

VERKEHRSARCHIV

Bearbeiter: Dr. A. F. Napp-Zimm (Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Spedition, Reiseverkehr, Allgemeines) und Dipl.-Volkswirt Hans Schultz (Eisenbahnen, Straßen- und Kleinbahnen, Straßenverkehr, Luftverkehr, Post- und Nachrichtenverkehr).

Nr. 1.

Abgeschlossen am 1. April 1929¹⁾

Eisenbahnen.

I. Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung (arbeitsfähig) in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928
Juli	41,8 ²⁾	40,6 ²⁾	150,3	150,7	266,4	262,6	149,7	162,6
August	42,2	42,0	150,3	151,2	275,4	278,6	153,9	152,9
Septemb.	42,8	42,4	157,2	161,5	275,5	292,5	122,8	135,0
Oktober	46,5	45,9	166,4	162,0	207,9	316,9	114,0	114,1
November	44,7	41,0	166,2	158,3	283,9	285,9	98,1	94,5
Dezember	40,3	34,9	146,6	141,8	289,0	267,0 ³⁾	108,0	105,0 ³⁾

Die Konjunktur zeigt auch im zweiten Halbjahr 1928 rückläufige Tendenz. Das Ansteigen des Güterverkehrs und der Wagengestellung von Juli bis Oktober ist nur saisonmäßig zu begründen, bleiben doch alle Zahlen der beförderten Gütermenge im zweiten Halbjahr 1928 hinter den entsprechenden des Jahres 1927 zurück. Zwei Ereignisse haben einen starken Einfluß auf die Rückwärtsbewegung des Güterverkehrs insbesondere im letzten Viertel 1928 ausgeübt — die Tarifierhöhung am 1. Oktober und der langanhaltende Lohnkampf in der westdeutschen Eisenindustrie.

Die Zunahme des Güterverkehrs im Juli gegenüber dem Vormonat ist zum Teil saisonmäßig bedingt — Obst-, Gemüse- und Kartoffelernte —, zum Teil aber auch auf die Abwanderung von Transporten von dem Wasserweg auf die Eisenbahn infolge niedrigen Wasserstandes zurückzuführen. Im August hält sich der Verkehr ungefähr auf der gleichen Höhe. Der September brachte eine leichte Zunahme gegenüber dem Vormonat, die relativ noch höher wird, wenn man berücksichtigt, daß der September nur 25 Arbeitstage hatte gegenüber 27 im August. Der Mehrverkehr ist einerseits darauf zurückzuführen, daß die Güterbeförderung sowohl von der Landwirtschaft (künstliche Düngemittel) als auch von der Industrie (Kohle) im September beschleunigt wurde, um die bis zum 30. September geltenden Frachtsätze nach Möglichkeit noch auszunutzen, andererseits auf den Übergang von Gütermengen vom Schiff auf die Eisenbahn infolge des noch anhaltenden Niedrigwassers. Im Oktober trat eine Erhöhung des Güterverkehrs von ungefähr 9% gegenüber dem Vormonat ein. Die Zunahme wäre an sich saisonmäßig begründet: erhöhter Ernteverkehr und Eindecken der Bevölkerung mit Brennstoffen; zieht man aber in Betracht, daß der Oktober zwei Arbeitstage mehr hat, so ergibt sich tatsächlich ein Abflauen des Verkehrs, das als Reaktion gegen den be-

¹⁾ Die Berichterstattung bezieht sich auf das 2. Halbjahr 1928. Die aufgeführten Zeilschrittenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten.

²⁾ Die Zahl für Juni 1927 ist 29,7, für Juni 1928 40,1.

³⁾ Vorläufige Zahlen.

50 Mill. RM, und zwar sowohl durch die Erhöhung der Fahrpreise der bisherigen 4. Klasse als auch durch die Abwanderung vieler Reisender aus der Holzklasse in die Polsterklasse.

3. Lösung des Gesellschaftsvertrages zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr
Deutschland. Da das praktische Ergebnis des im Frühjahr 1924 zwischen der Reichsbahn und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. geschlossenen Gesellschaftsvertrages wenig befriedigend gewesen ist, wurde der Vertrag am 1. November 1928 gelöst.

4. Eine neue Reichsbahnstrecke Dortmund—Münster wurde am 18. Oktober in Betrieb genommen.

5. Die Murgtalbahn wurde am 14. Juli 1928 als vollspurige Nebenbahn eröffnet. Die 14,8 km lange Strecke schließt in Klosterreichenbach und Raumünzach an das bestehende Bahnnetz an und bildet die Schulstrecke der Nebenbahn Freudenstadt Hbf.—Rastatt. Sie wird mit Dampfkraft betrieben.

6. Eröffnung einer neuen Eisenbahnstrecke in Oberschlesien. Am 6. Oktober wurde die Eisenbahnstrecke Mikulschütz—Brynnek (21,6 km) dem Betrieb übergeben. Dadurch braucht bei Reisen von Orten der Strecke Oels—Namslau—Krouzberg nach Beuthen und umgekehrt die polnische Strecke über Lublinitz—Tarnowitz nicht mehr benutzt zu werden.

7. Eine Pyrenäenbahn ist am 18. Juli zwischen Bedous und Jaca durch die französische Süd-Bahn dem Verkehr übergeben worden. Sie bildet ein Glied in der Verbindung Pau—Saragossa und ist die erste der drei geplanten neuen Strecken zwischen Frankreich und Spanien quer durch die Pyrenäen, da die beiden bis jetzt vorhandenen Verbindungen an der Ost- und Westküste entlang laufen und so das Gebirge umgehen. Der auf französischer Seite liegende Teil der neuen Strecke ist 28 km, der auf spanischer Seite 26 km lang.

8. Die neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die am 1. Oktober 1928 in Kraft getreten ist, ist im Reichsgesetzbl. II. Nr. 37 veröffentlicht.

9. Beförderungssteuer im Personenverkehr. Nach § 11, Abs. 3 des Beförderungssteuergesetzes vom 29. Juni 1926 ist der Reichsfinanzminister ermächtigt, die Steuersätze für die einzelnen Klassen zu bestimmen, wenn bei einem Unternehmen weniger als vier Klassen bestehen. Da seit dem 7. Oktober die Reichsbahn eine 4. Klasse nicht mehr führt, hat der Reichsminister der Finanzen mit Wirkung vom 1. Oktober 1928 an folgende Sätze bestimmt:

- in der 1. Fahrklasse 16%
- in der 2. Fahrklasse 14%
- in der 3. Fahrklasse 11%

des Beförderungspreises. Diese in die Fahrpreise eingerechneten Sätze gelten auch für die Zuschlagskarten der Schnell- und Eizüge.

10. Abhandlungen.

Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1927. Otto. Ztg. d. VDEV 29, 777.

Erhöhung der Reichsbahn tarife. E. Holländer. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 30, 714; 32, 762.

Die Personentarifreform der Reichsbahn. Fritze. Ztg. d. VDEV 40, 1061.

Die neue Eisenbahnbau- und Betriebsordnung. Derikartz. Ztg. d. VDEV 41, 1089.

Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung vom Standpunkt des Entschädigungswesens. Völker. Die Reichsbahn 49, 1037; 50, 1055.

Zur Betriebssicherheit der Reichsbahn. Denkschrift. Die Reichsbahn 41, 888.

Bericht des Eisenbahnkommissars vom 2. Dez. 1928. Berger. Die Reichsbahn 52, 1093.

Verkehrswerbung bei den deutschen Eisenbahnen in der ersten Zeit ihres Bestehens. Gérard. Die Reichsbahn 42, 913.

Welche Vorteile bietet die Verwendung von Behältern im Eisenbahn-Stückverkehr? A. Adam. Ztg. d. VDEV 52, 1377.

Die Betriebskostenrechnung als Hilfsmittel wirtschaftlicher Betriebsführung. K. Tecklenburg. Verkehrstechnische Woche 39, 519.

Verhältnis der Reichsbahn zu anderen Verkehrsmitteln, namentlich zum Luftverkehr. Sommerlatte. Die Reichsbahn 27, 640; 28, 660; 29, 689.

Verkehrspolitische Fragen in Rheinland und Westfalen. A. Adam. Verkehrstechnische Woche 35, 465; 36, 480; 37, 492; 38, 505.

Denkschrift zur Frage der Einführung von Vorzugstarifen im Bezirksverkehr des rheinisch-westfälischen Industriegebietes. M. Fischer. Ruhr u. Rhein Wirtschafts-Ztg. 42, 1439.

Aperçu de l'évolution des Chemins de fer français depuis 1878. Chronique des Transports 15, 2.

Eisenbahn und Kraftwagen in der Schweiz. Paszkowski. Ztg. d. VDEV 51, 1357.

Das „Dispatchingsystem“ auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen. J. Hula. Ztg. d. VDEV 48, 1277.

Staatsbahnen der Tschechoslowakei. P. K. Wirtschaftsdienst 52, 2167.

Das Eisenbahnrecht der U. d. S. S. R. H. Pohl, Archiv f. Eisenbahnwesen 3, 613; 4, 945.

Eisenbahnverkehrsordnung der U. d. S. S. R. vom 24. 5. 1927. Archiv f. Eisenbahnwesen 3, 890; 4, 1047.

Die Entwicklung der englischen Eisenbahnen seit dem Jahr 1921. A. Spring. Archiv f. Eisenbahnwesen 1, 120; 2, 363; 3, 665.

The Trade and Railway-Outlook. R. Bell. Railway Gazette, S. 513.

Englische und amerikanische Betriebsorganisation. v. Völker. Verkehrstechnische Woche 39, 528.

Eisenbahn und Kraftwagen in den Vereinigten Staaten. Scheu. Ztg. d. VDEV 33, 881.

Die mexikanischen Eisenbahnen. Költzsch. Archiv f. Eisenbahnwesen 5, 1181.

Südafrikanische Eisenbahnen. Martin. Archiv f. Eisenbahnwesen 3, 816.

Vom Eisenbahnbau in China. J. Dorpmüller. Archiv f. Eisenbahnwesen 5, 1097. Sch.

Straßen- und Kleinbahnen.

11. Zusammenschluß der Berliner Verkehrsunternehmen. Nachdem die Berliner Stadtverordnetenversammlung am 13. November 1928 der Liquidierung der Berliner Straßenbahn G. m. b. H., der Hoch- und Untergrundbahn und der ABOAG zugestimmt hat, ist unter dem Namen „Berliner Verkehrs-A. G.“ eine Zusammenlegung der drei Verkehrsunternehmen mit einem Aktienkapital von 400 Mill. RM erfolgt.

12. Die Stadt Wiesbaden hat beschlossen, am 1. April 1929 die bisher von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Straßenbahn in Wiesbaden zu beseitigen und durch den Omnibus zu ersetzen.

13. Der Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatseilbahnen E. V. hielt am 21. September seine Hauptversammlung in Essen ab. Man beschäftigte sich hauptsächlich mit der Frage des Verhältnisses der Schienenbahnen zum Kraftwagen und trat für eine tätige Mitarbeit an der planmäßigen Entwicklung und Eingliederung des neuen Verkehrsmittels ein. Dieser Einstellung zufolge wurde der Name des Vereins in „Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V.“ umgeändert.

14. Eine Straßenbahn-Ausstellung fand vom 21.—30. September in Essen statt.

15. Abhandlungen.

Betrachtungen über die Wirtschaftlichkeit und Fahrpreise großstädtischer Verkehrsunternehmungen. E. Giese. Verkehrstechnik 38a, 676.

