

- 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 1927<sup>1)</sup>

## 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 <sup>2)</sup>	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

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

<sup>2)</sup> Die Zahl für Dezember 1926 ist 39,60.

worden ist. Insbesondere soll das Rechnungswesen neuzeitlichen Bedürfnissen angepaßt und der Betrieb in beweglichere Formen gebracht werden, um die Rückständigkeit gegenüber den Privatgesellschaften zu beseitigen.

**51. Kohlenausnahmetarif nach Berlin.** Mit Gültigkeit zum 1. April 1927 hat die Reichsbahn einen neuen Ausnahmetarif für Steinkohle zum Betriebe der Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke Groß-Berlin beim Bezuge aus dem Ruhrgebiet und den schlesischen Gebieten eingeführt. Der Tarif ist an die Vorbedingung einer jährlichen Beförderungsmenge von mindestens 800 000 t bei gleichmäßiger Verteilung auf die einzelnen Monate geknüpft. Ferner müssen die Kohlen in Großraumwagen und in geschlossenen Zügen von mindestens 1000 t aufgeliefert werden. Hiermit will die Reichsbahn einmal die englische Kohle aus dem Berliner Absatzgebiet verdrängen, andererseits in Wettbewerb mit der Binnenschifffahrt treten, ohne jedoch deren Frachtsätze zu unterbieten.

**52. Direkter Güterverkehr Deutschland—Rußland.** Zum 1. Januar 1927 ist ein direkter Güterverkehr für Frachtgüter zwischen Deutschland und Rußland über Polen und Danzig eingeführt worden.

**53. Erhöhung der Gütertarife in England.** Zum 1. Februar 1927 haben die Gütertarife bei den meisten englischen Eisenbahngesellschaften eine Erhöhung derart erfahren, daß die Zuschläge zu den Vorkriegstarifen mit Ausnahme der Zuschläge für landwirtschaftliche Düngemittel A, B und C um 10 Punkte erhöht werden. Die Frachten für Güter, bei denen kein Zuschlag erhoben wurde, verteuern sich um 6 %.

**54. Großraumwagen von 60 t Tragfähigkeit.** Auf Grund langjähriger Versuche ist es der Reichsbahn gelungen, mit Hilfe von Silizium-Stahl neue Großraumwagen zu bauen, die bei einem Eigengewicht von nur 19 t eine Nutzlast von 60 t aufzunehmen vermögen. Die Wagen wurden im April erstmalig im Verkehr verwendet.

#### 55. Abhandlungen.

Rückblick auf das Jahr 1926. Wulff. Ztg. d. VDEV. 1, S. 1; 2, S. 33.

Der Personenverkehr der Reichsbahn im Jahre 1926. Wirtschaft u. Statistik 6, S. 280.

Der internationale Eisenbahnverkehr. Sauter. Verkehrstechnik 10, S. 140; 11, S. 168.

Die internationalen Übereinkommen über den Austausch des Transportmaterials. Zeitschr. d. intern. Eisenbahnverbandes 2, S. 72; 3, S. 85; 4, S. 121.

Die Staats-Eisenbahnen des japanischen Inselreiches. F. Baltzer. Verkehrstechnik 3, S. 42.

Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahnpolitik. Adolph. Arch. f. Eisenbahnwesen 1, S. 8; 2, S. 293; 3, S. 705.

Beförderung landwirtschaftlicher Güter mit der Eisenbahn. Schultz. Förderungstechnik u. Frachtverkehr 3, S. 33.

Die Vorschläge der Deutschen Reichsbahn zur Neuregelung des Normalgütertarifs. Georg Rieber. Westdtische Wirtschafts-Ztg. 4, S. 86.

Die Beratungen der Ständigen Tarifkommission über eine Gütertarifreform. Lüdecke. Ztg. d. VDEV. 8, S. 205.

Zur Neuregelung des Normalgütertarifsystems. Bach. Dtsche. Wirtschafts-Ztg. 3, S. 49.

Ostpreußens Stellung zum Staffeltarif. Becker. Wirtschaftsdienst 2, S. 49.

Entwicklung und Neuordnung der Ständigen Tarifkommission. Lüdecke. Ztg. d. VDEV. 11, S. 289.

Fahrpreise und Tarifvergünstigungen im Personenverkehr. Karner. Die Reichsbahn 9, S. 153.

Sicherung des Eisenbahnbetriebes. Hellenthal. Die Reichsbahn 13, S. 204.

Eisenbahn und Lastkraftwagen, insbesondere Wettbewerbstarife. Sauter. Ztg. d. VDEV. 2, S. 50.

Eisenbahn und Kraftwagen. Burger. Eisenbahnkunde 3, S. 61; 4, S. 82.

La concurrence faite aux chemins de fer par les transports routiers, aériens et fluviaux. Chronique des transports. 4, S. 20. D.

## Straßen- und Kleinbahnen.

**56. Interessengemeinschaft der Berliner Verkehrsgesellschaften.** Die Große Berliner Straßenbahn G. m. b. H., die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen und die Allgemeine Berliner Omnibus A.-G. (Aboag) haben zum 15. Mai 1927 zunächst auf zehn Jahre eine Interessengemeinschaft mit einer gegenseitigen Garantie für die Verzinsung der Kapitalien abgeschlossen. Gleichzeitig haben die drei Gesellschaften einen 20 Pfennig-Einheitstarif mit einmaligem Umsteigerecht eingeführt, wobei eine wechselseitige Benutzung der drei Verkehrsmittel gestattet ist. Lediglich das Übersteigen von Straßenbahn und Hochbahn auf den Omnibus ist noch nicht möglich, weil die Aboag vorerst nicht über genügend Wagen verfügt.

**57. Zusammenschluß der Verkehrsmittel in London.** Auch in London wird unter Führung des englischen Verkehrsministeriums der Plan betrieben, alle Verkehrsunternehmungen Groß-Londons zu einer Verkehrseinheit zusammenzuschließen. Bezweckt wird damit, allen unnützen Wettbewerb zu vermeiden und jedes Verkehrsmittel dort einzusetzen, wo es am Platze ist. Die Selbständigkeit der einzelnen Unternehmungen soll dabei gewahrt bleiben.

**58. Umstellung der oldenburgischen Kleinbahnen auf Normalspur.** In Oldenburg hat man sich nunmehr entschlossen, die Umstellung aller Kleinbahnen auf Normalspur durchzuführen. Begonnen werden soll damit auf der südoldenburgischen Strecke Cloppenburg—Landesgrenze. (Verkehrstechnik 5, S. 76.)

**59. Zwei Jubiläen.** Am 12. Februar dieses Jahres konnten die Rheinische Elektrizitäts- und Kleinbahnen A.-G., Aachen, und am 18. Februar die Berliner Hochbahngesellschaft auf einen 25 jährigen Betrieb ihrer ersten Linien zurückblicken.

#### 60. Abhandlungen.

Förderung des Baues von Kleinbahnen in Preußen durch die Provinzial- (Komunal-) Verbände. Archiv f. Eisenbahnwesen 1, S. 59.

Verbesserungen im Bau und Betriebe großstädtischer Vorortbahnen. Nils Buer. Verkehrstechnik 1, S. 9.

Omnibus und Straßenbahn. Schmidt. Verkehrstechnik 6, S. 81. Quaarg. Verkehrstechnik 7, S. 99.

