

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^o. 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 unbekanntem 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 1927¹⁾

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 ²⁾	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.

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

²⁾ Die Zahl für März ist 41,81.

107. Elektrischer Betrieb auf der Strecke München—Regensburg. In der Nacht vom 10. zum 11. Mai wurde auf der Strecke München—Regensburg der durchgehende elektrische Betrieb eingeführt.

108. Ermäßigung der Gütertarife in Dänemark. Am 1. April ist in Dänemark eine Senkung der Güter- und Tiertarife um 20 bis 33% eingetreten. Dadurch wird ein erheblicher Einnahmeausfall erwartet, den man vorwiegend durch Sparmaßnahmen und Herabsetzung der Gehälter zu decken beabsichtigt.

109. Ermäßigung der Gütertarife in Italien. Der Ministerrat hat am 5. Mai eine teilweise Ermäßigung der Gütertarife auf den italienischen Staatsbahnen beschlossen. Die Ermäßigungen sind am 16. Juni in Kraft getreten.

110. Abhandlungen.

Grundsätzliches zum Ausbau des Verkehrsnetzes. Blum. Wirtschaftsdienst 15, S. 541.

Die Deutsche Reichsbahn im europäischen Wirtschaftsverkehr. Ztg. d. VDEV. 26, S. 697.

Die Eisenbahnen Schwedens und Norwegens. Paszkowski. Verkehrstechnische Woche 16, S. 185; 17, S. 198; 18, S. 211.

Die Eisenbahnen Brasiliens. Denicke. Verkehrstechnische Woche 21, S. 241.

Die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung der deutschen Reichsbahn. Gaier. Die Reichsbahn 25, S. 430; 26, S. 461; 27, S. 473.

Rationalisierung und Eisenbahnverkehr. Sauter. Ztg. d. VDEV. 19, S. 505.

Die bisherigen Vorschläge zur Verbesserung der Umbildungsarbeit im Güterzugdienst in betrieblicher und betriebswirtschaftlicher Beleuchtung. Derikartz. Verkehrstechnik 25, S. 425; 26, S. 447.

Die Rationalisierung des Rangierwesens. Masur. Die Reichsbahn 21, S. 367.

Wie soll die Reichsbahn Verkehrswerbung treiben? Fischer. Ztg. d. VDEV. 14, S. 378.

Güterbeförderung im deutschen und internationalen Eisenbahnverkehr. Die Reichsbahn 17, S. 276; 18, S. 296; 19, S. 322.

Grundzüge des Güterzugfahrplans. Leitbrand. Die Reichsbahn 14, S. 224, 15, S. 237; 16, S. 258.

Die Gestaltung der Gütertarife im internationalen Eisenbahnverkehr. Stieler. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 22/23, S. 506.

Reichsbahn-Personentarife. Fischer. Die Reichsbahn 23, S. 407.

Die Reform des deutschen Eisenbahngütertarifs und ihre Bedeutung für Bayern. Th. Niebuhr. Die freie Donau 7, S. 125; 8, S. 151.

Der Tarifkampf Hamburg-Triest. Wirtschaftsdienst 22, S. 817.

Einige betriebswirtschaftliche Betrachtungen zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen. Schw. Handelswissensch. Ztschr. 5, S. 108.

Die Wettbewerbsmaßnahmen der österreichischen Bundesbahnen gegen den Lastkraftwagen. Franz Nowotny. Ztg. d. VDEV. 16, S. 434.

Organisation und Betrieb der Mitropa. K. Wichmann. Verkehrs- und Betriebswissensch. in Post u. Telegr. 20, S. 305.

Das internationale Eisenbahnrecht in Europa. V. d. Leyen. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 22/23, S. 508.

Straßen- und Kleinbahnen.

111. Fusion Allgemeine Deutsche Eisenbahn-A.-G. — A.-G. für Verkehrswesen. Auf den am 28. April stattgefundenen Generalversammlungen beschlossen die Allgemeine Deutsche Eisenbahn-A.-G. (ADEAG.) und die A.-G. für Verkehrswesen ihre Fusion.

Die aufnehmende und weiterbestehende Gesellschaft ist die A.-G. für Verkehrswesen. Das Aktienumtauschverhältnis ist 2 Aktien der ADEAG. gegen 1 der A.-G. für Verkehrswesen.

112. 50 Jahre Kölner Straßenbahn. Am 28. April waren 50 Jahre verflossen, seitdem die erste Straßenbahn in Köln in Betrieb genommen wurde. Die erste Strecke (Pferdebahn) führte von Deutz nach Kalk.

113. 5 Millionen zur Förderung des Baues von Kleinbahnen. Durch preußisches Gesetz vom 14. Mai d. J. ist die Staatsregierung ermächtigt worden, zur weiteren Förderung des Baues sowie zur Erhaltung von Kleinbahnen 5 000 000 RM zu verwenden. (Preuß. Gesetzesammlung 17, S. 82.)

114. Der IV. internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß fand vom 20.—23. Juni in Kopenhagen statt.

115. Abhandlungen.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit der Rheinisch-Westfälischen Städtebahn Köln—Dortmund. E. Giese. Verkehrstechnik 16, S. 249.

Straßenbahn oder Omnibus. Kittel. Verkehrstechnik 25, S. 429.

Die Straßenbahn- und Omnibusunternehmen in Stockholm. Gösta Hellgren. Verkehrstechnik 24, S. 387.

Ein neuer Straßenbahnhof in Dresden. E. Nier. Verkehrstechnik 24, S. 394.

Die Weiterentwicklung des Straßenbahnwagens für den Großstadtverkehr. W. Pfaff. Verkehrstechnik 24, S. 404. D.

Straßenverkehr.

116. Der Weltkraftfahrzeugbestand Ende 1926 betrug ca. 27,5 Millionen Fahrzeuge gegenüber rund 24,5 Millionen Ende 1925. Davon entfallen allein über 22 Millionen auf die Vereinigten Staaten und etwa 3,1 Millionen auf Europa.

117. Internationale Automobilausstellung in Köln. Vom 20.—31. Mai fand in Köln eine internationale Automobilausstellung für Lastfahrzeuge statt, die vom Reichsverband der Automobilindustrie, dem Deutschen Automobil-Händler-Verband und dem Messe- und Ausstellungsamt Köln veranstaltet wurde.

118. Tagungen in Köln. Gelegentlich der Internationalen Automobilausstellung fanden in Köln die 3. Hauptversammlung der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau vom 26.—28. Mai, die 18. Generalversammlung des Deutschen Automobil-Händler-Verbandes am 25. Mai und die 26. Generalversammlung des Reichsverbandes der Automobilindustrie am 21. Mai statt. Auf der letztgenannten Versammlung wurde eine Resolution gefaßt, die einen besseren Zollschatz gegen die Auslandskonkurrenz und Hinwirkung auf einen Zollabbau des Auslandes fordert.

119. Verbandsgründung der Kraftomnibus- und Rundfahrts-Unternehmungen Deutschlands. Zur Förderung der gemeinsamen wirtschaftlichen und Standesinteressen haben sich die Kraftomnibus- und Rundfahrt-Unternehmungen Deutschlands auf einer am 22. und 23. Mai in Heidelberg stattgefundenen Versammlung zu einem Verbands zusammengeschlossen.

