

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, Binnenschifffahrt, Spedition, Reiseverkehr, Allgemeines).

Nr. 2.

Abgeschlossen am 1. September 1928¹⁾.

Eisenbahnen.

59. Konjunkturüberblick.

1928 Monat	Beförderte Güter- mengen in Mill. t	Wagenstellung (arbeitstäglich) in 1000 Wagen	Einnahmen aus	
			Güterverkehr in Mill. RM	Personenverkehr in Mill. RM
Januar	38,52 ²⁾	136,174	260,569	97,307
Februar	38,58	143,360	258,464	89,145
März	43,31	150,698	288,195	104,125
April	35,95	149,511	242,320	119,234
Mai	37,78	149,077	254,719	130,686
Juni	—	147,859	268,302	138,529

Die leichte Tendenz zur Verschlechterung, welche sich gegen Jahresende 1927 bemerkbar machte, setzt sich im neuen Jahr zunächst nicht fort. Zu Anfang der Berichtsperiode zeigt der Güterverkehr nur saisonmäßige Schwankungen. Von April ab ist dagegen wieder ein leichtes konjunkturmäßiges Absinken zu verzeichnen.

Im einzelnen ist folgendes zu vermerken: Nach dem lebhaften Weihnachtsverkehr folgt regelmäßig bis etwa Mitte Januar eine Ruhepause im Geschäftsgang. Dementsprechend flaut auch in diesem Jahre der Verkehr im Januar ziemlich beträchtlich ab, bleibt aber, gemessen an den beförderten Gütermengen, noch um 7,8 % über dem des gleichen Monats im Vorjahre. Rückgängig ist vor allem der Expreß- und Stückgutverkehr, dann aber auch mit Beendigung der Rübenkampagne der Zuckerversand. Im Kohlenverkehr dagegen kommt der Reichsbahn die Vereisung der Wasserstraßen zugute. Andererseits beginnt auch wieder der Versand von Düngemitteln und Baustoffen. Im Februar wächst mit dem Wiedereinsetzen der Bautätigkeit der Baustoffversand weiter an. Ebenso steigen mit dem Beginn der Feldbestellung die Düngemittel- und Saatguttransporte. Die Kohlenverfrachtung läßt dagegen etwas nach. Im ganzen ist der Verkehr unter Berücksichtigung der geringeren Zahl von Arbeitstagen beachtlich hoch. Auch im März steigt der Verkehr weiter an, diesmal wegen der hohen Zahl von Arbeitstagen auch absolut (12% mehr als im Vormonat). Aber diese Belebung überschreitet ebenso wie im Februar kaum das saisonübliche Maß. Anteil an der Verkehrszunahme haben fast alle Güterarten in gleichem Ausmaße. Nur der Kohlenversand hat sich gegenüber dem Vormonat wenig verändert. Der April (vier Arbeitstage weniger, Osterfest) bringt, wie alljährlich, eine Abschwächung des Verkehrs, die aber diesmal doch das erwartete Ausmaß etwas überschreitet. Die Verkehrsmenge liegt auch zum ersten Male unter der des Vergleichsmonats im

¹⁾ Die Berichterstattung bezieht sich auf das 1. Halbjahr 1928. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraumes erschienenen Nummern enthalten.

²⁾ Die Zahl für Dezember 1927 ist 40,30.

Vorjahre. Überwiegend durch die Jahreszeit bedingt sind die Abnahme der Düngemitteltransporte (um 63 %) und das Nachlassen des Kohlenversandes. Auffällig dagegen ist das Zurückbleiben des Verkehrs in Baustoffen, namentlich in Zement, der sich sonst im April stärker zu beleben pflegt. Diese Erscheinung ist auch im Mai zu beobachten und erklärt sich aus einer Verschlechterung des Baumarktes. Für die Konjunkturbewegung ist dieses Symptom höchst bedeutsam. Auch sonst zeigt der Mai ungünstige Verhältnisse, obschon mengenmäßig der Verkehr stärker ist als im Vormonat (zwei Arbeitstage mehr). Störend wirken einige Streiks, vor allem der Streik in der Rheinschiffahrt, der sich auch noch über den größeren Teil des folgenden Monats hinzieht. In beiden Monaten wird der Verlust im Umschlagsverkehr in keiner Weise durch Abwanderung von Transporten auf die Schiene ausgeglichen. Abgesehen vom Ruhrgebiet ist aber der Kohlenversand noch ziemlich lebhaft. Rückgängig sind im Mai Düngemittel- und Kartoffeltransporte. Während letztere im Juni fast ganz zum Erliegen kommen, nehmen die Düngemitteltransporte wegen der günstigen Sommerpreise wieder zu. Der Brotgetreide- und Mehlversand ist seit März bis Juni fast unverändert geblieben. Auch der Baustoffversand verändert sich im Juni wider die Gewohnheit kaum, da der Baumarkt weiterhin abwartend bleibt.

Der Personenverkehr, dem die Entwicklung seiner Einnahmen entspricht, weist während des ganzen Halbjahrs nur saisonmäßige Schwankungen auf, ohne eine Tendenz zur Verschlechterung erkennen zu lassen. Nach Beendigung der Weihnachtsferien nimmt die Reisetätigkeit in den Monaten Januar und Februar ab, um von da ab mit Eintritt günstigerer Witterung, der Wiederkehr des Oster- und Pfingstfestes, immer mehr anzusteigen.

Beim Güterverkehr entspricht die Entwicklung der Einnahmen nicht immer der des Verkehrs. Gerade dieses Halbjahr zeigt mehrfache Gegensätze, die auf einer Schwankung in der durchschnittlichen Beförderungsweite, wie im Februar, März und April, oder auf einer Änderung der Zusammensetzung der Güter beruhen wie im Januar und Mai. Diese letzte Erscheinung ist naturgemäß durch die Jahreszeit bedingt, während die verhältnismäßig starke Veränderung der Beförderungsweite mehr außergewöhnlicher Natur ist.

60. 50 Jahre Ständige Tarifkommission. Am 8. Februar feierte die Ständige Tarifkommission gelegentlich ihrer 150. Sitzung ihr 50jähriges Bestehen.

61. Antrag der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf Erhöhung der Tarife. Am 2. Mai d. Js. reichte der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Reichsregierung eine Denkschrift zur Begründung des von ihm in Übereinstimmung mit der Hauptverwaltung gestellten Antrages um Genehmigung einer allgemeinen Tariferhöhung ein. Ein nachgewiesener Fehlbetrag von jährlich 250 Millionen RM soll durch eine Erhöhung der Einnahmen um 5% gedeckt werden. Davon sollen der Güterverkehr durch eine Tariferhöhung von durchschnittlich 10% 195 Millionen RM und der Personenverkehr 55 Millionen RM erbringen. Um einer zu erwartenden starken Abwanderung in niedrigere Wagenklassen vorzubeugen, wird gleichzeitig die Einführung des Zweiklassensystems vorgeschlagen. Inzwischen ist der Antrag von der Reichsregierung abgelehnt und daraufhin von der Reichsbahn zur Entscheidung dem Reichsbahngericht übergeben worden.

62. Gütertariferhöhung in Frankreich. Mit Wirkung vom 1. März sind in Frankreich die Gütertarife um durchschnittlich 11,9% erhöht worden. Gleichzeitig wurde jedoch eine Anzahl Maßnahmen ergriffen, um die Wirkung abzu-

schwächen. Insbesondere sind die Frachtsätze für Baustoffe und Lebensmittel ungefähr gleich geblieben.

63. Gütertariferhöhung in Belgien. Zum 1. April wurden bei den belgischen Staatsbahnen die Gütertarife dadurch erhöht, daß verschiedene Güter aufklassifiziert wurden. Für Kohle, Koks und Erze wurde der Tarifsatz selbst um 10% bzw. 5% erhöht. Insgesamt wird eine Steigerung der Einnahmen um 75 Millionen Frs. = 2,5% erwartet.

64. I. Ü. P. und I. Ü. G. Die Bekanntmachungen über die Ratifikation des Internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.) sowie über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.) vom 16. März 1928 sind im Reichsgesetzblatt II Nr. 11 veröffentlicht.

65. E. V. O. Die Verordnung über die Einführung einer neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung (E. V. O.) vom 16. März 1928, die am 1. Oktober 1928 in Kraft treten soll, ist im Reichsgesetzblatt II Nr. 26 veröffentlicht.

66. Ende des Tarifkampfes Hamburg-Triest. Die zwischen den an dem adriatischen Güterverkehr beteiligten Eisenbahnverwaltungen von Österreich, Tschechoslowakei, Italien, Ungarn, Jugoslawien und der Donau-Save-Adria-Gesellschaft einerseits und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft andererseits am 8. und 9. Juni in München geführten Verhandlungen über die Regelung des Wettbewerbs Österreichs und der Tschechoslowakei mit den adriatischen Häfen Italiens und den deutschen Nordseehäfen haben zu einer Einigung in der seit langer Zeit umstrittenen Frage geführt. Der Schwerpunkt der Abmachungen liegt darin, daß eine Abgrenzungslinie (Frachtgleichheitslinie) mit entsprechenden Spannungen im Norden und Süden dieser Linie geschaffen wurde.

