hans Jaschke,
Chefredakteur Alexander Freud,
Rechtsanwalt Dr. Karl Schweinburg,
Prokurist Moritz Stör.

V E R K E H R S A R C H I V

Bearbeiter: Dr. Alfred Ditgen (Eisenbahnen, Straßenverkehr, Luftverkehr, Post- und Nachrichtenverkehr) und Dr. Anton Felix Napp-Zinn (See- und Binnenschifffahrt).

Nr. 1

Abgeschlossen am 1. März 1927

Eisenbahnen.

1. Konjunkturüberblick 1926. Zwei Phasen der Konjunkturbewegung fallen in das Jahr 1926. Nach einem Tiefpunkt der 1925 ausgebrochenen Krisis im Januar tritt die deutsche Wirtschaft in den Zustand einer Depression, die bis April anhält. Vom Mai ab macht sich dann eine allmähliche Besserung bemerkbar, die, zunächst durch den Ausbruch des englischen Bergarbeiterstreiks hervorgerufen, auch bei dessen Abbröckelung und endgültiger Auflösung nicht abbricht. Vom Herbst des Jahres an kann der Aufstieg als rein konjunkturmäßig bedingt angesehen werden.

Diese beiden Etappen charakterisieren auch deutlich den Eisenbahnverkehr des Jahres 1926.

1926 Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t	Wagenstellung (arbeitstäglich) in 1000 t	Einnahmen aus	
			Güterverkehr in Mill. RM.	Personenverkehr in Mill. RM.
Januar	28,49	105,8	180,9	89,3
Februar	29,58	112,3	185,2	79,2
März	32,60	116,8	212,9	95,2
April	29,93	120,3	198,8	108,3
Mai	31,62	126,0	208,7	127,8
Juni	34,54	125,4	225,6	119,8
Juli	36,78	128,7	238,6	139,3
August	37,45	133,2	246,4	136,9
September	39,32	139,9	264,8	117,9
Oktober	43,82	151,9	288,3	114,5
November	44,28	157,4	290,0	95,1
Dezember	—	139,3	290,0	101,0

Die Zahlenreihen der beförderten Gütermengen und Wagenstellung lassen, wenn man von dem starken Rückschlag im Januar gegenüber dem Dezember des Vorjahres absieht, einen Zustand der Depression in der ersten Jahreshälfte zunächst nicht erkennen. Beide Reihen zeigen einen fast ununterbrochenen, gegen Ende des Jahres sich bedeutend verstärkenden Aufstieg. Jedoch ist die Erholung zu Beginn des Jahres gegenüber dem Tiefstand vom Januar unter Berücksichtigung der Saisoneinflüsse so geringfügig, daß kaum von einer Besserung gesprochen werden kann. Zu mindesten ist sie nicht durch eine allgemeine Besserung der Wirtschaftslage bedingt, sondern nur durch ein besonders starkes Wirksamwerden der durch die Jahreszeit gegebenen Faktoren. Namentlich der Baustoff- und Saatgutversand nimmt in einem über das zu dieser Zeit übliche Maß zu. Eine merkliche Belebung setzt erst auf Grund der zunehmenden Kohlenausfuhr im Mai ein, wo auch zum ersten Male der Verkehrsumfang des Vorjahres überschritten wird. Besonders stark ist der Aufstieg einmal im Juni, dann im Oktober und November. Für die Steigerung im Juni ist außer den Kohlentransporten die Forcierung des Getreideimportes im Hinblick auf die Zollerhöhung am 1. August mitbestimmend gewesen, wofür auch die Zunahme in der Stellung gedeckter Wagen spricht. Für die Konjunkturbeobach-

tung bedeutungsvoller ist die auch nach Ausschaltung der Saisoneinwirkung noch gewaltige Zunahme im Oktober und November. An dieser Bewegung ist unzweifelhaft ein allgemeiner Aufschwung der deutschen Wirtschaft zu erkennen, da in England der Streik seinem Ende zugeht und der Kohlenversand abnimmt. Der über das Saisonmäßige hinausgehende, kleine Rückgang in der Wagenstellung des Dezember kann nicht als Unterbrechung des Konjunkturanstiegs angesehen werden. Der infolge des Streikabbruchs stark zurückgehende Kohlenverkehr konnte zwar durch eine entsprechende Zunahme der übrigen Verkehrsgüter noch nicht mengenmäßig, wohl aber, wie eine Betrachtung der Einnahmen zeigt, wertmäßig ausgeglichen werden.

Die Feststellungen bezüglich des Güterverkehrs werden bestätigt durch die Entwicklung der Einnahmen aus dem Güterverkehr, wengleich der Aufstieg in der zweiten Jahreshälfte unregelmäßig erfolgt und bei Berücksichtigung der jahreszeitlichen Einflüsse nicht ohne Rückschläge bleibt.

Die Erhebung im Frühjahr ist bereits aus der besonders regen Bautätigkeit erklärt. Der Rückgang in den bereinigten Zahlen des Juli und insbesondere des August ist auf das Nachlassen der Getreidetransporte zurückzuführen, die infolge der höheren Frachtsätze einen erheblicheren Ausfall in den Einnahmen als in den Mengen verursachen. Mit September setzt wieder ein starker Anstieg ein, der, abgesehen vom Juni, zum ersten Male die Einnahmen des Vorjahres übersteigen läßt, und, im Gegensatz zu den Mengen, auch nicht im Dezember abbricht.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr zeigen ebenfalls nach Ausschaltung der Saisonschwankungen namentlich im letzten Jahresviertel eine deutlich aufsteigende Linie, wengleich sie auch mit Ausnahme des Monats März ständig und zwar nicht unbedeutend hinter denen des Vorjahres zurückbleiben.