Straßenbahnunfälle im Ruhrbezirk. Christ. Verkehrstechnik 1, S. 6. D.

## Straßenverkehr.

**61. Einheitliche Verkehrsregelung.** Der Preußische Minister des Innern hat in einem Runderlaß an alle Polizeibehörden allgemeine Richtlinien für eine einheitliche Verkehrsregelung herausgegeben.

**62. Eisenbahnkraftwagenlinien.** Für die Errichtung von Eisenbahnkraftwagenverkehren sind von der Reichsbahn Richtlinien herausgegeben worden mit

einer Anweisung zur Berechnung der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes zum Vergleich mit den Selbstkosten des Kraftwagens. (Siehe Verkehrstechnik 11, S. 176.)

**63. Straßendurchbruch in Paris.** Anfang Januar dieses Jahres wurde der durch einen großzügigen Durchbruch gewonnene Straßenzug vom Boulevard Haussmann zum Boulevard Montmartre in Paris dem Verkehr übergeben.

**64. 25 % Zuschlag zur Kraftfahrzeugsteuer.** Der Reichsfinanzminister hat den Zuschlag zur Kraftfahrzeugsteuer für 1927 wiederum mit 25 % festgesetzt.

#### 65. Abhandlungen.

Der Wiederaufbau der deutschen Landstraßen und seine Finanzierung. Stellwaag. Kraft u. Verkehr 1, S. 252.

Ziele der Landstraßenplanwirtschaft. Heymann. Verkehrstechnik 3, S. 40.

Internationaler Straßenbau. Die Straße 4, S. 51; 5, S. 71; 6, S. 87; 7, S. 103.

Motor Transportation in the United States. J. E. Slater. The American Economic Review 1, S. 141.

The Collection and Distribution of Motor vehicle revenues. Henry R. Trumbower. Public Roads 11, S. 209.

Gliederung und prozentualer Anteil der einzelnen Kostenfaktoren im Lastkraftwagenbetriebe. M. Schöpke. Automobil-Rdschau, 3, S. 51.

Betriebskosten und Wirtschaftlichkeit von Elektro-Lastwagen. Allg. Automobil-Ztg. 2, S. 26.

Entwicklung und Bedeutung des Kraftfahrlineigesetzes. Walter Kes. Eisenb. u. Verkehrsrechtl. Entscheid. u. Abhandlungen 2/3, S. 106. D.

## Seeschifffahrt.

**66. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick).** Der Verkehr im 1. Vierteljahr betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
<b>Hamburg</b>				
Januar	1 215	1 509 000	1 415	1 464 000
Februar	1 116	1 413 000	1 336	1 331 000
März	1 264	1 566 000	1 724	1 652 000
<b>Bremen (mit anderen Weserhäfen)</b>				
Januar	412	599 000	402	621 000
Februar	387	548 000	386	534 000
März	471	684 000	457	647 000

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

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Januar	Ostsee	1 198	581 000	1 179	575 000
	Nordsee	2 866	2 401 000	3 002	2 363 000
	Zusammen	4 064	2 982 000	4 181	2 938 000
Februar	Ostsee	1 257	491 000	1 236	479 000
	Nordsee	2 771	2 299 000	2 944	2 207 000
	Zusammen	4 028	2 790 000	4 180	2 686 000
März	Ostsee	1 541	559 000	1 519	549 000
	Nordsee	2 984	2 594 000	3 358	2 623 000
	Zusammen	4 525	3 153 000	4 877	3 172 000

Gegenüber den Vormonaten weist das 1. Vierteljahr 1927 einen beträchtlichen Verkehrsrückgang auf. Dieser ist größtenteils saisonmäßig bedingt, kleinerenteils durch Aufhebung der Folgen des englischen Bergarbeiterstreiks 1926 veranlaßt. Die Verkehrszunahme im März entspricht der üblichen Frühjahrsbelebung. Die effektive Besserung der Konjunktur erhellt daraus, daß der Verkehr des 1. Vierteljahres 1927 um  $\frac{1}{4} - \frac{1}{5}$  stärker war als der Verkehr des 1. Vierteljahres 1926.

**67. Der Verkehr und Güterumschlag der bedeutendsten französischen Seehäfen 1926** erreichte folgende Mengen:

	Verkehr (Ankunft) in 1000 R.-T.	Güterumschlag in 1000 t		Gesamt
		Ankunft	Abgang	
Dünkirchen . . . . .	3 226	2 036	881	2 917
Boulogne . . . . .	3 819	436	477	913
Le Havre . . . . .	7 755	3 035	1 524	4 559
Rouen (mit Nebenhäfen) . . . . .	2 999	5 382	628	6 010
Caen . . . . .	508	786	754	1 540
Cherbourg . . . . .	10 706	193	89	282
Nantes (mit Nebenhäfen) . . . . .	1 276	1 657	336	1 993
Bordeaux ( „ „ ) . . . . .	3 399	2 542	1 060	3 602
Marseille ( „ „ ) . . . . .	12 099	4 716	2 614	7 330
37 franz. Häfen 1926 . . . . .	55 340	27 403	10 789	38 192
37 „ „ 1925 . . . . .	55 371	30 717	10 868	41 585

Der Verkehr der Atlantikhäfen zeigt eine Abnahme gegenüber dem Vorjahre, der Marseilles eine Zunahme. Der Rückgang in der Ankunft ist vornehmlich auf eine Verminderung der Zufuhren englischer Kohle zurückzuführen.

**68. Der Verkehr des Suez-Kanals 1926** stellte sich, verglichen mit 1925, wie folgt:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000		Ladung in 1000 t
		Br.-R.-T.	N.-R.-T.	
1926 . . . . .	4980	36 134	26 060	25 409
1925 . . . . .	5337	36 910	26 762	26 578

Der Netto-Tonnage zufolge war 1926 an dem Verkehr beteiligt die britische Flagge mit 57,4 %, die niederländische mit 11 %, die deutsche mit 8,3 % (gegen 6,7 % 1925), die französische mit 6,7 %, die italienische mit 5,2 %, die japanische mit 3,6 %.

**69. Der Verkehr des Panama-Kanals 1926** betrug, verglichen mit 1925:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000 t		Ladung in 1000 t
		Br.-R.-T.	N.-R.-T.	
1926 . . . . .	5420	33 044	20 330	27 586
1925 . . . . .	4774	29 369	18 229	23 701

Führend waren an dem Verkehr 1926 beteiligt:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000 t	Ladung in 1000 t
Vereinigte Staaten	2638	17 329	10 770
Britisches Reich	1382	8 817	5 470
Norwegen	301	1 112	681
Deutschland	180	867	531
Japan	137	866	570

**70. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals** betrug im 1. Vierteljahr 1927:

	Januar	Februar	März
Zahl der Schiffe	3 514	3 145	3 700
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	1 363	916	1 064

Für das Verkehrsergebnis des Kaiser-Wilhelm-Kanals waren die gleichen Momente wie für den Verkehr der deutschen Seehäfen maßgebend.

**71. Deutscher Afrika-Dienst.** Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd haben den zwischen ihnen bestehenden Konsortialvertrag für die Afrikafahrt auf weitere 20 Jahre verlängert. Ferner hat durch Einbringung der sämtlichen Schiffe der Hamburg-Bremer Afrika-Linie in das Management der Afrika-Linien der deutsche Afrika-Dienst (Woermann-Linie, Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg-Bremer Afrika-Linie, Afrika-Dienst der Hapag) eine straffe Zentralisierung erfahren.