120. Eröffnung des Nürburgringes. Am 18. Juni fand die feierliche Eröffnung des Nürburgringes, einer von Landrat Dr. Creutz im Kreise Adenau erbauten Automobilrenn- und Prüfungsstraße, statt.

121. Abhandlungen.

Erfahrungen mit dem Bau und Betrieb von Automobilstraßen. Cassinone. Verkehrstechnik 14, S. 219.

Automobilstraßen. Piero Puricelli. Die Straße 10, S. 151.

Landstraßen und Autostraßen. Eggermann. Westdeutsche Wirtschafts-Ztg. 23, S. 490.

Die amerikanische Mehrfach-Etagen-Landstraße. John A. Harriss. Die Straße 11, S. 204.

Landstraßen und Kraftwagen im Wettbewerb der Zukunft. Riepert. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 22/23, S. 528.

Lastkraftwagen und Landstraßen. H. Eichhorn. Motor 4, S. 45.

Einheitliche Verkehrsregelung in Deutschland. Schuppan. Luft- und Kraftfahrt 6, S. 99.

Der Kraftomnibus in den Vereinigten Staaten von Amerika. Paschasius. Ztg. d. VDEV. 14, S. 375.

Der Wettbewerb im Schnellgütertransport. Wilhelm Kronheimer. Wirtschaftsdienst 15, S. 543; 19, S. 706.

Stellungnahme des Reichsverbandes der Automobilindustrie zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer. RDA.-Mitteilungen 8, S. 106. D.

Seeschifffahrt.

122. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im 2. Vierteljahr 1927 betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Hamburg				
April	1 244	1 593 000	1 676	1 610 000
Mai	1 436	1 694 000	1 825	1 698 000
Juni	1 453	1 696 000	1 918	1 654 000
Bremen (mit anderen Weserhäfen)				
April	403	637 000	441	654 000
Mai	455	622 000	479	639 000
Juni	541	709 000	539	707 000

Der Gesamtverkehr der wichtigsten deutschen Häfen an der Ost- und Nordsee (vgl. Verkehrsarchiv 1927, Nr. 66) betrug:

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
April	Ostsee	1 460	553 100	1 439	537 500
	Nordsee	2 646	2 570 900	3 051	2 569 200
	Zusammen	4 106	3 124 000	4 490	3 106 700
Mai	Ostsee	1 785	669 500	1 715	664 300
	Nordsee	3 001	2 703 800	3 363	2 717 600
	Zusammen	4 786	3 373 300	5 078	3 381 900
Juni	Ostsee	2 412	735 300	2 385	735 700
	Nordsee	2 972	2 807 900	3 457	2 764 800
	Zusammen	5 384	3 543 200	5 842	3 500 500

Nach der starken Belegung im März brachte der April einen leichten Verkehrsrückgang, dem im Mai ein saisonüblicher größerer Aufstieg folgte. Dieser setzte sich auch im Juni fort, der sonst saisonmäßig gegenüber dem Mai einen kleinen Rückgang zu zeigen pflegt. Gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres ist eine sehr beträchtliche Belegung festzustellen. Obwohl im Juni 1926 sich der englische Bergarbeiterstreik bereits stark verkehrssteigernd geltend machte, war der Verkehr des Juni 1927 noch um etwa $\frac{1}{9}$ stärker.

123. Nordatlantischer Passagierverkehr 1926. Die 19 der Nord-Atlantic-Konferenz angeschlossenen Schifffahrts-Gesellschaften haben im Verkehr Europa—Amerika und zurück 1926 über 940 000 Passagiere befördert. Führend waren an dem Verkehr beteiligt:

Gesellschaft	Zahl der Passagiere (abgerundet)	
	nach Nordamerika	nach Europa
Cunard-Linie	116 900	76 600
White Star-Linie	88 400	57 900
Canadian Pacific	80 600	32 900
Norddeutscher Lloyd	47 000	23 000
United States Lines	45 300	32 400
Cie Générale Transatlantique	32 900	35 400
Hamburg-Amerika-Linie	36 000	14 500
Anchor-Linie	26 500	12 700
Schwedische Amerika-Linie	20 100	12 900
Holland-Amerika-Linie	16 600	11 100

Umfang und Richtung des Verkehrs, verglichen mit 1913 und 1925, zeigt folgende Aufstellung:

	1913	1925	1926
Passagiere			
Nach Amerika	1 860 000	459 000	582 000
Nach Europa	719 000	367 000	358 000
Zusammen	2 579 000	826 000	940 000

124. Hapag und Lloyd im Ostasienverkehr. Hapag und Lloyd, die seit Frühjahr 1920 im Ostasiendienst eine Betriebsgemeinschaft zusammen mit den englischen Linien Ellermann und Holt unterhielten, haben zum 1. Juli ihre Dienste selbstständig. Jede Reederei unterhält nunmehr, in etwa dem Vorkriegsmaß entsprechend, einen wöchentlichen Dienst auf verschiedenen Linien nach Ostasien. Beide Reedereien werden in den Dienst neue Motorschiffe einsetzen.

125. Die Baltic and White Sea Conference hielt im Mai 1927 eine Generalversammlung in Paris ab, bei der der Wille zu gemeinsamer Einwirkung auf die Schifffahrtspolitik zum Ausdruck kam. Die Generalversammlung wie der Geschäftsbericht der Konferenz für 1926 legten von der bedeutenden Stellung, die die Konferenz in der Trampschifffahrt ihres Verkehrsgebietes und darüber hinaus einnimmt, Zeugnis. Entsprechend ihrem erweiterten Wirkungskreis heißt die Konferenz ab 1. 7. 1927 „Baltic and International Maritime Conference“. An beitragspflichtiger Tonnage umfaßt die Konferenz 1141 Dampfer mit 1 807 000 Br.-R.-T. Davon entfallen auf Dänemark 405 000, Schweden 355 000, Deutschland 265 000, Norwegen 245 000, Großbritannien 242 000, Niederlande 108 000 Br.-R.-T.

126. Verlustergebnisse der Staatsflotten. Der in der Abrechnung nachgewiesene Verlust des Shipping Board der Vereinigten Staaten belief sich im Rechnungsjahr 1925/26 auf rund $19\frac{1}{2}$ Millionen \$ gegenüber rund 30 Millionen \$ 1924/25. Die Kanadische Staats-Handelsflotte verzeichnet für das letzte Geschäftsjahr einen Verlust von über $6\frac{1}{2}$ Millionen \$, die australische Staats-Handelsflotte für 1926 einen solchen von $\frac{1}{2}$ Million £. (Hansa, Nr. 21.)

127. Brüsseler Abkommen betreffend Staatsschiffe. Am 10. 4. 1926 wurde auf der 5. internationalen Seerechtskonferenz in Brüssel ein „Internationales Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunitäten der Staatsschiffe“ unterzeichnet. Ein solches Abkommen erwies sich als notwendig, insofern durch die Errichtung verschiedener staatlicher Handelsflotten eine Unsicherheit über die Rechtsstellung dieser Schiffe Platz gegriffen hatte. Das Abkommen, das von Deutschland, Belgien, Estland, Frankreich, Ungarn, Polen sowie weiteren Staaten ad referendum

unterzeichnet wurde, erhielt zufolge Gesetz vom 9. 7. 1927 die Zustimmung des deutschen Reichstags. Es tritt indessen erst ein Jahr nach der ersten Hinterlegung der Ratifikationsurkunden in Kraft. (Reichsgesetzblatt II, Nr. 32, S. 483. Vgl. Hansa, Nr. 27.)