Im ganzen ist das Jahr 1926, das im Anfang zu Besorgnissen Anlaß gegeben hatte, als ein für die finanzielle Entwicklung der Reichsbahn kaum zufriedenstellendes anzusprechen. Mehrmals war die Reichsbahn genötigt, zur Deckung der Ausgaben die Sonderrücklage aus dem Jahre 1925 anzugreifen. Aber der Aufstieg der Wirtschaft im letzten Vierteljahre berechtigt zu einer zuversichtlichen Beurteilung der Weiterentwicklung im Jahre 1927.

2. Persönliches. Am 19. Oktober wurde die Wahl Dorpmüllers zum neuen Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft bestätigt.

3. Die Europäische Fahrplankonferenz und die Europäische Wagenbestellungskonferenz fanden 1926 gleichzeitig vom 11.—16. Oktober in Baden-Baden statt.

4. 24-Stundenzählung. Nach einem Beschluß der Europäischen Fahrplankonferenz wird vom 1. Mai 1927 ab im gesamten europäischen Eisenbahnverkehr mit Ausnahme von England die 24-Stundenzählung eingeführt.

5. Ein Deutsches Werbebüro in London. Am 1. November 1926 hat die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung in London ein Auskunfts- und Werbebüro für den Deutschen Reiseverkehr eröffnet. Dies ist das zweite Auslandsbüro, nachdem bereits im Juni 1925 in New York das German Railway Information Office eingerichtet worden ist.

6. Europa-Ferner Osten. Zur Förderung des Personenverkehrs Europa-Ferner Osten wurde auf einer Sonderkonferenz in Berlin ein besonderer Tarifverband gegründet, dem 13 Länder von Japan im Osten bis Frankreich und Belgien im Westen angehören. Vom 15. Mai 1927 ab wird man Fahrscheinhefte von den Hauptstädten Europas bis Tokio erhalten können. Die 12 tägige Fahrt von Berlin nach Tokio wird II. Klasse etwa M 650.— kosten.

7. Automobilkonkurrenz in der Schweiz. Um der Automobilkonkurrenz zu begegnen, haben die Schweizerischen Bundesbahnen die Schweizerische Expres-A.-G. (Sesa) gegründet, deren Aufgabe die Ausführung von Automobiltransporten ist. Sie wollen dadurch den Kraftwagenverkehr, soweit er ihnen Konkurrenz bereitet, unter ihre Kontrolle bringen, entsprechend dem Vorbild der Deutschen Reichsbahn. Der Betrieb ist am 1. Januar 1927 aufgenommen worden (Automobil-Rundschau 18, S. 429).

8. Elektrifizierung in der Schweiz. Der Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen sieht für 1927 einen Betrag von 89,9 Mill. Franken (1925 103,3 und 1926 106,8 Mill. Franken) zur Elektrifizierung von insgesamt 434 km Strecke vor. Ztg. d. VDEV. 46, S. 1205.

9. Die Güterzugleistungen der nordamerikanischen Eisenbahnen betragen infolge Erhöhung der Geschwindigkeit und des Durchschnittsgewichts 1925 1412 tkm pro Stunde gegen 1176 tkm 1920. Ztg. d. VDEV. 40, S. 1055.

10. Abhandlungen.

Das Arbeitsprogramm der Deutschen Reichsbahn. Dorpmüller. Verkehrstechn. Woche 47, S. 607.

Der deutsche Eisenbahnkraftwagenverkehr im Jahre 1926. Otto Hartmann. Verkehrstechnik 44, S. 752.

Der Eisenbahngüterverkehr in Deutschland im Jahre 1925. Werner Teubert. Verkehrstechn. Woche 50, S. 643.

Die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Reichspost im Rahmen der gewerblichen Betriebszählung vom 16. Juni 1925. v. Katzler. Verkehrstechnik 50, S. 854.

Volkszählung und Verkehrsentwicklung. Steuernagel. Reichsbahn 45, S. 660.

Eisenbahn und Publikum. Ein Nachwort zur Eisenbahnjahrhundertfeier. Engelberg. Ztg. d. VDEV. 47, S. 1221; 48, S. 1247; 49, S. 1283.

Die großen Eisenbahngesellschaften (Frankreichs) im Jahre 1925. Ztschr. f. d. internat. Eisenbahntransport 10, S. 332.

Studien zur britisch-indischen Eisenbahnpolitik. Voigt. Arch. f. Eisenbahnwesen 6, S. 1320.

Die Güterzugbildung als Grundlage eines beschleunigten Wagenumlaufs. Kurt Heineck. Verkehrstechn. Woche 43, S. 559.

Betrachtungen über Wirtschaftlichkeit im Dampflokomotivbetriebe. Humbert. Ztg. d. VDEV. 44, S. 1137.

Wie wird der Bereitschaftsdienst des Zugbegleitpersonals am wirtschaftlichsten gestaltet? Schmitz. Ztg. d. VDEV. 44, S. 1142.

Das Dispatching-System. Louis Jänecke. Verkehrstechn. Woche 40, S. 523; 41, S. 537; 42, S. 552; 43, S. 562.

Die optische Signalübertragung. Bäseler. Ztg. d. VDEV. 42, S. 1085.

Das Rechnungs-, Buchungs- und Kassenwesen der DRG. Eisenbahnfachmann Nr. 22, S. 587.

Die Betriebskostenermittlung der Deutschen Reichsbahn in ihrer neuen Form. Tecklenborg. Reichsbahn 49, S. 730.

Abstufung der durchschnittlichen Selbstkosten der Beförderung nach der Beförderungslänge. Friedrich Bazant. Ztg. d. VDEV. 45, S. 1170.

Die Entwicklung der Gütertarife in Deutschland. Sellnik. Eisenbahnfachmann Nr. 18, S. 471; 19, S. 501; 20, S. 528; 21, S. 556; 23, S. 609; 24, S. 640.

