

- Grenzen der Tarifbildung. C. Riedenaer. Ztg. d. VDEV. 21, S. 549.
 Aufgaben des Eisenbahnbetriebs. Leibbrand. Die Reichsbahn 2, S. 22.
 Weltwirtschaftliche Bestrebungen und Eisenbahnen. Sauter. Ztg. d. VDEV. 15, Seite 393.
 Eisenbahn und Lastkraftwagen. Moormann. Ztg. d. VDEV. 13, S. 333.
 Wasserstraßen und Eisenbahnen. Offenberg. Die Reichsbahn 18, S. 350.
 Bau und Betrieb neuer Verkehrswege lokaler Bedeutung in Bayern. H. Friedrich. Verkehrstechnik 16, S. 249.
 Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen 1926—1927. v. Renesse. Archiv für Eisenbahnwesen 1, S. 47; 2, S. 363.
 Die staatlich betriebenen Bahnen Frankreichs. Zeitschr. des internationalen Eisenbahnverbandes 1—2, S. 1.
 Die finanziellen Ursachen der hohen schweizerischen Eisenbahntarife. Miescher. Archiv für Eisenbahnwesen, 3, S. 564.
 Zusammenarbeit zwischen Automobil und Eisenbahn in der Schweiz (Die Sesa). Verkehrstechnische Woche 14, S. 209.
 Die Österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1925—1927. E. Roesner. Archiv für Eisenbahnwesen 2, S. 418.
 Die Stoffwirtschaft der russischen Eisenbahnen in den Jahren 1917/27. Runkel. Verkehrstechnische Woche 8, S. 85.
 Die Eisenbahnen in Dänemark in den Betriebsjahren 1926/27 und 1927/28. Thomsen. Archiv für Eisenbahnwesen 3, S. 740.
 Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1928. Wk. Ztg. d. VDEV. 20, S. 536.
 Eisenbahnen und Flugverkehr in England. F. C. Hardt. Verkehrstechnische Woche 16, S. 233.
 Traffic Control on the London Midland and Scottish Railway. The Railway Gazette 8, S. 245.
 Empire Transport. F. D. Hammond. Modern Transport 514, S. 3.
 Die italienischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1926/27. Archiv für Eisenbahnwesen 3, S. 722.
 Die rumänischen Staatsbahnen nach dem Kriege. Miclesco. Zeitschr. des internationalen Eisenbahnverbandes 4, S. 113.
 Die nordamerikanischen Eisenbahnen. R. Zolender. Verkehrstechnik 17, S. 272; 20, S. 329.
 Beiträge zum Verständnis der Eisenbahnverhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika. Rudolph. Verkehrstechnische Woche 22, S. 305; 23, S. 322.
 Hearing of Container Service. Railway Age 7, S. 419; 12, S. 673.
 Railways since 1921. W. J. Cunningham. Railway Age 20, S. 1165.
 A Review of Railway Operation in 1928. J. H. Parmelee. Railway Age 1, Seite 22.
 The Railroad Outlook for 1929. J. H. Parmelee. Railway Age 12, S. 659.
 Brasilianische Zentralbahn. Stinner. Archiv für Eisenbahnwesen 3, S. 535.
 Transport in East Africa. Modern Transport 515, S. 3.
 Developments on the South African Railways. Modern Transport 514, S. 9.
 Die Eisenbahnen im Irak. Dieckmann. Archiv für Eisenbahnwesen 3, S. 631.
 Railway Development in India. C. Hindley. Modern Transport 537, S. 3.
 Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in China. W. Siao. Archiv für Eisenbahnwesen 1, S. 12; 2, S. 249.
 Die ostchinesische Bahn. M. Cromer. Archiv für Eisenbahnwesen 3, S. 657.
 Sch.

Straßen- und Kleinbahnen.

- 77. Gemeinschaftsarbeit im Verkehrswesen.** Der Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V. in Berlin, in dem weitaus der größte Teil der deutschen Straßen-, Klein- und Privat-Eisenbahnen zusammengeschlossen ist, und der Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften in Dortmund haben miteinander eine Arbeitsgemeinschaft vereinbart. Ihr Ziel ist die Vermeidung von Doppel- und Nebeneinanderarbeit und die Zusammenfassung der gemeinsamen Belange.
- 78. Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn.** Nachdem die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn bereits Mitte März d. J. durchgeführt war, wird vom 15. Mai ab auch die gesamte Ringbahn elektrisch betrieben. Damit ist die Elektrisierung der von der Reichsbahn betriebenen Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen nach nicht ganz dreijähriger Bauzeit bis auf weiteres beendet. Die Fahrzeiten gegenüber dem Dampfbetrieb sind allgemein um 25 v. H. verkürzt.
- 79. Abhandlungen.**
 Die Straßenbahnen im Lichte der heutigen Verkehrsentwicklung. König. Verkehrstechnik 4, S. 49.
 Probleme städtischer Verkehrsunternehmen. W. Larsen. Wirtschaftsdienst 8, Seite 313.
 Die Klein- und Straßenbahnen in der Eisenbahngesetzgebung und die Monopolstellung der Deutschen Reichsbahn nach dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924. Dieselhorst. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 8, S. 245.
 Die deutschen Privat-Eisenbahnen und Kleinbahnen. W. Larsen. Wirtschaftsdienst 23, S. 971.
 Die Arbeitsgemeinschaft zwischen dem Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen und dem Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften. Arnold. Verkehrstechnik 12, S. 185.
 Zum 50jährigen Jubiläum der elektrischen Bahnen. E. Triefus. Verkehrstechnik 22, S. 355.
 Der Berliner Nahverkehr im Jahre 1928. Heuer. Verkehrstechnik 26, S. 448.
 Großstädtischer Schnellbahn- und Vorortverkehr in Amerika. v. Völker. Ztg. d. VDEV. 26, S. 677.
 The Worlds Greatest Suburban Electrification. Railway Gazette 10, S. 337.
 Sch.
- Straßenverkehr.**
- 80. Autostraße Köln—Bonn.** Der Rheinische Provinziallandtag hat in einer Sitzung am 9. März die Vorlage über den Bau einer Nur-Autostraße von Düsseldorf über Köln nach Bonn einstimmig angenommen. Mit den Vorarbeiten zu der vorerst auszubauenden Strecke Köln—Bonn (20 km) hat man bereits begonnen. Diese Strecke, die die stärkste Verkehrsfrequenz in ganz Deutschland aufweist, wird vollständig schienen- und kreuzungsfrei ausgeführt und im Sommer 1931 fertiggestellt sein. Die Kosten für die Strecke Bonn—Köln sind mit 11 Mill. RM veranschlagt, während für die ganze Strecke bis ins Ruhrgebiet ein Betrag von 45—50 Mill. RM aufgebracht werden muß. Es ist dies die erste Nur-Kraftwagenstraße in Deutschland, die gleichzeitig als Versuchsstraße für die später zu bauenden Kraftwagenfernenstraßen Hansastädte—Frankfurt—Basel und München—Leipzig—Berlin gelten soll.
- 81. Die Kraftfahrzeugsteuer im Rechnungsjahr 1928/29.** Das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer betrug im Rechnungsjahr 1928/29 insgesamt 181,3 Mill. RM gegenüber 166,2 Mill. RM i. V. und 160 Mill. RM Voranschlag.