67. „Rheingold-Express“. Vom 15. Mai an verkehrt zwischen Hoek van Holland und Basel ein aus Sonderwagen, die dem Reisenden besondere Bequemlichkeiten bieten, zusammengestellter Fern-D-Zug (FFD) unter dem Namen Rheingold-Express. Die Bequemlichkeiten bestehen außer der pullmanähnlichen Ausstattung darin, daß dem Reisenden jederzeitige Bedienung zur Verfügung steht.

68. Elektrifizierung der spanischen Eisenbahnen. Das spanische Kabinett hat einem umfassenden Plan zur Elektrifizierung eines großen Teils der Eisenbahnen in Spanien seine Zustimmung erteilt. Dafür werden jährlich 50 Millionen Peseten zur Verfügung gestellt. Die Gesamtkosten werden bei 2000 km Bahnlinie auf 200 Millionen RM geschätzt.

69. Abhandlungen.

Die Deutsche Reichsbahn als Glied des europäischen Verkehrs. P. Wolf. Verkehrstechn. Woche 14, S. 213; 15, S. 229.

Die Eisenbahnen in der Rheinprovinz. Adam. Westdeutsche Wirtschafts-Ztg. 10, S. 192.

Das Eisenbahnwesen in Sowjetrußland. C. Poralla. Ztg. d. VDEV 22, S. 594.

Die türkischen Eisenbahnen nach dem Frieden von Lausanne. Paul Radermacher. Verkehrstechn. Woche 14, S. 217.

Eisenbahnen in Columbien, Ecuador und Guatemala. Randzio. Verkehrstechn. Woche 21, S. 297; 22, S. 313; 23, S. 326; 24, S. 341; 25, S. 351.

Die Eisenbahnen des Japanischen Kaiserreiches. Ztschr. d. Intern. Eisenbahnverb. 4, S. 143.

Die Übernahme der preußischen Privateisenbahnen durch das Reich. v. Brockdorff. Eisenbahn- u. Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, XLVI. Bd., 1, S. 17.

Der Stand der Vollbahnelektrisierung in Europa. Walter Radaj. Verkehrstechn. Woche 4, S. 40; 5, S. 57; 8, S. 94; 9, S. 103; 12, S. 197.

Reichsbahn und Elektrisierung. Dorpmüller. Die Reichsbahn 15, S. 367.

Personalwirtschaft und elektrische Zugförderung. Kißling u. Christian. Die Reichsbahn 26, S. 606.

Die Grundzüge des Entwurfs zur neuen deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung. K. Friebe. Ztg. d. VDEV 6, S. 141.

Der Massenverkehr der Reichsbahn im Rhein-Ruhr-Gebiet. Pirath. Ruhr u. Rhein. Wirtschafts-Ztg. 22, S. 774.

Konjunktur und Eisenbahnen. Alfred Ditgen. Archiv f. Eisenbahnwesen 2, S. 403; 3, S. 687; 4, S. 923.

Der Produktivgüterverkehr als Konjunkturmaßstab. Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung. 2. Jahrg. 1927. Ergänzungsheft 3, S. 3.

Eisenbahnstatistik und die Ideen, die ihr heute zugrunde liegen. Steuernagel. Ztg. d. VDEV 18, S. 469.

Die Finanzlage der Reichsbahn. Carl Krämer. Wirtschaftsdienst 6, S. 205.

Vom amerikanischen Eisenbahnbetrieb. von Völcker. Die Reichsbahn 4, S. 112; 5, S. 136; 6, S. 158; 7, S. 183; 8, S. 201; 9, S. 221.

Die neue Betriebsform der portugiesischen Staatsbahnen. Ztschr. d. Intern. Eisenbahnverb. 1, S. 1.

Organization of the Great Western Railway Road Transport Department. Bertram Tee. The Railway Gazette. 7, S. 202.

Die Gegenüberstellung von Aufwand und Leistung bei der Deutschen Reichsbahn. Feindler. Verkehrstechn. Woche 6, S. 61; 7, S. 78; 8, S. 89; 9, S. 99.

Eisenbahnbetriebsleitung. Leibbrand. Ztg. d. VDEV 19, S. 497.

Leistung und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetrieb. Leibbrand. Ztg. d. VDEV 21, S. 558.

Die Betriebskostenrechnung der Deutschen Reichsbahn. Tecklenburg. Verkehrstechn. Woche 11, S. 177; 12, S. 192; 13, S. 206.

Zugbildungskosten, Zugförderkosten und ihre Wechselbeziehungen. G. Capelle, A. Baumann, R. Feindler. Verkehrstechn. Woche 23, S. 321; 24, S. 336; 25, S. 347; 26, S. 362.

Die Preisbildung bei der Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Kurt Giese. Ztg. d. VDEV 11, S. 281.

Kritische Gedanken zur Denkschrift der Reichsbahn über die Tariferhöhung. M. Schlenker. Ruhr u. Rhein 21, S. 740.

Die Seehafen-Tarifpolitik, ihre Ziele und Wege. Kurt Giese. Archiv f. Eisenbahnwesen 1, S. 8.

Die Entwicklung des europäischen internationalen Frachtrechtes. Ottmar Maier. Die Reichsbahn 2, S. 75; 3, S. 92.

Nuevo regimen de tarifas. Los Transportes 227, S. 52.

Das Railway Clearing House. Ztschr. d. Intern. Eisenbahnverb. 1, S. 6.

Schienenbahn und Kraftwagen. Teubner. Ztg. d. VDEV 10, S. 253; 11, S. 285.

Die Benutzung der Wagenklassen bei der Reichsbahn und bei fremden Bahnen. Moll. Verkehrstechn. Woche 3, S. 25.

Die Verminderung der Zahl der Wagenklassen bei der Deutschen Reichsbahn. Fritze. Ztg. d. VDEV 19, S. 504.

Die Formen gemeinschaftlicher Güterwagenbenutzung. Karl Herr. Ztg. d. VDEV 17, S. 441.

Gasfernversorgung und Reichsbahn. Charitins. Ztg. d. VDEV 8, S. 197. D.

Straßen- und Kleinbahnen.

70. Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß. Am 7. Mai fand in Rom ein internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß statt, der sich vorwiegend mit technischen Fragen befaßte.

71. Die Fusion der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft mit der A.-G. für Verkehrswesen wurde am 16. Mai von den Generalversammlungen beider Gesellschaften genehmigt.

72. Fahrpreiserhöhung bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft hat vom 1. März ab ihre Fahrpreise für die 4. Klasse von 3,3 auf 3,8 Rpf erhöht. Damit liegen ihre Preise wie vor dem Kriege wieder 15% über denen der Reichsbahn.

73. Neue Industriebahn in Mühlhausen i. Th. Am 22. Februar 1928 wurde die infolge der starken industriellen Entwicklung notwendig gewordene neue städtische Industriebahn in Mühlhausen i. Th. eingeweiht.

74. Bau einer Untergrundbahn in Tokio. Zu Anfang 1928 wurde in Tokio die erste Teilstrecke von 2,5 km der nach dem großen Erdbeben von 1923 geplanten Untergrundbahn in Betrieb genommen. Das Teilstück verbindet den Hauptbahnhof mit dem Vergnügungsviertel.

75. Abhandlungen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der vom Provinzialverband von Sachsen finanziell unterstützten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Sell. Verkehrstechnik 2, S. 17.

Die Bahnunternehmen im Steuerrecht. Karl Meumann. Verkehrstechnik 3, S. 33.

Die amerikanischen Straßenbahnen. R. Schwanter. Verkehrstechnik 20, S. 341.

Rationalisierung der Berliner Verkehrsbedienung. Verkehrstechnik 26, S. 437.

Zu den Angriffen auf das Sondervorfahrtrecht der Berliner Straßenbahn. Heise. Verkehrstechnik 8, S. 113.

Liniendpunkte von Straßenbahnen. H. Violet. Verkehrstechnik 14, S. 213.

Die Zugfolge auf Stadtschnellbahnen in Abhängigkeit von der selbsttätigen Streckenblockung. W. Müller. Verkehrstechn. Woche 7, S. 73.

Die Weiterentwicklung von Straßenbahnwagen für den Großstadtverkehr. W. Pffor. Verkehrstechnik 18a, S. 293.

Der Einmann-Wagen. P. M. Nieuwenhuis. Verkehrstechnik 18a, S. 312. D.

Straßenverkehr.

76. Verkehrsstatistik der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. und der ihr angeschlossenen Kraftverkehrsgesellschaften.