Die Eisenbahngütertarife in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung und ihre Weiterentwicklung durch die Eisenbahnrate, sowie die Ständige Tarifkommission

und den ihr beigeordneten Ausschuß der Verkehrsinteressenten. Dyes. Ztg. d. VDEV. 49, S. 1269; 50, S. 1302.

Staffeltarif oder Kilometertarif? Domsch. Deutsche Wirtschaftsztg. 45, S. 1042; 46, S. 1068.

Ostpreußen und der Staffeltarif der Reichsbahn. Hans Wille. Wirtschaftsdienst 50, S. 1738.

Wasserumschlagstarife. Deisler. W. Nachr. f. Rhein u. Ruhr 50, S. 1527.

Seefischerei und Eisenbahn. Wehde. Ztg. d. VDEV. 49, S. 1280.

Eisenbahn und Ölwirtschaft. Landsberg. Ztg. d. VDEV. 42, S. 1089.

D.

Straßen- und Kleinbahnen.

11. Die Berliner Straßenbahn-Gesellschaft hat die Aufnahme einer Inlandsanleihe in Höhe von 60 Mill. *M* zum Ausbau des Straßennetzes und für Reservezwecke beschlossen.

12. Eine neue Untergrundbahnlinie in London, die der London Electric Railway gehörige Strecke von Clapham Common nach Norden im Süden Londons sowie die Verbindungsstrecke Charing-Cennington (insgesamt 12 km), wurde am 13. September im Beisein mehrerer Vertreter deutscher Verkehrsunternehmen dem öffentlichen Verkehr übergeben.

13. Chicago. In Chicago ist der Zusammenschluß aller Straßen- und Schnellbahnen unter städtischer Mitwirkung im Gange. Zugleich wird zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Stadtkern der Bau einer neuen Untergrundbahn betrieben, die 36½ Mill. \$ kosten soll. Verkehrstechnik 45, S. 774.

14. Untergrundbahnpläne in Rom. Die sich in Rom immer schwieriger gestaltenden Verkehrsverhältnisse sollen durch den Bau eines großen Untergrundbahnnetzes behoben werden. Der Bau wird etwa 10 Jahre in Anspruch nehmen. Verkehrstechnik 45, S. 774.

15. Abhandlungen.

Die Rheinisch-Westfälische Städtebahn Köln-Dortmund. E. Giese. Verkehrstechnik 46, S. 777.

Sind Straßenbahnen die Ursache von Verkehrsstockungen in Großstädten? Verkehrstechnik 42, S. 715.

Wirtschaftlicher Vergleich des elektrischen Straßenbahnbetriebes mit dem gleislosen Oberleitungs- und dem Autobusbetrieb. P. M. Montijn. Verkehrstechnik 48, S. 817.

Die elektrischen Straßenbahnen in China. Tzonkuan Tzu. Verkehrstechn. Woche 48, S. 623.

D.

Straßenverkehr.

16. Die H.V. der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau fand am 4. Oktober 1926 in Wiesbaden statt.

17. Die 3. H.V. des Deutschen Straßenbau-Verbandes fand vom 22.—24. September 1926 in Stuttgart statt, wo man sich mit den wichtigsten straßenbaulichen Problemen der Gegenwart befaßte.

18. Eine Autostraße Mailand—Hamburg. In Rom ist ein internationales Finanzkonsortium ins Leben gerufen worden, das sich den Bau einer Autostraße zur Aufgabe gesetzt hat, die Mailand mit den Seehäfen Hamburg und Lübeck verbinden soll.

19. Der Bau einer Autostraße Köln—Düsseldorf ist am 30. Dezember 1926 vom Provinziallandtag der Rheinprovinz beschlossen worden.

20. Eine Fernomnibuslinie London—Leeds ist mit einer Streckenlänge von 300 km eingerichtet worden.

21. Verbesserung des badischen Straßennetzes. Die badische Regierung hat zur Anpassung des gesamten Straßennetzes an die modernen Verkehrsverhältnisse 65 Mill. *M* für die nächsten fünf Jahre vorgesehen.

22. Die jährlichen Straßenunterhaltungskosten in Preußen betragen nach Angaben des preußischen Ministeriums des Innern rund 270 Mill. *M*. Der Anteil Preußens am Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer beträgt demgegenüber 67,5 Mill. *M* ($\frac{3}{5}$ des Gesamtaufkommens).

23. Das Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer im ersten Finanzhalbjahr 1926 (1. April—1. Oktober) beläuft sich auf 57 595 256 *M*.

24. Die Zahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland beträgt nach der Zählung vom 1. Juli 1926 544 894 (ausschließlich Kleinkraftwagen) und hat sich gegenüber dem Vorjahre um 28 % erhöht. Zu 46,4 % besteht diese Zahl aus Großkraftwagen. Seiner absoluten Zahl an Personen- und Lastkraftwagen nach, steht Deutschland nächst den Vereinigten Staaten mit etwa 20 Mill., Großbritannien mit 903 000, Frankreich mit 735 000 und Kanada mit 720 000 an 5. Stelle. Im Verhältnis zur Bevölkerung betrachtet, bleibt Deutschland in seinem Kraftwagenbestand hinter zahlreichen europäischen Ländern zurück. In Deutschland entfällt auf 211 Personen 1 Kraftfahrzeug (ausschließlich Großkraftwagen), in Großbritannien auf 49, in Frankreich auf 54 und in Amerika auf 6 Personen. Wirtschaft und Statistik 19, S. 660.

25. Abhandlungen.

Die Deutsche Automobilindustrie. H. Radüge. Das Auto 29, S. 693.

Die Auswirkung der deutschen Automobilzölle. Hans G. Borsum. Allg. Automobil Ztg. 43, S. 32.

Straßenbau und Automobilverkehr. Frielinghaus, E. Baum, W. Sußdorf. Wirtsch. Nachr. f. Rhein u. Ruhr 41, S. 1261.