82. Abhandlungen.

Die neue Kraftfahrlinien-Verordnung. K. Giese. Verkehrstechnik 19, S. 303; 20, S. 323.

Wirtschaftliche Vorteile der Zusammenfassung gleichgerichteter Kräfte im öffentlichen Kraftverkehr. Steinbagen. Verkehrstechnische Woche 1, S. 1; 2, S. 17; 3, S. 27; 4, S. 41.

Die Entwicklung der Kraftverkehrsgesellschaften. H. Schultz. Bildungszeit-schrift des Reichsverbandes Deutscher Post- und Telegraphenbeamten 9, S. 1.
Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1928. H. O. Wesemann. Wirtschafts-dienst 24, S. 1016.

Die Schicksalsstunde der deutschen Automobilindustrie. M. Hahn. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 8, S. 237.

Neue Straßenverkehrsprobleme im Bereich des Eisenbahnbetriebes. W. Kron-heimer. Ztg. d. VDEV. 16, S. 417.

Über die Zusammenarbeit der Eisenbahn mit dem Kraftwagen. Pourcel. Verkehrstechnische Woche 3, S. 25.

Die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs der Niederländischen Eisenbahnen. R. G. Heg. Verkehrstechnische Woche 7, S. 73.

Kraftwettbewerb und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen in England. C. E. R. Sherrington. Verkehrstechnische Woche 5, S. 49.

Das Londoner Verkehrswesen im Jahre 1928. K. Möhl. Verkehrstechnik 23, S. 374.
Der Straßenverkehr in Paris. L. Adler. Verkehrstechnik 7, S. 97.

What Results from Motor Coach Operation? Railway Age 4, S. 275.
Transcontinental Motor Coach Service Tested. Railway Age 6, S. 358.

Motor Transport Division American Railway Association Meets at St. Louis. Railway Age 12, S. 695.

Die Befestigung und Unterhaltung der Straßen in technischer und wirtschaft-licher Hinsicht. Knipping. Die Straße 1, S. 1; 2, S. 17.

Die neuesten Versuchsergebnisse der Versuchstraße des Deutschen Straßen-hauverbandes in Braunschweig. Nagel und Nessenius. Verkehrstechnik 16, S. 265; 17, S. 279.

Beurteilung der Befestigungsarten für großstädtischen Verkehr. Vespermann. Verkehrstechnik 19, S. 315; 21, S. 347.

Verkehrszählungen und ihre wirtschaftliche Bedeutung für den Städtebau. Hamens. Verkehrstechnik 21, S. 339.

Hauptfragen der heutigen Straßenbaupolitik. Speck. Die Straße 3, S. 29.
Die Kraftwagenstraße Bonn-Köln-Düsseldorf-Industriegebiet. Großjohann. Verkehrstechnik 23, S. 380; 25, S. 415.

Highway Traffic Analysis Methods and Results. L. E. Peabody. Public Roads 1, Seite 1.

Seeschifffahrt.

83. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im 1. Halb-jahr 1929 betrug:

Hamburg	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Januar	1187	1679000	1205	1706000
Februar	668	1307000	672	1252000
März	893	1666000	978	1662000
April	1436	1770000	1795	1817000
Mai	1686	1856000	1717	1844000
Juni	1406	1774000	1603	1778000

Bremen (mit anderen Weserhäfen)

Januar	493	793000	475	794000
Februar	340	609000	355	613000
März	434	726000	407	714000
April	615	707000	517	730000
Mai	573	820000	546	783000
Juni	623	720000	647	724000

Der Gesamtverkehr der 18 wichtigsten Häfen an der Ostsee und an der Nordsee (vgl. Verkehrsarchiv 1929, Nr. 21) betrug:

	Eingang		Ausgang		
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.	
Januar	Ostsee	1140	547400	1111	538100
	Nordsee	2678	2797900	2659	2810900
	Zusammen	3818	3344700	3750	3349000
Februar	Ostsee	210	173300	212	175800
	Nordsee	1292	2160700	1175	2087700
	Zusammen	1492	2334000	1387	2263500
März	Ostsee	319	245900	328	233800
	Nordsee	1613	2727000	1688	2707500
	Zusammen	1962	2972900	2016	2941300
April	Ostsee	1912	848700	1859	890700
	Nordsee	2553	2885400	2957	2923200
	Zusammen	4465	3734100	4816	3753900
Mai	Ostsee	2176	763100	2105	771600
	Nordsee	2707	3107800	2915	3074800
	Zusammen	4883	3870900	5020	3846400
Juni	Ostsee	2604	839400	2593	842500
	Nordsee	2605	2947200	2938	2954600
	Zusammen	5209	3786600	5531	3797100

Der äußerst kalte Februar 1929 — im Durchschnitt seit Januar 1898 der kälteste Monat in Deutschland — hatte eine beträchtliche bis in den März dauernde Behinderung der Schifffahrt durch Eis zur Folge, unter der insbesondere die Ostsee-schifffahrt und allgemein der Betrieb der kleineren Schiffe litt. Der Raumverkehr der Monate April und Mai übertraf den Verkehr des Vorjahres, während er im Juni dahinter zurückblieb. Im ganzen 1. Halbjahr 1929 blieb der Raumverkehr (Ein-gang) um 4 v. H. hinter dem des 1. Halbjahres 1928 zurück.

84. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals belief sich im 1. Halbjahr 1929 auf:

	Durchfahrten	Raumgehalt in N.-R.-T.
Januar	2503	1293000
Februar	283	181000
März	798	395000
April	4599	1580000
Mai	4911	1882000
Juni	4888	2264000

Infolge Eises war der Verkehr durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal im Februar und März vorwiegend eingestellt. Im 2. Viertel übertraf er hingegen den Verkehr des Vorjahres beträchtlich (vermehrte Holz- und Erztransporte).

85. Der Verkehr und Güterumschlag der bedeutendsten Seehäfen Frankreichs 1928 erreichte folgende Mengen:

	Verkehr (Ankunft) in 1000 R.-T.	Güterumschlag in 1000 t		
		Ankunft	Abgang	Gesamt
Dünkirchen	5436	2971	1722	4693
Boulogne	5197	661	647	1208
Le Havre	8602	2937	1759	4696
Iouen (mit Nebenhäfen)	3478	6164	738	6902
Caen	922	1064	811	1875
Cherbourg	11521	189	78	267
Nantes (mit Nebenhäfen)	1465	1894	610	2504
Bordeaux (mit Nebenhäfen)	3772	2946	1426	4372
Marseille (mit Nebenhäfen)	14297	5383	3497	8880
37 franz. Häfen 1928	65076	31596	13930	45626
37 franz. Häfen 1927	60606	31939	11671	43610

86. Der Verkehr der bedeutendsten Häfen Schwedens 1928 betrug, verglichen mit 1913 und 1927 (Summe der ein- und ausgehenden Tonnage in 1000 N.-R.-T.):

	1913	1927	1928
Göteborg	6600	9781	10137
Stockholm	8600	9373	9569
Malmö	5534	5486	6136
Trälleborg	3404	3383	4241
Hälsingborg	3445	3340	4238
Luleå	2066	3414	2943

Der zu der allgemeinen Aufwärtsbewegung im Gegensatz stehende starke Verkehrsrückgang 1928 in Luleå ist eine Folge des schwedischen Erz-Bergarbeiterstreiks.