Zeitraum	Beförderte Personen in Mill.	Gefahrene Wagenkm in Mill.		
		im Personenverkehr	im Güterverkehr	Insgesamt
Januar—Juni 1927	21,25	11,65	4,22	15,87
Juli—Dezember 1927	28,03	14,38	5,66	20,04
Insgesamt 1927	49,28	26,03	9,88	35,91

Gegenüber dem ersten Halbjahr beträgt die Steigerung im Zeitraum von Juli bis Dezember 32% bei den beförderten Personen, 34% bei den Fahrleistungen. Am 31. Dezember bestanden 425 Kraftfahrlinien mit 8803 km.

77. Gemeinschaftsverkehr zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Schweden. Die schwedischen Staatsbahnen sind nunmehr ebenfalls zu einem

Gemeinschaftsverkehr mit den privaten Kraftfahrlinien übergegangen. Ein direkter Übergang von der Eisenbahn zum Kraftwagen ist zunächst nur für den Güterverkehr vorgesehen, soll aber später auch auf den Personenverkehr ausgedehnt werden. Am 1. Februar wurde die erste Kraftfahrlinie dem Eisenbahnverkehr angeschlossen.

78. Der Plan der Autostraße Köln-Düsseldorf ist nunmehr, nachdem die preußische Regierung die Genehmigung zur Erhebung von Abgaben verweigert hatte, endgültig zurückgestellt worden.

79. Eine Internationale Automobilausstellung für Last- und Sonderfahrzeuge fand vom 4. bis 14. März in Leipzig statt.

80. Die Neufassung der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr ist im Reichsgesetzblatt I Nr. 11 veröffentlicht.

81. Verbot der Vollgummibereifung. Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 16. März (Reichsgesetzblatt I Nr. 9) sind neue Vorschriften für die Bereifung von Kraftfahrzeugen erlassen worden. Im Hinblick auf die starke Abnutzung der Straßen bei Verwendung von Vollgummireifen wurden diese bei neu zum Verkehr zuzulassenden Fahrzeugen vom 1. Juli ab verboten. Gewisse Ausnahmen gelten bei Kraftfahrzeugen zur Verwendung in der Land- und Forstwirtschaft.

82. Abhandlungen.

Probleme des großstädtischen Verkehrswesens. R. Schwanter. Verkehrstechnik 19, S. 325.

Wiener Verkehrsstudie. A. Winter. Verkehrstechnik 13, S. 197.

Vorschläge zu einer zweckmäßigen Regelung des Straßenverkehrs in den deutschen Großstädten. Paetsch. Verkehrstechnik 24, S. 405.

Verkehrsregelung in den amerikanischen Großstädten. R. Schwanter. Verkehrstechnik 21, S. 362.

Die Entwicklung des öffentlichen Kraftwagenverkehrs in Deutschland, insbesondere bei den Kraftverkehrsgesellschaften. Kraft u. Verkehr 2, S. 33.

Kraftwagen und Kraftwagenverkehr. Hans Kluge. Automobil-Rdschau 9, S. 213.

Wirtschaftliche Gestaltung des Gütertransportes durch Lastkraftwagen. H. R. Müller. Fördertechnik u. Frachtverkehr 2, S. 47.

Das Kraftfahrzeug im Kommunaldienst. G. Adolphs. Automobil-Rdschau 6, S. 139.

Lastkraftwagen und Eisenbahn als Mittel zur Güterbeförderung. Wintermeyer. Fördertechnik u. Frachtverkehr 6, S. 115.

Der Kraftwagenbetrieb einer englischen Eisenbahngesellschaft. Wernecke. Verkehrstechnik 22, S. 377.

Radfahrer in großstädtischen Verkehrsstraßen. F. Achilles. Verkehrstechnik 3, S. 41.

Die Finanzierung des Ausbaues des schweizerischen Straßennetzes. Verkehrstechnik 3, S. 44.

Der Straßenbau in Rußland und seine Perspektiven. W. Heiduk. Die Straße 5, S. 100.

Die deutsche Kraftfahrzeug-Industrie. P. Friedmann. Technik u. Wirtschaft 3, S. 57.

Die Nachkriegsentwicklung der deutschen Personenkraftwagen-Industrie. Henry Fehr. Mitteilungen d. DAHV 1, S. 7; 4, S. 95; 5, S. 131; 8, S. 223. D.

Seeschifffahrt.

83. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im 1. Halbjahr 1928 betrug:

H a m b u r g	E i n g a n g		A u s g a n g	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Januar	1285	1835 000	1340	1726 000
Februar	1222	1564 000	1395	1625 000
März	1461	1767 000	1708	1820 000
April	1477	1849 000	1651	1707 000
Mai	1542	1889 000	1871	1915 000
Juni	1542	1819 000	2006	1873 000
B r e m e n (mit anderen Weserhäfen)				
Januar	448	706 000	431	696 000
Februar	434	605 000	442	625 000
März	512	778 000	520	768 000
April	443	644 000	453	659 000
Mai	534	724 000	528	719 000
Juni	543	776 000	599	787 000

Der Gesamtverkehr der wichtigsten deutschen Häfen an der Ost- und Nordsee (vgl. Verkehrsarchiv 1928, Nr. 16) betrug:

		E i n g a n g		A u s g a n g	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Januar	Ostsee	1059	571 200	1026	534 600
	Nordsee	2758	2844 000	2747	2701 400
	Zusammen	3817	3415 200	3773	3236 000
Februar	Ostsee	1363	543 100	1301	529 500
	Nordsee	2853	2446 800	2976	2525 000
	Zusammen	4216	2989 900	4277	3054 500
März	Ostsee	1667	642 500	1613	635 400
	Nordsee	3233	2842 800	3491	2898 200
	Zusammen	4900	3485 300	5104	3533 600
April	Ostsee	1666	625 300	1590	620 100
	Nordsee	3118	2847 500	3285	2688 800
	Zusammen	4784	3472 800	4875	3308 900
Mai	Ostsee	2024	713 300	1949	711 800
	Nordsee	3257	2996 800	3509	2995 000
	Zusammen	5281	3710 100	5458	3706 800
Juni	Ostsee	2255	790 300	2319	811 800
	Nordsee	3303	3065 200	3809	3112 600
	Zusammen	5558	3855 500	6128	3924 400

Der saisonübliche Rückgang des Schiffsverkehrs in den Wintermonaten war gering. Im Frühjahr trat wieder eine beträchtliche Belegung ein — der April brachte allerdings einen ungewöhnlichen, leichten Rückgang —, so daß die Verkehrsziffern um rund 10 v. H. über denen des 1. Halbjahres 1927 lagen. Allerdings sind die beförderten Gütermengen nur unbedeutend gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Immerhin zeigt sich im Seeverkehr damit eine Standfestigkeit der Konjunktur.

84. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals belief sich im 1. Halbjahr 1928 auf:

	Durchfahrten	Raumgehalt in N.-R.-T.
Januar	2 836	1 232 000
Februar	3 240	1 080 000
März	4 003	1 261 000
April	4 019	1 224 000
Mai	4 623	1 516 000
Juni	5 018	1 794 000

Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals übertraf im 1. Halbjahr 1928 den des vorjährigen gleichen Zeitraums um rund 3 v. H. Während der Januar- und Juni-Verkehr schwächer waren, brachten die übrigen Monate eine beträchtlichere Verkehrssteigerung.

85. Der Verkehr der Haupthäfen Schwedens 1927 betrug, verglichen mit 1913 und 1926 (Summe der ein- und ausgehenden Tonnage in N.-R.-T.):

	1913	1926	1927
Göteborg	6 600	8 614	9 781
Stockholm	8 600	8 643	9 373
Malmö	5 534	5 266	5 486
Trälleborg	3 404	4 105	3 983
Hälsingborg	3 446	3 809	3 940
Luleå	2 066	1 810	3 414

86. Arbeitsgemeinschaft in der französischen Seeschifffahrt. Die führende Reederei Frankreichs, die Compagnie Générale Transatlantique, und die drittgrößte französische Reederei, die Chargeurs Réunis, haben sich Anfang März 1928 unter Wahrung ihrer finanziellen und administrativen Selbständigkeit in der Firma Union Française d'Armement zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, die rund ein Drittel der französischen Seeflotte umfaßt.

87. Zusammenschluß in der italienischen Seeschifffahrt. Die Schifffahrtsgesellschaft Cosulich (Triest) übernahm im Februar 1928 die Aktienmehrheit des Lloyd Triestino (Nachfolger des Österreichischen Lloyd), mit dem zwei weitere kleinere Reedereien und zwei Werften ebenfalls in den Cosulich-Konzern einbezogen wurden, der nunmehr über 500 000 Br.-R.-T. umfaßt.

88. Verkauf der australischen Staatsflotte. Die Australian Commonwealth Line (7 Schiffe mit insgesamt rund 90 000 Br.-R.-T.) wurden im April 1928 von der australischen Regierung für 1,9 Millionen £ an die White Star Line verkauft, die sie als Aberdeen & Commonwealth Line weiter betreiben wird. Die 7 Schiffe hatten vom 1. September 1923 bis zum 31. März 1927 einen Zuschuß von über 1,9 Millionen £ erfordert, vornehmlich eine Folge der australischen Heuverhältnisse.