Die Verwendung des vorhandenen Straßennetzes für den neuzeitlichen Kraftwagenverkehr. Rappaport. Verkehrstechnik 45, S. 763.

Österreichs Straßen im Kraftwagenverkehr. Hautrich. Die Straße 21, S. 335.

Der fünfte Internationale Straßenkongreß in Mailand. H. Cassinone. Verkehrstechnik 51, S. 865; 52, S. 891.

Proceedings of Highway Research Board. R. E. Royall. Public Roads 6, S. 125.

Straßenverkehrssteuer und Straßenbau. A. Deidesheimer. Verkehrstechnik 46, S. 796.

Besteuerung des Automobilgebrauchs. Wirtschaftsdienst 43, S. 1479.

Die lebendige Kraft als Grundlage für die Kraftfahrzeugsteuer. Lohse. Verkehrstechn. Woche 44, S. 571.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Automobil. Jos. Leuthänsel. Zoll-, Sped.- u. Schiff. Ztg. 30, S. 1.

Der Kraftwagen als Zubringer. R. v. Kienitz. Ztg. d. VDEV. 40, S. 1037.

Der Elektroomnibus in der Großstadt. P. Friedland. Verkehrstechnik 44, S. 745.

Elektrische Kraftdroschken. H. R. Müller. Verkehrstechnik 44, S. 750.

D.

Seeschifffahrt.

26. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im 4. Vierteljahr 1926 betrug:

Hamburg	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober	1 442	1 528 798	1 542	1 512 514
November	1 473	1 530 800	1 693	1 537 000
Dezember	1 285	1 435 716	1 466	1 504 132
Jahr 1926	14 829	17 411 000	16 990	17 618 000
Jahr 1925	13 240	16 635 000	15 415	16 877 000
Jahr 1913	15 073	14 185 000	16 627	14 440 000
Bremen (mit anderen Weserhäfen)				
Oktober	689	740 542	674	733 258
November	651	759 980	669	759 526
Dezember	510	690 553	529	711 111
Jahr 1926	6 129	7 201 000	6 174	7 247 000
Jahr 1925	4 795	5 896 000	4 783	5 854 000
Jahr 1913	6 323	5 251 000		

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

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Juli	Ostsee	2 776	875 300	2 740	870 300
	Nordsee	3 289	2 906 800	3 711	2 905 500
	Zusammen	6 065	3 782 100	6 451	3 775 800
August	Ostsee	2 898	1 024 200	2 779	994 100
	Nordsee	3 845	3 030 300	4 048	3 039 000
	Zusammen	6 743	4 054 500	6 827	4 033 100
September	Ostsee	2 428	948 000	2 399	967 200
	Nordsee	3 786	2 892 700	4 053	2 988 300
	Zusammen	6 214	3 840 700	6 452	3 955 500
Oktober	Ostsee	2 348	932 500	2 269	927 600
	Nordsee	3 649	2 776 100	3 763	2 811 200
	Zusammen	5 997	3 708 600	6 032	3 738 800
November	Ostsee	2 439	996 900	2 402	1 001 000
	Nordsee	3 727	2 794 500	3 891	2 739 000
	Zusammen	6 166	3 791 400	6 293	3 740 000
Dezember	Ostsee	1 624	805 400	1 715	832 700
	Nordsee	3 029	2 446 000	3 196	2 525 800
	Zusammen	4 653	3 251 400	4 911	3 358 500
Jahr 1926	Ostsee	23 306	8 681 000	22 993	8 674 000
	Nordsee	36 096	29 424 000	38 360	29 553 000
	Zusammen	59 402	38 105 000	61 353	38 227 000

Der Gesamt-Schiffsverkehr hat sich sonach gegenüber 1925 der Schiffszahl nach um 21,9 %, dem Raumgehalt nach um 14,4 %, gegenüber 1913 der Schiffszahl nach um 0,8 %, dem Raumgehalt nach um 21,8 % erhöht. Die Erhöhung des Verkehrs (Raumgehalt) gegenüber 1925 betrug in den Ostseehäfen über $\frac{1}{3}$, in den Nordseehäfen nur $\frac{1}{10}$. Die Verkehrszunahme ist im Durchschnitt (örtlich und zeitlich) wohl ausschließlich auf den englischen Bergarbeiterstreik zurückzuführen, der eine größere Kohlenausfuhr auch über deutsche Häfen hervorrief. Die Monate Mai bis August zeigen dabei einen sprunghaften Aufstieg, September—Oktober einen leich-

ten Abfall, dem nach vorübergehender leichter Hebung im November mit Ende des Streiks und infolge von Saisoneinflüssen im Dezember ein größerer Rückgang folgt. Durch das zahlreichere Anlaufen deutscher Häfen durch fremde, insbesondere britische Schiffe hat sich der Anteil der deutschen Flagge am Gesamtverkehr von 48,1 % 1925 auf 45,9 % 1926 vermindert (gegen 60,1 % 1913). Im Hinblick auf die im Seeverkehr über deutsche Häfen transportierten Gütermengen hat der englische Bergarbeiterstreik eine einschneidende Verschiebung bewirkt, insofern die Ausfuhr 1926 die Einfuhr leicht übertraf, während sie 1925 nur halb so groß war. Einer Verdoppelung der überseeischen Ausfuhr steht ein Rückgang der Einfuhr über See um 13 % gegenüber.

27. Rotterdam und Antwerpen wiesen folgenden Verkehr in N.-R.-T. auf:

	1926	1925	1913
Rotterdam	21 274 000	16 671 000	12 249 000
Antwerpen	18 336 000	17 166 000	12 017 000

Infolge der gesteigerten Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet nach Übersee hat Rotterdams Verkehr den stärksten Auftrieb durch den englischen Bergarbeiterstreik erhalten.

28. Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal 1926 betrug:

	Oktober	November	Dezember
Zahl der Schiffe	4 956	4 731	3 900
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	2 142	2 001	1 709
	1926	1925	1913
Zahl der Schiffe	47 150	42 288	54 628
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	18 190	14 694	10 292

Auch die Steigerung des Kaiser-Wilhelm-Kanal-Verkehrs 1926 um rund $\frac{1}{4}$ gegenüber 1925 ist eine Folge des englischen Bergarbeiterstreiks und der hierdurch hervorgerufenen Transporte deutscher und polnischer Kohle. Obschon auch der Westwärtsverkehr durch Kohlentransporte und vermehrte Holzverladungen gesteigert wurde, entfiel die größere Zunahme auf den Ostwärtsverkehr, der allerdings im letzten Jahresviertel wieder hinter dem Westwärtsverkehr zurückblieb, so daß im Jahresergebnis die beiden Richtungen einander die Wage halten. Relativ ging auch hier der Anteil der deutschen Flagge zurück, von 50,3 % 1925 auf 41,8 % 1926 (gegen 57,1 % 1913).

29. Fusion Hapag—Deutsch-Austral—Kosmos. In außerordentlichen Generalversammlungen vom 23. Oktober 1926 wurde die Fusion der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft und der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos mit der Hapag (Hamburg-Amerika-Linie) beschlossen. Die Hapag erhöhte ihr Stammkapital von 75 Mill. *RM* um 55 Mill. *RM* auf 130 Mill. *RM*. Von den 55 Mill. *RM* neuer Aktien dienen 30 Mill. *RM* dem Eintausch der Deutsch-Austral- und Kosmos-Aktien.

30. Der Norddeutsche Lloyd erhöhte auf Beschluß einer a. o. Generalversammlung vom 2. Dezember 1926 sein Stammkapital von 75 Mill. *RM* um 50 Mill. *RM* auf 125 Mill. *RM*. Mitte Dezember beschloß die Verwaltung des Norddeutschen Lloyd, zwei Riesenschiffe von je 46 000 Br.-R.-T. für den Dienst Bremen—New York („Bremen“ und „Europa“), die die Reise in sechs Tagen zurücklegen können sollen, in Auftrag zu geben.

31. Weltschiffbau 1926. Nach Lloyds Register liefen vom Stapel:

	1926		1925	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Dampfer	319	926 000	544	1 299 000
Motorschiffe	206	704 000	198	813 000
Segler u. sonst. Fahrzeuge	75	45 000	113	51 000
Zusammen	600	1 675 000	855	2 193 000

Davon entfielen 1926 auf:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	142	432 000	37	202 000
Italien	9	66 000	17	153 000
Deutschland mit Danzig	36	106 000	22	71 000
Frankreich	21	87 000	13	34 000
Holland	20	38 000	25	55 000
Ver. Staaten (ohne Große Seen)	16	65 000	30	24 000
Dänemark	7	9 000	18	63 000
Schweden	2	2 000	12	52 000
Japan	13	24 000	13	28 000

32. Abhandlungen.

Die Hochstraße des Weltverkehrs. Leisler-Kiep. Schiffahrt-Zeitung 84, S. 5.

Die Organisationsformen der internationalen Linienschifffahrt. H. Botsch. Schiffahrt-Zeitung 102/3.

Wechselbeziehungen der deutschen Großschifffahrt. W. Hesse. Hansa 52, S. 1988.

Die Hamburger Schiffahrtfusion. W. Greiling. Wirtschaftsdienst 45, S. 1553.

Zur Frage der Umgruppierung in der nordatlantischen Schifffahrt und die Stellung der deutschen Großschifffahrt. W. Flemming. Deutsche Wirtschaftszeitung 46, S. 1070.

Die Subventionspolitik in der Weltschifffahrt. W. Flemming. Deutsche Schiffahrt 22, S. 435.

Svenska reguljära sjöfartsförbindelser mellan Sverige och utlandet. Kommersiella Meddelanden 19, S. 855.

Solution of the American Merchant Marine Shipping Problems. F. P. Palen. The Nautical Gazette, Vol. 111, 14, S. 369.

Die Seeschifffahrtsbestimmungen in dem vorläufigen Handelsabkommen zwischen Deutschland und Frankreich. Lahr. Hansa 40, S. 1525.

Die Zukunft der York—Antwerp-Rules 1924 in Deutschland. H. Droege. Hansa 48, S. 1825.

Steigerung der Wirtschaftlichkeit in englischen Häfen. Bodo Ehardt. Verkehrstechn. Woche 45, S. 583; 46, S. 602; 47, S. 610. N.-Z.

Binnenschifffahrt.

33. Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). A. Nordwestdeutsche Kanäle. Der englische Bergarbeiterstreik wirkte trotz seiner Fortdauer bis in den November 1926 auf den Kohlenverkehr des Dortmund-Emskanals im 4. Vierteljahr 1926 nicht mehr so stimulierend ein wie in den Sommermonaten. Der Gesamtverkehr, gemessen an Schleuse Münster, erreichte im Wochendurchschnitt des 4. Viertels 1926 daher nur 85 300 t (gegen 100 400 t im 2. Viertel). Davon entfielen auf Brennstoffe (zu Tal) 42 400 t (gegen 56 500 t), auf Erze (zu

Berg) 33 800 t (gegen 37 200 t). Auf dem Rhein-Weser-Kanal setzte sich die Belebung fort. Der wochendurchschnittliche Durchgangsverkehr durch Schleuse Münster betrug 52 400 t (gegen 47 100 t im 3. Viertel). Es entfielen auf Brennstoffe ostwärts) 36 400 t (35 200 t), auf Erze (westwärts) 3900 t (2600 t).