87. Der Nordatlantische Passagierverkehr 1928 sah folgende Reedereien führend beteiligt: 1. Cunard-Line (231 000 Passagiere). 2. White Star Line (172 000). 3. Canadian Pacific (122 000). 4. Norddeutscher Lloyd (92 000). 5. Comp. Générale Transatlantique (87 000). 6. United States Lines (80 000). 7. Hamburg-Amerika-Line (75 000).

88. Die führenden deutschen Seereedereien Anfang 1929 waren:

	Dampfer		Motorschiffe		Gesamtraum	
	Zahl	B.-R.-T.	Zahl	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.
1. Hamburg-Amerika-Linie (einschl. Hugo Stinnes-Linien und Deutsche Levante-Linie)	139	776 400	30	193 900	370 300	970 300
2. Norddeutscher Lloyd (einschl. Hanseatische Dampfschiff.-Ges., Mathies-Reederei A.-G. und „Seefahrt“)	170	701 900	6	42 600	744 500	744 500
3. Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“	38	230 700	6	47 700	278 400	278 400
4. Hamburg-Südamerikan. Dampfschiffahrts-Ges.	16	145 100	5	49 500	194 600	194 600
5. Woermann-Linie A.-G. und Deutsche Ostafrika-Linie	22	117 100	—	—	117 100	117 100
6. Dampfschiff.-Ges. „Neptun“	57	46 800	5	7 500	54 300	54 300
7. Emil R. Retzlaff, Stettin	23	48 100	—	—	48 100	48 100
8. Bremer Ultratransport G. m. b. H. Bremen (einschl. Atlantic-Tank-Rhederei)	6	14 900	5	31 800	46 700	46 700
9. Arnold Bernstein, Hamburg	7	40 200	3	4 800	45 000	45 000
10. H. C. Horn, Hamburg	—	—	13	40 500	40 500	40 500

89. Expansion des Norddeutschen Lloyd. Nachdem der Lloyd in den Jahren 1927/28 bereits eine Reihe in der Küsten- bzw. in der europäischen Fahrt tätiger deutscher Reedereien durch Vollkauf oder Mehrheitsbeteiligung sich angegliedert hatte, übernahm er Frühjahr 1929 von der ihm befreundeten „Hansa“ die Aktienmehrheit des führenden deutschen Unternehmens der europäischen Fahrt, der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen.

90. Die Privatisierung der Staatsflotte der Vereinigten Staaten machte auf der Basis der Jones-White-Bill (vgl. Z. f. V.W. 1928, S. 26) 1928/29 bedeutende Fortschritte. So fand am 21. März 1929 die Unterzeichnung eines Vertrages zwischen dem U. S. Shipping Board und dem Bankhaus P. W. Chapman statt, demzufolge die bisher staatlichen Flotten der United States Lines und der American Merchant Line an eine neue Gesellschaft, die United States Lines Inc., übergingen. Die United States Lines-Flotte umfaßt 6 große Passagier- und Frachtdampfer mit rund 160 000 B.-R.-T., darunter den „Leviathan“ (ex „Vaterland“) mit rund 60 000 B.-R.-T., die American Merchant Line-Flotte 5 Schiffe mit 37 000 B.-R.-T. Die United States Lines Inc. haben sich auf ein umfangreiches Neubau-Programm festgelegt, das u. a. den Bau zweier Groß-Schiffe von 45 000 B.-R.-T. mit etwa 27 kn Geschwindigkeit innerhalb 3 Jahren vorsieht. — Weiter ist die Gulf-Brazil-River Plate Line mit 12 staatlichen Dampfern von 63 000 Br.-R.-T. an die Mississippi Shipping Co. in New Orleans übergegangen.

Fortschritt und Stand der privaten Flotte der Vereinigten Staaten im Vergleich zur Regierungsflotte zeigt folgende Aufstellung:

	Regierungsflotte		Privatflotte	
	Schiffe	B.-R.-T.	Schiffe	B.-R.-T.
1. April 1928	790	4311 000	1224	6 078 000
1. April 1929	656	3 644 000	1302	6 581 000
davon im aktiven Dienst	259	1 638 000	1157	6 036 000

91. Hafengemeinschaft zwischen Hamburg und Preußen. Um eine einheitliche Entwicklung des hamburgisch-preußischen Wirtschaftsgebietes an der unteren Elbe zu ermöglichen, schlossen Hamburg und Preußen am 9./13. März 1929 einen Vertrag über die Gründung einer Hafengemeinschaft zum Bau und Betrieb von Häfen an der unteren Elbe in Form einer G. m. b. H. mit einem von den Vertragschließenden je zur Hälfte übernommener Kapital von 70 Mill. RM. (Vgl. Preuß. Gesetzsammlung 1929 Nr. 13, S. 59.)

92. Das internationale Übereinkommen von Genua über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit an See vom 9. Juli 1920 sowie die Internationalen Übereinkommen von Genf über das Mindestalter für die Zulassung von Jugendlichen zur Beschäftigung als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer und über die pflichtmäßige ärztliche Untersuchung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Kinder und Jugendlichen vom 11. November 1921 fand durch Gesetz vom 30. Mai 1929 die Zustimmung des Deutschen Reichstags (RGBl. II, 1929, Nr. 29, S. 383).

93. Die Baltie und International Maritime Conference hielt ihre Jahrestagung 1929 am 13. und 14. Juni 1929 in Newcastle ab. (Vgl. Tagungsbericht in „Hansa“, Nr. 25, S. 1017.)

94. Der Deutsche Nautische Verein, der durch Anfang 1929 erfolgten korporativen Beitritt des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine wieder (wie bis 1894) Zentralorgan der privaten Seeschiffahrts-Politik geworden ist, hielt am 27. Mai 1929 seinen 55. Vorstand in Hamburg ab. Dieser befaßte sich vornehmlich mit Fragen des Transozean-Luftverkehrs, des Eisbrecher- und des Funkwellen-

dienstes in der Ostsee und der optischen Kurssignale. (Vgl. Tagungsbericht in „Hansa“, Nr. 22, S. 891.)