**72. Auflösung der Linien-Dampfer-Flotte von Röchling, Menzell & Co.** Die genannte Reederei, die als Außenseiter die Linienfahrt nach Antwerpen, England, Portugal, Marokko und der Levante betrieb, hat ihren Liniendampferpark Ende März 1927 an die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei verkauft, die den größeren Teil ihrer eigenen Flotte einreichte, den kleineren Teil an die Hamburg-Amerika-Linie zur Verwendung in der Levantefahrt weiterverkaufte.

**73. Französischer Schifffahrts-Konzern.** Durch stärkere Einflußnahme der Fabre-Linie, die mit der Compagnie Fraissinet verbündet ist, auf die Chargeurs Réunis ist ein rund 475 000 Br.-R.-T. umfassender Konzern entstanden, dessen Reedereien über folgenden Raum verfügen: Chargeurs Réunis 360 000 Br.-R.-T., Fabre-Linie 80 000 Br.-R.-T., Compagnie Fraissinet 35 000 Br.-R.-T.

**74. Der XIV. deutsche Seeschifffahrtstag** fand am 14. und 15. März 1927 in Berlin statt. Von den dort gehaltenen Vorträgen sind hervorzuheben: Geheimrat Cuno, Die Lage der deutschen Schifffahrt; Kapitän z. S. W. Lohmann, Bisherige Erfahrungen mit dem Rotormotorschiff „Barbara“. (Vgl. den Versammlungsbericht in Nr. 12 der Zeitschrift „Hansa“.)

**75. Weltschiffbau.** Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 1. Vierteljahres 1927 in den Hauptschiffbauländern in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	207	755 000	82	458 000
Deutschland mit Danzig	55	175 000	33	211 000
Italien	7	41 000	21	165 000
Frankreich	8	84 000	15	69 000
Holland	20	48 000	15	85 000
Vereinigte Staaten	14	86 000	9	16 000
Rußland	13	31 000	20	41 000
Schweden	5	5 000	11	51 000
Dänemark	2	3 000	11	46 000
Japan	5	13 000	7	27 000

#### 76. Abhandlungen.

Die Lage der Weltschifffahrt. Luensee. Hansa 6, S. 257.

Der Weltfrachtenmarkt 1926. Theo E. Sönnichsen. Hansa 1, S. 30.

Nationale Gesichtspunkte bei internationalen Schifffahrtsfragen. H. Droege. Hansa 4, S. 179; 5, S. 219.

Hafenentwicklung und Schifffahrtskrise. Sven Helander. Wirtschaftsdienst 10, S. 349.

Varuutbytet och fartygstafiken mellan Sverige och Hamburg före och efter världskriget. Kommersiella Meddelanden 1, S. 3.

La situation de l'armement français au debut de 1927. Journal de la Marine Marchande 415, S. 365.

Recht und Wirtschaft und das Comité Maritime International. A. Sieveking. Hansa 11, S. 447. N.-Z.

## Binnenschifffahrt.

**77. Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick).** A. Nordwestdeutsche Kanäle. Der Verkehr der Monate Januar und Februar zeigte gegenüber den Vormonaten einen weiteren, beträchtlichen Rückgang, der teils durch die Verminderung der Kohlentransporte infolge der wiedererstarteten englischen Konkurrenz, teils saisonmäßig bedingt war. Gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres ergibt sich aber eine Belebung, namentlich im März, wo 1926 der Kanal zeitweise gesperrt war, durch wieder größere Kohlevers Schiffungen. — Der Wechselverkehr zwischen dem Rhein-Herne-Kanal und dem Rhein zeigte im Januar/Februar einen nicht bedeutenden Rückgang. — Der Verkehr der wichtigsten Durchgangsstellen betrug in 1000 t:

	Durchgang Schleuse Münster		Durchgang Schleuse Duisburg	
	zu Tal	zu Berg	zum Rhein	vom Rhein
Januar	265,2	194,2	956,9	213,3
Februar	248,8	206,—	1019,1	190,—
März	329,3	245,—	1070,7	161,5

B. Rhein. Auch hier erscheint das Verkehrsbild des 1. Viertels 1927 befreit von den Folgen des englischen Bergarbeiterstreiks, während andererseits der Konjunkturaufschwung deutlich zum Ausdruck kommt. D. h. die Kohlenabfuhr über den Niederrhein sind annähernd auf das Maß der Frühjahrs 1926 zurückgegangen, so daß der Talverkehr über die deutsch-holländische Grenze den Verkehr der gleichen Zeit im Vorjahr nicht viel übertraf. Andererseits zeigt die Einfuhr über die deutsch-holländische Grenze eine sehr starke Belebung, in erster Linie bei den Erzen, doch auch in Getreide und sonstigen Gütern, besonders ausgeprägt in englischer Kohle, so daß die Gesamteinfuhr etwa das Doppelte der Einfuhr des 1. Viertels 1926 erreichte. Der Verkehr von der Ruhr zum Oberrhein hielt sich im Januar/Februar etwa auf gleicher Höhe wie im November/Dezember 1926, um im März durch stärkere Kohlenvers Schiffungen eine Belebung zu erfahren. Die Frachten zeigten bei im allgemeinen günstigem Wasserstand zumeist eine sinkende Tendenz, ohne indessen auf das gedrückte Niveau des Frühjahrs 1926 zu fallen.

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

	Zu Berg				
	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Januar	23	925	227	494	1669
Februar	55	971	212	439	1677
März	71	954	278	464	1767
I. Viertel 1927	149	2850	717	1397	5113

  

	Zu Tal				
	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Januar	1752	286	136	247	2421
Februar	1844	238	164	216	2462
März	1942	236	272	241	2691
I. Viertel 1927	5538	760	572	704	7574

Von den großen Hafengruppen zeigten, verglichen mit dem 1. Viertel 1926, Duisburg-Ruhrort ein Gleichbleiben des Verkehrs, die Rhein-Zechen und -Hütten sowie Mannheim-Ludwigshafen eine beträchtliche Vergrößerung des Umschlags. Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort erreichte in 1000 t:

	Abfuhr		Zufuhr		Zusammen
	davon Kohle	davon Erz	davon Kohle	davon Erz	
Januar	1376	1263	312	177	1688
Februar	1449	1340	317	195	1766
März	1821	1709	395	258	2216

Der Gesamtumschlag in den Rhein-Zechen- und -Hütten-Häfen (= Rheinhausen, Homberg-Essen, Orsoy, Ver. Stahlwerke Duisburg-Meiderich, Alsum/Schwelgern, Orsoy) und in Mannheim-Ludwigshafen betrug in 1000 t:

	Januar	Februar	März
Rhein-Zechen-Häfen	1168	1186	1280
Mannheim-Ludwigshafen	884	829	1002