89. Die Baltic and International Maritime Conference hielt ihre Jahrestagung 1928 am 18. Mai in Hamburg ab. Die Verhandlungen der Tagung galten insbesondere der Beseitigung der Zollschranken, den spanischen Zollstrafen, den Staatsunterstützungen für den Schiffbau, der Unverletzlichkeit der staatlichen Schiffe, der Regelung der Tonnage (vgl. Hansa, Nr. 21).

90. Die IV. Internationale Schifffahrts-Konferenz tagte vom 12. bis 15. Juni 1928 in London. Eingehender verhandelt wurde über folgende Gegenstände: Handelshemmnisse — Sicherheit des menschlichen Lebens auf See — Doppelbesteuerung — Konnossemente, des weiteren über Passagiersversicherung, Internationale Gesundheits-Konvention 1926, Internationale Dokumentenvereinbarung, Öltanker-Freibord, Haftungs-Konvention, York-Antwerp-Regeln (vgl. den Bericht von Dr. H. Rehmke in Hansa, Nr. 26 u. 29).

91. Der XV. Deutsche Seeschifffahrtstag fand am 30. Juni 1928 in Hamburg statt. Die Verhandlungen galten vorwiegend nautischen und technischen Fragen. Ferner sprach Kapt. E. Sönnichsen über Transozean-Luftverkehr (vgl. Hansa, Nr. 27).

92. Internationale Rechtsordnung der Seehäfen. Dem auf der Verkehrskonferenz in Genf am 9. Dezember 1923 beschlossenen und von der Deutschen Regierung am 27. Oktober 1924 unterzeichneten Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen hat der Deutsche Reichstag durch Gesetz vom 20. Februar 1928 zugestimmt (vgl. Reichsgesetzblatt II, Nr. 6, S. 22).

93. Weltschiffbau. Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 1. Vierteljahres 1928 in den Hauptschiffbauländern im Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	221	862 000	81	574 000
Deutschland mit Danzig	50	232 000	47	253 000
Italien	11	44 000	33	127 000
Holland	17	53 000	21	110 000
Dänemark	3	4 000	17	99 000
Frankreich	9	35 000	11	68 000
Rußland	9	22 000	27	72 000
Japan	10	26 000	7	66 000
Schweden	3	1 000	13	90 000

Gegenüber dem 30. 9. 1927 zeigt sich eine leichte Verminderung der im Bau befindlichen Tonnage, die entsprechend dem absoluten Baubestand in erster Linie Großbritannien und Deutschland, aber auch Italien und Frankreich betrifft, von denen letzteres immer weiter zurücksinkt. Der Weltbaubestand an Motorschiffen (1 491 000 Br.-R.-T.) übertrifft weiter leicht den an Dampfern (1 390 000 Br.-R.-T.).

94. Die Welthandelsflotte Mitte 1928 umfaßte nach Lloyds Register verglichen mit Mitte 1914 und 1927:

Jahr	Dampfer und Motorschiffe	Segler	Zusammen
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
1914	45 404 000	3 686 000	49 090 000
1927	63 267 000	1 926 000	65 193 000
1928	65 160 000	1 795 000	66 955 000

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

	1914	1927	1928
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
Großbritannien	18 892 000	19 179 000	19 754 000
Britische Dominions .	1 632 000	2 699 000	2 750 000
Vereinigte Staaten ...	2 027 000	11 171 000	11 154 000
Japan	1 708 000	4 033 000	4 140 000
Deutschland	5 135 000	3 320 000	3 738 000
Italien	1 430 000	3 396 000	3 349 000
Frankreich	1 922 000	3 362 000	3 256 000
Norwegen	1 957 000	2 803 000	2 954 000
Holland	1 472 000	2 645 000	2 809 000

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

	1914	1927	1928
	Prozent der Br.-R.-T.	Prozent der Br.-R.-T.	Prozent der Br.-R.-T.
Segelantrieb	8,1	2,9	2,7
Motorantrieb	0,5	6,6	8,1
Ölfeuerung	2,6	28,4	28,5
Kohlenfeuerung ...	88,8	62,2	60,7

95. Abhandlungen.

- Der Entwicklungsgang der Seeschifffahrt 1927. R. Erdmann. Hansa, 1, S. 18.
 Geschäftsergebnisse deutscher Reedereien, Werften und Fischereigesellschaften. G. A. Schroedter. Hansa, 1, S. 23.
 Der Weltfrachtenmarkt 1927. Theo E. Sönnichsen. Hansa 1, S. 32.
 Der Weltfrachtenmarkt 1927. L. Fenchel. Wirtschaftsdienst 4, S. 153.
 Bilanz der Schifffahrtbilanzen. Erdmann. Wirtschaftsdienst 12, S. 468.
 Die Konzernbildung in der Weltschifffahrt. R. Erdmann. Wirtschaftsdienst 26, S. 1060.
 An American Merchant Marine. Dudley Bruce Donald. The Nautical Gazette, Vol. 114; 14, S. 429.
 Die deutschen Ost- und Nordseehäfen. Artikelserie. In: Ztschr. f. Binnenschifffahrt, 10.
 Denkschrift über die Lage der Unterweserhäfen. Drucksache Nr. 23 des Seewasserstraßenbeirats. Abgedruckt: Die Weser, Heft 1—4.
 Il Porto di Napoli. Ferdinando Milone. Rivista dei Trasporti. 5/6, S. 89.
 Eenige statistische Gegevens over het Havenverkeer van Rotterdam in 1927. O. James. Economisch-Statistische Berichten, Nr. 635, S. 186.
 L'œuvre du Comité central des Armateurs de France depuis un quart de siècle. Paul de Rousiers. Journal de la Marine Marchande 470, S. 521. N.-Z.

Binnenschifffahrt.

96. Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). A. Nordwestdeutsche Kanäle. Der Verkehr des 1. Halbjahres 1928 wurde durch eine Reihe von Ausnahmementen beeinflusst, die die Feststellung einer Konjunkturlinie unmöglich machten. Im Januar wurde der Verkehr durch Eis und Schleusenreparaturen, ferner durch die Fortdauer des Schiffsmannschaften-Streiks nachteilig beeinflusst. Dies galt jedoch nicht von dem namentlich durch Privatschiffer aufrechterhaltenen Mittelland-Kanalverkehr nach Hannover und Bremen, der sich belebte und im März einen Höhepunkt erreichte. Die Behinderung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal durch den Mitte März beendeten, aber nur langsam überwundenen Streik hatte eine Verstärkung der Erzanfahren über den Rhein (durch Schleuse Duisburg) zur Folge. Andererseits machte sich der schwedische Erzarbeiterstreik dauernd stark geltend, so daß der Bergverkehr auf dem Dort-

	Durchgang zu Tal	Schleuse Münster zu Berg	Durchgang zum Rhein	Schleuse Duisburg vom Rhein
Januar	133,6	62,3	763,9	204,2
Februar	222,1	68,8	866,8	313,3
März	264,9	105,9	997,3	360,—
April	312,4	146,4	838,—	243,9
Mai	383,9	111,3	847,1	198,1
Juni	326,7	166,9	993,7	233,1

mund-Ems-Kanal anhaltend schwach blieb. Der Talverkehr (Kohle) erfuhr dagegen seit April eine Belebung über den Vorjahrs mengen hinaus, die großenteils auf den Rheinschifffahrts-Personal-Streik im Mai zurückzuführen war. Der Durchgangsverkehr zum Rhein war im 1. Viertel schwächer, im 2. Viertel stärker als im Vorjahr.

B. Rhein. Der Verkehr des 1. Vierteljahres 1928 entsprach ungefähr dem der gleichen Zeit des Vorjahres. Im April trat ein Rückschlag ein, der das Überangebot an Betriebsmitteln wieder stark fühlbar machte. Anfang Mai trat das Personal auf

den deutschen sowie auf den Deutschen gehörenden Schiffen fremder Flagge in Streik, da die Arbeitgeber in eine Lohnerrhöhung nicht einwilligten, vielmehr ihrerseits eine Lohnherabsetzung forderten. Der Streik währte sieben Wochen, bis nach Mitte Mai auf Grund eines vom Reichsarbeitsministerium verbindlich erklärten Schiedsspruches die Wiederaufnahme der Arbeit zu den alten Lohnbedingungen erfolgte. Die Hafendarbeiter traten verschiedenerorts in einen Sympathiestreik, von dem namentlich Duisburg-Ruhrort bis gegen Ende Juni betroffen wurde. Die Betriebsmittel der fremden Nationen fanden während des Streikes eine intensive Ausnutzung, so daß der Gesamtverkehr während des Streikes nur etwa auf drei Fünftel des normalen sank. Dabei wurde der Verkehr zum Oberrhein stärker betroffen als der Niederrheinverkehr. Nach Beendigung des Streikes nahm der Verkehr, da die Transporte durchgängig liegengelassen waren, einen starken Aufschwung.