Betrachtungen über Wirtschaftlichkeit und Fahrpreise des zwischenörtlichen Kraftverkehrs zweier benachbarter Großstädte. H. Fischbach. Verkehrstechnik 45, 837.

Die deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatseilbahnen. K. A. Müller. Ruhr und Rhein Wirtschafts-Ztg. 37, 1269.

Siedlung und Verkehr. M. Schwab. Verkehrstechnik 51, 933.

Die städtebaulichen und kommunalpolitischen Einflüsse auf die Entwicklung der Straßenbahnen im Ruhrkohlenbezirk. Diesselhorst. Ruhr und Rhein Wirtschafts-Ztg. 37, 1271.

Die Entwicklungsrichtung des Verkehrs im rhein-westfälischen Industriegebiet und die Schnellbahnpläne. K. Pirath. Verkehrstechnische Woche 30, 405; 31, 420; 32, 454.

Erfahrungen und Ergebnisse der Hamburger Hochbahn-A.-G. F. Thomsen. Ruhr und Rhein Wirtschafts-Ztg. 37, 1275.

Die neue Berliner Verkehrs-Gesellschaft. R. Feindler. Verkehrstechnische Woche 48, 645.

Die Gründung der Berliner Verkehrs-A.-G. E. Reuter. Verkehrstechnik 50, 917.

Die deutsche Zugspeitzbahn. K. Hennig. Verkehrstechnik 30, 501.

Sch.

Straßenverkehr.

16. Die Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich und im Auslande im Jahre 1928.

Die Zählung der am 1. Juli 1928 im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich hat nach „Wirtschaft und Statistik“ einen Gesamtbestand von 933 312 Fahrzeugen ergeben. Gegenüber dem Bestand vom 1. Juli 1927 von 723 935 Fahrzeugen ist somit eine Zunahme von 209 377 Fahrzeugen oder rd. 29 % eingetreten. Von 1926 auf 1927 hatte sich der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland nur um 152 042 Fahrzeuge oder um 20,6 % erhöht. Die Verteilung des Bestandes auf die einzelnen Kraftfahrzeuggattungen hat sich gegenüber dem Vorjahre nur wenig verändert. Immerhin ist festzustellen, daß sich die im Vorjahre beobachtete leichte Verschiebung zugunsten der Lastkraftwagen auch in diesem Jahre fortgesetzt hat. Die verhältnismäßig stärkste Zunahme (38,7 %) zeigen in diesem Jahre die am Gesamtbestand nur gering beteiligten Zugmaschinen. Die anteilmäßige Zunahme der Personenkraftwagen beträgt 31,2 % und die der Kraftomnibusse 30 %. Die Zahl der Kraftträder ist gegenüber dem Vorjahre um 29,2 % gestiegen, während die Zunahme der Lastkraftwagen nur 20,6 % beträgt. Interessant ist ferner, daß im Deutschen Reich 11 % aller Kraftträder, 19,8 % aller im Verkehr befindlichen Personenkraftwagen, 18,4 % aller Lastkraftwagen und 23,7 % aller Zugmaschinen ausländischer Herkunft sind.

Bestand der Kraftwagen in einigen Hauptländern.

Länder	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928
	Personenkraftwagen		Lastkraftwagen		Kraftwagen insgesamt ¹⁾		1 Kraftfahrzeug entfällt auf je Einwohner	
	in 1000 Stück							
Ver. St. v. Amerika	19 373	20 242	2 704	2 885	22 137	23 127	5	5
Großbritannien	775	882	240	201	1 024	1 173	43	38
Frankreich	611	643	390	305	891	949	44	43
Canada	735	831	85	108	820	939	11	10
Deutsches Reich (ohne Saargebiet)	268	351	101	122	369	473	171	134

17. Die Kraftfahrzeugsteuer im Jahre 1928. Der Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer betrug im Kalenderjahr 1928 174,4 Mill. RM gegenüber 148,5 Mill. RM im Vorjahre.

18. Wiederbeteiligung Deutschlands an den Internationalen Ständigen Vereinigungen der Straßenkongresse. Am 30. Juni 1928 hat in Chantilly bei Paris eine Sitzung der Commission Internationale Permanente des Congrès de la Route stattgefunden. Die deutsche Reichsregierung war auf dieser Sitzung durch zwei Herren des Reichsverkehrsministeriums vertreten. Der nächste Internationale Straßenkongreß findet auf Einladung der Vereinigten Staaten Anfang Oktober 1930 in Washington statt.

19. Eine Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung fand in der Zeit vom 8. bis 18. November 1928 in Berlin statt.

20. Abhandlungen.

60 Jahre Aboag. Automobil-Rundschau 13, 309.

Die Entwicklung der modernen Verkehrsmittel. M. Nathans. Luft- u. Kraftfahrt 16, 245.

Schienenbahnen und Kraftwagen im Rahmen des Gesamtverkehrs. K. A. Müller. Verkehrstechnik 45, 830; 46, 853; 47, 871.

Eisenbahn oder Kraftwagen? Trautvetter. Verkehrstechnik 32, 540.

Der Kraftwagen im Weltverkehr. Teubner. Weltwirtschaft 7, 154; 8, 173.

Rationelle Verkehrsbedienung. K. A. Müller. Verkehrstechnik 49, 901.

Ein Schritt zur Rationalisierung des Verkehrswesens. Sommer. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 51, 1206.

Kontrolle, Rationalisierung, Statistik und Rentabilitätsberechnungen für Lastautos, Schnelloferwagen, Elektrokarren und ähnliche Fahrzeuge. R. Kirschke. Zeitschrift f. Betriebswirtschaft 7, 517.

Zur Frage der Verkehrsregelung und Verkehrserziehung. A. Jacoby. Verkehrstechnik 27, 457.

Der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland. Werner Teubert. Automobil-Rundschau 21, 517.

Der Eisenbahnkraftwagenverkehr 1927. Archiv f. Eisenbahnwesen 4, 1025.

Die Kraftverkehrsgesellschaften im Jahre 1928. W. Sußdorf. Verkehrstechnik 48, 885.

Der Straßenbau, seine Kosten, Aufwandsquellen und Organisation. E. Kischinsky. Die Straße 18, 361.

Die Wirtschaftlichkeit der Straßenbefestigungen. P. Marx. Die Bautechnik 34, 489.

¹⁾ Bestand zu Anfang des Jahres, Deutsches Reich am 1. Juli.

Das Kraftwagenstraßennetz Deutschlands. K. Heller. Verkehrstechnik 38, 669; 39, 745.

Die Entwicklung des Landstraßenwesens in der Rheinprovinz. H. Cassinone. Verkehrstechnik 28, 481.

Die Beitragsleistung der Gemeinden zur Instandhaltung der Landstraßen in Baden. H. Cassinone. Verkehrstechnik 49, 913.

Der planmäßige neuzeitliche Ausbau der österreichischen Bundesstraßen. G. Schneider. Verkehrstechnik 29, 497.

Der Landstraßenverkehr in Amerika. Übersetzung aus Stuart Dagett "Principles of Inland Transportation" von W. Spieß und E. Mocklenburg. Ztg. d. VDEV 49, 1297.

Der Holland-Tunnel in New York. A. Gradenz. Verkehrstechnische Woche 33, 449.

Seeschifffahrt.

21. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im 2. Halbjahr und im Jahr 1928 betrug (verglichen mit 1927):

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Hamburg				
Juli	1607	1791000	2012	1841000
August	1711	1926000	2135	1876000
September	1482	1749000	1741	1850000
Oktober	1456	1739000	1563	1733000
November	1452	1729000	1576	1742000
Dezember	1392	1754000	1462	1688000
Jahr 1928 ¹⁾	17629	21448000	20458	21395000
Jahr 1927 ¹⁾	18011	19596000	20088	19727000
Bremen (mit anderen Weserhäfen)				
Juli	708	833000	705	838000
August	749	876000	767	856000
September	654	730000	647	740000
Oktober	671	797000	679	802000
November	629	843000	632	835000
Dezember	513	769000	487	659000
Jahr 1928 ¹⁾	6878	9086000	6890	9025000
Jahr 1927 ¹⁾	5984	8089000	6004	8038000

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

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Juli				
Ostsee	3705	888100	2737	882100
Nordsee	3595	3062800	4048	3101100
Zusammen	6300	3950900	6785	3983200
August				
Ostsee	2952	996300	2879	995400
Nordsee	4089	3269000	4613	3226000
Zusammen	7041	4265300	7492	4221400
September				
Ostsee	2514	920200	2472	898300
Nordsee	3811	2892800	4093	3028600
Zusammen	6325	3813000	6565	3926900

¹⁾ Berichtigte Zahlen.

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober	Ostsee	1907	823800	1905	825500
	Nordsee	3723	3018200	3885	3003000
	Zusammen	5630	3842000	5790	3830500
November	Ostsee	1789	723000	1742	729000
	Nordsee	3545	3071600	3773	3005100
	Zusammen	5327	3794600	5515	3734100
Dezember	Ostsee	1485	623500	1462	624900
	Nordsee	3254	2918800	3327	2747700
	Zusammen	4739	3540300	4789	3372600
Jahr 1928	Ostsee	23387	8861000	22995	8798000
	Nordsee	40539	35274000	43556	35035000
	Zusammen	63926	44135000	66551	43833000
Jahr 1927		59914	40663000	63064	40493000

Der Schiffsverkehr der deutschen Schiffe erreichte im August seinen Höhepunkt, um dann langsam abzugleiten. Gegenüber dem Vorjahr zeigen alle Monate mit Ausnahme des Dezembers eine Tonnagezunahme. Das Jahresergebnis 1928 übertrifft das von 1927 um über 8%. Der Güterverkehr der deutschen Häfen ist dagegen nur um über 4% gestiegen (Ankunft: 32,7 Mill. t gegen 32,2; Abgang: 16,4 gegen 14,8). Die Konjunktur hat sich im Seeverkehr sonach weiter als stabil erwiesen.

22. Danzig, Rotterdam und Antwerpen wiesen folgenden Verkehr in N.-R.-T. (Ankunft) auf:

	Danzig	Rotterdam	Antwerpen
1928	3052000	20456000	20058000
1927	3832000	21243000	19980000

Hamburg übertrifft sonach erstmalig nach dem Krieg Rotterdam wie Antwerpen in der Tonnage.

23. Der Verkehr New Yorks betrug im Rechnungsjahr (Juli/Juni):

	Eingang		Ausgang	
	1926/27	1927/28	1926/27	1927/28
Auslandsverkehr	23854000	27719000	20085000	28145000
Inlandsverkehr	16072000	16143000	14684000	16511000

24. Der Verkehr des Suez-Kanals 1928 betrug, verglichen mit 1927:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000		Ladung in 1000 t
		Br.-R.-T.	N.-R.-T.	
1928	6084	44101	31906	32622
1927	5545	40128	28962	29524

Folgende Flaggen waren führend an dem Verkehr 1928 beteiligt:

Großbritannien	8398	25016	18124 = 56,8%
Niederlande	617	4603	3330 = 10,4%
Deutschland	611	4591	3300 = 10,3%
Frankreich	359	2786	1927 = 5,9%
Italien	363	2270	1650 = 5,2%

25. Der Verkehr des Panama-Kanals 1928 erreichte, verglichen mit 1927:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000		Ladung in 1000 t
		Br.-R.-T.	N.-R.-T.	
1928	6334	36360	29269	29402
1927	6085	36381	22354	29103

Führend waren an dem Verkehr 1928 beteiligt:

Vereinigte Staaten	2648	16278	10047	13568
Großbritannien	1816	10982	6773	8184
Deutschland	377	1475	885	1363
Norwegen	307	1443	877	1342
Japan	180	1135	764	1017

26. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1928 belief sich auf:

	Durchfahrten	Raumgehalt in N.-R.-T.
Juli	5743	2076000
August	6170	2144000
September	5102	2158000
Oktober	4709	2110000
November	4445	1890000
Dezember	4194	1761000
Jahr 1928	54102	20246000
Jahr 1927	53422	19881000

Der Verkehr blieb im Juli 1928 beträchtlich hinter dem vorjährigen zurück, lag aber in den letzten Monaten dauernd etwas darüber. Das Jahresergebnis 1928 zeigt eine hinter der Verstärkung des deutschen Hafenverkehrs zurückbleibende, geringfügige Erhöhung.