**78. Ostdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick).** Januar und Februar zeigten saisonentsprechend einen scharfen Verkehrsrückgang, der März einen starken Aufschwung. Der Verkehr auf der oberen Oder ruhte im Januar und Februar im Gegensatz zum Vorjahr vollständig und erreichte im März das Vorjahrsmaß. Auf der unteren Oder war der Verkehr im allgemeinen etwas lebhafter als 1926. Die Ankünfte Berlins waren gegenüber dem 1. Viertel 1926 beträchtlich erhöht dank großer Anfuhrer englischer Kohle, die zugleich den Abgang Hamburgs stark hoben. Die Zufuhr Hamburgs blieb dagegen hinter der des Vorjahres zurück. Auf der oberen Elbe war der Verkehr im Durchschnitt etwas größer. Der Umschlag der bedeutendsten ostdeutschen Binnenhäfen betrug in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	—	—	24,1	57,3
Februar	8,1	—	44,3	54,3
März	300,2	62,1	56,4	117,4

  

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	47,5	244,3	304,9	244,6
Februar	64,1	306,9	327,9	215,2
März	99,9	449,1	440,7	292,4

  

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Januar	41,5	51,—	20,1	38,3
Februar	44,8	44,4	25,—	41,2
März	58,8	52,2	55,9	92,2

**79. Internationaler Schifffahrtkongreß in Kairo.** Der XIV. Internationale Schifffahrtkongreß fand vom 9. bis 15. Dezember 1926 in Kairo statt. Er war mehr eine Aufeinanderfolge von Besichtigungen und Festlichkeiten als eine wissenschaftliche Tagung. Deutschland (nebst Österreich) war nicht vertreten, nachdem es seinerzeit aus dem Kongreßverband ausgeschlossen worden ist.

**80. Schifffahrtsabgaben.** Der Nottarif für Lebensmittel vom 22. Oktober 1925 (vgl. Verkehrsarchiv 1926, Nr. 32, 136 und 166) ist durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 22. Dezember 1926 bzw. 25. März 1927 bis zum 31. März bzw. 30. Juni 1927 verlängert worden.

#### 81. Abhandlungen.

Die deutsche Binnenschifffahrt im Jahre 1926. E. Schreiber. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 3, S. 67.

Die Rheinschifffahrt im Jahre 1926. H. Schleichert. Der Rhein 1, S. 8.

Schifffahrtstechnische und wirtschaftliche Bemerkungen zur Baselfahrt. P. Pfeil. Werft — Reederei — Hafen 2, S. 23.

Die auf dem Oberrhein zwischen Straßburg und Basel verkehrenden Schiffe. P. Pfeil. Schiffbau 3, S. 49; 4, S. 77.

Die Berechnung der Schleplöhne in der Rheinschifffahrt. Rodat. Der Rhein 3, S. 40; 4, S. 59.

Le Port d'Amsterdam (Artikelserie). E. van Heemskerck van Besst, L. Boogerd, J. Jitta. La Navigation du Rhin 3, S. 107.

Der Wolga-Don-Kanal. A. Rado. Die Volkswirtschaft der UdSSR 2, S. 2.

Der Großschiffahrtskanal des Staates New York und der New Yorker Hafen. G. de Thierry. Ztg. d. VDEV 5, S. 119.

Der Kampf Eisenbahn — Binnenschifffahrt (Artikelserie). Der Schiffsfrachtdienst 12.

Zum Ausbau der Wasserstraßen. Otto Blum. Wirtschaftsdienst 8, S. 273; hierzu Entgegnung von Max Bahr. Wirtschaftsdienst 19, S. 704.

Die Beförderung von Massengütern auf Eisenbahn und Wasserstraßen. Pirath. Verkehrstechn. Woche 2, S. 13; 3, S. 31. (Als Sonderdruck in der Technisch-Wirtschaftlichen Bücherei, Heft 37, Verlag G. Hackebeit A.-G., Berlin, erschienen.)

Eisenbahn- oder Wasserstraßen-Förderung? E. Giese. Verkehrstechn. Woche 5, S. 49.

Wasserstraßen und Wirtschaft. Silverberg. Verkehrstechn. Woche 9, S. 97.

Zur Wasserstraßenfrage. Leopold. Deutsche Wasserwirtschaft 3, S. 53.

Neue Wasserstraßen. R. v. Kienitz. Ztg. d. VDEV 3, S. 65. N.-Z.

## Luftverkehr.

**82. Der Luftverkehr Berlin—Dresden—Prag—Wien** wurde am 21. März 1927 von der Deutschen Luft-Hansa aufgenommen.

**83. Osaka—Shanghai.** Zur Errichtung eines regelmäßigen Personen- und Postfluges zwischen Osaka (Japan) und Shanghai (China) ist eine Gesellschaft mit 2 Millionen Yen Kapital gegründet worden.

**84. Durchquerung Afrikas.** Der bekannte Schweizer Flieger Mittelholzer unternahm am 7. Dezember 1926 von Zürich aus auf einem deutschen Flugzeuge einen Forschungsflug quer durch Afrika von Kairo bis Kapstadt, den er am 20. Februar 1927 nach Zurücklegung von 20000 km glücklich beenden konnte.

**85. Abhandlungen** (einschl. Nachtrag aus dem 4. Viertel 1926).

Das Luftschiff als Verkehrsmittel. Engberding. Verkehrstechn. Woche 42, S. 547. Flugzeug und Lufttransport. Ernst Kredel. Werkbahn 22, S. 279.

Deutsche Handelsluftfahrt. Otto Merkel. Verkehrstechn. Woche 51, S. 655; 52, S. 672.

Die Entwicklung des deutschen Luftverkehrs 1924—1926. Reinhold Schnitzler. Verkehrstechnik 53, S. 899.

Die Organisation der Deutschen Lufthansa. Heinr. Oefele. Ill. Flugwoche 24, S. 555; 25, S. 580.

Le point de vue économique dans la constructions des lignes aériennes. Annales des Postes 11, S. 291.

Internationale Zusammenarbeit im Luftverkehr. Heinz Orlovius. Verkehrstechn. Woche 41, S. 535.

Die Luftfahrt in Holland. Nachr. f. Luftfahrer 41, S. 537.

Betriebsergebnisse der Handelsluftfahrt in Australien 1925. Nachr. f. Luftfahrer 45, S. 588.

Güterverkehr im Flugzeug und Reichsbahn. Sommer. Ztg. d. VDEV 46, S. 1185.

Deutschland im Luftverkehr 1926. Luftfahrt 3, S. 33.

Forderungen für den Ausbau der europäischen Flugverkehrsverbindungen. Herbert Schmidt-Lamberg. Luft- u. Kraftfahrt 2, S. 26.

Die Luftverkehrspläne des englischen Weltreichs. Engberding. Der Luftweg 5, S. 65; 6, S. 82; 7, S. 99; 8, S. 108; 9, S. 127; 10, S. 135; 11, S. 148.

Die Luftschiffbauten der großen Staaten. Paul Eduard Köster. Ill. Flug-Woche 3/4, S. 58.

Die Sicherheit im nächtlichen Luftverkehr. Ill. Flug-Woche 3/4, S. 61. D.

## Post- und Nachrichtenverkehr.

### 86. Konjunkturübersicht 1926<sup>1)</sup>.

Ebenso wie im Eisenbahnverkehr spiegelt sich die Konjunkturlage des Jahres 1926 auch im Verkehr der Reichspost infolge ihrer engen Verflechtung mit der übrigen Wirtschaft ausgeprägt wider. Gleichwohl zeigen die Verkehrszahlen der Post eine etwas anders geartete Entwicklung wie bei der Reichsbahn.