95. **Stand des Weltauffbaus.** Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 1. Vierteljahres 1929 in den Hauptschiffbauländern in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	B.-R.-T.	Zahl	B.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	243	818000	78	537000
Deutschland mit Danzig	57	293000	32	124000
Holland	15	47000	13	116000
Frankreich	11	62000	10	32000
Japan	7	20000	20	127000
Rußland	10	28000	29	88000
Schweden	4	4000	21	95000
Italien	9	12000	24	77000
Dänemark	5	7000	16	75000
Vereinigte Staaten	11	50000	12	19000

Nachdem seit dem 30. September 1927 die im Bau befindliche Motorschiff-tonnage der Welt die Dampftonnage übertroffen hatte, liegt nunmehr diese mit 1 428 000 B.-R.-T. wieder leicht über der Motorschiff-tonnage von 1 400 000 B.-R.-T. Es ist dies in erster Linie auf die im Winterhalbjahr 1928/29 erfolgte Vermehrung der Dampfer-Bautonnage in Großbritannien, daneben auch in Deutschland und Frankreich zurückzuführen. Durch starken Rückgang der Motorschiff-tonnage weist Deutschland, in starkem Gegensatz zu England, jedoch eine Abnahme der gesamten Bautonnage auf. Von den übrigen Nationen hat Japan durch stärkeren Motorschiffbau seine Stellung verbessert, Italien die seine durch allgemeinen Rückgang verschlechtert.

96. **Die Welthandelsflotte Mitte 1929** umfaßte nach Lloyds Register verglichen mit Mitte 1914 und 1928:

Jahr	Dampfer und Motorschiff		Segler		Zusammen	
	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.
1914	45 404 000	3 686 000			49 090 000	
1928	65 160 000	1 795 000			66 955 000	
1929	66 407 000	1 677 000			68 074 000	

An Dampfern und Motorschiffen besaßen die Hauptschiffbauländer:

	1914		1928		1929	
	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.	B.-R.-T.
Großbritannien	18 892 000	19 754 000	20 046 000			
Britische Dominien	1 632 000	2 750 000	2 795 000			
Vereinigte Staaten	2 027 000	11 154 000	11 036 000			
Japan	1 708 000	4 140 000	4 187 000			
Deutschland	5 135 000	3 738 000	4 058 000			
Frankreich	1 929 000	3 256 000	3 303 000			
Norwegen	1 957 000	2 554 000	3 218 000			
Italien	1 430 000	3 349 000	3 215 000			
Holland	1 472 000	2 809 000	2 832 000			

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

	1914		1928		1929	
	% der B.-R.-T.	% der B.-R.-T.	% der B.-R.-T.	% der B.-R.-T.	% der B.-R.-T.	% der B.-R.-T.
Segelantrieb	8,1	2,7	2,5			
Motorantrieb	0,5	8,1	9,7			
Ölfeuerung	2,6	28,5	28,5			
Kohlenfeuerung	86,8	60,7	59,3			

97. Abhandlungen.

Entwicklungstendenzen in der überseeischen Schifffahrt nach dem Kriege. Kurt Giese. Verkehrstechn. Woche 15, S. 231.

Der Entwicklungsgang der Seeschifffahrt 1928. R. Erdmann. Hansa 1, S. 16. Der Weltfrachtenmarkt 1928. Theo E. Sönnichsen. Hansa 1, S. 31.

Geschäftsergebnisse deutscher Reedereien, Werften und Fischereigesellschaften. Hansa 1, S. 20.

Entwicklungen im Nordatlantikverkehr. Theo E. Sönnichsen. Hansa 6, S. 263. Hamburgs Handel und Schifffahrt 1928. Statistische Übersichten des Hamburgischen Handelsstatistischen Amtes. Wirtschaftsdienst 6, S. 250.

Der Hamburger Hafen. Seine geschichtliche Entwicklung und heutige Gestalt. Teubner. Archiv f. Post u. Telegraphie 4, S. 85; 5, S. 121.

Les grands ports européens et la course au tonnage (Anvers, Rotterdam, Hamburg, Marseille, Gènes). Marcel Koch. La Navigation du Rhin 6, S. 236; 7, S. 292.

Großbritanniens Schifffahrt und Schiffbau 1928. A. Halla. Hansa 1, S. 78.

Svenska Handelsflottans Bruttoinkomster år 1928. H. Enaborg. Kommerciella Meddelanden 11/12, S. 491.

Internationale Schifffahrtssicherheitskonferenz in London. Arthur Werner. Schifffahrt und Schiffahrt 12, S. 277.

Sondernummern: „Hamburg“ (Nr. 2) des Schiffsfrachtendienst; „Italien“ (Nr. 6) des Schiffsfrachtendienst; „Rotterdam“ (Nr. 520) des Journal de la Marine Marchande; „Stettin und die Ostsee“ (Nr. 18) der Hansa. N.-Z.

Binnenschifffahrt.

98. **Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick).** A. Nordwestdeutsche Kanäle. Infolge äußerst starken Frostes ruhte die Schifffahrt auf den nordwestdeutschen Kanälen von Mitte Januar bis Mitte März. Nach Wiederaufnahme der Schifffahrt war die Kohlenabfuhr aus dem Ruhrgebiet durch Schleuse Münster Ende März/April roge, blieb indessen in der Folgezeit hinter den Vorjahresmengen zurück. Insbesondere ließ der Verkehr zu den Weserläufen zu wünschen übrig. Die Erz-Bergtransporte auf dem Dortmund-Ems-Kanal waren hingegen im 2. Viertel 1929 bedeutend stärker als im Vorjahr, wo sich der schwedische Erzbergarbeiterstreik geltend machte. Gleichfalls zeigten die Zufuhren vom Rhein zum Ruhrgebiet im 2. Viertel eine starke Belegung, die Abfuhren zum Rhein eine geringere. Erfaßt wurden in 1000 t:

	Durchgang Schleuse Münster zu Tal		Durchgang Schleuse Duisburg zum Rhein vom Rhein	
	zu Tal	zum Berg	zum Rhein	vom Rhein
Januar	62,3	74,8	473,—	143,—
Februar	—	—	34,9	14,8
März	165,1	95,4	382,5	164,9
April	339,8	262,7	1016,2	358,9
Mai	383,9	281,4	1026,—	442,1
Juni	324,2	274,4	1007,2	461,7

B. Rhein. Während die Schifffahrt auf den Nebenflüssen des Rheins infolge Eisbildung bereits um Mitte Januar zum Erliegen kam, konnte der Verkehr auf dem Rhein selbst bis Anfang Februar bei gegenüber Dezember 1928 erhöhten Verkehrsmengen aufrecht gehalten werden. Der anhaltende scharfe Frost (bis -23° im Rheinland) ließ dann auch den Rhein auf dem größten Teil der holländischen und deutschen Strecke zufrieren — die Strecke Düsseldorf—St. Goar blieb indessen

offen —, wobei manche Schiffe, die nicht mit der Vereisung gerechnet hatten, in Bedrängnis gerieten. Nachdem gegen Mitte März das Eis ohne die befürchtete Katastrophe abgegangen war, setzte ein sehr lebhafter Verkehr ein, der zunächst in Rotterdam wie in Duisburg-Ruhrort eine stürmische Nachfrage auf dem Frachtemarkt hervorrief. Im April und Mai bröckelten die Frachten allmählich ab, um im Juni wieder anzuziehen. Im ganzen hielten sie sich auf befriedigender Höhe. Die Verkehrsleistungen des 2. Viertels 1929 übertrafen bedeutend die des durch den deutschen Rheinschifferstreik beeinträchtigten Vorjahres wie die von 1927.