128. Seewasserstraßenordnung. Der Reichsverkehrsminister erließ unter dem 31. III. 1927 eine Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewasserstraßen (Seewasserstraßenordnung), durch die die Seestraßenordnung vom 5. II. 1906 nicht berührt wird. (Reichsgesetzblatt II, S. 157.)

129. Die Welthandelsflotte Mitte 1927 umfaßte nach Lloyds Register verglichen mit Mitte 1914 und 1926:

Jahr	Dampfer u. Motorschiffe	Segler	Zusammen
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	
1914	45 404 000	3 686 000	49 090 000
1926	62 672 000	2 112 000	64 784 000
1927	63 267 000	1 926 000	65 193 000

An Dampfern und Motorschiffen (einschließlich der wenigen hölzernen Schiffe) besaßen die Hauptschiffahrtsländer:

	1914	1926	1927
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
Großbritannien . . .	18 892 000	19 264 000	19 179 000
Britische Dominions .	1 632 000	2 689 000	2 699 000
Vereinigte Staaten . .	2 027 000	11 392 000	11 171 000
Japan	1 708 000	3 968 000	4 033 000
Italien	1 430 000	3 150 000	3 396 000
Frankreich	1 922 000	3 324 000	3 362 000
Deutschland	5 135 000	3 062 000	3 320 000
Norwegen	1 957 000	2 807 000	2 803 000
Holland	1 472 000	2 553 000	2 645 000

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

	1914	1926	1927
	% der Br.-R.-T.	% der Br.-R.-T.	% der Br.-R.-T.
Segelantrieb	8,1	3,3	2,9
Motorantrieb	0,5	5,4	6,6
Ölfeuerung	2,6	28,1	28,4
Kohlenfeuerung	88,8	63,2	62,1

130. Aufliegende Tonnage. Nach amerikanischer Quelle hat der Bestand an aufliegender Tonnage sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

	Mitte 1923	Mitte 1924	Mitte 1925	Mitte 1926
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
Gesamt-Tonnage	8 045 000	6 125 000	6 753 000	6 086 000
davon				
Vereinigte Staaten: Staatsflotte	4 107 000	3 953 000	3 887 000	3 342 000
„ „ : Privatreefer	468 000	312 000	366 000	415 000

131. Abhandlungen.

Der Seeschiffsverkehr wichtiger Länder und der Weltkanäle 1926. Wirtschaft und Statistik 9, S. 425.

Die Schifffahrtsunternehmen im Jahre 1926. Fritz L. Mezger. Wirtschaftsdienst 15, S. 550.

Die Handelsflotte Großbritanniens. G. Buetz. Hansa 21, S. 898.

Svenska Handelsflottans Bruttoinkomster år 1926. H. Eneborg. Kommersiella Meddelanden 11/12, S. 509.

La production coloniale et les transports maritimes français. J. Marchegay. Journal de la Marine Marchande 428, S. 888.

Deutschlands „See- und Binnenhafen Hamburg.“ Wilhelm Ulderup. Der Schiffsfrachtendienst 13, S. 533.

Die moderne Hafenentwicklung der Vereinigten Staaten. Sven Helander. Wirtschaftsdienst 15, S. 548.

Die moderne Hafenentwicklung im Britischen Reich. Sven Helander. Wirtschaftsdienst 16, S. 590. N.-Z.

Binnenschifffahrt.

132. Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). A. Nordwestdeutsche Kanäle. Nach einem Rückschlag im April zeigte der vom Ruhrgebiet ausgehende Verkehr durch Schleuse Münster Lebhaftigkeit, so daß er im großen ganzen dem Vorjahrsverkehr des II. Viertels entsprach. Der Bergverkehr durch Schleuse Münster übertraf infolge starker Erzzufuhren indessen den vorjährigen Verkehr bedeutend. Auch die Zufuhren über den Rhein durch Schleuse Duisburg waren im Mai/Juni viel umfangreicher als in den Vormonaten und dem Vorjahr. Die Abfuhren zum Rhein waren dagegen niedriger als im 1. Viertel, im April/Mai aber noch größer als im Vorjahr. Es wurden festgestellt in 1000 t:

	Durchgang Schleuse Münster		Durchgang Schleuse Duisburg	
	zu Tal	zu Berg	zum Rhein	vom Rhein
April	267,9	225,6	779,8	163,1
Mai	361,—	278,6	828,8	245,6
Juni	344,4	266,8	840,1	266,7

B. Rhein. Die Verkehrsleistungen der Rheinschifffahrt im 2. Viertel 1927 lassen gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres einen beträchtlichen Aufschwung erkennen, wenn schon naturgemäß die hohen Kohlenabfuhrzahlen nach Holland des Vorjahres (engl. Bergarbeiterstreik!) bei weitem nicht erreicht werden konnten. Die privatwirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt war gleichwohl nicht befriedigend, die Frachten indessen nicht so unlohnend wie im Vorjahr. Ein anhaltend günstiger Wasserstand erlaubte stets volle Ausnutzung des Kahnraumes; selbst die größten Rheinkähne konnten ungeleichtet nach Straßburg/Kehl gelangen. Von den einzelnen Monaten war der April infolge verminderter Kohlenverfrachtungen verkehrsmäßig der schwächste, Mai, dem allerdings der Juni nicht viel nachstand, der beste.

Im Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze hielt die bereits im I. Viertel festgestellte Tendenz an: Stagnieren der Ausfuhr, Anschwellen der Einfuhr. Die Rheinhandelsbilanz ist damit ein treues Spiegelbild der gesamten deutschen Handelsbilanz. Die Rheinausfuhr des II. Viertels war eine Kleinigkeit geringer als die des I. Viertels, da die Kohlen-, ebenso die Eisen-Abfuhren um etwa $\frac{1}{10}$ geringer, Steine und Kaliabfuhren aber saisonmäßig gesteigert waren. Die Einfuhr zeigte, z. T. saisonbedingt, eine Verstärkung der Erz-, Getreide- wie Holzanfuhren. Der Grenzverkehr betrug in 1000 t:

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
April		37	971	294	502	1804
Mai		70	1126	318	605	2119
Juni		54	1059	324	641	2078
2. Viertel 1927	161		3156	936	1748	6001

Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
April	1443	240	282	205	2170
Mai	1917	215	317	285	2734
Juni	1700	227	266	286	2479
2. Viertel 1927	5060	682	865	776	7383

Von den großen Hafengruppen haben Duisburg/Ruhrort ihren Verkehr im Durchschnitt gegenüber dem I. Viertel 1927 leicht verstärkt, gegenüber dem II. Viertel 1926 vermindert, die Rheinzechenhäfen ihn gegenüber den Vormonaten auf gleicher Höhe gehalten, gegenüber dem Vorjahr beträchtlich verstärkt. Auch der Umschlag in Mannheim/Ludwigshafen, der von seinem im März erreichten Höchststand allmählich abgibt, war größer als 1926. Straßburg erreichte Rekordzahlen, und ebenso war die Baselfahrt lebhaft.