B. Rhein. Das letzte Vierteljahr 1926 zeitigte in der Rheinschifffahrt eine allmähliche Rückkehr von den durch den englischen Bergarbeiterstreik hervorgerufenen Ausnahmeverhältnissen zu einer normalen Lage. Die Kohlenabfuhr über den Niederrhein gingen stark zurück. Die zu Anfang Oktober noch außerordentlich hohen Frachten (z. T. auch durch schlechten Wasserstand bedingt) wichen bei sinkender Nachfrage und gehobenem Wasserstand langsam mäßigeren Sätzen. Gegen Jahresschluß war die Schifffahrt wieder durch Niedrigwasser, ferner durch geringe Eisbildung behindert.

Während die Baumaterialabfuhr zu Tal saisonentsprechend gedrückt waren, waren die Eisenabfuhr belebt. Gleiches gilt von den Erzzufuhr, die gleichwohl ein gegenüber 1925 stark vermindertes Jahresergebnis bestehen ließen. Die Getreidezufuhr bewegte sich auf der in den letzten Jahren gewohnten Durchschnittshöhe, die, weit unter Vorkriegsmaß, eine dauernde Notlage der Getreidespedition bewirkt. Im Dezember verstärkten sich die Kohlentransporte zum Oberrhein unter behördlicher Einwirkung, um die Deckung des Kohlenbedarfs in Süddeutschland, dessen Versorgung infolge des englischen Bergarbeiterstreiks vernachlässigt worden war, sicherzustellen.

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

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Oktober		2	710	207	438	1357
November		1	656	172	474	1303
Dezember		10	831	169	507	1517
4. Viertel 1926		13	2197	548	1419	4177
Jahr 1926		163	6697	2665	4587	14 112
Jahr 1925		283	8301	2049	4674	15 307

	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Oktober		2773	299	142	218	3432
November		2322	299	165	267	3053
Dezember		1926	335	157	270	2688
4. Viertel 1926		7021	933	464	755	9173
Jahr 1926		28 840	3134	2642	3093	37 709
Jahr 1925		17 215	1220	2379	3550	24 364

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort erreichte in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
Oktober	2041	1916	233	96	2274
November	1851	1724	225	103	2076
Dezember	1654	1497	321	156	1975
Jahr 1926	24 046	22 690	3196	1659	27 242
Jahr 1925	18 155	17 020	4049	2293	22 204

Der Gesamtumschlag in den Rheinzechenhäfen und in Mannheim-Ludwigshafen betrug in 1000 t:

	Oktober	November	Dezember	Jahr 1926
Rhein-Zechen-Häfen	825	840	805	8277
Mannheim-Ludwigshafen	738	842	868	8875

34. Ostdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). Im 2. Halbjahr 1926 wirkte der englische Bergarbeiterstreik auch hier belebend ein, indessen bedeutend weniger als auf den westdeutschen Wasserstraßen, zumal gerade durch den Streik die Transporte englischer Kohle von Hamburg zu Berg ausfielen. Durch die gesteigerten Kohlenabfuhr von Oberschlesien und Böhmen war der Talverkehr auf Oder und Elbe verstärkt, wogegen der Bergverkehr allgemein, insbesondere von Erz auf der Oder, gegenüber 1925 schwächer war. Nachdem der Verkehr durchgängig im Juli eine bedeutende Belegung gegenüber Juni erfahren hatte, hielt er sich auf der Oder bis einschließlich September auf gleicher Höhe. Nach geringer Senkung im Oktober/November brachte erst der Dezember durch ungünstigere Schifffahrtsverhältnisse einen stärkeren Rückgang. Berlin wies fast anhaltend lebhaften Verkehr auf. Der Elbtalverkehr gestaltete sich im November infolge großer Zuckertransporte vorübergehend besonders umfangreich. Bis November einschließlich war der Frachtenstand im Talverkehr allgemein erhöht. Der Umschlag der bedeutendsten ostdeutschen Binnenhäfen erreichte in 1000 t die folgenden Ziffern (zum Vergleich die endgültigen Zahlen für 1925):

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	228,9	116,2	152,6	261,4
August	239,1	99,3	137,—	228,7
September	256,—	85,7	89,9	192,5
Oktober	188,—	57,1	88,1	214,1
November	204,3	50,5	56,2	235,5
Dezember	120,5	25,3	71,3	188,3
Jahr 1926	2362,—	734,—	1028,—	1945,—
Jahr 1925	1984,—	1007,—	1383,—	1437,—

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	90,8	417,4	365,6	451,3
August	70,6	417,7	283,3	504,3
September	101,6	480,6	299,3	461,3
Oktober	96,9	486,7	295,9	425,1
November	73,4	449,3	342,9	598,—
Dezember	49,2	433,6	305,5	473,5
Jahr 1926	900,—	4391,—	3324,—	4961,—
Jahr 1925	822,—	3699,—	3305,—	3431,—

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Juli	37,5	61,3	47,—	119,8
August	48,7	55,3	51,2	167,9
September	52,2	47,7	64,9	193,5
Oktober	51,7	55,8	45,—	210,5
November	57,1	56,4	48,9	247,—
Dezember	61,3	64,4	36,3	128,4
Jahr 1926	575,—	587,—	548,—	1510,—
Jahr 1925	525,—	505,—	635,—	1227,—

35. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hielt vom 15.—27. November 1926 in Straßburg ihre zweite Jahrestagung ab, die wieder größtenteils der Revisionsberatung der Mannheimer Akte gewidmet war. In erster Lesung wurde der Wortlaut der Bestimmungen über eine internationale Frachturkunde für den Rhein und die Einlagerung in Zollniederlagen festgelegt.

36. Die Internationale Donaukommission beschloß in ihrer am 8. Dezember 1926 in Preßburg abgehaltenen Sitzung für die Dauer der nächsten Fünf-Jahresperiode ihren Sitz nach Wien zu verlegen.