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

Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Januar	101	518	263	403	1585
Februar	91	31	30	43	174
März	49	979	351	362	1754
1. Viertel 1929	160	1881	644	828	3513
April	102	1217	358	477	2154
Mai	179	1627	289	483	2528
Juni	133	1386	351	621	2491
2. Viertel 1929	414	4230	948	1581	7173
Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Januar	1679	268	162	271	2380
Februar	194	32	11	28	265
März	1119	265	116	191	1685
1. Viertel 1929	2986	565	289	490	4330
April	1853	404	260	345	2962
Mai	1617	342	478	299	2736
Juni	1771	354	511	359	2995
2. Viertel 1929	5341	1100	1349	1003	8693

Sowohl im Berg- wie im Talverkehr über Emmerich stellen die Verkehrsorgane des 2. Viertels 1929 — abgesehen von den Kohlentransporten während des englischen Bergarbeiterstreiks 1926 — neue Rekordzahlen dar. Insbesondere fallen die sehr starken Erzzufuhren auf, in denen sich, ebenso wie in den hohen Eisenabfuhren, die gute Beschäftigung der Eisenindustrie widerspiegelt.

Der Umschlag der wichtigsten deutschen Rheinhäfen betrug in 1000 t:

	Duisburg—Ruhrort			
	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz
Januar	1687	1550	314	160
Februar	266	237	68	37
März	1006	902	246	124
April	1777	1559	438	204
Mai	1468	1324	491	227
Juni	1656	1421	445	199
				2001

	Rhein-Zechen- und Hüttenhäfen		Mannheim-Ludwigshafen	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	403,3	650,7	169,7	607,2
Februar	79,8	167,1	9,—	91,9
März	319,6	493,1	124,—	445,5
April	504,1	846,6	193,7	855,4
Mai	464,1	1012,6	165,6	820,9
Juni	511,1	994,2	166,2	691,3

99. Ostdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). Der in Mittel- und Ostdeutschland noch bedeutend härtere Frost (bis -36° im Februar an der Oder) legte die Binnenschifffahrt bis in die 2. Märzhälfte brach. Im 2. Viertel 1929 hielt sich der Talverkehr auf der Oder nicht ganz auf der gleichen Höhe wie im 2. Viertel 1928, wogegen der Bergverkehr stärker war. Ebenso zeigte der Verkehr von Hamburg nach Berlin eine Zunahme. An den wichtigsten Hafenzplätzen betrug der Umschlag in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	—	—	—	0,1
Februar	—	—	—	—
März	31,1	—	15,4	3,8
April	279,7	63,4	125,5	206,7
Mai	306,7	71,1	152,3	177,9
Juni	314,6	74,3	132,—	142,1
Berlin		Hamburg		
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	17,5	33,4	44,8	67,5
Februar	8,6	2,1	—	—
März	51,7	84,4	201,6	117,—
April	107,1	692,2	533,5	408,5
Mai	90,7	719,3	557,7	358,9
Juni	93,4	843,4	532,6	391,1
Magdeburg		Durchgang Schandau		
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Januar	14,6	11,4	—	—
Februar	0,9	1,3	—	—
März	21,2	8,5	18,5	15,4
April	67,6	91,4	118,2	128,1
Mai	59,8	91,2	116,3	111,6
Juni	62,2	93,—	98,4	98,9

100. Der französische Binnenschiffsverkehr 1927 und 1928 belief sich nach Journal Officiel auf folgende Mengen (Verladungen):

	1928	1927
Wasserstraßen des Nordens, des Pas-de-Calais und der Somme	10 869 000 t	9 717 000 t
Strecken Belgien—Paris	3 934 000 t	3 669 000 t
Seine und Kanäle von Paris	12 785 000 t	11 554 000 t
Strecke Paris—Straßburg und Wasserstraßen des Ostens	9 277 000 t	7 308 000 t
Rhein	5 456 000 t	4 253 000 t
Wasserstraßen des Zentrums	3 182 000 t	2 961 000 t
Wasserstraßen des Südens	1 692 000 t	1 566 000 t
Wasserstraßen des Westens	926 000 t	824 000 t
Gesamtverschiffung:	48 121 000 t	41 852 000 t

101. Konzentration in der Rheinschifffahrt. Die preußische Rheinschiffahrtsgruppe (Rhein-See-Konzern) wurde Mai 1929 mit der badischen Rheinschiffahrtsgruppe (Fondel-Konzern) verbunden. Bei dem Spitzenunternehmen des Rhein-See-Konzerns, der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, erfolgte eine Herabsetzung des Aktienkapitals von 6,3 auf 4 Millionen RM. Die zum Rhein-See-Konzern gehörige Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft wurde mit der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, die bereits fast sämtliche Aktien besaß, fusioniert. Letztere nahm ihrerseits den Namen Mannheimer-Lagerhaus-Gesellschaft an und verlegte ihren Sitz nach Mannheim. Die Mannheimer-Lagerhaus-Gesellschaft (ex „Rhein und See“) bildet nunmehr das 3. Hauptunternehmen des Fondel-Konzerns, dessen

beiden anderen Spitzenunternehmen die Rheinschiffahrts A.-G. vorm. Fendel und die Badische A.-G. für Rheinschifffahrt und Seetransport in Mannheim (mit je 4 Mill. RM Aktienkapital) sind.

102. Die belgische Rheinflotte wurde nach der amtlichen Statistik für den 1. Januar 1929 wie folgt beziffert:

231 Kähne mit über 750 t	.....	= 291 000 t Tragfähigkeit
380 Campine-Kähne mit über 500 t	.....	= 209 000 t „
650 Kähne mit unter 500 t	.....	= 214 000 t „
73 Motorsähne	.....	= 3 200 PS und 19 000 t „
12 Güterdampfer	.....	= 8 500 t „
3 Radschlepper	.....	= 3 800 PS
40 Schraubenschlepper	.....	= 7 900 PS

103. Rheinregulierung Straßburg—Istein (Basel). Die am 26. März 1929 in Bern zusammengetretenen bevollmächtigten Vertreter Deutschlands und der Schweiz unterzeichneten einen Vertrag über die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg/Kehl und Istein. Die Schweiz soll 60 v. H., Deutschland 40 v. H. der Regulierungskosten tragen, ferner den Unterhalt der Regulierungsarbeiten auf seinem Ufer übernehmen.

104. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat gelegentlich ihrer ersten Jahrestagung 1929 vom 8.—20. April in Straßburg die Revision der Mannheimer Akte in erster Lesung beinahe beendet.

105. Neue Wasserstraßenabgabentarife wurden erlassen für die mitteldeutschen Wasserstraßen (23. März 1929; RVBl. Nr. 9), für die kanalisierte obere Oder und die kanalisierte Netze, ferner für den Teltow-Kanal (27. März 1929; RVBl. Nr. 10).

106. Die Hafentechnische Gesellschaft hielt am 10. Mai 1929 in Dresden ihre 10. ordentliche Hauptversammlung ab. Die Beratungen galten der Elbe und ihren Beziehungen zu den deutschen Seehäfen (vgl. Werft—Reederei—Hafen, Nr. 11 S. 223).