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort betrug in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
April	1504	1389	391	260	1895
Mai	1679	1568	426	261	2105
Juni	1549	1426	481	271	2030

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

	April	Mai	Juni
Rhein-Zechen-Häfen	1181	1269	1246
Mannheim-Ludwigshafen	962	846	809

133. Betriebsgemeinschaft in der Rheinschifffahrt. Zwischen der Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschifffahrt und der Nederlandschen Stoomboot-Reederij, die bisher im Personen- wie Eilgutdienst konkurrierten, ist im Frühjahr 1927 eine Verständigung zustande gekommen, derzufolge für den Eilgutdienst eine Betriebsmittelgemeinschaft eingeführt worden ist, die eine rationellere Verwendung des Dampferparks ermöglicht.

134. Motor-Personenschiffe auf dem Rhein. Die Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschifffahrt, die im Vorjahr 2 Dampferneubauten („Vaterland“ und „Rheinland“) in Dienst stellte, hat im Frühjahr 1927 ihren Schiffspark erstmalig um 2 Motorschiffe vergrößert. „Freiherr vom Stein“ (Erbauer: Christof Ruthof, Mainz-Kastel; Motorenleistung: 2×275 PS [M. A. N.]; Personenzahl: 1060) und „Beethoven“ (Erbauer: Gebr. Sachsenberg A.-G., Köln-Deutz; Motorenleistung: 2×235 PS [Deutz]; Personenzahl: 600).

135. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hielt ihre 1. Jahrestagung 1927 vom 24. III. bis 7. IV. in Straßburg ab, wobei wieder die Revisionsberatung der Mannheimer Akte im Vordergrund stand. Insbesondere wurden Zollfragen behandelt.

136. Hafenwirtschaftliche und -technische Tagungen. Am 26. Mai fand in Duisburg die jährliche Hauptversammlung des Hafenverbandes des Rheinstromgebietes und auf dessen Einladung eine Tagung der Vereinigung deutscher Hafenverbände statt, die sich mit der Frage „Binnenschifffahrt und Reichsbahn“ befaßte. Vom 26.—28. Mai hielt die Hafenbautechnische Gesellschaft, Hamburg, ihre Hauptversammlung in Duisburg ab, bei der folgende Vorträge gehalten wurden: Reg.-Rat Skalweit „Die Bedeutung des Ruhrgebiets und der Ruhrkohle“; Reg.-Baurat

Germanus „Die Duisburg-Ruhrorter Häfen“; Reg.-Baurat Wehrspan „Der Kohlenverkehr des Rhein-Herne-Kanals“. — Zu dieser Tagung erschien Heft 10 der Zeitschrift „Werft — Reederei — Hafen“ mit zahlreichen Aufsätzen über westdeutsches Schifffahrts- und Hafenwesen.

137. Neckar-Kanalisation. Durch Fertigstellung der Staustufe Ladenburg ist die 1. Etappe der Neckar-Kanalisation, die 27 km lange Strecke Mannheim-Heidelberg, im Juni 1927 vollendet worden.

138. Ostdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). Abgesehen von stärkerem Umschlag in Stettin entsprach der April-Verkehr 1927 des ostdeutschen Wasserstraßennetzes annähernd dem März-Verkehr. Der Mai zeitigte im Umschlag Hamburgs, den Zufuhren Berlins und der Ausfuhr nach Böhmen einen starken Aufschwung. Der Verkehr Hamburgs und Berlins bewegte sich im Juni auf gleicher Höhe, während der Durchgang Schandau zurückging. Die starken Abfuhr von Hamburg veranlaßten dort größeren Kahnraumangel. Die Verladungen in Kosel verminderten sich im Juni infolge ungünstigen Wasserstands. Insgesamt zeigt sich bei dem Abgang Kosels und Hamburgs, der Ankunft Berlins gegenüber dem 2. Viertel 1926 eine beträchtliche Steigerung. Folgende Umschlagsmengen in 1000 t wurden festgestellt:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
April	307,2	34,6	78,8	119,9
Mai	331,—	65,9	91,6	148,4
Juni	265,4	43,9	128,2	156,6

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
April	73,3	446,3	423,3	287,6
Mai	72,6	586,7	530,4	374,—
Juni	77,2	571,2	534,6	343,5

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
April	56,7	51,1	62,7	100,8
Mai	54,2	73,4	136,2	102,1
Juni	54,5	76,—	81,3	85,4

139. Russische Binnenschifffahrt. Der Verkehr der russischen Binnenwasserstraßen erreichte 1926 folgende Mengen in 1000 t:

Gebiet	Menge	in %	Gebiet	Menge	in %
Wolga	14 250	50,9	West-Sibirien	2000	7,1
Norden	3 720	13,3	Amur	280	1,—
Nord-West	4 220	15,1	Selenga	500	1,7
Dnjepr	2 650	9,5	Turkestan	60	0,2
Don-Kuban	320	1,2	Zusammen	28000	100,—

Von den Beförderungsmengen entfielen auf: Holz 70%, Getreide 3,5%, Naphta 13%, sonstige Güter 13,5%.

140. Europäische Eichkonvention. Am 27. November 1925 wurde in Paris von der Mehrzahl der europäischen Staaten ein Übereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe abgeschlossen, das die Schaffung einheitlicher Eichbestimmungen und die gegenseitige Anerkennung der Eichscheine bezweckt. Der Deutsche Reichstag hat durch Gesetz vom 21. Mai 1927 dem Abkommen zugestimmt (Reichsgesetzblatt II,

Nr. 24, S. 355). Deutschland, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz haben am 2. Juli 1927 die Ratifikationsurkunden hinterlegt, so daß das Abkommen am 1. X. 1927 in Kraft tritt. Das am 4. II. 1898 zwischen diesen Staaten in Brüssel geschlossene Eich-Übereinkommen wird mit dem gleichen Tag aufgehoben. Die Pariser Eichkonvention wurde weiter von Großbritannien und Bulgarien ratifiziert. (Reichsgesetzblatt II, Nr. 38, S. 879.)

141. Donau-Schiffahrts-Polizeiordnung. Der Reichsverkehrsminister hat unter dem 20. 5. 1927 die von der Internationalen Donau-Kommission unter dem 6. November 1926 festgestellte Schiffahrts-Polizei-Ordnung für die Donau zwischen Ulm und Braila sowie ihr internationalisiertes Stromgebiet bekannt gemacht. Sie tritt mit dem 1. November 1927 in Kraft (Reichsgesetzblatt II, Nr. 25, S. 387).

142. Abhandlungen.

Der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen wichtiger Länder. Wirtschaft und Statistik 11, S. 507.

Eisenbahn- oder Wasserstraßenförderung? E. Giese. Verkehrstechnik 23, S. 361.

Zur Wasserstraßenfrage (Erwiderung auf den vorstehenden Aufsatz). Leopold. Deutsche Wasserwirtschaft 6, S. 141.

Reichseisenbahnen und Reichswasserstraßen. Albert Arnecke. Ztschr. f. Binnenschiffahrt 5, S. 169.

Binnenschiffahrt und Eisenbahntarife. A. Arnecke. Ztschr. f. Binnenschiffahrt 6, S. 217; 7, S. 265.