27. Der Bremer Kalihafen, ein Stichbecken des Bremer Industriefahens, wurde am 14. Dezember 1928 feierlich seiner Bestimmung übergeben (vgl. Die Weser, Nr. 12).

28. Hafenerweiterung Antwerpen. Die Schleuse von Krüsschans, die den Hafenanlagen (mit den künftigen Stichbecken) und die gegenwärtigen Hafenanlagen Antwerpens in kürzere, direkte Verbindung mit der Schelde setzt (Länge 270 m; Breite 35 m), wurde am 31. 8. 1928 durch den auf der „Anversville“ vom Kongo zurückkehrenden König der Belgier eingeweiht (vgl. La Navigation du Rhin, Nr. 9).

29. Stand des Weltaufbaus. Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 3. Vierteljahres 1928 in den Hauptschiffbauländern in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	160	589000	60	498000
Deutschland mit Danzig	47	247000	37	215000
Holland	23	74000	26	117000
Frankreich	7	26000	11	112000
Italien	10	16000	31	117000
Schweden	3	3000	20	107000
Rußland	8	30000	25	88000
Japan	9	25000	8	74000
Dänemark	—	—	13	65000
Vereinigte Staaten	6	50000	9	3000

Die rückläufige Bewegung des Weltaufbaus hat sich fortgesetzt. Gegenüber Ende April 1928 hat insbesondere der Schiffbau Großbritanniens beträchtlich nachgelassen. Geringere Rückgänge weisen auf: Deutschland, Italien, Dänemark. Im Vergleich zu ihrer Kapazität größere Steigerungen zeigen Frankreich und Schweden. Der Weltbaubestand an Motorschiffen übertrifft nunmehr beträchtlich den an Dampfern (1420000 : 1085000).

30. Weltaufbaueergebnis 1928. Nach Lloyds Register liefen vom Stapel:

	1928		1927	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Dampfer	407	1477000	480	1376000
Motorschiffe	302	1133000	254	864000
Segler u. a.	60	39000	68	46000
Zusammen:	769	2699000	802	2286000

Davon entfielen 1928 auf:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	330	1018000	76	428000
Deutschland mit Danzig	46	202000	41	214000
Holland	31	82000	43	85000
Dänemark	4	5000	27	134000
Schweden	5	3000	15	101000
Japan	19	45000	18	101000
Vereinigte Staaten (mit großen Seen)	12	36000	10	59000
Italien	10	23000	17	28000
			15	36000

31. Schifffahrtstechnische Tagungen. Die 7. Jahresversammlung der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schifffahrt-Versuchsanstalt fand vom 10.—12. September 1928 in Köln und Düsseldorf statt (vgl. Hansa, Nr. 37), die 29. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft vom 22. bis 24. November in Charlottenburg (vgl. Hansa, Nr. 48).

32. Abhandlungen. Die Richtungen des Seeverkehrs der deutschen Häfen 1927. Wirtschaft und Statistik 22, S. 844.

Der Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt. Graf von Roedern. Hansa 39, S. 1562.

Entwicklungstendenzen der italienischen Schifffahrt. Kh. Schiffbau und Schifffahrt 24, S. 601.

Das Auflegungsproblem in der Weltaufbau. Rolf Erdmann. Wirtschaftsdienst 49, S. 2012.

Die Hamburg-Preußische Hafengemeinschaft. R. II. Wirtschaftsdienst 50, S. 2057. Der Hafen von Gdingen. Hermann Steinert. Werft-Reederei-Hafen 18, S. 370. L'établissement des zones franches dans les ports maritimes et fluviaux. Paul de Rousiers. J. d. I. Marine Marchande, Nr. 494, S. 1543.

Staatliche Maßnahmen in Schweden zur Förderung der nationalen Schifffahrt. Herrn. Bolte. Hansa 52, S. 2069.

Die Internationale Schiffebaukonferenz 1928. G. L. Heeris. Economisch-Statistische Berichten, Nr. 653, S. 571.

N.-Z.

Binnenschifffahrt.

33. Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). A. Nordwestdeutsche Kanäle. Im Bergverkehr des Dortmund-Ems-Kanals machte sich der Ende August beendete schwedische Bergarbeiterstreik bis Ende September durch starken Ausfall von Erztransporten geltend. Obwohl der Bergverkehr gegen Jahresende das Vorjahrsmaß überschritt, blieb der Verkehr durch Schleuse Münster zum Ruhrgebiet im ganzen Jahr 1928 gegenüber 1927 über 30% zurück. Der Talverkehr durch Schleuse Münster hielt sich im ganzen 2. Halbjahr etwa auf der im 2. Viertel erreichten Höhe, so daß das Vorjahrsergebnis ein wenig übertroffen wurde. Die Kohlenverladungen in Richtung Emden wie Hannover vollzogen sich normal. Ein Teil der Verschiffungen geht nunmehr auf dem neuen Mittellandkanalstück über Hannover hinaus, so daß dessen Verkehrsentwicklung befriedigt. Der Durchgangsverkehr zwischen dem Rhein-Herne-Kanal und dem Rhein vollzog sich in normalen Bahnen, so daß auch hier das Vorjahrsergebnis leicht über-

schriften wurde. Das konjunkturelle Ergebnis des nordwest-deutschen Kanalverkehrs in der 2. Jahreshälfte 1928 kann mit „standhaft“ bezeichnet werden. Im einzelnen betrug der Durchgangsverkehr in 1000 t:

	Durchgang Schleuse Münster zu Tal	Schleuse vom Berg	Durchgang Schleuse Duisburg zum Rhein	Duisburg vom Rhein
Juli	341,1	158,6	970,5	276,7
August	421,4	153,5	928,—	340,1
September	368,2	168,4	879,7	283,7
Oktober	335,6	270,4	913,2	243,7
November	347,9	206,—	941,5	253,7
Dezember	326,6	207,7	834,3	159,8
Jahr 1928	3784,—	1826,—	10774,—	3176,—
Jahr 1927 ¹⁾	3719,—	2668,—	10547,—	2876,—

B. Rhein: Die Verkehrsleistung der Rheinschifffahrt hielt sich im Juli/August 1928 auf ansehnlicher Höhe, um im September eine beträchtliche Abnahme zu erfahren. Nach vorübergehender Erhöhung im Oktober sank sie im November/Dezember stärker ab. Neben Saisoneinflüssen machte sich im November die Aussparung der Arbeiter in der westdeutschen Eisenindustrie durch Unterbindung der Eisenabfuhr und Einschränkung der Erzzufuhren geltend. Da der Wasserstand fast während des ganzen 2. Halbjahres 1928 zu wünschen übrig ließ, hielten sich die Frachten durchschnittlich auf leicht erhöhtem Niveau. Sie gipfelten infolge der stärkeren Nachfrage im Oktober. Angesichts des nach wie vor sich vergrößernden Schiffsarkes konnte die Beschäftigung der Rheinflotte im ganzen weiter nicht befriedigen.

Die Jahresleistung der Rheinschifffahrt 1928 blieb gegenüber 1927 um annähernd $4\frac{1}{2}$ Mill. t zurück. Als außerordentliche Ursachen sind dabei der Streik des deutschen Rheinschiffahrtspersonals im Mai/Juni und die Aussparung in der westdeutschen Eisenindustrie im November anzusprechen. Daneben kommt hierin der Rückgang der Konjunktur zum Ausdruck. So ist einmal die Erzeinfuhr über Emmerich um rund 3 Mill. gegenüber der allerdings außerordentlich hohen Einfuhr des Jahres 1927 zurückgeblieben, ebenso der Kohlenversand ab Duisburg um 3 Mill. t. Der Kohlenversand der Rheinzechen und Kanalhäfen hielt sich dagegen auf fast gleicher Höhe wie 1927. Der Rückgang des Kohlenversandes über Duisburg entspricht fast dem gesamten Förderungsrückgang des Ruhrbergbaus 1928 gegenüber 1927 von 3,4 Mill. t. Hinzuweisen ist darauf, daß der Kohlenbergbau der anderen deutschen Reviere 1928 eine Steigerung gegenüber 1927 aufweist. Dementsprechend hob sich auch der Rheinversand an Aachener Kohle über Köln und Neuß und rheinischer Brikketts über Wesseling. Weiter nahm die Einfuhr englischer und holländischer Kohle über Emmerich um $\frac{1}{2}$ Mill. t zu. Zunahmen waren des ferneren zu verzeichnen in der Talfahrt bei eisässaemem Kali und lothringischem Erz, von Steinen vom Mittelrhein, Eisen vom Niederrhein. Ferner erhöhte sich die Einfuhr von Holz, wegen die Getreideinfuhr — mitbedingt durch die heimische Rekordernte 1928 — um $\frac{1}{2}$ Mill. t niedriger als 1927 war. Der durch die Mindertransporte von Erz, Kohle und Getreide bedingte Verkehrsrückgang kam nur auf dem Niederrhein zur Geltung, wegen der Verkehr auf dem Mittel- und Oberrhein durch Kompensation von Zu- und Abnahme das Vorjahresmaß wieder erreichte.

Die Monatsziffern des Grenzverkehrs bei Emmerich spiegeln die vorgeschilderte Gesamtentwicklung wider. Es wurden gezählt in 1000 t:

¹⁾ Endgültige Zahlen.