1926 Monat	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Orts- gespräche in Mill.	Fern- gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM.
Januar . . . . .	16,8	2,4	143,9	16,8	148,2
Februar . . . . .	18,0	2,3	139,8	16,1	122,7
März . . . . .	23,1	2,9	153,7	18,7	158,7
April . . . . .	20,1	2,8	145,2	17,7	127,9
Mai . . . . .	20,3	3,1	143,0	17,7	130,0
Juni . . . . .	20,6	3,0	146,0	18,0	130,2
Juli . . . . .	20,9	3,249	144,6	19,3	154,8
August . . . . .	21,0	3,183	141,3	18,7	132,2
September . . . . .	23,2	3,274	149,7	19,3	133,7
Oktober . . . . .	25,7	3,574	159,3	19,9	161,8
November . . . . .	25,9	3,131	157,5	18,0	142,4
Dezember . . . . .	31,7	3,171	163,1	19,3	154,7

Die Monate Januar und Februar bringen in allen Zweigen einen recht beträchtlichen Rückgang, der auch unter Berücksichtigung des durch die Saison bedingten Rückschlages noch sehr erheblich bleibt. Besonders heftig ist der Niedergang im Paketversand und Telegrammverkehr. Dagegen ist die geringfügige Steigerung der Einnahmen im Januar, abgesehen von Zinseinkünften, auf erhöhte Eingänge von Telegramm-, Fernsprech- und Funkgebühren zurückzuführen, die nur vierteljährlich vereinnahmt werden. Dieser Umstand muß auch bei Bewertung der Einnahmegergebnisse von März, Juli und Oktober berücksichtigt werden. Nachdem mit Januar bzw. Februar der Tiefpunkt der 1925 hereingebrochenen Krisis erreicht ist, greift nach einer kurzen Erholung im März eine Stagnation Platz, die den ganzen Sommer über anhält. Aus einem Ereignis wie dem englischen Bergarbeiterstreik konnte die Post naturgemäß nicht in dem Umfange Nutzen ziehen, wie es der Reichsbahn möglich war. Lediglich der Telegrammverkehr erfährt, wahrscheinlich in diesem Zusammenhang, eine nennenswerte Aufbesserung, die aber nur den Monat Mai über dauert. Eine Erhöhung der Posteinnahmen vermochte jedenfalls die Belebung der deutschen Kohlenwirtschaft nur in geringem Maße auszulösen. Eine endgültige Besserung in fast allen Verkehrszweigen, die als reiner Konjunkturaufschwung anzusehen ist und eine ebenso merkliche Steigerung der Einnahmen zur Folge hat, setzt erst im September bzw. Oktober ein. Eine Ausnahme bildet der auswärtige Fernsprechverkehr, der seinen Aufstieg bereits mit dem Monat Juni beginnt.

<sup>1)</sup> Nr. 86—93 erscheinen als Nachtrag zum Verkehrsarchiv Nr. 1 des laufenden Jahrgangs und betreffen das 4. Viertel 1926.

Der Grund hierfür dürfte wohl in der lebhaften Umsatztätigkeit an der Börse, vielleicht auch teilweise in der Belebung des Kohlengeschäfts zu erblicken sein. Der vornehmlich in den Zahlen des Fernsprechverkehrs zum Ausdruck kommende Abstieg zu Ende des Jahres ist lediglich saisonmäßig zu deuten.

Das finanzielle Gesamtergebnis bleibt hinter dem des Vorjahres um 2,3 Mill. zurück. Dieser Rückgang erscheint niedrig im Hinblick auf die Tatsache, daß der Reichspost eine Einnahmequelle, wie das Kohlengeschäft für die Reichsbahn, fehlte, und die Konjunkturbesserung nur den kleineren Teil des Jahres einnimmt. Wenn die Jahreseinnahmen nicht wesentlich niedriger sind als im Vorjahre, so ist das lediglich der ruhigeren und im ganzen sogar aufsteigenden Entwicklung des Ortsgesprächs, in etwa auch des Briefverkehrs zu verdanken, die zusammen einen nicht unbeträchtlichen Anteil der Gesamteinnahmen ausmachen und den Ausfall bei den anderen Verkehrszweigen teilweise ausgleichen konnten.

Abschließend läßt sich sagen, daß auch für die Reichspost das Jahr 1926 wenig günstig gewesen ist. Aber der Konjunkturaufstieg gegen Ende des Jahres gestattet, der Zukunft hoffnungsvoller entgegenzusehen.

**87. Lx-Telegramme.** Seit dem 15. November 1926 werden Glückwunschtelegramme, die unter dem Vermerk Lx gegen eine Sondergebühr von *RM* 1.— bis zu 50 Worten aufgegeben werden können, auf einem besonderen, künstlerisch ausgeführten Formblatt zugestellt.

**88. Fernsprechabkommen.** Neue Abkommen über den Fernsprechverkehr sind mit Wirkung vom 1. November 1926 zwischen Deutschland einerseits und Frankreich, Italien und Polen andererseits getroffen worden.

**89. Neue Seekabellinien.** Ein neues Fernsprechkabel ist am 3. Oktober 1926 zwischen Gjeder (Insel Falster) und Warnemünde zur Verbindung von Dänemark und Deutschland fertiggestellt worden. Ebenso sind neue Kabellinien zwischen Borkum und Azoren sowie zwischen Australien und Kanada (Pazific-Kabel) eröffnet worden.

**90. Funkverbindung Deutschland—Japan.** Am 10. November 1926 ist eine unmittelbare Funkverbindung zwischen Deutschland und Japan (Berlin—Osaka), vorläufig nur einseitig in der Richtung von Deutschland nach Japan, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

**91. Rundfunkwellen-Verteilung.** Am 14. November 1926 ist der von der Union Internationale de Radiophonie in Genf aufgestellte neue Verteilungsplan für die europäischen Rundfunkwellen in Kraft getreten.

**92. Bildfunk.** Im Verkehr zwischen Nauen und Rio sind erfolgreiche Bildübertragungsversuche von Telefunken ausgeführt worden. Verkehrsnachr. f. Post u. Telegr. 455, S. 693.

### 93. Abhandlungen.

Der Kampf des Kaisers mit den Ständen des Deutschen Reiches um das Postregal im 17. und 18. Jahrhundert. Hans Hellmuth. Arch. f. Post u. Telegr. 10, S. 227; 11, S. 262; 12, S. 291.

Die Neuordnung des Landpostwesens. Dtsche. Gewerkschaft 43, S. 2.

Kritische Betrachtungen zur Denkschrift des Reichspostministeriums über die Zukunft des Landpostwesens. Hoffmann. Dtsche. Post 46, S. 746.

Das Kraftfahrlniennetz der Deutschen Reichspost im Jahre 1926. Verkehrstechnik 44, S. 753.

Neuzeitliche Schalteranlagen. Brandt. Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post u. Telegr. 6, S. 81.

Umstellung des Postfuhrbetriebes im Oberpostdirektionsbezirk Berlin auf reinen Kraftwagenbetrieb. Dtsche. Verkehrs-Ztg. 45, S. 472.

Über die Notwendigkeit einer Neuregelung der Fernsprechgebühren. E. Feyerabend. Dtsche. Wirtschafts-Ztg. 51/52, S. 1185.