Reichsbahn, Reichsbahngesetz und Binnenschiffahrt. Beckert. Wirtschaftl. Nachrichten für Rhein und Ruhr 18, S. 505.

Wasserstraßen und Eisenbahn. L. Wiederrecht. Die Rheinquellen 5, S. 81.

Einige Zahlen vom Rheinverkehr 1926. Hoffbauer. Wirtschaftl. Nachrichten für Rhein und Ruhr 26, S. 769.

Leitlinien für die Lösung der Donaufragen. Rudolf Halter. Die Wasserwirtschaft (Wien) 11, S. 237.

Le Canal de Marseille au Rhone. Artikelserie. La Navigation du Rhin 5, S. 235. N.-Z.

Luftverkehr.

143. Der Geschäftsbericht der Deutschen Luft Hansa A.-G. weist für das Rechnungsjahr 1926 einen Gewinn von 5 675 089 *RM* aus, der fast ausschließlich für Abschreibungen verwendet wird.

144. Neue Fluglinien. In der Berichtsperiode wurden von der Deutschen Luft Hansa folgende Fluglinien neu aufgenommen: Stettin—Breslau—Gleiwitz mit Anschluß nach und von Stockholm bzw. Oslo, Berlin—Cottbus—Görlitz—Breslau, Wien—Brünn—Gleiwitz—Breslau—Berlin, Prag—Chemnitz—Halle—Hannover—Bremen sowie die Wasserfluglinie auf dem Rhein von Köln über Duisburg nach Rotterdam.

145. Überfliegen des Ozeans. Nachdem der Versuch der Franzosen Nungesser und Colli, den Ozean von Osten nach Westen zu überqueren, mißglückt ist, ist dieser Versuch in der umgekehrten Richtung nacheinander drei amerikanischen Flugzeugen gelungen. Lindbergh landete am 21. Mai nach 33,5 Flugstunden in Paris-Le-Bourget. Am 6. Juni landete Chamberlin mit Levine als Begleiter nach 43stündigem Flug in Bischofsrode bei Eisleben und am 30. Juni Byrd mit drei Begleitern nach 42stündigem Flug an der französischen Küste.

146. Die 4. Internationale Flugausstellung fand vom 4.—16. Juni in Prag statt. Näheres s. Der Luftweg 12, S. 165.

147. Luftverkehrsabkommen. Am 20. Mai wurden in Berlin das Luftverkehrsabkommen zwischen Deutschland und Italien sowie am 29. Juni das Abkommen zwischen Deutschland und England von den jeweiligen Vertragsparteien unterzeichnet.

148. Anhänger-Flugzeug. Den Raab-Katzenstein Flugzeugwerken ist der Versuch gelungen, ein Segelflugzeug als Anhänger eines Motorflugzeuges zu verwenden. Diese Möglichkeit dürfte für die fernere Entwicklung des Flugzeugverkehrs von weittragender Bedeutung sein.

149. Abhandlungen.

Der Sommerluftverkehr der Deutschen Luft Hansa. Heinz Orlovius. Luftfahrt 8, S. 115.

Flugbetriebsgemeinschaften der Deutschen Luft Hansa. Oefele. Ztg. d. VDEV. 14, S. 384.

Fünf Jahre deutsch-russischer Luftverkehr. Deutsche Luft Hansa 4.

Der Luftfrachtverkehr. Deutsche Luft Hansa 5.

Beförderungsbedingungen im Luftverkehr. Nachr. f. Luftfahrer 19, S. 233.

Übersicht über den heutigen technischen Stand des Nachtflugwesens. Deutsche Luft Hansa 4.

Berlin als modernster Luftzentralbahnhof. Walter Kleffel. Luftfahrt 8, S. 117.

Das Recht der Luftfahrt mit deutschen Luftfahrzeugen und seine Handhabung im Reich und in Preußen. Kurt Werner Basarke. Zschr. f. d. gesamte Luftrecht 2/3, S. 65.

Die rechtlichen Grundlagen des internationalen Luftverkehrs. Wegerde. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 22/23, S. 525. D.

Post- und Nachrichtenverkehr.

150. Konjunkturüberblick.

Zeitabschnitt	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Orts-gespräche in Mill.	Fern-gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM.
April—Juni 1926 . . .	61,025	8,971	434,231	53,449	388,1
Januar—März 1927 . . .	68,828	8,620	473,800	55,336	—
April—Juni 1927 . . .	73,412	10,042	482,471	56,774	431,3

Da von April an keine Monatsstatistiken mehr veröffentlicht sind, muß sich die Konjunkturbeobachtung auf eine Betrachtung der Vierteljahrsergebnisse beschränken, wobei sich naturgemäß die konjunkturmäßige Entwicklung nicht mit der gewünschten Sicherheit und Genauigkeit herauslesen läßt.

Es ergibt sich sowohl gegenüber dem Vergleichsviertel des Vorjahres als auch gegenüber dem 1. Viertel des laufenden Kalenderjahres eine Steigerung in allen Verkehrszweigen. Außer einer saisonmäßigen Belebung dürfte die Zunahme entsprechend der weiterhin günstigen Wirtschaftslage auch konjunkturbedingt sein. Bei dem Vergleich mit den Ziffern von 1926 ist zu berücksichtigen, daß die Monate April bis Juni 1926 noch einer Periode starker wirtschaftlicher Depression angehören.

151. Abhandlungen.

50 Jahre Telegraphenkabelnetz. Muggenburg. Arch. f. Post u. Telegr. 4, S. 85.

Das Schnellnachrichtennetz für den Weltverkehr. Otto Arendt. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 22/23, S. 515.

Der Fernsprechweitverkehr in Europa. E. Feyerabend. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 22/23, S. 512.

Die neue Fernsprechordnung. Arch. f. Post u. Telegr. 5, S. 113.

Das Bahnpostwesen in den Vereinigten Staaten. P. J. Schuckardt. Deutsche Verkehrs-Ztg. 24, S. 406.

Das Kraftfahrwesen der Deutschen Reichspost. Hinz. Technik u. Wirtschaft 5, S. 118.

Mechanisierung und Wirtschaft im Paket-, Brief- und Postscheck-Innenbetrieb der Deutschen Reichspost. Lerche. Technik u. Wirtschaft 5, S. 123.

Über die Rechnungsführung der Deutschen Reichspost. Gebbe. Deutsche Verkehrs-Ztg. 24, S. 406.

Spedition.

152. Zusammenschluß. Die Berliner Speditions- und Lagerhaus-A.G. (vorm. Bartz & Co.) in Berlin beschloß im Juni die Verschmelzung mit der Berliner Paketfahrt A.G. Die neue Firma heißt Berliner Paketfahrt Bartz & Co. A.G. Diese übernimmt auch die Aktienmehrheiten des Berliner Spediteur-Vereins A.G. und der Leipziger Speicherei- und Speditions A.G. Der Betrieb des Berliner Spediteur-Vereins wird gepachtet. Der Betrieb der A.G. Kinkel wird gekauft und einverleibt.