37. Die zweite Mündung des Rhein-Herne-Kanals zum Rhein bei Duisburg, die sich des untersten Ruhrlaufes bedient, in den eine Abstiegsschleuse eingebaut ist, wurde am 13. November 1926 dem Verkehr übergeben. Während die übrigen Schleusen des Rhein-Herne-Kanals sogleich als Doppelschleusen erstellt wurden, hatte man sich für die Rheineinmündung mit einer einfachen Schleppzugschleuse begnügt, die aber für den sich schnell entwickelnden Verkehr nicht ausreichte. Die Bauausführung der bereits 1917 beschlossenen zweiten Mündung verzögerte sich durch politische (Ruhrbesetzung!), wirtschaftliche und Witterungsschwierigkeiten. Die neue Ruhrschleuse hat 350 m Länge und 13 m Breite, erlaubt daher die Durchschleusung von vier Kähnen von 1350 t Ladefähigkeit auf einmal.

38. Zusammenschluß in der westdeutschen Binnenschifffahrt. Im Dezember 1926 schloß die Rhein- und See-Schifffahrtsgesellschaft A.-G. in Köln (Spitzenunternehmen der preußischen Rheinschifffahrtsgruppe) auf 30 Jahre einen Interessengemeinschaftsvertrag mit der auf den nordwestdeutschen Kanälen und dem Niederrhein arbeitenden Westfälischen Transport A.-G. in Dortmund, wonach die beiden Unternehmen unter Wahrung ihrer rechtlichen Selbständigkeit betrieblich eine Einheit bilden. Die Verteilung von Gewinnen bzw. Verlusten erfolgt nach einem Verrechnungsschlüssel. Zugleich gingen die im Besitz der Rhein- und See-Schifffahrtsgesellschaft befindlichen Aktien der Münsterischen Schifffahrts- und Lagerhausgesellschaft A.-G. in Münster an die Westfälische Transport A.-G. über und wurde der zwischen „Rhein-See“ und „Münsterische“ bestehende Interessengemeinschaftsvertrag aufgehoben. Zur Übernahme der Aktien der „Münsterischen“ erhöhte die Westfälische Transport A.-G. ihr Aktienkapital um 2 auf 6 Mill. RM.

39. Zusammenschluß in der Elbschifffahrt. Im Dezember 1926 gingen die Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschifffahrts-Gesellschaft (N.N.F.D.G.) in Hamburg und die Vereinigte Elbeschifffahrts-Gesellschaften A.-G. (V.E.G.) in Dresden eine Interessengemeinschaft ein, nachdem durch die der N.N.F.D.G. nahestehende „Deutschland“-Schnelldampfergesellschaft ein größeres Aktienpaket der V.E.G. erworben worden war. Bei N.N.F.D.G. und V.E.G. fanden eine gegenseitige Aufsichtsratergänzung und Vorstandsumbesetzungen statt. Die offenbar erstrebte Einbeziehung der Schlesischen Dampfer Co. — Berliner Lloyd A.-G., an der die N.N.F.D.G. ebenfalls, aber nicht maßgebend beteiligt ist, in die Interessengemeinschaft ist nicht gelungen. Ebenfalls ist die Erneuerung des Elbe-Kartells, der Mittelbischen Schifffahrtsvereinigung von 1926 (vgl. V.-A. 1926, Nr. 82) gescheitert. Ferner wurde die Betriebsgemeinschaft im Fracht- und Schleppgeschäft zwischen der V.E.G. und der Neuen Deutsch-Böhmischen Schifffahrts A.-G. (vgl. V.-A. 1925, Nr. 152) aufgehoben, so daß zur Zeit bei grundsätzlich starker Zusammenschlußtendenz Ungebundenheit die Elbschifffahrt charakterisiert.

40. Der Rove-Tunnel, der im Zug der Wasserstraße Marseille—Arles den Hafen von Marseille mit dem Binnensee von Berre verbindet (7,2 km lang, 15,40 m hoch, 22 m breit, davon 18 m Wasserfläche, 4 m Steig, 4 m Wassertiefe), ist am 23. Oktober 1926 feierlich eingeweiht worden.

41. Abhandlungen.

Das Arbeitsprogramm der Reichsregierung und die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes. Gährs. Zeitschrift für Binnenschifffahrt 10, S. 416.

Nordwestdeutsche Kanalpläne und Arbeitsbeschaffungs-Programm. A. Gentzsch. Der Rhein 11, S. 198; 12, S. 217.

- Der echte Hansakanal. F. Dücker. Hansa 43, S. 1633.
- Der Hansakanal. W. Richard. Verkehrstechn. Woche 46, S. 595.
- Holländische Pläne zur Verbesserung der Schifffahrtsverbindung von Amsterdam nach dem Oberrhein. Schmidt. Deutsche Wasserwirtschaft 10, S. 212.
- Der Rhein-Schelde-Kanal in geopolitischer Beleuchtung. Hermann Fink. Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr 47, S. 1450.
- Verkehrswirtschaftliche Aufgaben der Rhein-Neckar-Donau-Wasserstraße. Theodor Acker. Südwest-Deutschland 11, S. 199.
- Ein Elbe-Spree-Oder-Kanal. Egert. Verkehrstechn. Woche 52, S. 667.
- Eisenbahn und Wasserstraße. E. Schreiber. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 12, S. 482.
- Der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen wichtiger Länder vor und nach dem Krieg. Wirtschaft und Statistik 18, S. 614.
- Die Verkehrsleistung der Binnenwasserstraßen der Vereinigten Staaten von Amerika. A. F. Napp-Zinn. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 11, S. 457.
- Lage und Entwicklung der Elbeschiffahrt. Pegel. Die Elbe 9, S. 281.
- Die Verwaltung der Wasserstraßen und Häfen der Vereinigten Staaten von Amerika. Peters. Zentralblatt der Bauverwaltung 45, S. 504.
- Die neue Duisburg-Ruhrorter Häfen-Aktiengesellschaft. Hans Schleichert. Der Rhein 12, S. 220.
- Les ports fluviaux français. Suquet und Haelling. Journal de la Marine Marchande, 9. 12. 26; 16. 12. 26; 23. 12. 26; 30. 12. 26.
- L'exploitation technique et commerciale des voies navigables. M. Millot und M. du Bousquet. Journal de la Marine Marchande, 21. und 28. 10; 25. 11; 2. 12. 1926.
- Le développement de l'hypothèque fluviale en France depuis sa création. J. P. Niboyet. La Navigation du Rhin 10, S. 481. N.-Z.