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

Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Januar	42	848	208	531	1629
Februar	62	822	209	534	1627
März	94	942	346	659	2041
1. Viertel 1928	198	2612	763	1724	5297
April	73	778	242	573	1666
Mai	71	663	187	414	1335
Juni	143	793	253	608	1797
2. Viertel 1928	287	2234	682	1595	4798
Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Januar	1827	251	142	287	2507
Februar	1798	252	187	278	2515
März	1891	304	275	315	2785
1. Viertel 1928	5516	807	604	880	7807
April	1626	278	300	253	2457
Mai	1069	258	324	235	1886
Juni	1030	285	333	315	1963
2. Viertel 1928	3725	821	957	803	6306

Im 1. Viertel zeigt sich im Grenzverkehr im allgemeinen ein Gleichbleiben des Verkehrs gegenüber dem Vorjahr, im 2. Viertel ein beträchtliches Zurückbleiben durch den Schifferstreik, der aber fast nur die Kohlentransporte zu Tal und die Erztransporte zu Berg betraf. Auf diese wirkte auch der schwedische Bergarbeiterstreik nachteilig ein. Die Abfuhr von Eisen und Erden war im 2. Viertel, die Zufuhr fremder Kohle im Juni belebt.

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort war durch stärkere Kohlenabfuhr, ferner auch größere Erzanfuhr im Januar/Februar gegenüber dem Vorjahr beträchtlich gesteigert, im April etwas schwächer und erreichte im Mai/Juni durch den Streik noch nicht ein Drittel der normalen Mengen. Er betrug in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
Januar	1666	1537	489	287	2155
Februar	1634	1484	404	220	2038
März	1688	1513	537	299	2225
April	1359	1235	415	233	1774
Mai	430	371	203	117	633
Juni	393	345	275	168	668

Der Umschlag der Rheinzechen- und Hüttenhäfen (vgl. V.-A. Nr. 27) war im 1. Viertel 1928 um ein geringes kleiner als im Vorjahr. Durch den Streik wurden diese Häfen nur unbedeutend betroffen, so daß der Juni-Umschlag bereits wieder

annähernd dem des Vorjahres entsprach. — Mannheim/Ludwigshafen wiesen im 1. Viertel 1928 einen 1927 entsprechenden Verkehr auf. Im April war er schwächer. Der Streik machte sich im Mai sehr stark, im Juni schon wieder weniger geltend. Der Umschlag betrug in 1000 t:

	Rhein-Zechen- und Hütten-Häfen		Mannheim-Ludwigshafen	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	440,—	675,4	165,6	713,5
Februar	445,—	560,2	165,1	643,9
März	452,6	685,1	198,—	774,7
April	410,9	648,4	146,9	635,2
Mai	437,—	590,9	83,3	269,4
Juni	491,—	755,5	133,9	478,9

Die Baselfahrt konnte infolge ungünstiger Wasserstands- und Fahrwasser- verhältnisse erst Mitte Juni aufgenommen werden und entwickelte sich nur schwach.

97. Ostdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). Wie 1927 ruhte auch 1928 die Oderschifffahrt im Januar, belebte sich alsdann und erreichte in der Kohlenabfuhr von Kosel ungefähr die vorjährigen Mengen. Die Abfahrten von Stettin waren im Februar/März lebhafter und verstärkten den Ankunftsverkehr in Berlin, der durch vermehrte Zufuhren auch über die anderen Wasserwege sich gegenüber dem Vorjahr bedeutend vergrößerte. Hamburg wies im Februar/März umfangreichere Abfahrten auf, die sich auch in einer Hebung des Verkehrs nach der Tschechoslowakei äußerten. Im ganzen lagen die Verkehrsleistungen des 1. Halbjahres 1928 etwas über denen des Vorjahres. Gegen Ende Juni machte sich indessen eine Verschlechterung der Wasserstände unangenehm bemerkbar. Folgende Mengen wurden festgestellt (in 1000 t):

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	—	—	3,—	4,5
Februar	48,7	3,8	99,9	79,5
März	278,8	60,9	92,6	98,3
April	320,8	40,7	90,2	141,9
Mai	345,2	46,2	101,6	149,—
Juni	284,4	35,9	91,1	134,5

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	49,9	151,6	276,6	204,6
Februar	78,6	503,8	409,2	273,4
März	105,7	550,8	500,7	306,2
April	85,1	622,2	422,8	341,9
Mai	102,1	653,4	493,1	368,—
Juni	110,8	630,2	469,2	353,6

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Januar	28,5	49,—	21,7	11,4
Februar	47,—	65,7	90,7	55,2
März	55,9	62,2	109,2	89,7
April	53,2	78,7	97,7	105,2
Mai	60,2	95,3	91,7	114,—
Juni	66,3	60,7	85,6	141,4

98. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hielt ihre erste Tagung 1928 vom 17. bis zum 28. April in Straßburg ab. Sie widmete sich großenteils weiter der Revisionsberatung der Mannheimer Akte, namentlich dem nautischen Teil und den Zollfragen. Sie beschloß des ferneren u. a. eine Ergänzung der Rhein-

schiffahrts-Polizeiordnung, durch die die Betätigung der Sportfahrzeuge auf dem Strom reguliert wird.

99. Konzentration in der Elbeschifffahrt. Die in Betriebsgemeinschaft stehenden Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, und Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden, erwarben Anfang 1928 die Aktienmehrheit der Reederei-A.-G. vorm. Julius Krümling, Magdeburg. Etwa ein Drittel des Aktienkapitals befand sich zuvor im Besitz der Stadt Magdeburg (vgl. auch V.-A. 1926, Nr. 28).

100. Die Mittellandkanalstrecke Hannover-Misburg—Peine (34 km) mit Stichkanal nach Hildesheim (15 km) wurde am 20.6.1928 durch den Reichspräsidenten von Hindenburg dem Verkehr übergeben. Die Schleusenanlage bei Anderten erhielt den Namen „Hindenburg-Schleuse“.

101. Eichordnung. Entsprechend dem Internationalen Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen (vgl. V.-A. 1927, Nr. 140) erließ der Reichsverkehrsminister unter dem 23. März 1928 eine Eichordnung für Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen nebst Ausführungsbestimmungen, die am 1. Juli 1928 an Stelle der verschiedenen älteren Eichordnungen in Kraft trat (vgl. Reichsgesetzblatt II Nr. 16; Reichsverkehrsblatt Nr. 8).

102. Eine Südwestdeutsch-Schweizerische Binnenschifffahrtstagung wurde von dem Rheinschiffahrtsverband Konstanz, dem Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein, Basel, dem Südwestdeutschen Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart, dem Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee-St. Gallen und dem Verband Obere Donau, Günzburg, am 17. und 18. Juni 1928 in Friedrichshafen abgehalten, wobei Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Krohne über „Die Verkehrsmittel und ihre Zusammenarbeit“ sprach.

103. Abhandlungen.

Der Gesamtverkehr der deutschen Binnenwasserstraßen und wichtigsten Häfen 1927. *Wirtschaft und Statistik* 11, S. 399.

Die Rheinschifffahrt im Jahre 1927. H. Schleichert. *Der Rhein* 1, S. 3.

Einige Zahlen vom Rheinverkehr 1927. Hoffbauer. *Ruhr- und Rhein-Wirtschafts-Ztg.* 14, S. 496.

Verkehr auf den Märkischen und Mecklenburgischen Wasserstraßen 1927. *Ztschr. f. Binnenschifffahrt* 12, S. 362.

Sondernummer: Die deutschen Binnenhäfen. *Ztschr. f. Binnenschifffahrt* Nr. 8.

Tarifhoheit und Binnenhäfen. Schüning. *Ztschr. f. Binnenschifffahrt* 6, S. 163.

Die Stellung des Reeders und Schifffahrtsspediteurs in der deutschen Wirtschaft. H. Etterich. *Ruhr- und Rhein-Wirtschafts-Ztg.* 14, S. 493.

Zur Synthese zwischen Eisenbahn und Schifffahrt. Hugo Baur. *Ztschr. f. Binnenschifffahrt* 7, S. 182.

Die Einwirkung der Schifffahrtskosten und der Verkehrsdichte auf die Linienführung eines Kanals. Kahle. *Deutsche Wasserwirtschaft* 5, S. 78; 6, S. 87.

Das holländische Wasserstraßennetz und die Bedeutung von Rotterdam im Rheinschiffahrtsverkehr Hollands. E. Schmülling. *Der Rhein* 4, S. 55.

Schweizerische Rheinpolitik. *Spectator. Ztschr. f. Binnenschifffahrt* 2, S. 44.

Sondernummer: Strasbourg et ses trafics. J. d. l. *Marine Marchande* Nr. 472.

La liaison directe du port de Strasbourg à Paris et au Havre sous la monarchie de juillet. F. Ponteil. *La Navigation du Rhin* 6, S. 230; 7, S. 272.

Le Trafic du Port de Paris. L. P. Carivenc. *La Navigation du Rhin* 4, S. 131.