Die neue Welttelegraphenordnung. E. Hay. Dtsche. Wirtschafts-Ztg. 43, S. 996.

Die wirtschaftliche Bedeutung des europäischen Fernsprechnetzes. Max Roscher. Europäischer Fernsprehdienst 2, S. 3.

Die deutsch-holländische Fernkabelverbindung. K. Dohmen u. E. F. Petritsch. Europäischer Fernsprehdienst 2, S. 12.

Die telegraphischen Nachrichtenbüros. Dtsche. Verkehrs-Ztg. 47, S. 493.

Luftpostwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Joseph Stewart. L'Union postale 12, S. 245.

**94. Konjunkturübersicht.** Der Verkehr bei der Reichspost zeigt im ersten Jahresviertel in Fortwirkung der in der zweiten Hälfte des Vorjahres begonnenen Konjunkturbesserung eine im ganzen befriedigende Weiterentwicklung.

1926 Monat	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Orts- gespräche in Mill.	Fern- gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM.
Januar . . . . .	20,349	2,76	156,373	17,870	159,7
Februar . . . . .	21,740	2,67	151,035	17,169	134,6
März . . . . .	26,739	3,19	166,392	20,297	*

Im Januar ist zwar nach der starken Steigerung im Vormonat infolge des Weihnachts- und Neujahrsfestes (vgl. Konjunkturüberblick 1926) in fast allen Zweigen ein beträchtlicher Rückgang zu verzeichnen, der im Paketverkehr mit über 33 % am stärksten ist; aber dieser Rückgang ist lediglich saisonbedingt. Vor allem ist gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres eine bemerkenswerte Besserung eingetreten, die beispielsweise bei den aufgelieferten Paketen 21 % und bei den abgegebenen Telegrammen 11 % ausmacht. Für Februar ist, abgesehen von der Paketbeförderung, eine weitere Abnahme in den absoluten Zahlen festzustellen. Unter Berücksichtigung des arbeitstäglichen Durchschnitts ergibt sich jedoch auch beim Telegramm- und Fernsprechverkehr eine Zunahme, die etwa der Saison entspricht. Eine darüber hinausgehende Steigerung für alle Betriebszweige bringt der Monat März, die wiederum besonders stark im Paketversand ist. Bei der Beurteilung der Einnahmen, von denen die für März noch nicht bekanntgegeben sind, ist für Januar zu berücksichtigen, daß es sich um einen Quartalsmonat handelt.

**95. Neuer Fernsprechtarif.** Mit dem 1. Mai tritt ein neuer Fernsprechtarif in Kraft, der eine Wiedereinführung der Grundgebühr für die Hauptanschlüsse, die Festsetzung einer einheitlichen Ortsgesprächsgebühr von 10 Pfennig für alle Teilnehmer, eine Ermäßigung der Ferngesprächsgebühren und eine Reihe anderer Erleichterungen mit sich bringt.

**96. Der Fernkabelverkehr Deutschland—Österreich** wurde am 4. Januar feierlich eröffnet.

**97. Fernsprechverkehr Deutschland—England.** Seit dem 5. Januar ist der unbeschränkte Fernsprechverkehr mit England eingeführt. Sämtliche Orte Englands, Schottlands und Nord-Irlands sind zum Fernsprechverkehr mit sämtlichen Orten Deutschlands zugelassen.

**98. Funkverbindung Berlin—Lissabon.** Am 5. Januar ist eine Funkverbin-

dung zwischen Berlin und Lissabon, die erste Verbindung Deutschlands mit Portugal, dem Verkehr übergeben worden.

**Telephonverkehr London—New York.** Am 7. Januar wurde ein drahtloser Telephonverkehr zwischen London und New York eröffnet. Die Gebühren betragen vorerst noch *M* 100.— pro Minute, mindestens *M* 300.— insgesamt.

**100. Die Kabellinie Emden—Azoren—New York,** die von der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft fertiggestellt wurde, ist am 4. März eröffnet worden.

#### 101. Abhandlungen.

Die Stellung der Deutschen Reichspost in der Wirtschaft. Andersch. Arch. f. Post u. Telegraphie 2, S. 33.

Die Verkehrspolitik der Deutschen Reichspost. Küsgen. Dtsche. Verkehrsztg. 3, S. 41.

Die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichspost. Dtsche. Verkehrsztg. 4, S. 61.

Umgestaltung des Landpostwesens. Blätter f. Post u. Telegraphie 3, S. 28.

Europäischer Fernsprechverkehr und seine Tarife. A. Lindow. Zeitschr. f. d. intern. Nachrichtenverkehr 3, S. 17.

Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande. Arch. f. Post u. Telegraphie 1, S. 5.

Neuregelung der Fernsprechgebühren. Albert Wiedemann. Westdtische. Wirtschafts-Ztg. 3, S. 63.

### Allgemeines.

**102. Emil Sax †.** Dr. Emil Sax, o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R., Dr. rer. pol. h. c. der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln, starb im Alter von 82 Jahren am 25. März 1927 in Volosca bei Abbazia. Sax wirkte nach vorangegangener Habilitation in Wien von 1879 bis 1893 als Professor an der Deutschen Universität in Prag und lebte seitdem ausschließlich wissenschaftlichen Studien. Außer zwei großen wirtschaftstheoretischen Werken („Grundlegung der theoretischen Staatswirtschaft“ 1887 und „Der Kapitalzins“ 1916) entstammt seiner Feder das grundlegende, von Theorie wie Praxis gleich hoch geschätzte verkehrswissenschaftliche Lehrbuch „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“. Die erste, zweibändige Auflage erschien 1878/79, die zweite in drei Bänden 1918—1922.

#### 103. Abhandlungen.

Die Verkehrsverhältnisse in Persien. G. Stratil-Sauer. Wirtschaftl. Nachrichten f. Rhein und Ruhr 9, S. 244.

Die Entwicklungslinien des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika. E. Neumann. Verkehrstechnik 11, S. 165.

N.-Z.

## Literaturanzeigen.

**25 Jahre Schweizerische Bundesbahnen 1902—1927.** Eine Denkschrift von Dr. A. Welti. Zürich und Leipzig 1927. Orell Füssli Verlag. 113 S. Nicht prunkhaft aufgemacht, wie man es sonst bei Jubiläumsschriften gewöhnt ist, aber doch mit zahlreichen teilweise reizvollen Aufnahmen ausgestattet, gibt dieses Buch einen interessanten Überblick über die Leistung der S. B.-B. in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens, ihre finanzielle und technische Entwicklung und organisatorischen Veränderungen. — Der erfreuliche Aufschwung der S. B.-B. in den Vorkriegsjahren, der nur durch die Krisis des Jahres 1908 unterbrochen wurde, kehrt sich durch die Einwirkungen des europäischen Krieges in einen schweren finanziellen Niedergang um. Auch die Nachkriegszeit hat lange nicht die erwartete Besserung gebracht. Trotzdem lassen die Ergebnisse der letzten Jahre auf eine allmähliche Konsolidierung der Verhältnisse schließen, die dem Verfasser gestatten, der Zukunft zuversichtlich entgegenzusehen. D.

**Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung und Betrieb.** 3. Band. Fortentwicklung der Rangiertechnik. Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche 1926. 62 Seiten.