153. Der Verein Deutscher Spediteure hielt vom 20.—22. 5. 1927 in Bremen den 47. Deutschen Spediteurtag ab. Es kam dabei zum Ausdruck, daß der früher von dem Speditions-gewerbe eingenommene ablehnende Standpunkt gegenüber den Kraftverkehrs-Gesellschaften größtenteils verlassen worden ist.

154. Die Tarif- und Interessengemeinschaft des Deutschen Möbeltransports, bestehend aus der Zentralstelle des Deutschen Möbeltransports, der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft, dem Internationalen Möbeltransport-Verband, hat den ihr zugrunde liegenden Vertrag unter dem 15. III. 1927 erneuert und als Beilage zu Nr. 33 ihrer „Mitteilungen“ vom 16. III. 1927 veröffentlicht.

155. Abhandlungen.

Die allgemeine Lage des Speditions-gewerbes und dessen Interessenvertretung. Walter Kes. Die Weser 5, S. 148. N.-Z.

Reiseverkehr.

156. Amtliche Fremdenstatistik in Preußen. Auf Grund der Bestrebungen der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung zur Einführung einer einheitlichen Fremdenstatistik im Deutschen Reich hat das Preußische Statistische Landesamt ab 1. Juli 1927 die Zählung der Fremden in Preußen aufgenommen. Erfasst werden Zahl der Fremden, Herkunftsland und Zahl der Übernachtungen.

157. Duisburger Hof. Anfang Juli 1927 wurde als neue Großschöpfung des deutschen Hotelwesens der „Duisburger Hof“ in Duisburg dem Verkehr übergeben. Das Hotel ist von der Stadt Duisburg errichtet und an den Präsidenten des Internationalen Hotelbesitzervereins A. Intra verpachtet.

158. Abhandlungen.

Der Fremdenverkehr in der Zahlungsbilanz. A. Heichen. Verkehr und Bäder 19, S. 1.

Die Organisation der offiziellen Fremdenverkehrspropaganda in Europa. Erwin Deinlein. Ztg. d. VDEV. 22, S. 597. N.-Z.

Buchbesprechungen.

Sarter, Adolf, Dr., Geh. Reg.-Rat, Reichsbahndirektions-Präsident, und Kittel, Theodor, Dr., Ministerialrat a. D., Reichsbahndirektor, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft; ihr Aufbau und ihr Wirken. 2. Auflage. Berlin 1927. Otto Stollberg, Verlag für Politik und Wirtschaft G. m. H. 340 S. Preis: RM 8.75.

Bereits die erste, kurz nach Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erschienene Auflage hat auch in dieser Zeitschrift volle Anerkennung gefunden. Die jetzt vorliegende zweite, vollständig neu bearbeitete und erweiterte Auflage darf ebenfalls Anspruch darauf erheben. Die grundlegende Änderung gegenüber der ersten Auflage besteht darin, daß der größere Teil des Werkes sich als Kommentar des Reichsbahngesetzes und der Gesellschaftssatzung darbietet. Ihm ist als erster Teil eine Gesamtdarstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorgeschickt, deren Inhalt durch die Abschnittsüberschriften: Übersicht über die bisherige Entwicklung — Grundsätzliches — Rechtliches — Organisatorisches — Finanzielles — Volkswirtschaftliches gekennzeichnet wird. Abgesehen von dem Tatsachengehalt bietet die Darstellung durch die in Kürze aufgewiesenen Probleme (Änderung der Organisation, Rationalisierungsmaßnahmen, Kontrolle der Wirtschaftsführung) viel Interessantes. Der Kommentar der Gesetzesbestimmungen zeichnet sich durch sorgfältiges Eingehen auf die bisherige Durchführung der Anordnungen ebenso aus wie die gewählte Form der Gesetzeserläuterung. Dadurch nämlich, daß diese für die einzelnen Paragraphen, nicht für einzelne Worte gegeben wird, gewinnen die Ausführungen an Anschaulichkeit, und die übliche „Trockenheit“ der Kommentare wird vermieden.

Die Verfasser betonen zwar, daß ihr Werk als private Arbeit angesehen werden soll. Ihre hohe Sachkenntnis und Stellung — sie sind beide an der Grundlegung und Durchführung der heutigen Organisation beteiligt — lassen ihm aber immerhin halbamtlichen Charakter zukommen. Es ist zu wünschen, daß diese grundlegende Darstellung des deutschen Eisenbahnwesens Gemeingut immer weiterer Kreise wird.

Napp-Zinn.

Reichsbahn-Handbuch 1927. Bearbeitet in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Berlin 1927. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. 659 S.

Das vorliegende Werk knüpft, wie im Vorwort angegeben wird, in gewissem Sinne an die bis 1913 herausgegebenen „Geschäftlichen Nachrichten“ der ehemals preußisch-hessischen Staatsbahnen an. Insbesondere will es eine bisher bestehende Lücke ausfüllen, indem es eine bis ins einzelne gehende Darstellung des organisatorischen Aufbaus der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gibt. Dieser weitaus größte Abschnitt füllt über 400 Seiten des Buches aus. Darüber hinaus enthält es u. a. noch eine ausführliche Statistik über Anlagen, Fahrzeuge, Personal, Verkehr und Betrieb der Reichsbahn. Soweit nicht besonders vermerkt, liegt den Angaben der Stand von Anfang 1926 zugrunde. Als letzter Abschnitt ist dem Buche ein sehr übersichtlich angelegter Kartenteil mit Karten der einzelnen Direktionsbezirke und einer Karte der wichtigsten Wasserstraßen Deutschlands beigelegt. So gestattet das Buch eine zuverlässige Orientierung über alle wissenswerten Dinge, die die Reichsbahn betreffen. Recht ansprechend sind auch Druck, Papier und äußere Aufmachung. In allen Kreisen der Wirtschaft ist dem Werk die weiteste Verbreitung zu wünschen.

Ditgen.

Literaturanzeigen.

Encyclopédie Tschécoslovaque. Communications. Rédigé par Jan Smetana. Paris (Editions Bossard) und Prag (Editions Orbis) 1927. 365 S. mit zahlreichen Abbildungen und 2 Karten. Das Werk vermittelt einen gründlichen Einblick in das Verkehrswesen der Tschechoslowakei. Es sind behandelt Eisenbahnen, Post (i. w. S.), Lufttransport, Straßen und Brücken, Flußschiffahrt. In den Kapiteln über Eisenbahnen und Straßenwesen überwiegt das technische Element stark, so daß die Wirtschaftsfragen zu kurz gekommen sind. Der von Schwarz bearbeitete Abschnitt über die Flußschiffahrt ist vom Standpunkt der Wirtschaftswissenschaft der brauchbarste. Die Verwendbarkeit des Werkes, das auch im Deutschen Reich Beachtung beanspruchen darf, ist dadurch beeinträchtigt, daß man es aus nationalem Eigensinn verschmäht hat, bei den Orten mit überwiegend deutscher Bevölkerung den deutschen Namen, unter dem der Ort zumeist bekannter ist als unter dem tschechischen, beizufügen. N.-Z.

Industrie-Bibliothek: Deutschlands Großbetriebe. Berlin. Verlag M. Schröder. Als 13. Band erschien eine Monographie der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn, als 14. eine solche der Chemischen Fabrik E. Merck, Darmstadt. Beide sind geschmackvolle repräsentative Darstellungen. Die erstgenannte Schrift gibt in Wort und Bild eine ansprechende Anschauung der für die Erschließung des Landes Mecklenburg-Strelitz bedeutsamen Bahnunternehmung und der von ihr durchzogenen, an Schlössern und Seen reichen Landschaft. N.-Z.