107. Der Zentralverein für Deutsche Binnenschifffahrt beging in seiner Hauptversammlung am 25. Juni 1929 unter dem Vorsitz von Generaldirektor Dr. h. c. Ött bei starker Beteiligung der Spitzen der Behörden und der Wirtschaft festlich sein 60jähriges Bestehen. Vorträge hielten Geheimrat Prof. Dr. Thiess, Köln, und Geheimrat Prof. Dr.-Ing. Dr. H. Engels, Dresden. (Vgl. Zeitschr. f. Binnenschifffahrt, Nr. 7.)

108. Eine Mitteleuropäische Wasserstraßen-Konferenz fand vom 11. bis 13. Mai in Budapest unter Vorsitz des Staatssekretärs Dr. Elemer Hantos statt. Sie befaßte sich vornehmlich mit Fragen des Donauverkehrs. (Vgl. Zeitschr. f. Binnenschifffahrt, Nr. 5.)

109. Abhandlungen.

Ein schweres Jahr der deutschen Binnenschifffahrt (1928). Bodo Ebhardt. Hansa 1, S. 67.

Rheinschifffahrt 1928. Kurt Hill. Hansa 1, S. 71.

Die Rheinschifffahrt 1928. Hans Schleichert. Rhein 1, S. 4.

Einige Zahlen vom Rheinverkehr 1928. Hoffbauer. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 19, S. 597; ebenso: Schiffbau 10, S. 233.

L'activité du port de Strasbourg en 1928. G. Haelling. La Navigation du Rhin, 1, Seite 1.

Die Zukunft des Oberrheins. August Schneider. Das Rheinschiff 1, S. 7.

Die Rheinschifffahrt und die Häfen von Mannheim-Ludwigshafen. Hermann Hecht. Zeitschr. f. Binnenschifffahrt 1, S. 3.

Le port de Dordrecht. S. Hoogstra. La Navigation du Rhin 2, S. 45.
Le problème de l'Escaut et les négociations hollandéo-belges. La Navigation du Rhin 3, S. 99.

Les communications fluviales entre Anvers et le Rhin. La Navigation du Rhin 5, S. 192; 6, S. 258.

Die Internationalität des Rheins und die Nationalität (das Flaggenrecht) der Rheinschiffe. Eduard His. Die Rheinquellen 2, S. 25; 3, S. 38.

Die Verkehrsbeziehungen der sächsischen Elbehäfen. Burkhardt. Werft—Reederei—Hafen 9, S. 162.

Die sächsischen Elbehäfen Dresden und Riesa. R. Lehnert. Werft—Reederei—Hafen 9, S. 164.

Die Kanalisierung der Elbestrecke Lobositz—Aussig. G. Weisser. Werft—Reederei—Hafen 9, S. 169.

Die Bedeutung der Saale für die mitteldeutsche Verkehrswirtschaft. H. Burmester. Die Elbe 6, S. 173.

Der Elbe-Spree-Oder-Kanal. Stieching. Werft—Reederei—Hafen 9, S. 175.

Ausbau der Oder zum Großschiffahrtsweg, eine Forderung Deutsch-Ober-schlesiens. Sartorius. Zentralblatt der Bauverwaltung 15, S. 240.

Die Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung 1928. Gährs. Die Bau-technik 5, S. 61; 8, S. 112; 9, S. 127.

Etablissement sur les voies navigables françaises de la traction mécanique. La Navigation du Rhin 1, S. 12.

Wirtschaftlichere Binnenschiffe! Koch, E. Foerster, G. Kempf. Werft—Reederei—Hafen 3, S. 41.

Häfen und Industriebelastung. Max Peters. Der Rhein 5, S. 79.

Schiffsbeleihung und Schiffsbeleihungsbanken. R. Erdmann. Wirtschaftsdienst 25, S. 1062.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 6, zur 60-Jahr-Feier des Zentralvereins für Deutsche Binnenschifffahrt, enthaltend u. a. die Beiträge: Gährs, Der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes und der Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt; Barche, Die Entwicklung des Güterverkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen in den letzten sechs Jahrzehnten; Wehrmann, Das Werden der Wasserstraßenverwaltung; Lindeck, Die Entwicklung des Privatrechts der Binnenschifffahrt; Oppermann, Gegenwartstragen aus dem Gebiet des öffentlichen Binnenschiffahrtsrechts; Teubert, Die Binnenschiffahrts-Statistik; Schleichert, Hollandische und belgische Wasserstraßenprobleme.
N.-Z.

Luftverkehr.

110. Luftpostsendungen nach Mittelamerika. Ab 21. Februar 1929 werden gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen aller Art nach Mexiko zur Beförderung mit der Luftpost New York—Chicago (Ill.)—Dallas (Texas)—Laredo (Texas)—Mexiko angenommen. Seit dem 1. Mai können ebenfalls Briefsendungen aller Art nach Haiti, der Dominikanischen Republik Porto Rico und der Kanalzone von Panama zur Beförderung mit den Luftposten New York—Miami (Florida), Miami—Havanna (Kuba)—Port-au-Prince (Haiti)—San Domingo (Dominikanische Republik)—San Juan de Porto Rico und Miami—Christobal (Kanalzone von Panama) aufgegeben werden.

111. Eröffnung der neuen Flugverbindung Berlin—Rotterdam—London. Die holländische Einheits-Luftverkehrsgesellschaft „Koninklijke Luchtvaart Maatschappij“

(K. L. M.) eröffnete am 15. Mai die neue Flugstrecke Rotterdam—Berlin ohne Zwischenlandungen. Die Strecke, die in Rotterdam von London mit dem Dampfer und nach London mit dem Flugzeug Anschluß besitzt, ist als Parallelverbindung zu der Luft Hansa-Strecke Berlin—Hannover—Amsterdam—London gedacht. Luft Hansa und K. L. M. unterhalten auf beiden Flugdiensten eine Betriebsgemeinschaft.

112. Luftpost in Brasilien. Das Condor-Syndikat in Berlin hat in Brasilien einen Luftverkehr auf der Küstenlinie Rio de Janeiro—Santos—Paranaguá—Sao Francisco—Florianopolis—Porto Alegre, der in beiden Richtungen zweimal wöchentlich befliegen wird, eingerichtet. Die Zeitersparnis gegenüber dem Dampfer beträgt 6 Tage.

113. Nachtluftpostverkehr. Die nordischen Postverwaltungen richteten vom 30. Mai bis 28. Juni zur Erprobung des Nachtlugldienstes folgende Nachflüge mit Postbeförderung ein:

1. Stockholm—Malmö—Kopenhagen—Hamburg—Bremen—Amsterdam;
2. Oslo—Göteborg—Malmö.

114. Die Gesetze über die Luftverkehrsabkommen zwischen Deutschland und den Niederlanden sowie zwischen dem Deutschen Reiche und Norwegen vom 29. Mai 1929 sind im Reichsgesetzblatt II Nr. 30 S. 389 ff. veröffentlicht.

115. Abhandlungen.

Die Luftfahrt in ihrer Entwicklung während des Jahres 1928. Eicke. Hansa 1, Seite 75.

Das Luftfahrtwesen in Deutschland. Rieber. Westdeutsche Wirtschafts-Ztg. 3, Seite 54.