In diesem 3. Band der durch Prof. Dr. Blum und Reichsbahnoberrat Dr. Baumann bereits bestens eingeführten Schriftenreihe werden von bekannten Fachleuten Beiträge zur Rationalisierung der Rangiertechnik geliefert. In einem Vorwort weist der Generaldirektor der Reichsbahngesellschaft, Dr. Dorpmüller, auf die Bedeutung dieser Frage für den Eisenbahnbetrieb und letzten Endes für die Volkswirtschaft hin. Da kein Eisenbahnnetz mehr leisten kann als seine Verschiebebahnhöfe, bilden diese den Gradmesser für die Gesamtleistungsfähigkeit. D.

**Domsch, Dr. Staffeltarif oder Kilometertarif?** Heft 51 der Veröffentlichungen des Verb. Sächs. Industrieller. Dresden 1926. Verlag d. Verb. Sächs. Industrieller. 26 Seiten. Die Frage, Staffe- oder Kilometertarif, ist in letzter Zeit im Zusammenhang mit den Beratungen über eine Tarifreform wieder häufig aufgeworfen worden. Hier wird sie im Sinne eines Staffeltarifs beantwortet, dessen Notwendigkeit gerade für die Reichsbahn überzeugend nachgewiesen wird. D.

**van Biema, Dr. Ing. Die Organisation des Fernmeldewesens der Deutschen Reichsbahn.** Berlin 1926. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. 76 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und Tafeln. Das Buch behandelt das bisher wenig beachtete, innerhalb des Eisenbahnbetriebs aber bedeutungsvolle Gebiet des Fernmeldewesens vom betriebswirtschaftlichen, -technischen und -organisatorischen Standpunkt. Der Verfasser hat sich nicht auf eine Beschreibung der bestehenden Einrichtungen beschränkt, sondern auch Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten aufzudecken gesucht. Für die Zwecke rationeller Betriebsführung dürfte die Schrift mancherlei brauchbare Anregungen geben. D.

**Auskunftsheft für den Sommerausflugsverkehr.** Ausgabe April 1927. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Essen und den Verkehrsvereinen des rheinisch-westfälischen Industriebezirks. 160 Seiten. Wie im Vorjahre zeichnet sich dies Büchlein durch umsichtige Zusammenstellung, daher gute Brauchbarkeit und Werbekraft aus. N.-Z.

**Ramerio, Reichsbahnrat. Leitfaden über die Eisenbahngeographie Deutschlands und der benachbarten Staaten.** Reichsbahnbücherei XVI.

**Gold, Reichsbahnrat. Anleitung für die Prüfung zum Reichsbahnassistenten für den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst.** Reichsbahnbücherei XVII. Volkskraft-Verlagsgesellschaft m. b. H. Berlin 1927. Beide-

Bändchen können zum Selbstunterricht für die Ausbildung im Eisenbahndienst empfohlen werden. D.

**Contribution à l'étude de la concurrence faite aux chemins de fer par les automobiles.** Fascicule troisième. Herausgegeben von der Association des Propriétaires d'Autocamions. Bern 1926. Imprimerie Büchler & Cie. 61 Seiten. Mit dieser Broschüre beabsichtigt die Herausgeberin „eine Anzahl gewichtiger Irrtümer richtigzustellen und die wahren Ursachen der Automobilkonkurrenz zu beleuchten, um so Mittel und Wege für ein gesundes Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Auto zu finden“. In vier Abhandlungen werden speziell schweizerische Verhältnisse untersucht. Anspruch auf wissenschaftliche Objektivität kann die Schrift nicht erheben, trotz des umfangreichen statistischen Materials, das herangezogen wurde. D.

**Handbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie.** Teil III. Typentafeln für Personenwagen, Lastwagen, Omnibusse, Sonderfahrzeuge. Herausgegeben vom Reichsverband der Automobilindustrie und vom Deutschen Automobil-Händler-Verband. Berlin 1927. Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co. 393 Seiten. Der neue Jahrgang dieses für den Ingenieur und Automobilisten sehr brauchbaren Nachschlagewerks gibt eine Typenschau der gesamten deutschen und österreichischen Kraftfahrzeuge ausschließlich Motorräder. Außer einer Abbildung werden die technischen Eigenarten einer jeden Type sehr ausführlich aufgezählt. Einleitend enthält dieses Buch einen beachtenswerten Aufsatz des Direktors des Deutschen Automobil-Händler-Verbandes Johannes Buschmann über: Automobile auf Abzählung. D.

**Der Deutsche Funkverkehr 1927.** Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums. Berlin 1926. Weidmannsche Buchhandlung. 402 Seiten nebst Anhang. Mit dieser Ausgabe erscheint der „Deutsche Funkverkehr“ zum vierten Male. Er unterrichtet wieder über alle Gebiete des Funkwesens einschl. des Unterhaltungsrundfunks und ist dem neuesten Stande in jeder Beziehung angepaßt. D.

**Hugo Junkers. Metal Aeroplane Construction.** Dresden 1927. Verlag Deutsche Motorzeitschrift G. m. b. H. 21 Seiten. Die Schrift enthält die einzige deutsche Wiedergabe eines Vortrages über Metallflugzeugbau, den Prof. Junkers in London vor der Royal Aeronautical Society gehalten hat. D.

**Adreßbuch für den Möbeltransport 1927.** Herausgegeben von der Tarif- und Interessengemeinschaft des Deutschen Möbeltransports. Berlin 1927. (Selbstverlag.) 255 Seiten. Enthält das Verzeichnis der der Tuig angeschlossenen deutschen Möbeltransporteure, ein Verzeichnis der deutschen Nebenplätze, sowie ein Verzeichnis ausländischer, organisatorisch mit der Tuig verbundener Möbeltransporteure. N.-Z.

**Annuaire 1927** der Fédération Nationale des Commissionaires de Transports, Transitaires, Agents maritimes et Assimilés. Paris 1927. (Selbstverlag.) Enthält das Mitgliederverzeichnis der angeschlossenen Organisationen, ferner einige für den Seetransport wichtige Maßangaben, Konsulats- und Zollvorschriften. N.-Z.

**Nehse, H., Geh. Reg.-Rat. Reichsrecht.** Berlin 1926. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. 239 Seiten. Der Verfasser bringt in diesem Buche das wichtigste Reichsrecht, insbesondere das Staats- und Verwaltungsrecht, Gerichtsverfassung, Zivilprozeß, Freiwillige Gerichtsbarkeit, Zwangsversteigerung und -verwaltung von Grundstücken, Konkursrecht, Bürgerliches Recht, Grundbuchrecht, Strafrecht, Strafprozeß, Haftpflichtrecht zur Darstellung. So wertvoll die Idee ist, ein allgemein verständliches, kurzgefaßtes Lehrbuch zu schaffen, mit Hilfe dessen sich der Laie möglichst bequem über alle wichtigeren Rechtsfragen orientieren



kann, und so geschickt auch die Art ist, mit der der Verfasser seiner Aufgabe gerecht zu werden sucht, so muß doch bezweifelt werden, ob eine für den Laien wirklich brauchbare Darstellung in solch knapper Form möglich ist. Die Allgemeinverständlichkeit leidet notwendigerweise unter der Verwendung typisch juristischer Ausdrucksformen, die der Nichtfachmann ohne besondere Erläuterungen in ihrer vollen Bedeutung doch nicht versteht.