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Juli	141	816	319	750	705	1928
August	132	955	318	705	710	2110
September	117	900	359	707	703	2053
3. Viertel 1928	390	2671	866	2162	2162	6089
Oktober	125	922	393	687	687	2927
November	102	593	354	575	575	1524
Dezember	87	525	263	550	550	1425
4. Viertel 1928	314	2340	810	1512	1512	4976
Jahr 1928	1189	9557	3121	7993	7993	21160
Jahr 1927	683	12601	3652	7103	7103	24039
	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Juli	1345	327	336	394	2402	2402
August	1435	296	323	401	2455	2455
September	1459	292	309	337	2394	2394
3. Viertel 1928	4236	915	968	1132	7251	7251
Oktober	1553	273	229	311	2366	2366
November	1646	152	282	309	2389	2389
Dezember	1590	128	206	350	2274	2274
4. Viertel 1928	4789	553	717	970	7029	7029
Jahr 1928	18968	3095	3246	3785	28323	28323
Jahr 1927	20775	2798	2785	3406	29764	29764

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort hielt sich, abgesehen von einem Rückschlag im September, auf annähernd gleicher Höhe, ohne die im gleichen Zeitraum des Vorjahres und im 1. Viertel 1928 behandelten Mengen zu erreichen, so daß sich gegenüber 1927 eine Vorkchrseinbuße von rund 3,7 Mill. t ergibt. Es wurden in Duisburg-Ruhrort umgeschlagen in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
Juli	1443	1279	418	206	1861
August	1408	1246	450	231	1858
September	1250	1096	426	216	1676
Oktober	1383	1258	435	219	1818
November	1400	1308	382	191	1782
Dezember	1316	1211	374	182	1690
Jahr 1928	15370	13882	5097	2508	20467
Jahr 1927	18391	16097	5738	3484	24129

Der Versand der Rheinzechen- und -hüttenhäfen hielt sich von Juli bis Oktober 1928 fast auf der gleichen Höhe wie im 1. Halbjahr 1928, der Empfang darüber. Im November/Dezember ließ der Verkehr, namentlich die Erzzufuhr, stark nach. Der Verkehrsrückgang von rund 1650000 t 1928 gegen 1927 entfällt fast ganz auf die Erzzufuhr, da der Rückgang der Kohlenverschiffungen nur unbedeutend war, der Eisenversand dagegen etwas zunahm. Der Umschlag betrug in 1000 t:

	Rhein-Zechen- und -Hüttenhäfen		Mannheim-Ludwigshafen	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	419,6	724,5	197,—	762,1
August	425,2	785,3	193,9	735,9
September	397,5	714,4	173,7	744,—
Oktober	438,5	800,1	176,2	737,1
November	315,7	436,5	174,1	661,4
Dezember	371,2	381,9	171,—	603,3
Jahr 1928	5044,5	7790,8	1979,7	7858,8
Jahr 1927	5152,—	9335,2	1836,3	8851,—

In Mannheim-Ludwigshafen hielt sich der Versand im 2. Halbjahr über dem des 1. Gegenüber 1927 zeigt sich 1928 eine kleine Belebung. Die Ankünfte wiesen als Folge des Rheinschifferstreiks im Juli eine starke Vermehrung auf, hielten sich dann aber bis Oktober auf gewohnter Höhe, um gegen Jahresende nachzulassen. Hieraus und aus dem Minderverkehr im Mai/Juni infolge des Streiks ergibt sich ein Verkehrsverlust von 900 000 t, der allein von Mannheim getragen wurde.

Der Verkehr Straßburgs erreichte namentlich infolge erhöhter Kohlenanfuhrten, Erz- und Kaliabfuhrten 1928 mit 5,3 Mill. t einen neuen Rekord, der das Ergebnis von 1927 um 1 Mill. t, das von 1913 um 3,3 Mill. t übersteigt. Die Rheinschiffahrt von 1927 um 1 Mill. t, das von 1913 um 3,3 Mill. t übersteigt. Die Rheinschiffahrt von 1927 um 1 Mill. t, das von 1913 um 3,3 Mill. t übersteigt. Die Rheinschiffahrt nach Basel mußte hingegen infolge ungünstiger Wasserverhältnisse bereits im Juli wieder eingestellt werden. Der Rheinverkehr Basels erreichte 1928 daher nur 23 000 t gegen 513 000 t 1927. Dagegen steigerte sich der Kanalverkehr Basels von 227 000 t 1927 auf 449 000 t 1928.

34. Ostdeutsche Binnenschiffahrt (Konjunkturüberblick). Im 2. Halbjahr 1928 war der Verkehr auf den ostdeutschen Wasserstraßen, namentlich auf den Oberläufen von Oder und Elbe, durch Niedrigwasser stark behindert. Insbesondere entwickelten sich auf der Oder katastrophale Verhältnisse. Von Mitte Juli bis Ende September herrschte auf der oberen Oder Betriebsstillstand. 900 Kähne versommerten und konnten bei nur langsamer und unsteter Zunahme des Wasserstandes in den folgenden Monaten nur nach und nach auf den Weg gebracht werden. Der Verkehr Kosels zeigt daher 1928 gegenüber 1927 einen starken Rückgang. In Stettin waren die Wirkungen nicht so schlimm, da der Verkehr Stettin-Berlin sich belebte, insbesondere englische und Ruhrkohle diesen Weg statt den über Elbe und Havel einschlug. Der Verkehr Berlins zeigt im Abgang während des 2. Halbjahrs, in der Ankunft während des letzten Viertels gegenüber dem Vorjahr eine beträchtliche Belebung, wogegen der Verkehr Hamburgs gegenüber dem Vorjahr und dem 1. Halbjahr 1928 nachließ. Auch der Grenzverkehr mit der Tschechoslowakei ließ zu wünschen übrig. Im Jahresresultat zeigt der Talverkehr abermals eine beträchtliche Abnahme. Infolge Kahnraummangels zogen die Frachten von August bis November sehr stark an. Der Umschlag betrug in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	208,—	22,6	89,—	94,7
August	6,1	11,—	150,1	69,6
September	11,7	13,3	152,5	61,6
Oktober	89,3	34,8	229,3	83,1
November	72,8	36,—	212,5	120,—
Dezember	54,3	38,4	111,1	88,8
Jahr 1928	1700,—	343,—	1423,—	1115,—
Jahr 1927	2535,—	753,—	1301,—	1645,—

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	118,3	565,—	351,4	308,4
August	156,7	518,3	319,—	237,5
September	143,7	563,4	301,5	239,6
Oktober	94,8	704,8	380,7	311,8
November	96,2	651,6	447,3	350,6
Dezember	76,8	597,2	361,—	349,5
Jahr 1928	1221,—	6653,—	4743,—	3645,—
Jahr 1927	920,—	5065,—	5110,—	3907,—

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Juli	37,3	90,4	34,5	56,3
August	39,7	61,—	49,7	47,6
September	50,6	42,8	57,3	68,7
Oktober	41,5	58,4	67,7	93,9
November	56,5	65,9	73,5	100,5
Dezember	100,8	100,3	59,5	74,7
Jahr 1928	638,—	880,—	839,—	988,—
Jahr 1927	641,—	719,—	822,—	1306,—

35. Fertigstellung der Lahnkanalisierung. Die bisher nur unvollkommene Kanalisierung der Lahn — zwischen gestauten Strecken befanden sich längere Abschnitte mit starkem Gefälle und unzureichender Tiefe — ist durch Fertigstellung von fünf neuen, bzw. umgebauten Schleusenanlagen Ende 1928 bis Steeden (7 km oberhalb Limburg; 69 km von der Lahnmündung) vervollkommen worden. Die Wasserstraße ist nunmehr regelmäßig für 200-t-Schiffe befahrbar. Die Schleusen (12 bis Limburg) haben 32,60 m Länge und 5,30 m Breite.

36. Bestand der deutschen Binnenflotte. Die deutsche Binnenflotte zeigt Ende 1927 eine leichte Vergrößerung gegenüber Ende 1926. Für die beiden wichtigsten Fahrzeuggattungen ergeben sich folgende Größenverhältnisse:

Wasserstraßen- gebiet	Zahl 1927	Kähne		Schlepper	
		Tragfähigkeit in 1000 t 1927	1926	Zahl 1927	1926
Rhein	2864	2205	2186	467	192
Weser u. nordwestdeutsche Kanäle	1817	633	666	346	56
Elbe ¹⁾ , Märkische Wasser- straßen u. Oder	8177	2937	2865	1299	227
Ostpreuß. Wasserstraßen	705	133	129	76	8
Donau	216	133	136	26	12
Sämtliche Wasserstraßen (einschl. der nicht einzeln aufgeführten)	14383	6164	6076	2255	498

Der Bestand an sonstigen Schiffen mit eigener Triebkraft (außer den Schleppern) belief sich Ende 1927 auf 2041 mit 241 000 t Tragfähigkeit gegen 1854 mit 213 000 t Tragfähigkeit 1926. Der Zuwachs entfällt auch hier zum größten Teil auf das Elbe-Oder-Gebiet. (Vgl. Wirtschaft und Statistik 1928, Nr. 19, S. 695.)

37. Dezentration in der Mainschiffahrt. Die bisher zum Rhenania-Konzern (bayerische Rheinschiffahrtsgruppe) gehörigen Unternehmern Carl Presser & Co., G. m. b. H., Frankfurt a. M., und Bavaria-Schiffahrts- und Speditions-A. G., Bamberg, sind Ende November 1928 im Interesse einer freieren Entwicklung in gegenseitigem Einvernehmen aus dem Rhenania-Konzern, der je zur Hälfte des Kapitals an den beiden Firmen beteiligt war, ausgeschieden. Die Spitzengesellschaft des Rhenania-Konzerns, die bisher Rhenania Speditions Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß firmierte, änderte ihren Namen in Rhenania Schiffahrts- und Speditions-Gesellschaft m. b. H. und errichtete nunmehr eigene Niederlassungen in Frankfurt und Aschaffenburg. (Vgl. betr. derzeitige Zusammensetzung des Rhenania-Konzerns: Der Rhein, Nr. 12, S. 219.)

38. Wasserstraßenabgaben. Ein sechsklassiges Güterverzeichnis zu den Tarifen für die Schifffahrt- und Flößereiabgaben auf den Reichswasserstraßen wurde als

¹⁾ ohne Hamburger Schuten.

Beilage zu Nr. 27 des Reichs-Verkehrs-Blattes veröffentlicht. Neue Wasserstraßenabgabentarife wurden erlassen für die westdeutschen Kanäle (2. 8. 28; RVBl. 26), den kanalisiertem Neckar (18. 8. 28; RVBl. 27), den kanalisiertem Main bis Aschaffenburg (20. 9. 28; RVBl. 30), die kanalisierte Lahn bis Steeden (4. 10. 28; RVBl. 32), die westdeutschen Kanäle (24. 12. 28; RVBl. 39), Schlepplohntarif für den Rhein-Weser-Kanal, den Weser-Elbe-Kanal bis Peine (Hildesheim) und den Lippe-Kanal von Wessel bis Hamm (24. 12. 28; RVBl. 39), Schlepplohn- und Schifffahrtabgabentarif für den Elbe-Trave-Kanal (29. 12. 28; RVBl. 39).

Sämtliche Schifffahrtsabgaben erfordern in Parallele zu der Eisenbahn-Tarif-erhöhung ab 1. Oktober 1928 eine Erhöhung um 11%. Da der zur Mitwirkung in allgemeinen Tarifangelegenheiten gesetzlich berufene Reichswasserstraßenbeirat hierzu nicht gehört worden war, erhob er in seiner nächsten Sitzung gegen das rechtswidrige Vorgehen des Reichsverkehrsministers Protest.

Der „Noltarif“ für die Reichswasserstraßen vom 22. 10. 1925 (vgl. Verkehrsarchiv 1926, Nr. 32) wurde durch verschiedene Erlasse zunächst bis 30. 9. 1928 verlängert, dann gelegentlich der allgemeinen Schifffahrtsabgabenerhöhung zum 1. 10. 1928 neu gefaßt (RVBl. 29) und dann wieder weiterverlängert (RVBl. 39), so daß er, entgegen seiner ursprünglichen Zweckbestimmung, als konstanter Teil des Schifffahrtsabgabentarifs zu betrachten ist.

39. Die Lade- und Löschrizen des Binnenschifffahrtsgesetzes von 1895, die infolge zu langer Ausdehnung den heutigen Umschlagsmöglichkeiten und den Interessen der Schifffahrt nicht mehr entsprechen, erfordern durch Bekanntmachungen der preussischen Oberpräsidenten zum 1. Januar 1929 eine Kürzung. Für eine Gesamt-ladung von 1200 t beträgt die Lade- bzw. Löszeit im westdeutschen Wasserstraßengebiet nunmehr 10 Tage, im ostdeutschen Gebiet ebensoviel Tage für eine Gesamt-ladung von 550 t. Näheres vgl. Der Rhein, 1929, Nr. 1; An der Oder, 1928, Nr. 23.

40. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hielt ihre 2. Tagung 1928 vom 6. bis 17. November in Straßburg ab. Sie beschäftigte sich wieder großenteils mit der Revision der Mannheimer Akte. Ferner setzte sie u. a. eine neue Anweisung betreffend die Mindestbesatzung fest, die einige kleine Erleichterungen bringt. Die neue Besatzungsanweisung für die Rheinschifffahrt wird nach Anweisung des Reichsverkehrsministers (RVBl. 1929, Nr. 2) ab 1. März 1929 in Kraft gesetzt.

41. Vereinfachung der deutsch-niederländischen Grenzabfertigung im Rheinverkehr. Ein am 28. April 1928 in Berlin unterzeichnetes deutsch-niederländisches Abkommen über Zusammenlegung der Grenzabfertigung im Rheinschiffverkehr wurde am 6. Dezember 1928 vom Reichstag zum Gesetz erhoben (RGBl. II, Nr. 48). Die Grenzabfertigung des Rheinverkehrs wird hiernach in der Weise zusammengelegt, daß die deutschen und niederländischen Behörden die zu Tal fahrenden Schiffe in Lobith und die zu Berg fahrenden Schiffe in Emmerich abfertigen.

42. Auflösung des Oberländischen Kleinschifferverbandes. Die Mitgliederversammlung des auf Grund des Kleinschifferverband-Gesetzes vom 19. Mai 1922 bestehenden Verbandes beschloß am 20. Februar 1928 seine Auflösung. Die oberländischen Kleinschiffer gründeten in der Folgezeit die „Betriebsgenossenschaft der Oberländischen Kanalschiffer e. G. m. b. H.“, Sitz Elbing.

43. Mitteleuropäischer Binnenschifffahrtsverband. Der 1896 gegründete „Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschifffahrt“ wurde in Anwesenheit von Vertretern deutscher, schweizerischer und ungarischer Binnenschifffahrtsverbände am 16. Juni 1928 in Friedrichshafen als „Mitteleuropäischer Binnenschifffahrtsverband“ neu konstituiert. Er bildet den Zusammenschluß von

Schifffahrts- und Kanalvereinen Mitteleuropas. Die Geschäftsführung wird von dem Zentralverein für Deutsche Binnenschifffahrt wahrgenommen, dessen 1. Vorsitzender auch den Vorsitz beim Mitteleuropäischen Binnenschifffahrtsverband führt (vgl. die Satzung in: Ztschr. f. Binnenschifffahrt, Nr. 17).

44. Der Zentralverein für Deutsche Binnenschifffahrt hielt seine 59. ordentliche Mitgliederversammlung am 31. August 1928 in Königsberg i. Pr. ab. Vorträge wurden gehalten von Ministerialdirektor Dr. Ing. h. c. Gährs über „Stand der Bauarbeiten an den deutschen Wasserstraßen“, Dr. Bock über „Die Bedeutung der ostpreussischen Binnenschifffahrt, insbesondere für die Holzwirtschaft“, Dr. Schaffrath und Dr.-Ing. Mast über „Verkehrsverhältnisse Oberschlesiens“.

45. Italienischer Binnenschifffahrtskongreß. Ende Oktober 1928 wurde in Venedig der 1. Nationale Binnenschifffahrtskongreß, der von der Confederazione Nazionale Fascista dei Trasporti terrestri e dei navigazione interna einberufen war, abgehalten.

46. Belgischer Binnenschifffahrtskongreß. Vom 3.—5. November 1928 fand in Brüssel ein nationaler Kongreß der belgischen Binnenschifffahrt statt, an dessen Eröffnungssitzung der König und die Minister Segers und Baels teilnahmen. Der Kongreß brachte die Stärke des Binnenschifffahrtsgedankens in Belgien zum Ausdruck und leistete in verschiedenen Punkten praktisch und wissenschaftlich nützliche Arbeit.

47. Abhandlungen. Die Verkehrsbelastung der Wasserstraßen 1927. Wirtschaft und Statistik, 24, S. 945.

Het Rijnverkeer in het eerste Semester van 1928 en het Verkeer van Rotterdam met het deutsche Achterland van 1913 tot 1926. K. F. O. James u. C. Vermye. Economisch-Statistische Berichten, Nr. 671, S. 974; Nr. 672, S. 1002.

Le port de Rotterdam 1328—1928. Artikelserie. La Navigation du Rhin, 11, S. 493.

Le port de Strasbourg et le transbordement de la potasse. Alfred Uhry. La Navigation du Rhin, 9, S. 341.

Die Entwicklung der Schifffahrt auf der obersten Rheinrecke. Jean R. Frey. Schiffbau, 18, S. 427.

Die Elbe als Verkehrsweg. Heinrich Burmester. Die Elbe, 7, S. 207.
Österreich und die Donauschifffahrt. Ludwig Wertheimer. Schiffbau, 15, S. 347.
Der Stand der Bauarbeiten in der Reichswasserstraßenverwaltung. Gährs. Ztschr. f. Binnenschifffahrt, 18/19, S. 544.

Der Rhein-Neckar-Donau-Schifffahrtsplan. Kupferschmid. Das Rheinschiff, 9, S. 5.
Die polnischen Wasserstraßenpläne. Hermann Steinert. Ztschr. f. Binnenschifffahrt, 17, S. 502.

Wolga-Don-Kanal als verkehrstechnisches und energetisches Problem. Die Volkswirtschaft der UdSSR, 20/21, S. 33.

Die Ausnutzung der Tragfähigkeit der deutschen Binnenschiffe. Ztschr. f. Binnenschifffahrt, 22, S. 640.

Abmessung der Frachtfahrzeuge auf den Märkischen Wasserstraßen. Frentzen u. von Doh. Ztschr. f. Binnenschifffahrt, 23, S. 665.
Die Betriebsverhältnisse in der Rheinschifffahrt. Wilhelm Geile. Ztschr. f. Handelswissenschaftliche Forschung, 9, S. 400.

Das Selbstkostenproblem in der Rheinschiffschiffahrt. Wilhelm Geile. Ztschr. f. Handelswissenschaftliche Forschung, 12, S. 259.

Die Kombinationen zwischen Elbenschifffahrts-Unternehmungen. Heinrich Burmester. Die Elbe, 8, S. 252; 9, S. 275.

La concurrence des chemins de fer aux voies navigables en Belgique. Comité national pour la défense de la navigation intérieure. La Navigation du Rhin, 10, S. 406.

Tarifhoheit und Binnenhäfen. Max Peters. Ztschr. f. Binnenschifffahrt, 24, S. 691.

Die Binnenschiffahrtskredite. Bodo Ebbardt. Ztschr. f. Binnenschifffahrt, 20, S. 583.

Le Crédit fluviale Belge. P. Iweins d'Eeckhoutte. La Navigation du Rhin, 12, S. 489.

N.-Z.

Luftverkehr.

48. **Flugleistungen 1928 der Deutschen Luft-Hansa.** Die Leistungsergebnisse der Deutschen Luft-Hansa A. G. 1928 im Vergleich zu 1927 sind folgende:

	1928	1927
Beforderte Passagiere . . .	111115	102881
Befordertes Gepäck . . .	808460 kg	821921 kg
Gesamtfracht	1023206 kg	641186 kg
Beforderte Post	317588 kg	274073 kg
Beforderte Zeitungen . . .	162042 kg	205743 kg
Gesamt-Kilometerleistung	10217528 km	9208029 km

49. **Flugisenbahnpersonverkehr (Flei-Per-Verkehr).** Nachdem im Herbst 1927 zwischen der Deutschen Luft-Hansa und der Deutschen Reichsbahngesellschaft ein Abkommen über einen kombinierten Transport von Gütersendungen auf dem Luft- und Schienenwege getroffen wurde, ist mit dem 1. September 1928 ein neuer Vertrag zwischen beiden Gesellschaften in Kraft getreten, welcher sich auf eine engere Zusammenarbeit im Personen- und Gepäckverkehr bezieht. Hiernach kann jeder Luftreisende seinen Flugschein gegen eine Fahrkarte 1. Klasse umtauschen, wenn der Flug nicht angetreten oder abgebrochen wurde. Hierzu berechnen sowohl die Flugscheine der Deutschen Luft-Hansa als auch diejenigen der Luftverkehrsgesellschaften der Schweiz, Schwedens, Finnlands, Frankreichs, Italiens, Dänemarks, Spaniens, Englands, Hollands, Norwegens, Österreichs, Belgiens, Ungarns, der Tschechoslowakei und der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft.

50. **Gründung einer großen britischen Luftverkehrs-Ges.** In England ist unter Förderung des Luftministeriums eine große private Luftverkehrs-Gesellschaft gegründet worden, die vor allem Zubringerlinien zu den großen Reichsflugstraßen einrichten soll.

51. **Luftpost nach Sibirien.** Im Gebiet der UdSSR. ist von der russischen Luftverkehrsgesellschaft Dobrolet die Luftpostlinie Moskau-Nowosibirsk eröffnet worden. Die zweimal wöchentlich verkehrenden Flugzeuge befördern Briefsendungen nach Sibirien, China, Japan, der Mongolei und den Philippinen.

52. **Luftpostbeförderung von Frankreich nach Südamerika.** Vom 15. September 1928 an können Briefsendungen aller Art nach Brasilien, Uruguay, Argentinien und den Ländern darüber hinaus auf dem Luft-Seewege von Frankreich nach Südamerika befördert werden. Der durch Benutzung des Luft-Seeweges erzielte Zeitgewinn beträgt etwa 8 bis 14 Tage.

53. **Luftpostbeförderung von Amsterdam nach Batavia.** In den Monaten September und Oktober wurden mehrere Flüge von Amsterdam nach Batavia ausgeführt, mit denen Briefsendungen nach Britisch-Indien einschl. Britisch Birma,

Siam, den Straits Settlements, Niederländisch Indien und den Ländern darüber hinaus befördert wurden. Die Beförderungsdauer bis Batavia betrug 12 Tage.

54. **Die International Air Traffic Association (IATA)** hielt am 1. und 2. August 1928 in London ihre 20. Tagung ab. Durch die Neuaufnahme der jugoslawischen und ukrainischen Luftverkehrsgesellschaft ist der Mitgliederstand der IATA auf 24 Handelsluftfahrtunternehmungen angewachsen. Einen breiten Raum der Erörterungen nahm die Frage der Verantwortlichkeit des Lufttransporteurs ein. Über den Stand des Flugisenbahn-Güter- und Personenverkehrs berichtete ein Mitglied der Deutschen Luft-Hansa.

55. **IATA 1928.** In der Zeit vom 7. bis 28. Oktober 1928 fand in Berlin eine internationale Luftfahrtausstellung statt, die unter Ausschaltung der militärischen Flugzeuge vor allem die Entwicklung der internationalen zivilen Luftfahrt zeigte.

56. **Die Flughafenbenutzungsordnung** für den Flughafen Berlin-Tempelhof, die als Muster einer Benutzungsordnung von Flughäfen und Verkehrslandeplätze Anwendung finden soll, ist in den Heften Nr. 42 und 43 der Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht.

57. Abhandlungen.

Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr. Gut. Deutsche Verkehrs-Ztg. 35, S. 613.

Die Verkehrsaufgaben für den Luftverkehr und ihre Lösung. Oefele. Fördertechnik und Frachtverkehr 17, S. 308.

Transozean-Luftverkehr. Oefele. Fördertechnik und Frachtverkehr 20, S. 363; 23, S. 423; 26, S. 487.

Das Luftschiff in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. H. Eckener. Luftfahrt 16, S. 241.