Neuordnung der deutschen Luftfahrt-Wirtschaft. Luftschau 15, S. 286.

Zum 10. Geburtstag der deutschen Handelsluftfahrt. M. Wronsky. Luftschau 9, Seite 163.

Umschau im Luftverkehr. Luftfahrt 4, S. 50.

Möglichkeiten des Luftverkehrs. Pröll. Verkehrstechnische Woche 12, S. 185.

Personen- und Güterverkehr in der Luft. Hellmann. Verkehrstechnische Woche 13, S. 197.

Geschichtspunkte zur Hebung der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs. R. Morath. Luftschau 11, S. 212; 12, S. 231; 13, S. 251.

Luftfahrt und Spedition. M. Wronsky. Hafen-Verkehrs-Ztg. 22, S. 3.

Analyse der Selbstkosten im Luftverkehr mit Flugzeugen. E. Offermann. Luftfahrt 3, S. 34.

Die Wirtschaftlichkeit der Flughäfen. O. F. Sauerheimer. Verkehrstechnische Woche 6, S. 61; 7, S. 80; 8, S. 93.

Gesteigerte Wirtschaftlichkeit in der Flugzeugindustrie. A. R. Woyl. Luftfahrt 3, S. 122; 9, S. 137.

Die künftige Einrichtung des deutschen übersee-Luftverkehrs. Teubner. Blätter f. Post u. Telegraphie 2, S. 22.

Interkontinentaler Luftfrachtverkehr. A. Müller. Luftfahrt 11, S. 166.

Neue Luftverkehrsgesellschaften im Auslande. R. Morath. Verkehrstechnische Woche 21 S. 293.

Le Trafic International Aérien. P. D. Les Transports 6, S. 183.

Future of Commercial Aviation. F. E. Guest. Modern Transport 534, S. 25.

Sportflug und Bedarfsluftverkehr in England. W. Beck. Luftschau 12, S. 225.

Zehn Jahre Schweizer Luftverkehr. Aero-Revue Suisse No. 5.

Amerikanische Luftfahrt. O. Lohmann. Luftfahrt 5, S. 65.

Luftfahrt in China. E. O. Fuetterer. Ill. Flugwoche 1, S. 3.

Sch.

Post- und Nachrichtenverkehr.

116. Konkunkturüberblick.

Zeitraum	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Orts-gespräche in Mill.	Fern-gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM
Januar-März 1928	70,8	7,8	530,6	58,3	354,9
April-Juni 1928	63,4	8,7	529,8	61,3	513,0
Januar-März 1929	63,2	7,2	567,2	56,3	362,8 ¹⁾
April-Juni 1929	65,4	8,1	577,5	61,8	535,6

Im allgemeinen hat der Verkehr der Reichspost im 1. Vierteljahr 1929 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres beträchtlich zugenommen; nur der Telegramm- und der Paketverkehr sind zurückgegangen. Gegenüber dem 4. Vierteljahr 1928 ist dagegen fast durchweg eine Abschwächung festzustellen, die zum großen Teil auf saisonmäßige Einflüsse zurückzuführen ist.

Wie alljährlich ging der Paketverkehr im 1. Vierteljahr 1929 gegenüber dem durch den Weihnachtsverkehr besonders starken Verkehr im letzten Vierteljahr 1928 beträchtlich zurück (von 79,8 auf 63,2 Mill. = rund 21 v. H.). Aber auch gegenüber dem 1. Vierteljahr des Vorjahres blieb der Paketverkehr in der Berichtszeit um etwa 10 v. H. zurück. Im 2. Vierteljahr tritt allerdings eine Belebung ein, die aber die entsprechende Zahl des Vorjahres noch nicht erreichte. Die bereits im Vorjahr festgestellte Tendenz, den Telegrammverkehr nach Möglichkeit durch den Fernsprechverkehr zu ersetzen, hält weiter an. So ist die Zahl der aufgelieferten Telegramme im 1. Vierteljahr weiter gesunken, während das 2. Vierteljahr zwar eine Erhöhung bringt, die aber das saisonübliche Maß nicht erreicht und unter der Zahl der im 2. Vierteljahr 1928 bearbeiteten Telegramme bleibt. Die am 1. Januar 1929 erfolgte Ermäßigung der Fernsprechggebühren für Wenigsprecher hat zu einer Zunahme der Haupt- und Nebenschlüsse und damit zu einer starken Erhöhung der Gesprächszahl geführt. Ende Juni gab es in Deutschland insgesamt 404 709 Fernsprechanchlüsse. Die Zahlen der Ortsgespräche im 1. und 2. Vierteljahr liegen weit über den entsprechenden Zahlen des Vorjahres; die Ferngespräche halten sich ungefähr auf der im Vorjahre erreichten Höhe. Die Zahl der Rundfunkteilnehmer, die im 1. Vierteljahr auf 2,838 Mill. gestiegen war, ist im 2. Vierteljahr leicht zurückgegangen. Der Grund ist darin zu suchen, daß alljährlich viele Teilnehmer während ihrer Urlaubsreise den Rundfunkempfang abmelden. Die Gesamteinnahmen der Reichspost lagen trotz Abnahme des Verkehrs einzelner Betriebszweige durch die Zunahme in den anderen Betriebsgruppen über den Einnahmen des 1. Halbjahrs 1928.

117. Die neue Postordnung vom 30. Januar 1929 ist im Reichsgesetzblatt I Nr. 9 und in der Anlage zum Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 13 veröffentlicht.

118. Der IX. Weltpostkongress in London wurde am 2. Mai durch den Prinzen von Wales feierlich eröffnet und endigte am 28. Juni.

119. Internationale Regelung der Codefrage. Der auf der Welttelegraphenkonferenz in Brüssel eingesetzte Ausschuß für Prüfung und Bewertung der Vorschläge zur Lösung der Codefrage hat Anfang Februar in Bern getagt. Im Vordergrund stand die Erörterung der Frage von Telegrammen in offener Sprache in Gruppen von 5 Buchstaben, die vom 1. Oktober an zu ermäßigter Gebühr angenommen werden.

¹⁾ Einnahmen in den Monaten Januar und Februar.

120. Der Bildtelegraphenverkehr ist am 1. März zwischen Berlin und Kopenhagen, am 15. März zwischen Berlin und Frankfurt/M. und am 21. Juni zwischen Berlin und Stockholm eröffnet worden.

121. Fernsprechverkehr mit dem Ausland. Im Berichtszeitraum ist der Fernsprechverkehr mit dem Ausland von der DRP. durch folgende Maßnahmen weiter ausgebaut worden:

1. Am 30. Januar wurde der Fernsprechverkehr Deutschland—Finnland eröffnet. Der Freistaat Island ist in den Verkehr zwischen Deutschland und England einbezogen worden.
2. Die Zahl der durch Fernsprecher erreichbaren Städte in Dänemark und Polen wurde wesentlich erweitert.
3. In mehreren Fällen trat eine Ermäßigung der Gebühren ein.

122. Funkverkehr ist seit 15. Januar zwischen Deutschland und Siam und auf der bisher einseitig in Richtung Deutschland—Japan betriebenen Funkverbindung seit 21. April in beiden Richtungen aufgenommen worden.