Auf Schweizer Alpenstraßen. Offizielle Publikation der Schweizerischen Oberpostdirektion. Jahrbuch 1927. Verlag Dr. H. A. Gurtner, Goldswil. 63 Seiten. Ausgezeichnete Aufnahmen, einige zumeist in warmem Violettblau und saftigem Grün abgetönte Aquarelle, ein gewandt geschriebener Text werden das säuberlich ausgestattete Buch seinen Zweck erreichen lassen: die Reiselust nach der Schweiz zu stärken und den gelben Wagen neue Freunde zu gewinnen. N.-Z.

H. Barrs Davies, The Rights and Duties of Transport Undertakings. London 1926. Sir Isaac Pitman & Sons Ltd. 123 S. Vornehmlich für englische Studierende des Verkehrswesens geschrieben gibt das Buch in anspruchsloser, klarer Form einen Überblick über das gesamte englische Landverkehrsrecht. Zumal die Nachkriegszeit in England eine Reihe neuer das Verkehrswesen betreffender Gesetze wie Ministry of Transport Act 1919, Roads Act 1920, Railways Act 1921, London Traffic Act 1924 gebracht hat, kann diese Einführung begrüßt werden. N.-Z.

Paul Plöger, Kaiinspektor, Der Lübecker Hafen. Ausgabe 1927. Lübeck. Selbstverlag des Verfassers. 296 S. einschl. Anzeigen. Die neue Auflage dieses bereits beim ersten Erscheinen hier lobend erwähnten Führers durch den Lübecker Hafen wird wieder allen Anforderungen, die von Verkehrstreibenden und Kaufleuten an ein solches Buch gestellt werden können, gerecht. In der Darstellung in Lübeck ansässiger Unternehmen bringt es auch einen kleinen Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte. N.-Z.

A. C. Hardy, Motorships. An investigation into the characteristics of mercantile vessels propelled by internal combustion engines. London 1925. Chapman & Hall, Ltd. 317 S. Das Buch spiegelt die außerordentliche Vielgestaltigkeit der großen und kleinen technischen Probleme des Motorschiffbaus wieder, durch die es den Leser an Hand eines reichen Bildmaterials führt. Es enthält eine Fülle technischer Einzelheiten in einer zumeist auch für den Nichttechniker verständlichen Form, so daß es zur elementaren Unterrichtung anderweitig geistig geschulter Persönlich-

keiten über die Motorschiffstypen und ihre Einzelheiten recht tauglich erscheint. Andererseits muß der mehr wirtschaftlich eingestellte Leser die Auswertung der Konstruktionsmöglichkeiten in wirtschaftlich vergleichender Weise vermissen. N.-Z.

Stieler, Karl, Staatssekretär a. D., Dr. iur. h. c., Autonomiebestrebungen bei Staatseisenbahnen. Tübinger Abhandlungen zum öffentlichen Recht. 9. Heft. Stuttgart 1927. Verlag von Ferd. Enke. 24 S. Das bekannte Verwaltungsratsmitglied der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verfolgt in diesem Schriftchen, das einen an der Universität Tübingen gehaltenen Vortrag wiedergibt, in großen Zügen die Autonomiebestrebungen von den ersten Zeiten des Eisenbahnwesens an und zeigt, wie sich dieser Gedanke bei uns in der heutigen Reichsbahngesetzgebung verwirklicht hat. D.

Wolf, Alfred, Die Entwicklung der bayerischen Eisenbahnen links des Rheins mit besonderer Berücksichtigung ihrer Verstaatlichung. Inaugural-Dissertation. Erlangen 1925. 90 S. Der Werdegang der pfälzischen Eisenbahnen von ihren ersten Anfängen bis zu ihrer Verstaatlichung durch Bayern am 1. Januar 1909 ist in der vorliegenden Abhandlung vorwiegend nach der wirtschaftlichen Seite hin klar herausgearbeitet. Erfreulicherweise hat der Verfasser in ausgedehntem Maße auf das Urmaterial zurückgegriffen. Demgemäß verdient die Arbeit als Teilstück der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens beachtet zu werden. D.

F. von Schröder, Dr. jur. et phil., Reichsbahnoberrat, Die deutschen Eisenbahngesetze. Teil A: Die deutschen Eisenbahnvorschriften. 5., neubearbeitete Auflage. Dresden 1927. Verlag von C. Heinrich. 110 S. Dieser Teil enthält im Gegensatz zu dem bereits früher erschienenen, die internationalen Eisenbahnvorschriften zusammenstellenden Teil B eine ebenfalls knappe, aber im ganzen recht klare und übersichtliche Darstellung der für das deutsche Eisenbahnwesen geltenden Gesetzesbestimmungen und Vorschriften. Auch hier war eine Neubearbeitung notwendig im Hinblick auf die zahlreichen Veränderungen seit Erscheinen der letzten Auflage im Jahre 1912. D.

Reschke, Hans, Referendar, Die rechtliche Stellung der Reichseisenbahngesellschaft. Berlin 1927. Verlag Carl Heymann. 47 S. Die anscheinend als Dissertation veröffentlichte Schrift kann kaum mehr als eine inhaltliche Verarbeitung der die rechtliche Stellung der Reichsbahn und ihrer Beamten festlegenden Gesetze und Gesellschaftssatzung angesprochen werden, wobei noch die bisherige Rechtsprechung und Auslegungsliteratur zur Beurteilung von Streitfragen herangezogen wurde. Eine eigene Stellungnahme zu den Problemen wird wohl nirgends versucht. So vermag die Arbeit gegenüber der bisherigen Literatur Neues nicht zu bieten. D.

Roser, Dr., Reichsbahndirektionspräsident, Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 4. vermehrte und verbesserte Auflage. Berlin 1927. Volkskraft Verlagsgesellschaft m. b. H. 302 S. Der bekannte Kommentar paßt sich mit der vorliegenden Auflage wiederum dem jüngsten Stand der Wissenschaft und Rechtsprechung an. D.

Das Deutsche Eisenbahn-Adreßbuch. Bearbeitet vom Verband der Ingenieure der Reichsbahn, E. V. Ausgabe 1927. Verlag H. Apitz, Berlin. 650 S. Nach neuestem Stande sind hier die Behörden der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Österreichischen Bundesbahnen, die Privateisenbahnen, Nebenbahnen, Kleinbahnen, Straßenbahnen, Kraftverkehre usw. adressenmäßig aufgeführt. Die Angaben sind, weil auf amtlichen Unterlagen beruhend, vollkommen zuverlässig. D.

J. Jahn, Professor a. d. Techn. Hochschule Danzig, Der Lauf von Eisenbahnfahrzeugen durch Gleiskrümmungen. Berlin 1927. Verlag der Ver-

kehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. 151 S. mit 27 Abbildungen. In diesem Buche stellt der Verfasser neuartige Untersuchungen zur Erzielung einer möglichst geringen Abnutzung der Radreifen und Schienen in Gleiskrümmungen bei allen Arten von Bahnen an. Wegen der hohen wirtschaftlichen Bedeutung, die diesem Problem zukommt, verdient die Schrift volle Aufmerksamkeit der Ingenieure, der Eisenbahnverwaltungen und der Industrie. D.