Partikularistische oder einheitliche Luftverkehrspolitik. W. T. Luftschau 3, S. 46.

Weltwirtschaft und Weltluftpolitik. A. R. Böhm. Ztschr. f. Geopolitik 9, S. 780; 10, S. 873; 11, S. 968; 12, S. 1055.

Aus technisch-wirtschaftlichen Grenzgebieten der Handelsluftfahrt. Stock. Ruhr- und Rhein-Wirtschaftszeitung 40, S. 1374.

Die Wirtschaftlichkeit des deutschen Luftverkehrs. Rocca, und eine Entgegnung von H. Roeder. Aero-Revue Suisse 7, S. 200.

Gesichtspunkte zu einem Deutschen Luftverkehrsprogramm. Merkel. Verkehrstechnische Woche 47, S. 633.

Die Luftfahrt in Österreich. N. Wagner-Florheim. Luftschau 4, S. 68.

Änderung und Vereinheitlichung der internationalen Grundlagen des öffentlichen Luftrechtes. II. Döring. Luftschau 5, S. 91; 6, S. 107.

Probleme der Luftfahrt. O. Lehmann. Luftfahrt 22, S. 345; 23, S. 361; 24, S. 377.

Organisation des Weltluftverkehrs. H. O. Wesemann. Wirtschaftsdienst 50, S. 2060.

Der Transozeanische Luftverkehr. G. Sachsenberg. Hansa 46, S. 1834.

Flugisenbahnverkehr. Joseph. Reichsbahn 45, S. 953; 46, S. 973.

Der geplante Luftverkehr innerhalb des britischen Reiches. W. Paschen. Marinerundschau 7, S. 301.

Die Entwicklungsgrundlagen des Weltluftverkehrs. K. Pirath. Verkehrstechnische Woche 33, S. 539.

Der zweite Lufthansa Sibirienflug 1928. J. v. Schroeder. Betriebsmitteilungen der Deutschen Lufthansa III. Jhrg. Sondernummer 1. 31. 10. 1928.

Sch.

Post- und Nachrichtenverkehr .

58. Konjunkturüberblick.

Zeitraum	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Oris-gespräche in Mill.	Fern-gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM
Juli-September 1927...	71,4	10,0	483,8	60,6	504,8
Oktober-Dezember 1927	85,4	9,0	532,7	60,5	559,5
Juli-September 1928...	64,7	8,8	520,1	65,0	543,7
Oktober-Dezember 1928	79,8	8,5	565,4	63,3	576,2
1927.....	299,1	37,7	1972,8	251,9	1930,7
1928 ¹⁾	284,7	33,6	2145,9	247,9	1987,7 ²⁾

Nach wie vor ist der Postverkehr gekennzeichnet durch eine uneinheitliche Entwicklung der einzelnen Verkehrsgebiete, so daß eine eindeutige Erklärung der Konjunkturentwicklung nicht möglich ist.

Die Steigerung der aufgelieferten Pakete von 64,7 Mill. im 3. Viertel 1928 auf 79,8 im letzten Viertel ist eine jährlich wiederkehrende Saisonercheinung und ist auf den erhöhten Paketverkehr zu Weihnachten zurückzuführen. Der Brief- und Telegrammverkehr hat dagegen eine Senkung erfahren. Die Steigerung des Fernsprechverkehrs (insbesondere des Nahverkehrs), der infolge Ausbaus des Fernsprechnetzes eine aufsteigende Grundrichtung aufweist und daher in seiner Bewegung von der Entwicklung der Zahl der Briefsendungen und Telegramme grundsätzlich abweicht, geht beträchtlich über die fortschreitende Vermehrung der Anschlüsse hinaus und ist wohl auf die durch Herabsetzung der Gebühren der bedingte Mehrbenutzung zurückzuführen. Es scheint, daß hierbei auch die Vermehrung der öffentlichen Fernsprechstellen einen verbotenden Einfluß ausgeübt hat. Der erhöhte Paket- und Fernsprechverkehr sowie einige, hier nicht zahlenmäßig belegte Verkehrswege (Rundfunk und Oberlandverkehr) ziehen natürlich auch eine Erhöhung der Gesamteinnahmen nach sich, die im letzten Viertel 1928 rd. 17 Mill. RM. höher sind als im entsprechenden Zeitraum des Jahres 1927.

Vergleicht man nun die beiden letzten Halbjahre 1927 und 1928, so zeigen die Einnahmen im letzten Halbjahr 1928 eine merkliche Erhöhung von 55,6 Mill. RM. oder rd. 5% gegenüber derselben Zeit von 1927. Der Grund hierfür liegt einerseits in der schon oben erwähnten Erhöhung von 17 Mill. RM. und andererseits an den niedrigen Einnahmen im 3. Viertel 1927, da die Gebührenerhöhung erst im August 1927 durchgeführt wurde. Daraus erklärt sich auch die größere Steigerung der Einnahmen vom 3. zum 4. Vierteljahr 1927 (10%) gegenüber dem 3. und 4. Viertel 1928 (6%). Im Paket- und Telegrammverkehr ist im letzten Halbjahr 1928 ein Rückgang gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres eingetreten, während der Fernsprechverkehr teilweise wesentlich höher ist.

Das gleiche Bild bietet ein Vergleich der beiden Kalenderjahre 1927 und 1928. Paket- und Telegrammverkehr sind zurückgegangen, während Fernsprechverkehr und Gesamteinnahmen gestiegen sind. Leider ist die Zahl der Gesamteinnahmen für 1928 nur vorläufig, da sie den Monat März nicht enthält. Wenn man aber von den Einnahmen im Januar und Februar, die mit 354,9 Mill. RM. angegeben werden, ausgeht und eine gleichmäßige Entwicklung voraussetzt, so kann man etwa 175 Mill. als März-Einnahme annehmen. Dann würde sich für 1928 ein um rd. 200 Mill. RM. höherer Betrag ergeben als für 1927. Der Grund hierfür ist

¹⁾ Teilweise vorläufige Ergebnisse.

²⁾ Vorläufige Zahl ohne März.

wohl darin zu suchen, daß einmal in der Zahl für 1927 auch die geringeren Einnahmen der Monate vor der Gebührenerhöhung enthalten sind, andererseits die Steigerung einzelner Verkehrswege (Fernsprechverkehr, Rundfunk usw.) den Rückgang beim Paket- und Telegrammverkehr nicht nur ausgleicht, sondern ihn in Hinsicht auf die Einnahmen noch überbietet.

59. Fernsprechverkehr Deutschland—Buenos Aires. Vom 21. Dezember an sind alle Orte Deutschlands zum Fernsprechverkehr mit Buenos Aires zugelassen. Ein Gespräch von 3 Minuten Dauer kostet 180 RM., jede weitere Minute 60 RM. mehr.

60. Der Fernsprechverkehr Deutschland—Spanien ist am 10. August offiziell eröffnet worden.

61. Die XII. Welttelegraphenkonferenz fand im September in Brüssel statt, an der die meisten Staaten, Funk- und Kabelgesellschaften mit insgesamt 180 Abgeordneten teilnahmen. Man befaßte sich hauptsächlich mit der Neuregelung der Bestimmungen über die Abfassung von Telegrammen in verabredeter Sprache. Die neuen Vorschriften treten am 1. Oktober 1929 in Kraft.

62. Die Zahl der Rundfunkhörer in Deutschland betrug Ende 1928 2 635 567 gegen 2 009 842 Ende 1927.

63. Die 4. Große Deutsche Funkausstellung fand vom 31. August bis 9. September 1928 in Berlin statt.

64. Abhandlungen.

Das wirtschaftliche Ergebnis der Deutschen Reichspost für 1927. Gb. Deutsche Verkehrszeitung 40, S. 701.

Der Verkehr der Reichspost im Konjunkturverlauf der Vorkriegszeit. Archiv f. Post und Telegr. 8, S. 231.

Die Deutsche Reichspost seit 1918. K. Sautter. Archiv f. Post und Telegr. 12, S. 325.

Über die Rechnungsführung der Deutschen Reichspost. Gebbe. Deutsche Verkehrszeitung 37, S. 649; 38, S. 669.

Der Postdurchgangsverkehr. Plein. L'Union postale 7, S. 199; 8, S. 236.

Die fremden Postanstalten in Hamburg. Teubner. Archiv f. Post und Telegr. 10, S. 284; 11, S. 314.

Der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetrieb in Berlin. Gentzke. Archiv f. Post und Telegr. 11, S. 301.

Die internationale Kabelindustrie. L. B. Die Wirtschaftskurve IV. S. 402. Londons neue Post-Untergrundbahn. Feindler. Verkehrstechnische Woche 28, S. 381.

Weltpost und Luftfahrt. K. Sautter. Weltwirtschaft 12, S. 269.

Luftpost. Lebon. L'Union postale 8, S. 242; 9, S. 281.

Fünf Jahre Rundfunk in Deutschland. Thurn. Archiv f. Post und Telegr. 10, S. 273.

Sch.

Spedition.

65. Die Internationale Föderation der Spediturorganisationen hielt ihre zweite Generalversammlung am 7. September 1928 in Bern ab. (Vgl. Bericht in der Wiener Zoll-, Speditions- und Schiffsverkehrs-Ztg., Nr. 26.)

66. Abhandlungen.

Spediture und Wirtschaft. Zur Kritik der Allgemeinen Deutschen Speditur-

bedingungen. W. Koehler. Eisenbahn- und verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen. XLVI. Bd., 4. S. 336.

Die Entwicklung des Kieler Speditionsgewerbes. Georg Hansen. Speditions- und Schiffsahrts-Ztg. 36, S. 669; 37, S. 690; 38, S. 707; 39, S. 726.

Die neuen Spediteurbedingungen und das O.L.G. Braunschweig. Artikelsammlung. Verkehrsrechtl. Rundschau 11, Sp. 503. N.-Z.

Reiseverkehr.

67. Der Internationale Hotelbesitzer-Verein hielt seine 53. Generalversammlung am 9. und 10. Oktober 1928 in Lausanne ab. (Vgl. Bericht in Hotel, Nr. 42).

68. Abhandlungen.

Grundlagen des italienischen Fremdenverkehrs. Robert Michels. Wirtschaftsdiens 27, S. 1097.

Das amerikanische Hotel in der Statistik. Hans Ullendorf. Hotel 32, S. 637.
Der Fremdenverkehr in 10 deutschen Fremdenverkehrsorten 1927 und 1. Halbjahr 1928. Wirtschaft und Statistik 17, S. 634. N.-Z.

Allgemeines.

69. Verkehrsbeitrag in Belgien. Ein Conseil Supérieur des Transports wurde durch kgl. Verordnung vom 29. Oktober 1928 berufen. Seine Aufgabe besteht in der Beratung der Regierung in Fragen der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel.

70. Abhandlungen.

Theorie der Selbstkostenrechnung und Preisbildung in den Verkehrsgewerben. Leopold Mayer. Zschr. f. Betriebswirtschaft 10, S. 746.

Die Auswahl des Verkehrsmittels. Blum. Ztg. d. VDEV. 50, S. 1325.

Verkehrsmittel untereinander. Wettbewerb und Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. Werner Teubert. Verkehrstechnische Woche 50, S. 669; 51, S. 685. N.-Z.

Literaturanzeigen.