D.

**50 Jahre Carlswerk 1874—1924.** Verfaßt von W. Jutzi. Felten & Guillaume Carlswerk A.-G. Köln-Mülheim. 1926. 138 S. 4<sup>o</sup>. Mit zahlreichen Tafeln und Abbildungen. In inhaltlich wie äußerlich gleich hervorragender Form entrollt sich ein farbenreiches Bild des Werdens dieses Weltunternehmens, dessen Erzeugung (in erster Linie Drahtseile und Kabel) es in erstaunlicher Vielseitigkeit zu fast allen Verkehrsweisen in Verbindung setzt.

N.-Z.

**Roy S. Mac Elwee und H. F. Church.** The Port of Charleston 1927 Edition. Bureau of Port Development, Charleston S. C. 32 S. Die auch im Äußeren sehr ansprechende Schrift gibt auf jede Interessentenfrage Auskunft und setzt die Vorteile dieses aufstrebenden Südostrafens der Vereinigten Staaten geschickt in günstiges Licht.

N.-Z.

**Roy S. Mac Elwee.** Why Big Business Chooses Charleston. The Tourist and Convention Bureau, Chamber of Commerce, Charleston S. C. 1926. 31 S. Diese Werbeschrift stellt einen in Deutschland bislang fast unbekannt Typus dar: Es werden die gesamten Eigenschaften Charlestons, die für die Standortwahl in gewerblicher Hinsicht bedeutsam sind, knapp und doch umfassend dargestellt, und dies um so wirksamer, als Lobsprüche vermieden sind.

N.-Z.

**Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1927.** 45. Jahrgang. Redigiert von Dr. Grobleben. Dresden 1927. Verlag von C. Heinrich. 336 S. In der altbewährten Hand seines Herausgebers ist auch der neueste Jahrgang des Elbe-Kalenders zu einem allzeit nützlichen Auskunftsbuch für das östliche Wasserstraßennetz geworden. Den Neuerungen der Schiffahrtsgesetzgebung wurde wieder voll Rechnung getragen. Ferner ist der Ausbau der Mitteilungen über das Verbandswesen der Binnenschifffahrt hervorzuheben.

N.-Z.

**Bruno Kuske,** Professor Dr. Der Stichtkanal vom Rhein nach Aachen. Köln 1926. Oskar Müller. 38 S. Als Streitschrift zu einem aktuellen Wirtschaftsproblem erschienen, gibt dieses kleine Werk in der zielbewußt auf das Wesentliche gehenden Art seines Verfassers einen zugleich umfassenden und gründlichen Einblick in die Struktur des Aachener Wirtschaftsgebiets. Auf dieser Grundlage wird überzeugend der Nachweis für die Unzweckmäßigkeit des geplanten Kanalbaus geführt. Daneben finden die durch den Bau zu gewärtigenden Schädigungen anderer Wirtschaftsinteressen ihre Darlegung. Methodisch wie formal eine weit über dem allgemeinen Niveau wirtschaftspolitischer Diskussion stehende Schrift. (Vgl. ihre Auswertung in dem Aufsatz „Der Aachen—Rhein-Kanal“ von Dr.-Ing. Heisterbergk in Z. f. V.-W. 1927, S. 9 ff.)

N.-Z.

**Jahrbuch für den Rhein und die anschließenden Wasserstraßen 1926.** Herausgegeben vom Partikulierschiffer-Verband „Jus et Justitia“ e. V. Duisburg-Ruhrort. 222 S. Wie im Vorjahr, legt das Buch im ersten Hauptteil Rechenschaft über die Tätigkeit des Verbandes im letzten Jahr und damit Zeugnis für die außerordentliche Vielseitigkeit praktischer Rheinschifffahrtspolitik. Der zweite Hauptteil enthält diesmal aus der Feder bekannter Schifffahrtsverbands-Syndizi (Pegel, Schneider, Schreiber) Aufsätze über die Schifffahrt auf der Elbe, der Oder und in der Mark, während der dritte Teil wieder Gutachten der Schifferbörse und der Industrie- und Handelskammer in Duisburg-Ruhrort bringt.

N.-Z.

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

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

Nr. 3

Abgeschlossen am 1. September 1927<sup>1)</sup>

## Eisenbahnen.

### 104. Konjunkturüberblick.

1927 Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t	Wagenstellung (arbeitstäglich) in 1000 Wagen	Einnahmen aus	
			Güterverkehr in Mill. RM.	Personenverkehr in Mill. RM.
April . . .	36,72 <sup>2)</sup>	145,4	257,587	112,540
Mai . . .	40,36	151,6	270,828	111,194
Juni . . .	—	148,4	271,730	139,788

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im 2. Jahresviertel ist weiterhin als günstig anzusprechen, wenn sich auch vielleicht das Tempo des Aufstiegs etwas verlangsamt hat.

Im April tritt zwar zunächst nach der starken Steigerung des März ein über das Saisonübliche hinausgehender Rückgang im Güterverkehr ein. Eine Abnahme ist sowohl in der Beförderung landwirtschaftlicher als auch industrieller Produkte, ganz besonders von Kohle, zu verzeichnen. Im Mai ist aber wieder eine wesentliche Steigerung des Verkehrs zu verzeichnen, die das durch die Saison bedingte Maß übersteigt. Der Verlust vom April wird jedoch nicht ausgeglichen. Insbesondere ist der Versand an Kohle wieder lebhaft infolge der guten Beschäftigung der Industrie und der billigeren Sommerpreise. Außerdem zeigt auch die Beförderung von Baustoffen und Frühgemüse eine Zunahme. Der Juni spiegelt die zu dieser Zeit übliche Geschäftsstille in der Industrie wieder. Der Rückgang in der Wagenstellung erreicht allerdings noch nicht das saisonübliche Maß. Einer Verringerung des Kohlenversandes steht eine beträchtliche Zunahme im Transport von Düngemitteln, insbesondere Kali, gegenüber.

Ganz besonders lebhaft ist in dieser Berichtsperiode, wie aus den Einnahmezahlen ersichtlich, der Personenverkehr infolge des Oster- und Pfingstfestes. Im Juni beginnt auch bereits die Sommerreisetätigkeit. Trotzdem sind die Erwartungen wegen der anhaltend schlechten Witterung nicht erfüllt worden.

**105. Der deutsche Eisenbahnkraftwagenverkehr im Jahre 1926.** Laut Geschäftsbericht der Geschäftsstelle für den deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr waren am 31. Dezember 1926 49 Eisenbahnkraftwagenverkehre in Betrieb, davon 29 für den Güterverkehr und 20 für den Personen- und gemischten Verkehr. Befördert wurden 196 382 t (Vorjahr 98 769 t) und 669 899 Reisende (Vorjahr 112 298). Die Steigerung des Verkehrs im letzten Jahre ist also sehr beträchtlich.

**106. Das erste Hotel der Reichsbahn im Hauptbahnhof Stuttgart,** das mit allen modernen Einrichtungen versehen ist, wurde Anfang Juni eröffnet. Damit betätigt sich die Reichsbahn auf einem neuen Gebiete.

<sup>1)</sup> Die Berichterstattung bezieht sich auf das 2. Vierteljahr 1927. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten.

<sup>2)</sup> Die Zahl für März ist 41,81.