Internationale Betriebsstatistik elektrischer Bahnen für die Jahre 1924 und 1925. Bearbeitet von Dr. Arthur Ertel. Wien 1927. Sekretariat des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereines. 93 S. In dieser dem IV. Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Kopenhagen vorgelegten Betriebsstatistik sind umfangreiche statistische Daten von 131 Straßenbahnen der verschiedenen Länder Europas zusammengestellt, deren Kenntnis sowohl für die Betriebsführung wie auch für die wissenschaftliche Forschung sehr wertvoll ist. Es wäre zu wünschen, daß der Verein sich weiterhin dieser dankenswerten Aufgabe unterzöge und die Veröffentlichungen jährlich fortsetzte, bis die seit Kriegsbeginn eingestellten offiziellen Veröffentlichungen der einzelnen Länder wieder erscheinen. Vielleicht ließen sich dann die Erhebungen noch nach einigen anderen interessanten Gesichtspunkten hin erweitern. D.

Lilienthal, O., Dipl.-Ing., **Der Automobil-Transport.** Die Organisation des Kraftwagen-Transportwesens unter besonderer Berücksichtigung der neuesten Entwicklung des Lastkraftwagens. Berlin 1927. Verlag M. Krayn. 130 S. Das Buch trägt mit seinen ganz allgemein gehaltenen, aber doch fachmännischen Ausführungen über das Kraftwagentransportwesen den Charakter einer guten populären Belehrungsschrift und eines praktischen Ratgebers. Wissenschaftlichen Wert kann die Arbeit jedoch kaum beanspruchen. Die Verwendung des Untertitels zur Kennzeichnung des Inhalts erscheint irreführend. D.

Mahle, Ernst, Dipl.-Ing., **Kolben für Kraftfahrzeugmotoren:** Grauguß, Aluminium, Elektron. Dresden 1927. Verlag Deutsche Motor Zeitschrift G. m. b. H. 29 S. In dieser reich illustrierten Schrift geht der Verfasser auf alle Fragen ein, die für den Bau und die Auswahl von Kolben für Kraftfahrzeugmotoren maßgebend sind. D.

Hammarlöw, Uno, Konsul, Dr. jur. et rer. pol., **Der wirtschaftliche Informationsdienst der Exportstaaten.** Bern 1927. Verlag Hallwag A. G. 108 S. Das Buch vermittelt aus sachkundiger Feder einen interessanten Einblick in Aufbau und Tätigkeit der sowohl von staatlicher wie privater Seite im Interesse des Außenhandels geschaffenen Nachrichtendienstorganisationen. Dabei werden die Einrichtungen der wichtigsten Handelsstaaten teilweise unter kritischer Beleuchtung einander gegenübergestellt. Gerade für den deutschen Kaufmann, der um die Wiedereroberung der Weltmärkte kämpft, dürfte das Studium dieses Buches von großem Nutzen sein. D.

Schöning, Hans, Eisenbahnspektor, **Verkehr und Trinksitte.** Berlin 1927. Neuland-Verlag G. m. b. H. 23 S. Das Heftchen weist in anschaulicher Weise auf die Gefahren hin, die auch der geringste Genuß alkoholischer Getränke gerade im Verkehrswesen zur Folge haben kann. D.

Demag-Nachrichten. Die Demag-Aktiengesellschaft, Duisburg, hervorgegangen aus der Vereinigung der Deutschen Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg und der Maschinenfabrik Thyssen & Co. A.-G. in Mülheim-Ruhr, gibt seit Juli 1927 vierteljährlich die vorgenannte Zeitschrift heraus, die über die zahlreichen Produkte des namentlich durch die Erstellung von Umschlagseinrichtungen bekannten Werkes berichtet.

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 (Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt).

Nr. 4

Abgeschlossen am 1. Dezember 1927¹⁾

Eisenbahnen.

159. Konjunkturüberblick.

1927 Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t	Wagenstellung (arbeitstäglich) in 1000 Wagen	Einnahmen aus	
			Güterverkehr in Mill. RM.	Personenverkehr in Mill. RM.
Juli . . .	41,53 ²⁾	150,210	266,384	149,699
August . .	42,24	150,337	275,441	153,944
September .	—	157,162	275,533	122,845

Auch in der vorliegenden Berichtszeit zeigt der Eisenbahnverkehr, wie aus allen angeführten Daten hervorgeht, einen erfreulichen Hochstand. Die Ziffern erreichen den bisher höchsten Stand des Jahres, der auch im Vorjahre nur von den Herbstziffern übertroffen wird, wo Konjunkturaufschwung, Saisonbelebung und englischer Bergarbeiterstreik zusammenfallen. Bei Ausschaltung der Saisoneinflüsse ergibt sich jedoch, daß das Tempo des Aufstiegs, wie schon für die vorhergehende Periode festgestellt wurde, sich weiter verlangsamt hat, so daß sich die Konjunktur ihrem Höhepunkte zu nähern scheint.

Der durch die Saison bedingte geringfügige Verkehrsrückgang im Juni weicht im folgenden Monat wieder einer neuen Belebung, die sogar noch über das der Jahreszeit entsprechende Maß hinausgeht. Lebhaft ist insbesondere der Versand von Feld- und Gartenfrüchten, Kohle und namentlich an Düngemitteln, bei letzteren im Hinblick auf die zum 1. August zu erwartende Preiserhöhung für Stickstoff. Auch Baustoff wird in diesem Monat wie überhaupt in der ganzen Periode viel befördert. Trotzdem weist der Juli infolge anderer Zusammensetzung der Verkehrsmengen niedrigere Einnahmen als der Vormonat auf. Die Verkehrszunahme im August entspricht annähernd der saisonüblichen Entwicklung. Die Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet und dem rheinischen Braunkohlenggebiet steigen, während in Mitteldeutschland und Sachsen der Versand etwas zurückgeht. Auch der Versand von Düngemitteln verringert sich fast um 10%. Lebhaft dagegen ist wieder der im Vormonat wegen der Unsicherheit des Ernteaufschlags abgefallene Verkehr in Getreide und Mehl. Auch die Kartoffel- und Zuckertransporte nehmen zu. Die Verkehrssteigerung im September erreicht trotz beträchtlicher Zunahme der Wagenstellung nicht das nach der Jahreszeit zu erwartende Maß. Die relative Verminderung der Kohlentransporte infolge Abbaus der Sommerpreise wird durch den Zuwachs in der Beförderung von Ernterzeugnissen, Düngemitteln sowie, infolge des ungünstigen Oderwasserstandes, von Erz konjunkturmäßig nicht ganz ausgeglichen.

Sehr lebhaft ist wegen der Hauptreisezeit wieder der Personenverkehr. Die Einnahmeziffern von Juli und August sind die höchsten des Jahres, übertreffen um ein Beträchtliches noch die Ergebnisse in den gleichen Monaten des Vorjahres und

¹⁾ Die Berichterstattung bezieht sich auf das 3. Vierteljahr 1927. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten.

²⁾ Die Zahl für Juni ist 39,53.