La Navigation du Rhône et son matériel. Lestra. *La Navigation du Rhin* 2, S. 41.

Die gegenwärtige Lage der englischen Binnenschifffahrt. Arthur Meisel. Archiv f. Eisenbahnwesen 2, S. 341; 3, S. 643; 4, S. 969.

Die Binnenschifffahrt Schwedens. R. Weisflog. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 5, S. 144.

Der Ausbau der russischen Wasserstraßen. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 11, S. 331.

The Mississippi-Warrior River Barge Service. R. W. Harbeson. Nautical Gazette Vol. 114, 17, S. 546.

Der Verkehr des New York State Barge Canal. A. F. Napp-Zinn. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 9, S. 263. N.-Z.

Luftverkehr.

104. Statistik der Deutschen Luft-Hansa für 1927. Die Deutsche Luft-Hansa hat 1927 über 100 000 Fluggäste und etwa 200 t Fracht befördert. Zurückgelegt wurden etwa 9 Mill. Flugkilometer. Gegenüber 1926 beträgt die Steigerung bei der Personenbeförderung 82 %, bei der Frachtbeförderung 148 % und bei der Postbeförderung 48 %. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß auch der Betriebsapparat ganz wesentlich vergrößert worden ist, so daß die Ausnutzung immer noch ungenügend ist.

105. 25 Jahre Deutscher Luftschiffahrt-Verband. Am 28. Dezember 1927 beging der Deutsche Luftschiffahrt- (früher Luftschiffer-) Verband sein 25jähriges Bestehen. Er stellt eine Vereinigung von Luftschiffern und Vereinen dar, welche Luftfahrten wissenschaftlicher oder sportlicher Art ohne gewerbsmäßige Führer veranstalten.

106. Die 26. Tagung der Internationalen Luftfahrtkonferenz fand am 26.—28. März unter dem Vorsitz von Deutschland in Berlin statt.

107. Die International Air Traffic-Association eröffnete am 22. Februar in Warschau ihre 22. Tagung, auf der auch Deutschland vertreten war.

108. Deutschland in der Flugweltrekordliste. In der neuen von der Fédération Aéronautique Internationale herausgegebenen Weltrekordliste steht Deutschland mit 31 Weltrekorden an der Spitze.

109. Erste Ost-West-Überquerung des Atlantischen Ozeans. Am 13. April gelang es als ersten den beiden Deutschen Köhl und v. Hünefeld und dem Iren Fitzmaurice in einem deutschen Flugzeug den Atlantischen Ozean von dem irischen Flughafen Baldonnel bei Dublin aus zu überqueren. Die Flieger mußten auf dem Wege nach New York auf Greenly Island in der St.-Lorenz-Bay notlanden.

110. Überfliegung des Nordpols. Am 15./16. April gelang es den beiden Amerikanern Wilkins und Eielson von Point Barrow in Alaska aus im Flugzeug über den Nordpol Spitzbergen zu erreichen.

111. Fleiverkehr in der Schweiz. Die Schweiz hat Ende Februar einen nach deutschem Muster eingerichteten Wechselverkehr zwischen Eisenbahn und Flugzeug, sogenannten Fleiverkehr eingeführt, der die durchgehende Beförderung von Gütern auf dem kombinierten Luft- und Schienenwege gestattet.

112. Eröffnung der Ost-Expreß-Linie Berlin—Moskau. In der Nacht vom 30. April zum 1. Mai wurde die Ost-Expreß-Linie der Deruluft mit einem Flugzeug Berlin—Königsberg—Riga—Smolensk—Moskau eröffnet.

113. Eröffnung der Luftexpreßlinie Berlin—Rom. Am 1. Juni wurde die Luftexpreßlinie Berlin—Wien—Rom durch das neue Luft-Hansa-Flugzeug Hermann Köhl eingeweiht.

114. Abhandlungen.

Die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs. Carl Pirath. Technik u. Wirtschaft 4, S. 85.

Die Organisation des Luftfrachtverkehrs. Walter Dollfus. Schweizer Aéro-Revue 6, S. 182.

L'aviation commerciale. Bougabelle. Annales des postes, télégraphes et téléphones 6, S. 449.

Flugeisenbahnverkehr. Karl Joseph. Ztg. d. VDEV. 7, S. 169.

Selbstkosten im ausländischen Luftverkehr. K. L. Rühl. III. Flugwoche 2, S. 43.

Aktuelle Fragen des deutschen Luftverkehrs. E. Milch. Betriebsmitteilungen der Deutschen Luft-Hansa 2.

Österreichs Bedeutung im Luftverkehr. Wulf von Stratowa. III. Flugwoche 3, S. 76.

Der Schweizer Luftverkehr. Tilgenkamp. Luftfahrt 5, S. 67.

Vom Flugwesen in Bulgarien. Erwin Petzall. Luftfahrt 5, S. 65.

Die rheinische Luftfahrt. Türk. Luftfahrt 5, S. 71.

Der zukünftige Ozean-Luftverkehr. Oefele. Ztg. d. VDEV 15, S. 400.

Luft-Hansa und transozeanischer Luftverkehr. Betriebsmitteilungen der Deutschen Luft-Hansa 4.

Flugwege, Organisation und Stützpunkte für den Nordatlantik-Luftverkehr. Karl F. Löwe. Luftfahrt 6, S. 85.

Luftschiff und Flugzeug in der Arktis. — Ihre Bedeutung für Forschung und Verkehr. Engberding. Luftfahrt 9, S. 132.

Eindecker oder Doppeldecker? Alfred Gymnich. Luftfahrt 1, S. 5.

Von der tschechoslowakischen Luftfahrtindustrie. III. Flugwoche 3, S. 78.

Luftverkehrsrecht. Rudolf Busse. Ztg. d. VDEV. 16, S. 413. D.

Post- und Nachrichtenverkehr.**115. Konjunkturüberblick.**

Zeitabschnitt	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Orts-gespräche in Mill.	Fern-gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM
Januar-März 1927.....	68,828	8,618	473,800	55,885	294,3 ¹⁾
April-Juni 1927	73,412	10,042	482,471	57,352	431,3
Januar-März 1928.....	70,809	7,840	530,611	58,264	354,9 ¹⁾
April-Juni 1928	69,404	8,703	529,760	61,348	512,9

Der Postverkehr zeigt in den beiden ersten Jahresvierteln von 1928 große Unregelmäßigkeiten in seinen Bewegungen, die darauf schließen lassen, daß Umschichtungen zwischen den einzelnen Verkehrszweigen im Gange sind. Diese Störungen, in der Hauptsache hervorgerufen durch die Gebührenänderungen im vergangenen Jahre, lassen eine eindeutige Erklärung der Konjunkturentwicklung wiederum nicht zu.

Im ersten Viertel dieses Jahres, dem letzten des Rechnungsjahres, ist im ganzen eine leichte Abschwächung gegenüber dem vorhergehenden Jahresviertel zu verzeichnen, die wohl rein saisonmäßig bedingt ist. Besonders stark ist der Rückgang im Paket- und Telegrammverkehr, während einige andere, hier zahlenmäßig nicht belegte Verkehrszweige, geringfügig zunehmen. Gegenüber dem 1. Vierteljahr

¹⁾ Enthält wegen des Jahresabschlusses nur die Einnahmen von Januar und Februar.

von 1927 ergibt sich dagegen mit Ausnahme des wegen der unzuverlässigen Erhebung ebenfalls nicht angeführten Briefverkehrs und des Telegrammverkehrs eine Zunahme, die insbesondere beim Telephonverkehr bedeutend ist. Damit wird zweifellos die bereits im vorhergehenden Bericht bezüglich des Telegrammverkehrs beobachtete Erscheinung bestätigt, wonach der Telephonverkehr sich auf Kosten des Telegramm- und Briefverkehrs ausdehnt. Im zweiten Jahresviertel ist die Entwicklung wiederum ungleichmäßig. Während die Zahl der Paketsendungen und Ortsgespräche etwas zurückgeht, steigen Telegramm- und Fernsprechverkehr ziemlich beträchtlich an. Auch der Briefverkehr ist wieder reger geworden, so daß eine leichte Reaktion in der vorhin aufgezeigten Bewegung, wenigstens zwischen Brief- und Ortsgesprächverkehr, eingetreten zu sein scheint. Im Vergleich zum entsprechenden Viertel des Vorjahres ist bei den meisten Verkehrszweigen ebenfalls eine Belebung zu verzeichnen. Trotzdem scheint eine Verschlechterung der Konjunkturlage unverkennbar. Die starke Steigerung des Sprechverkehrs ist, wie hier ganz deutlich wird, lediglich eine Folge des nachlassenden Brief- und Telegrammverkehrs, die beide geringere Ziffern aufweisen. Dann aber hat auch der für die Beurteilung der Konjunkturbewegung wichtige Paketversand wesentlich an Umfang verloren. Ferner wird die Verschlechterung der Wirtschaftslage aus der Vermehrung der Postproteste auf 1404800 sowohl gegenüber dem Vorjahr mit 1057000, wie dem vorhergehenden Viertel mit 1187000, ersichtlich.