Friedrich List Werke, Herausgegeben im Auftrage der Friedrich List-Gesellschaft E. V. mit Unterstützung der Deutschen Akademie und der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft. Band V: Aufsätze und Abhandlungen aus den Jahren 1831—1844. Gesammt und herausgegeben von Edgar Salin, Artur Sommer und Otto Stühler. Berlin 1928. Verlag Reimar Hobbing. 700 S. Aus dem Vorwort: ... Nachdem mit der Sammlung von Lists Arbeiten in den Jahren 1831 bis 1841 begonnen war, stellte sich heraus, daß die allgemein verbreitete Ansicht (derzufolge die Schriften der 30er Jahre außer der Preisschrift als Vorbereitungsarbeiten zum Nationalen System anzusehen seien) nicht haltbar ist, daß vielmehr eine ganze Reihe Listscher Schriften vorhanden ist, in denen Gedanken des Nationalen Systems klarer und ausführlicher abgehandelt worden, und eine andere Reihe, die wesentliche Bestandteile der geplanten weiteren Bände des Nationalen Systems, zumal der Agrarpolitik enthalten. Infolgedessen sind die Schriften, die dieser fünfte Band der Gesamtausgabe vereinigt, nicht nur bedeutsam als Teilstück des Listschen Gesamtwerkes, sondern sie stellen zugleich eine wesentliche Berichti-

gung des Bildes dar, das bisher in Wissenschaft und Wirtschaft von Lists Wirken und Werk bestand. Wie durch die Preisschrift der Theoretiker List, so wird durch die Abhandlungen dieses Bandes der Agrarpolitiker List zum erstenmal in seiner ganzen Bedeutung sichtbar.

Hamburger Obersee-Jahrbuch 1928. Hrsg. in Verbindung mit dem Oberseeclub Hamburg von Friedrich Stichert. Hamburg. In Kommission bei Albert-Verlag. 394 S. III. In gewohnter Weise vereinigt das Buch vier Aufsatzgruppen: 1. die 1927/28 im Oberseeclub gehaltenen Vorträge prominenter Deutscher, 2. Berichte über überseeische Länder, 3. allgemeine volkswirtschaftliche und historische Aufsätze, 4. Berichte von Hamburgs Warenmärkten. Vorangestellt ist diesmal eine Abhandlung von Dr. W. Schweer, Hamburg—New York, Handels- und Schiffsahrtsbeziehungen einst und jetzt: etwas bunt zusammengewürfelt, doch zumal durch die Bildbeigaben nicht uninteressant. Unter den Vorträgen befindet sich ein ausgezeichnete Beitrag des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr.-Ing. Dorpmüller „Reichsbahn und Elektrisierung“. Als Ganzes verdient das Jahrbuch seines politischen, kulturellen, namentlich aber weltwirtschaftlichen Inhaltes halber wieder weitestgehende Beachtung. N.-Z.

Lübbert, H., Staatl. Fischereidirektor, Island und seine Wirtschaft. Heft 183 der „Meereskunde“. Berlin 1928. E. S. Mittler & Sohn. 31 S. In markanten Zügen ein ansprechendes Bild der Wirtschaft Islands, eines Stückes Erde, das durch die ihm eigentümliche natürliche Bindung der Wirtschaft und den im letzten halben Jahrhundert erfolgten erstaunlichen Aufschwung besonderes Interesse verdient. Betriebsweise und Bedeutung der isländischen See- und Binnen-Fischerei kommen in Wort und Bild besonders gut zur Geltung. N.-Z.

Mecking, L., Professor Dr., Japans Seehäfen und ihre neueste Entwicklung. Heft 184 der „Meereskunde“. Berlin 1928. E. S. Mittler & Sohn. 28 S. Der hier wiedergegebene Vortrag beschränkt sich im wesentlichen auf eine Darstellung der Hafenaare Kobe—Osaka und Yokohama—Tokyo und bewegt sich entgegen dem Charakter dieser Vortragssammlung auf hohem geographischem Kothurn. Die wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Belange der Häfen kommen indessen zu kurz. Die Schrift hält nicht, was sie verspricht. N.-Z.

Directory of Swedish Ports and Shipping 1927—1928. Herausgegeben durch den Svenska Hamnförbundet. Hauptbearbeiter: Helmer Eneborg und Sven K. Stockman. Stockholm A. B. H. Klemmings Forlag. XLVIII + 250 + 404 S. Mit der Herausgabe dieses bereits seit Jahren geplanten Werkes hat sich der Schwedische Hafenverband in gleicher Weise um die Häfen Schwedens wie um ihre Benutzer wie um die Kenntnis des schwedischen Verkehrswesens ein bedeutendes Verdienst erworben. Der 1. Teil des Werkes enthält allgemeinerer Materien, so die grundlegenden Bestimmungen für die Benutzung schwedischer Häfen, eine Übersicht über die schwedischen Schiffsahrtslinien und Mitteilungen über die Hauptbinnenverkehrsmittel (Staatsbahnen; Süderälve- und Trollhätte-Canal). Der 2. Teil bringt das eigentliche Directory, d. h. schematisierte Angaben über rund 600 Häfen und Ladeplätze, während der umfangreichste 3. Teil Monographien allgemeinerer Art über die Hafenplätze, Privatbahnen, Kanäle und Industrieunternehmen enthält. Das Werk ist durch eine Unzahl von Karten und Bildern hervorragend illustriert und stellt in seiner Gesamtheit ein Stück schwedischer Qualitätsarbeit dar. Praxis wie Wissenschaft vermögen davon reichen Nutzen zu ziehen. N.-Z.

Wendemuth, L., Dr.-Ing. e. h., Oberbahndirektor, und W. Böttcher, Dipl.-Ing., Baurat, Der Hafen von Hamburg. Herausgegeben von der Deputation für

Handel, Schifffahrt und Gewerbe und der Baupolizei, Sektion für Strom- und Hafenbau. Hamburg 1928. Meißner & Christiansen, 240 S. mit 108 Bildern, dazu 7 Karten. Inhalt: Grundlagen für die Entwicklung des Hafens (Verkehrslage) — Allgemeine Beschreibung des Hafenplans — Hafenaufwerke und maschinelle Ausrüstung — Geschichte des Hafens — Organisation des Hafenbetriebs — der Elbstrom von Hamburg bis zur Mündung — der Hafen von Cuxhafen — Statistische Angaben. In anschalicher Schreibweise, mit ansprechender bildlicher und kartographischer Ausstattung gibt das Buch einen wohlgerundeten Überblick über Werden und Sein des Hafens Hamburg. Es verdient nicht nur als Darstellung eines konkreten Stückes Verkehrspolitik, -technik und -organisation, sondern auch als genereller Beitrag zu den Problemen des Hafenwesens Anerkennung und Beachtung. N.-Z.

70 Jahre Norddeutscher Lloyd Bremen 1857—1927. Atlantic-Verlag G. m. b. H., Berlin W 50. 167 S. 4^o. Reich ill. Das Werk behandelt nach einem Einblick in Bremens Schifffahrtsstellung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in vier Abschnitten die Gründungsgeschichte des Norddeutschen Lloyds, seine Entwicklung bis zum Weltkrieg, seine Lage während des Krieges und den Wiederaufbau. Die repräsentative Schrift bietet einen fesselnden, zugleich wissenschaftlich wertzuschätzenden Beitrag zur deutschen Schifffahrts- wie Persönlichkeitsgeschichte. N.-Z.

Norddeutscher Lloyd Bremen, Handbuch für Nordamerika-Verlader 1929—1930. Selbstverlag, 154 S. mit 1 Karte und zahlreichen Hafenplänen und Bildertafeln. In dem vielseitigen Handbuch bilden Angaben über die Nordamerikalinien des Norddeutschen Lloyds, Versandvorschriften, Zollbestimmungen, Durchfrachtverkehr, handels- und schifffahrtstechnische Abkürzungen, Umrechnungstabellen den Hauptkomplex. Neben zweifelsohne hohem praktischem Wert kommt der Veröffentlichung in verschiedenen Teilen volks- und betriebswirtschaftlichen Charakters auch wissenschaftlicher Materialwert zu. N.-Z.

Handbuch der Schifffahrtsgesellschaften und Reedereien. Unter Mitwirkung des Geheimen Baurat Erich Grundt. Berlin 1929. Atlas-Verlag Dr. Alterthum & Co. 178 S. Das mit Unterstützung des Verbandes Deutscher Reeder bearbeitete Werk enthält eine ausführliche Zusammenstellung aller deutschen See- und Binnen-Schifffahrts-Reedereien. Angegeben sind jeweils Gründungsjahr, Kapital, Aufsichtsrat, Vorstand, Prokuristen, Tätigkeitsfeld, betriebene Linien, Verbandszugehörigkeit und Flottenbestand (die einzelnen Schiffe). Dank seiner Vollständigkeit und des authentischen Materials füllt das durch einige statistische Angaben ergänzte Werk eine literarische Lücke zum Nutzen der Praxis wie der Wissenschaft. N.-Z.

Wenthold, L. R., Dr., Hauptingenieur der Niederländischen Reichswasserstraßenverwaltung, Das holländische Wasserstraßennetz und seine künftige Ausgestaltung. Heft 15 der Schriftenreihe „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein“. Duisburg 1928. Rhein-Verlags-G. m. b. H. 25 S. und 4 Karten. Angesichts der Unkenntnis, die hinsichtlich des holländischen Verkehrswesens — z. T. infolge der sprachlichen Schwierigkeiten — in Deutschland, selbst in den westlichen Provinzen herrscht, muß diese Darstellung des bedeutendsten holländischen Verkehrsnetzes besonders begrüßt werden. In ihrer konzentrierten Form, bei der jeder Satz von Wert ist, entspricht sie auch hohen Anforderungen an ökonomisches Denken. Gute Kartenskizzen erleichtern das Verständnis beträchtlich. N.-Z.

Müller, Erich, Dr., Der Lippe-Seiten-Kanal Wesel-Datteln. Beitrag zur Verkehrstheorie. Heft 18 der Zeitfragen der Binnenschifffahrt. Duisburg 1928. Rhein-Verlags-G. m. b. H. 118 S. mit 1 Karte. Der Verfasser behandelt zuerst die Wasserstraßenpolitik des Reiches im allgemeinen, geht dann im besonderen auf die zukünftige Verkehrsgestaltung des Lippe-Seiten-Kanals und die Tariffage ein,

um mit dem voraussichtlichen Einfluß des neuen Kanals auf die Industriestandorte zu schließen. Im großen ganzen eine fleißige und eingehende Arbeit, die zweifellos größere Beachtung verdienen würde, wenn sie nicht allzu sehr pro Wasserstraße eingestellt wäre. Sch.

Von Mangold, Hermann, Dr., Grundprobleme des deutschen öffentlichen Binnenschifffahrtsrechtes. Heft 17 der Zeitfragen der Binnenschifffahrt 1928, Rhein-Verlags-G. m. b. H. X, 135 S. Die Schrift ist eine systematische Zusammenstellung des heute geltenden öffentlichen Binnenschifffahrtsrechtes. Besondere Beachtung verdienen die Abschnitte über die Freiheit der Binnenschifffahrt und die Beschränkungen dieser Freiheit durch schifffahrtspolizeiliche Vorschriften und die Schifffahrtsabgaben. Es ist anzuerkennen, daß der Verfasser der schwierigen Aufgabe, einen Stoff, der sich aus einer großen Zahl von Gesetzen und Verordnungen zusammensetzt, zu bewältigen, voll gerecht geworden ist. Sch.