Luftverkehr.

42. Die **Fédération Aéronautique Internationale** hielt ihre Jahresversammlung vom 10.—16. Oktober 1926 unter Beteiligung fast aller europäischer Länder in Rom ab. Der Deutsche Luftrat hat die Aufnahme in die Fédération beantragt, nachdem Deutschland auch Mitglied des Völkerbundes geworden ist.
43. Die **Luftverkehrsabkommen** zwischen Deutschland und Frankreich sowie zwischen Deutschland und Belgien sind am 6. Dezember 1926 unterzeichnet worden (s. RGBl. II, 49).
44. **Überfliegen der besetzten Gebiete.** Von der Interalliierten Rheinlandkommission sind betreffend das Überfliegen der besetzten Gebiete besondere Anweisungen erlassen worden (s. Nachr. f. Luftfahrer 49, S. 633).
45. **Winterflugverkehr.** Ein neuer Flugplan für den Winterluftverkehr ist mit dem 16. Oktober 1926 in Kraft getreten. Gleichzeitig sind die Flugpreise erheblich ermäßigt worden.
46. Die **Sicherheit im Flugverkehr.** Nach Veröffentlichungen des englischen Verkehrsministeriums hat sich 1925 im englischen Flugverkehr kein tödlicher Unfall ereignet. Auch sind keinem Fluggast Verletzungen auf englischen Flugzeugen zugestoßen. Seit 1919 sind bei über 7 Mill. Flugkilometer nur 4 Unfälle mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen. Verkehrstechn. Woche 41, S. 545.
47. Die **Imperial Airways Ltd.**, London, hat das Geschäftsjahr 1925 mit 20 414 £ Verlust abgeschlossen. D.

VERKEHRSARCHIV

Bearbeiter: Dr. Alfred Ditgen (Eisenbahnen, Straßenverkehr, Luftverkehr, Post- und Nachrichtenverkehr) und Dr. Anton Felix Napp-Zinn (See- und Binnenschiffahrt).

Nr. 2

Abgeschlossen am 1. Juni 1927¹⁾

Eisenbahnen.

48. Konjunkturüberblick.

1927 Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t	Wagenstellung (arbeitstäglich) in 1000 Wagen	Einnahmen aus	
			Güterverkehr in Mill. RM.	Personenverkehr in Mill. RM.
Januar .	35,47 ²⁾	128,6	232,180	91,360
Februar .	35,80	135,2	235,743	81,318
März . .	—	144,6	269,699	96,588

Der konjunkturmäßige Anstieg des vorigen Herbstes, der auch im Dezember trotz eines Rückganges in den absoluten Zahlen keine Unterbrechung erfahren hatte, setzt sich im neuen Jahre zunächst nicht fort. Die Zahlen für Januar zeigen durchweg eine Abnahme, die aber über das saisonübliche Maß kaum hinausgeht. Vornehmlich der Kohlenversand nimmt seit der Beendigung des englischen Streiks eine weiter rückläufige Bewegung. Trotzdem ist der Verkehr im Januar um etwa ein Viertel stärker als im gleichen Monat 1926. Selbst die beförderten Kohlenmengen liegen noch erheblich über denen von Januar 1926. Der Februar und besonders der März dagegen bringen außer einer saisonüblichen Besserung ein kräftiges Wiederansteigen der konjunkturmäßigen Entwicklung. Für Februar muß dabei noch die geringere Zahl der Arbeitstage mit in Betracht gezogen werden. Ein weiterer Rückgang im Kohlenverkehr, der auch auf die Erwartung niedriger Sommerpreise zum 1. April zurückzuführen ist, wird weit aufgewogen durch eine besonders starke Zunahme im Düngemittel-, Baustoff- und Lebensmittelversand. Insgesamt ist die Entwicklung des Güterverkehrs im ersten Vierteljahr sehr befriedigend. Der Personenverkehr dagegen erfährt, wie aus den Einnahmeziffern ersichtlich ist, keine besondere Belebung. Auch gegenüber dem Vorjahre ist die Zunahme nur gering.

49. Generalvertretung der Reichsbahn in New York.

Unter der Bezeichnung Generalvertretung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für den Güterverkehr für die Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada hat die Reichsbahn-Gesellschaft in New York eine Vertretung für den Güterverkehr eingerichtet. Die Vertretung übernimmt keine Speditionsgeschäfte, sondern ist lediglich eine beratende Stelle zwischen Deutschland einerseits, Kanada und den Vereinigten Staaten andererseits, die die Verkehrskreise über Frachtenlage, Verkehrsbedienung usw. unterrichten soll.

50. **Neuordnung der französischen Staatsbahnen.** Zum 1. Januar 1927 sind die französischen Staatsbahnen derart neu geordnet worden, daß ihnen, ohne jedoch die Verwaltung umzugestalten, wirtschaftliche Selbständigkeit verliehen

¹⁾ Die Berichterstattung bezieht sich auf das 1. Vierteljahr 1927. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten.

²⁾ Die Zahl für Dezember 1926 ist 39,60.