Bei den Einnahmen liegt wegen des Abschlusses das Ergebnis für März dieses Jahres noch nicht vor. Ein genauer Vergleich mit den Ergebnissen der jeweils vorhergehenden Zeitabschnitte ist deshalb nicht möglich. Trotzdem ist anzunehmen, daß die Einnahmen im ersten Jahresviertel geringer sind als Ende 1927 und sich im zweiten Viertel kaum verändert haben. Im Vergleich zu den entsprechenden Zeiten des Vorjahres liegen die Einnahmen infolge der Verkehrssteigerung und vor allem der Gebührenerhöhung beidemal noch beträchtlich höher.

116. Vereinfachung der Verwaltung bei der Deutschen Reichspost.

Durch eine neue am 1. April in Kraft getretene Zuständigkeitsordnung sind zur Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsverkehrs verschiedene Angelegenheiten von der Hauptverwaltung auf nachgeordnete Stellen übertragen und den Mittelbehörden größere Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit eingeräumt worden. Gleichzeitig sind für bestimmte Sachgebiete geschäftsführende Oberpostdirektionen eingerichtet worden, die das Sachgebiet für größere Verwaltungsbezirke federführend behandeln.

117. 50jähriges Jubiläum des Fernsprechers. Am 26. Oktober 1927 waren 50 Jahre verflossen, seitdem die ersten Fernsprechversuche mit zwei Bellschen Telephonen zwischen dem Generalpostamt in der Leipziger Straße und dem Generaltelegraphenamte in der Französischen Straße in Berlin unternommen worden sind.

118. Fernsprechverkehr Deutschland—Amerika. Im Februar wurde der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Amerika eröffnet und gilt unbeschränkt zwischen allen Orten Deutschlands und allen Orten der Vereinigten Staaten.

119. Fernsprechversuche zwischen Deutschland und Südamerika. Am 27. Mai wurden zwischen Berlin und Buenos Aires, am 29. Mai zwischen Köln und Buenos Aires Fernsprechversuche vorgenommen, die einen guten Erfolg hatten.

120. Sommerluftpostverkehr. Am 23. April hat der bedeutend verstärkte Sommerflugdienst begonnen, der 100 Linien umfaßt, welche alle zur Postbeförderung benutzt werden. Neueingerichtet sind Nachtflüge von Berlin nach Paris und London sowie ein Tagesflug Berlin—Köln, die nur der Post- und Frachtbeförderung dienen.

121. Kombiniertes Flugzeug-Dampferdienst. Die argentinische Postverwaltung hat die Einführung eines kombinierten Flugzeug-Dampferdienstes beschlossen, wobei Flugzeuge den Seedampfern zur Abholung von Post entgegenfliegen sollen.

122. Die Zahl der Rundfunkteilnehmer in Deutschland betrug:

Ende Dezember 1927	2 098 842
„ März 1928	2 234 742
„ Juni 1928	2 284 248

123. Abhandlungen.

Die Reformen bei der Deutschen Reichspost. Sautter. Archiv f. Post u. Telegr. 2, S. 3.

Rationalisierung bei der Deutschen Reichspost. Karll. Dtsche. Verkehrs-Ztg. 23, S. 414.

Der Verkehr der Reichspost im Konjunkturverlauf der Vorkriegszeit. Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung. 2. Jahrg. 1927. Ergänzungsheft 3, S. 17.

Welttelephonie. Max Roscher. Weltwirtschaft 3, S. 56.

Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande. A. Zimmer. Archiv f. Post u. Telegr. 6, S. 173.

Der gegenwärtige Stand des Fernkabel-Sprechverkehrs in Europa. P. E. Erikson. Europäischer Fernsprechdienst 7, S. 3; 8, S. 92.

Die Zonenbildung im Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und dem Auslande. Europäischer Fernsprechdienst 8, S. 109.

Die Funkfernsprechverbindung zwischen Europa und Nordamerika. Europäischer Fernsprechdienst 8, S. 79.

Fernsprecher und Telegraph in den Vereinigten Staaten von Amerika. Feyerabend. Archiv f. Post u. Telegr. 4, S. 77.

L'adaptation du réseau français au service téléphonique universel. H. Milon. Ann. d. postes, télégr. et téléph. 1, S. 1.

Die Verkräftung des Landpostdienstes im O.-P.-D.-Bezirk Erfurt. Dtsche. Verkehrs-Ztg. 19, S. 341.

La poste automobile rurale. V. Pignochet. Ann. d. postes, télégr. et téléph. 5, S. 353.

Das Abrechnungswesen des Post-, Telegraphen- und Fernsprechunternehmens. J. Pique. L'Union Postale 5, S. 137; 6, S. 165.

Die rechtliche Stellung der Reichspost zum Kraftfahrlineiengesetz. Rothe. Verkehrsrechtliche Rdschau. 2, S. 66.

D.

Spedition.

124. Der Verein Deutscher Spediteure hielt seine 48. ordentliche Generalversammlung vom 18. bis 20. Mai 1928 in Weimar ab. Das Hauptinteresse bot die Haftungsbeschränkung des Spediteurs.

125. Verein der Tarifeure in Berlin. Unter diesem Namen wurde am 20. Januar 1928 in Berlin ein Fachverein gegründet. Er bezweckt den Zusammenschluß der am Tarifwesen interessierten Personen, denen durch Vorträge, Diskussionsabende, Besichtigung von Verkehrseinrichtungen usw. Gelegenheit zur Mehrung ihres Fachwissens gegeben wird.

126. Abhandlungen.

Das europäische Speditionsrecht (Österreich: Karl Schweinburg; Ungarn: Josef Mangold; Frankreich: Otto Weinberger; Italien: Otto Weinberger; Deutschland: Karl

Schweiburg; England: Otto Weinberger). Artikelserie der Zoll-, Speditions- und Schifffahrts-Zeitung Wien, Nr. 1—19.

Die Rechtsstellung des Spediteurs bei Sammelladungsverträgen und Pauschalübernahmen. Ohling. Hafen-Verkehrs-Ztg. 10, S. 1. N.-Z.

Reiseverkehr.

127. Interessengemeinschaft Wagon-Lits—Thos. Cook. Zwischen der Compagnie Internationale des Wagon-Lits et des Grands Express Européens, Brüssel, und der Reisebüro-Gesellschaft Thos. Cook & Son Ltd., London, wurde im Februar 1928 eine Interessengemeinschaft geschlossen, wobei die gesamten Aktien der Cook-Gesellschaft in den Besitz der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft übergingen, die ihrerseits hierzu eine 4-Millionen-Pfd.-Sterl.-Anleihe aufnahm.

128. Abhandlungen.

Das Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe als Sondergruppe in der amtl. deutschen Reichsstatistik. J. Stehle. Hotel 9, S. 159.

Der Kölner Hotel-Fremdenverkehr in den Jahren 1905 bis 1927. Lorenz Huber. Kölner Verwaltung und Statistik, 6 Bd., 4. Heft. N.-Z.

Allgemeines.

129. Die Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft hielt ihre ordentliche Mitgliederversammlung 1928 am 22. und 23. Juni im Rahmen einer Verkehrswissenschaftlichen Tagung in Köln ab (vgl. die Vorträge im allgemeinen Teil der Z. f. V.-W.).

130. Abhandlungen.

Die Arbeitszeitfrage im Transportgewerbe. Ernst Stammen. Ruhr- u. Rhein-Wirtschafts-Ztg. 9, S. 318.

Zur Neuregelung des Verkehrshaftpflichtrechts. Gerhard Frentzel. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 17, S. 408.

Ein Vorschlag zur Abgrenzung der Betriebswirtschaftslehre der Verkehrsbetriebe. Guido Fischer. Ztschr. f. Betriebswirtschaft 5, S. 385. N.-Z.

Literaturanzeigen.

Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart. Verhandlungen der Friedrich-List-Gesellschaft e. V. am 29. 10. 1927 in Berlin. Hrsg. von Edgar Salin. Berlin. In Kommission bei Reimar Hobbing, 134 S. Dankenswerterweise werden hiermit die an dieser Stelle (Z. f. V. W. 1927, S. 223) bereits erwähnten Verhandlungen einem breiteren Leserkreis zugänglich gemacht. Die Gegenstände der Diskussion, in erster Linie die Probleme des Eisenbahntarifaufbaus und des weiteren Ausbaus unserer Verkehrsmittel, wie die Tatsache gleichzeitigen Zuwortekommens kompetenter Wirtschaftswissenschaftler und -praktiker dürfen ein reges Interesse für die Veröffentlichung erwarten lassen. N.-Z.