Lederle, Alfred, Dr., Landgerichtsrat, Die Donau und das internationale Schifffahrtsrecht. Heft 17 der Völkerrechtsfragen. Berlin 1928. Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung, 88 S. Der Verfasser gibt im ersten Teil einen Überblick über die Entwicklung des Donaurechtes, in dem der Wiener Kongreß 1815, der Pariser Friede 1856 und der Weltkrieg markante Einschnitte darstellen. Im zweiten Teil behandelt er die heutige Rechtslage gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrags und der Donauakte von 1921, um dann umfassender auf die Internationalisierung der Donau, die Freiheit der Schifffahrt und die Aufgaben der Europäischen und der Internationalen Donau-Kommission einzugehen. Das Werk gibt eine interessante Übersicht des heutigen internationalen Schifffahrtsrechtes auf der Donau, die um so mehr zu begrüßen ist, als es dem Verfasser gelang, das umfangreiche und schwierige Material in einer knappen und klaren Form darzustellen. Sch.

Rhein-Main-Donau. Spezialheft der Bayerischen Industrie- und Handelszeitung (Jahrgang 1928, Nr. 39). München. Verlag F. C. Mayer G. m. b. H. 28 S. Das Heft wirbt durch Aufzeigung der Ziele, Darstellung des Ausbaustandes und Schilderung der Hauptplätze mittels Aufsätzen an der Verwirklichung interessierter bzw. beteiligter Persönlichkeiten und ansprechendem Bildmaterial für die bayerische Großschifffahrtsstraße. N.-Z.

Taschenkalender für die Rheinschifffahrt 1929. Schifffahrtskalender für den Rhein, Main, Neckar, Lahn und Rhein-Ierne-Kanal. Herausgegeben von Reg.-Baurat Pabst unter Mitwirkung von Oberingenieur Zilcher. Mainz, J. Diemer. 716 S. Geb. RM 6,50. Die Jubiläumsausgabe (25. Jahrgang) dieses allbewährten Handbuchs der Rheinschifffahrt legt wieder von dem unermüdlichen Streben von Verlag und Herausgebern, ein denkbar vollkommenes Nachschlagewerk zu schaffen, Zeugnis. Abermals sind einige Abschnitte, u. a. Angaben über Bau- und Reparaturkosten in der Rheinschifffahrt, hinzugefügt. Zumal im vergangenen Jahr der Quell der behördlichen Verordnungen stärker sprudelte, empfiehlt sich der Kalender nicht nur für die engere Praxis, sondern auch für weitere an der Rheinschifffahrt betrieblich, verwaltungsmäßig oder wissenschaftlich interessierte Kreise. N.-Z.

Westdeutscher Schifffahrts- und Hafen-Kalender 1929. Herausgegeben vom Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen. Duisburg. Rhein-Verlags-G. m. b. H. 1168 S. Geb. RM 7,—. Die 5. Auflage dieses dem gesamten westdeutschen Binnenschifffahrtsnetz gewidmeten Kalenders zeigt wieder eine Reihe von Ergänzungen, insbesondere durch schifffahrtstechnische Angaben und neue Wasserstraßenabgabentarife. Im übrigen ist, wie gewohnt, allen Veränderungen des „Schifffahrtsrahmens“

sorgfältig Rechnung getragen, so daß auch dieser Jahrgang die Aufmerksamkeit aller Interessenten verdient.

N.-Z.

Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1929. Redigiert von Dr. H. Großhoben. Dresden-N. Verlag von C. Heinrich. 353 S. Geb. RM 4,50. Der 47. Jahrgang berücksichtigt in gewohnter Zuverlässigkeit die im vergangenen Jahr auf dem Gebiet der Schiffahrtsorganisation und -verwaltung eingetretenen Veränderungen. Vom wissenschaftlichen Standpunkt erscheint insbesondere seine Ergänzung durch verschiedene Statistiken begrüßenswert, die einen Einblick in die Verkehrsleistung und die Geschäftsergebnisse der Elbschiffahrt vor dem Krieg und in den letzten Jahren ermöglichen.

N.-Z.

C. Regenbards Geschäfts-Kalender für den Weltverkehr 1929. Berlin N 24. Verlag von C. Regenhardt A.-G. 1072 S. Geb. RM 11,—. Wie sich bereits aus einer abermaligen Vergrößerung des Umfangs erkennen läßt, hat der Kalender im 54. Jahrgang wieder eine sorgfältige Überarbeitung erfahren. Mit seinen Angaben von Bahn- und Schiffsverbindungen, Speditoren, Banken, Hotels, Zollbehörden, Konsulaten, Gerichten usw. für die einzelnen Städte in aller Welt charakterisiert er sich wieder als das universelle Auskunftsbuch des Kaufmanns.

N.-Z.

Das europäische Speditionsrecht. Sammlung von Darstellungen des Speditions- und Privatlagerrechts. Wien VI, 1929. Verlag der Zoll-, Speditions- und Schiffahrts-Zeitung. IV, 122 S. Die rühmige Schrifteleitung des bekannten österreichischen Speditionfachblattes unterbreitet in handlicher Form eine Zusammenstellung von in der Zeitschrift veröffentlichten Aufsätzen, in denen anerkannte Fachleute (Schweinburg, Mangold, Dumont, Weinberger, Rabinowitsch) das Speditionsrecht Deutschlands, Englands, Frankreichs (und Belgiens), Italiens, Österreichs, Russlands, Schweiz und Ungarns zu kurzgefaßter Darstellung bringen. Namentlich dem auf eine Kenntnis der Grundzüge des ausländischen Rechtes angewiesenen Verkehrsfachmann wird diese Einführung willkommen sein.

N.-Z.

Europäisches Gütertarif-Verzeichnis nach dem Stande vom 15. November 1928. Wien 1928. Verlag Fritz Riegler, Wien V, 100 S. Die übersichtliche Zusammenstellung der gesamten Tarifveröffentlichungen der europäischen Eisenbahnen einschließlich sonstiger einschlägiger Eisenbahnveröffentlichungen hat nicht nur seitens der Bahnverwaltungen und Verkehrsinteressenten bereits vielfach wertvolle Anerkennung gefunden, sondern bedeutet auch für den Verkehrswissenschaftler und -politiker einen beachtlichen Literaturnachweis.

N.-Z.

Fritsch, K., Wirklicher Geheimer Rat, Das Deutsche Eisenbahnrecht. Grundriß des Reichs- und des preußischen Rechts. 2., ergänzte Auflage. Berlin 1928. Verkehrswissenschaftl. Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. X, 491 S. Das in dieser Zeitschrift (1928, S. 78) bereits mit hoher Anerkennung besprochene Werk hat in kurzer Zeit die verdiente 2. Auflage erlebt. Sie stellt im wesentlichen einen Neudruck dar, der indessen durch einen größeren, von sorgfältiger Verfolgung der Rechtsentwicklung zugehenden Nachtrag ergänzt ist. So bietet sich das Buch wieder als für Nachschlagezwecke wie systematische Durchdringung der Materie gleich geeignetes Standardwerk dar.

N.-Z.

Scheu, Richard, Dr. jur., Ministerialrat a. D., Reichsbahndirektor, Die frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn. Berlin 1928. Verkehrswissenschaftl. Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VIII, 66 S. Einer der praktisch wichtigsten Fragenkreise des Eisenbahnverkehrsrechtes hat hier eine begrüßenswerte allgemeinverständliche Darstellung erfahren, die namentlich für Eisenbahner wie Verkehrsinteressenten eine gute Einführung bietet. Die Schrift entledigt sich ihrer Aufgabe in fünf Abschnitten: Haftungspflicht — Haf-

tungsbefreiung — Entschädigungshöhe — Erlöschen der Schadenersatzansprüche — Geltendmachung der Ansprüche, sprachlich zumeist in engem Anschluß an die Gesetzestexte.

N.-Z.

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1929. Herausgegeben von Dr.-Ing., Dr. rer. pol. Hans Baumann. Konkordia-Verlag, Leipzig. In seinem 3. Jahrgang ist der Kalender abermals ein Born der Belehrung und Freude für jedermann. Die einzelnen Bilder sind wieder bestimmten Gruppenthemen gewidmet. Im Vordergrund stehen diesmal „Reichsbahn und Volk“ (Charakteristiken der einzelnen Direktionsbezirke) und „Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande“ (eine unerschöpfliche Bilderreihe landschaftlicher Schönheit). Weitere Serien behandeln den Personenverkehr, die Fernverbindungen, die Knotenpunkte, die Brücken, die Gleise, die Elektrifizierung der Reichsbahn u. a. Im ganzen wieder ein hervorragend gelungener Versuch, in vornehmer Form dem deutschen Volke seine Reichsbahn näherzubringen.

N.-Z.

Deutscher Reichspost-Kalender 1929. Herausgegeben mit Unterstützung des Reichspostministeriums. Konkordia-Verlag, Leipzig. Der Ruhm, den sich die Reichsbahn durch ihren Kalender erwarb, hat die Reichspost nicht ruhen lassen. So legt auch sie durch den Kalender in Wort und Bild von ihrer Arbeit interessante Rechenschaft. Bilder aus den verschiedenen Dienstzweigen, von durch die Kraftpost erschlossenen Landschaften, sowie ihrer neuen Dienstbauten, die oft in hervorragender Form Sachlichkeit und Kunstinn vereinigen, zeichnerische Darstellungen der Leistungen ergeben auf 157 Blättern einen Eindruck von der vielseitigen Verflechtung der Reichspost mit Wirtschaft und Kultur. Zugleich wirkt der Kalender geschickt für die Inanspruchnahme der Reichspost und ein rationales Verhalten ihrer Benutzer.

N.-Z.

Heymers Illustriertes Post- und Telegraphenhandbuch. 50. Jahrgang. Winter-Ausgabe 1928/29. Neu bearbeitet von Ministerialamtman Ernst Mensche. Altenburg i. Th. H. A. Pierer Verlagbuchhandlung. 193 S. Das für den Tagesgebrauch bestimmte Buch enthält die gesamten für den in- und ausländischen Postverkehr wesentlichen Bestimmungen, u. a. die ausgedehnten Tarife für Auslandspakete und Postfrachtstücke sowie postalische Straßenverzeichnisse von Berlin und Hamburg.

N.-Z.

Postverkehrsgesetz des Deutschen Reichs. Mit Erläuterungen von Dr. jur. A. Niggel, Präsidenten der Oberpostdirektion Nürnberg. 2., völlig neu bearbeitete Auflage. Stuttgart 1928. Verlag von W. Kohlhammer. VIII, 263 S. Die Neuherausgabe dieses vor dem Kriege zum erstmalig erschienenen Kommentars ist lebhaft zu begrüßen, einmal sachlich, da eine eingehende Erläuterung der gesamten derzeitigen Postverkehrsbestimmungen einem dringenden Bedürfnis des Wirtschaftsverkehrs nachkommt, ein andermal persönlich, insofern als eine Bearbeitung der Materie durch einen der führenden Postjuristen die Gewähr für ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit der Berücksichtigung aller Gesichtspunkte und richterlichen Entscheidungen bietet. Allerdings bleibt die von dem Verfasser vertretene Auffassung von der Post als öffentlicher Anstalt juristischen und noch mehr wirtschaftlichen Bedenken ausgesetzt. Auch dieser Kommentar legt für die Dringlichkeit einer Revision des aus 1871 stammenden formal und z. T. auch sachlich veralteten Postgesetzes Zeugnis.

N.-Z.

Henneking, Dr.-Ing., Stadthaurat a. D. Der Radfahrverkehr. Seine volkswirtschaftliche Bedeutung und die Anlage von Radfahrwegen. Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller e. V. Berlin W 9. Magdeburg 1927. 87 S. III. Eine sehr dankenswerte Aufklärungsschrift über einen zumeist