Schmidt, R., Ministerialrat. Der Hindenburgdamm nach Sylt und die Landgewinnung an der schleswigschen Westküste. Heft 180 der „Meereskunde“, hrsg. vom Institut für Meereskunde Berlin. Berlin 1928. E. S. Mittler & Sohn. 32 S. III. Der 1927 eröffnete 11 km lange Eisenbahndamm vom Festland

durch das Wattenmeer nach Sylt ist ein Verkehrsbau seltener Art, der zugleich im Hinblick auf sein politisches Ziel und die mit ihm und ähnlichen Projekten verbundene Absicht auf Landgewinnung besonderes Interesse verdient. Die knappe, fesselnd geschriebene und zweckmäßig illustrierte Schrift gewährt weitesten Kreisen Einblick in die Verwirklichung dieses schwierigen Werkes und das Ringen des Menschen mit dem Meer um Land. N.-Z.

Wegele, H., Dr.-Ing., Geh. Baurat, Bahnhofsanlagen. I. Allgemeine Anordnung; Entwicklung der Gleisanlagen. Sammlung Göschen Nr. 989. Berlin/Leipzig 1928. Walter de Gruyter. 142 S. mit 92 Abb. u. 1 Tafel. Ein weitschichtiges Gebiet der Verkehrstechnik hat hier auf gedrängten Raum eine ausgezeichnete Darstellung erfahren, die nicht nur dem Techniker einen Leitfaden, sondern auch dem Verkehrsökonom eine willkommene Einführung bietet. Sämtliche Bahnhofsorten und -formen finden auf Grund neuester Literatur ihre kritische Charakterisierung. Ausführliche Literaturangaben ermöglichen weitere Vertiefung in Spezialfragen. In einem 2. Bändchen sollen die Hoch- und Tiefbauten der Bahnhöfe zur Darstellung kommen. N.-Z.

Sicherheit als erste Pflicht! Berlin 1928. E. S. Mittler & Sohn. 29 S. III. Nachdem die Zugunglücke von Siegeldorf, Ummendorf und München Hbf. zu Sommerbeginn 1928 eine gewisse, von einer sensationslüsternen Presse teilweise genährte Nervosität in das Publikum gebracht haben, erscheint es durchaus zweckmäßig, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in diesem Schriftchen durch statistische Nachweise und Darstellung der Sicherheitsvorkehrungen den hohen Sicherheitsgrad der deutschen Bahnen belegt. N.-Z.

Sammlung von Vorschriften über Bestellung und Beförderung der Beamten bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Personalvorschriften). Band 4. Zusammenge stellt und erläutert von Reichsbahndirektor Menert. Reichsbahnbücherei. Bd. XXI. Berlin 1928. Volkskraft Verlags-G. m. b. H. 397 S. Der Band ergänzt willkommenerweise die bisher erschienenen, indem einerseits die inzwischen eingetretenen Änderungen mitgeteilt, andererseits für eine restliche Reihe von Laufbahnen die gesamten diesbezüglichen Vorschriften wiedergegeben und erläutert werden. N.-Z.

Schiffahrt-Jahrbuch 1928. Bearbeitet von L. Huckriede-Schulz. Hamburg. Seedienst-Verlag. 755 S. Das Wiedererscheinen des im Vorjahr vermißten Jahrbuchs ist zu begrüßen. Es bringt in einer langen Aufsatzreihe wie immer eine Fülle interessanter Mitteilungen und zusammenfassender Darstellungen aus verschiedenen Verkehrszweigen, insbesondere der Seeschiffahrt. Unter den zahlreichen Beiträgen sind auf Grund des Gegenstandes und der Bearbeitung namentlich hervorzuheben: Der nordatlantische Passagierverkehr (Direktor Dr. L. Kiep) — Die Seehafentarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Generaldirektor Stimming) — Die Entwicklung des Seeverkehrs der wichtigsten deutschen Häfen nach dem Kriege (Dr. Carl Frhr. von Düring) — Das deutsche Eigentum in Amerika (Naval) — Die Versicherung des Speditionsgutes (eine systematische Darstellung von Dr. Karl Schweinburg). Auch der Adressen- und Auskunftsteil erweist sich wieder voll auf der Höhe. Er hat insbesondere durch Aufnahme reichhaltigen Materials für die Ermittlung und Beurteilung organisatorischer und kalkulatorischer Fragen des Seefrachtgeschäftes eine Bereicherung erfahren. N.-Z.

Nauticus 1928. Jahrbuch für Seeinteressen und Weltwirtschaft. 19. Jahrgang. Hrsg. von Fregattenkapitän a. D. Scheibe. Berlin 1928. E. S. Mittler & Sohn. VIII, 327 S. Der neue Jahrgang schließt sich den vorangegangenen (zuletzt 1923 und 1926) mit einem bedeutenden Mitarbeiterkreis und rd. 2 Dutzend Aufsätzen würdig an. Gegenüber den Vorkriegsjahrgängen wendet sich auch der vorlie-

gende durch Voranstellen der Wirtschaftsfragen vor die militärpolitischen an einen größeren Leserkreis. In dieser Hinsicht verdient namentlich die Aufsatzreihe über die Verschiebung der industriellen Weltproduktion in der Kriegs- und Nachkriegszeit Beachtung. Ferner sei unter den verkehrswirtschaftlichen Artikeln besonders auf die Ausführungen von Generaldirektor Dr. Ott über „Die Kanalffrage in Deutschland“ und Professor Dr. Everling über „Stand und Ziele deutscher Luftfahrt“ hingewiesen. Der statistische Anhang bietet wieder eine beachtliche Nachschlagemöglichkeit weltwirtschaftlicher Daten. — Wird auch eine große Leserschaft den von Nauticus vertretenen machtpolitischen Gedanken nicht restlos zustimmen („Machtpolitik“ des Schwachen wirkt leicht lächerlich), so verdient dieses Sammelwerk gleichwohl durch die Weite des Blicks und den Reichtum des Inhalts allgemeine Beachtung. N.-Z.

Gentzsch, Alfred, Dr. Die Bedeutung des Rheins für das rheinische und deutsche Wirtschaftsleben. Heft 10 der Schriftenreihe „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein“ der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort. Duisburg 1927. „Rhein“ Verlags-G. m. b. H. 130 S. Die Schrift bietet auf Grund des wichtigeren Rheinschiffahrtsschrifttums und einiger Handelskammer-Erhebungen eine Einführung in Struktur und Funktion des Rheinverkehrs. In anspruchsloser, doch anschaulicher Form wird insbesondere die Verkehrsentwicklung der deutschen Rheinhäfen, der Aufbau des Rheinschiffahrts- und verwandter Gewerbe, sowie die Bedeutung des Rheinstroms für den Standort von Industrie und Handel geschildert. N.-Z.

Edwards, Ivo, Lieut.-Col., und Tymms, F., Commercial Air Transport. Mit Vorwort von Air-Vice-Marshal Sir Sefton Brancker. London 1926. Sir Isaac Pitman & Sons, Ltd. XIII, 163 S. III. Die Schrift paßt sich den übrigen Bänden von Pitman's Transport Library glücklich an, insofern sie in leichtverständlicher, gleichwohl wissenschaftlicher Form die ökonomischen Seiten des Luftverkehrs klar zur Darstellung bringt. Für deutsche Leser dürfte sie besonders interessant sein, da der Brite auch hier manches mit anderen Augen sieht, des ferneren im Hinblick auf die Darstellung der Entwicklung der englischen Luftfahrt. Gemeinsam mit anderen Luftverkehrs-Veröffentlichungen ist dem Buch ein frischer, zielbewußter Optimismus. N.-Z.

Luftrecht einschließlich Luftverkehrsgesetz und Pariser Luftverkehrsabkommen. Erläutert von Dr. jur. Rudolf Busse, Regierungsrat. Guttentagsche Sammlung deutscher Reichsgesetze Nr. 170. Berlin, Leipzig 1928. Walter de Gruyter & Co. XVIII, 448 S. Preis: RM 10.—. Das Buch umfaßt das gesamte deutsche und internationale Luftrecht einschl. ergänzender Erlasse sowie der internationalen Verbandsabkommen (Cina, Jata, Fai). Eine systematische Einführung umreißt die Beziehungen des Luftrechts zu anderen Rechtsgebieten. Dieser von hoher Kenntnis und Sorgfalt zeugende Kommentar wird außer dem Juristen den am Luftverkehr interessierten Wirtschaftskreisen, ferner auch den Verkehrspolitikern und -wissenschaftlern ein willkommenes Hilfsmittel sein. N.-Z.

Deutsche Kraftfahrzeug-Typenschau. I. Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren. Herausgegeben von C. W. Erich Meyer. Ausgabe 1928. Verlag Deutsche Motor-Zeitschrift G. m. b. H. Dresden. 96 S. Dem neuesten Stand entsprechende Wiederauflage der anerkannten Typentafeln.

Fernsprechverkehr in Deutschland. Gebühren für 200 Orte (im Verkehr miteinander) nach amtlichen Quellen. Juni 1928. Verlag Europäischer Fernsprechdienst G. m. b. H. Berlin SW. 68. 206 S. Preis: RM —.50.