123. Das Gesetz über den Wollfunkvertrag vom 2. Mai 1929 ist im Reichsgesetzblatt II Nr. 24 veröffentlicht.

124. Abhandlungen.

Der Betrieb eines Nachrichtenbüros. K. Wichmann. Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie 11, S. 161.

Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Ausland im Jahre 1928. A. Zimmer. Archiv für Post und Telegraphie 2, S. 44.

Welttelefonnetz und Schwachstromindustrie. Bieltz. Wirtschaftsdienst 2, S. 59; 3, S. 97.

La Nouvelle Convention Postale. Chronique des Transports 6, S. 2.

Le Service Universel et le Téléphone Automatique Rural. R. Louhaté und V. Di Pace. Annales des Postes Télégraphes et Téléphones 2, S. 134.

Die Entwicklung des schweizerischen Postwesens von 1918—1927. Otto. Archiv für Post und Telegraphie 4, S. 95.

Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen von 1920—1927. Goetsch. Archiv für Post und Telegraphie 5, S. 132.

Le Métropolitain Postal de Londres. P. Caufourier. Annales des Postes Télégraphes et Téléphones 4, S. 337. Sch.

Spedition.

125. Der Verein Deutscher Speditoren beging gelegentlich seiner 49. Hauptversammlung am 11. Mai 1929 festlich die Feier seines 50jährigen Bestehens, wobei von führenden Persönlichkeiten der verschiedenen Verkehrsbranche über deren Beziehungen zur Spedition gesprochen wurde (vgl. Berichte in der Speditions- und Schifffahrts-Zeitung Nr. 20/II).

126. Abhandlungen.

Das schwedische Speditionsrecht. L. Janssen. Zoll-, Speditions- und Schifffahrts-Zig. 10, S. 1; 11, S. 4. N.-Z.

Allgemeines.

127. Der Verein Deutscher Ingenieure veranstaltete im Rahmen seiner Hauptversammlung 1929 am 21. Juni eine Verkehrstagung in Danzig.

128. Abhandlungen.

Zur Neuordnung der Haftpflichtgrundsätze für Eisen- und Straßenbahnen, Kraft- und Luftfahrzeuge. Goltmann. Zig. d. VDEV, 9, S. 225.

Verkehrsmittel in China. J. Ilucck. Wirtschaftsdienst 4, S. 157. N.-Z.

Literaturanzeigen.

Wirtschafts-Jahrbuch für Industrie und Handel des Deutschen Reiches und der Nachbarstaaten Österreich-Ungarns. Jahrgang 1928/29. Herausgegeben von Dr. Karl C. Thalheim. Verlag Herbert Schulze, Leipzig. 2 Bde. XX, 1006 und XXVIII, 698 + XXIV, 430 S. Der erste Band bringt in 48 Aufsätzen, die z. T. von namhaften Professoren und Syndici verfaßt sind, eine Übersicht über alle wichtigen Zweige des Wirtschaftslebens im Deutschen Reich und den Nachbarstaaten Österreich-Ungarns, wobei diese allerdings nur eine sehr kurze, vier Aufsätze umfassende Behandlung erfahren. Der weitaus größte Teil des Werkes gibt eine Darstellung der einzelnen Zweige der deutschen Industrie, deren Umfang, Aufbau und Form — eine natürliche Folge des Sammelwerkes — sehr unterschiedlich ist. Neben einer Reihe von guten Aufsätzen (Zimmermann: Methoden und Bedeutung der Konjunkturforschung; Friedmann: Die deutsche Automobilindustrie, u. a.) verlassen die Verfasser der Abhandlungen, die sich mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Binnenschifffahrt befassen, öfters den Boden einer objektiven Darstellung und vertreten Ansichten, die der von ihnen befürworteten Verständigungspolitik nur hinderlich sein können.

Stellt der erste Band als Ganzes genommen eine willkommene Informationsquelle dar, so muß man den zweiten Band, der als Bezugsquellenverzeichnis bezeichnet wird, in der vorliegenden Form ablehnen. Er ist nichts anderes als eine Reklameangelegenheit mittlerer und kleinster Unternehmen, während die führenden Firmen zum größten Teil nicht enthalten sind.

Sch.
Zadow, Fritz, Professor Dr. Die Deutschen Handelsmessen. Berlin 1929. Wilhelm Christians Verlag. 175 S. Die hypertrophische Entwicklung des deutschen Messewesens, die zu einer starken Belastung der Wirtschaft geführt hat, reizte den Verfasser sich „mit dem Messeproblem in allgemeiner Wertung kritisch zu beschäftigen“. Zustandekommen ist ein Werk, das in gelegentlich allerdings etwas breitem Stil Wesen und Problematik der Messen erschöpfend zur Darstellung bringt und sich durch wohlabgewogene Urteile auszeichnet. Es füllt eine Lücke in der wissenschaftlichen handelspolitischen Literatur und verdient zugleich als Wegweiser zu einer vernünftigen Messespolitik Beachtung. N.-Z.

Deutschland in der Weltwirtschaft. 9 Rundfunkvorträge, gehalten von Vorstandsmitgliedern und Freunden der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft. Herausgegeben von Dr. Max Roscher. Berlin 1929. Verlag der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft. 63 S. In knapper, durchaus populär gehaltener Form versuchen teils namhafte Professoren wie Jastrow und Eulenburg, teils bedeutende Praktiker allen Kreisen unseres Volkes einen Einblick in die heute bestehende Verflechtung unserer Wirtschaft mit der Weltwirtschaft, insbesondere in die Strukturwandlungen der Weltwirtschaft in der Nachkriegszeit zu verschaffen. Sch.

Sch.
Stolz, R., Dipl.-Ing. Die Technik der Weltverpflegung. Stuttgart 1928. Dick & Co. (Franck's Techn. Verlag). 78 S. Ill. Eine bunte Aufeinanderfolge von in sich abgeschlossenen Kapiteln über Verkehrsmittel, Kühlung, Fleischbehandlung, Konservierung usw., die über alle Einzelheiten der technischen Einrichtungen der Weltverpflegungsmittel unterrichten. Die Schrift ist eine anregende Unterhaltungsliteratur, die jedoch wissenschaftlichen Charakter entbehrt. Sch.

Sch.
Leiske, Stadtrat Dr., Leipzig und Mitteldeutschland. Denkschrift für Rat und Stadtverordnete zu Leipzig. Nr. 12 der Schriftenreihe „Leipziger Verkehr und Verkehrspolitik“. Leipzig 1928. Bezug durch das Ratverkehrsamt. 346 S.

mit zahlreichen Karten. Das Werk, ein Beitrag zur Neugliederung des Reiches, sucht den Nachweis zu führen für die Zweckmäßigkeit einer Zusammenfassung von Sachsen, Thüringen, Provinz Sachsen, Anhalt und Braunschweig zu einem „Mitteldeutschland“ mit seinem natürlichen Schwerpunkt Leipzig. Es bringt in diesem Rahmen auch eine gründliche Darstellung des mitteldeutschen Verkehrswezens, von bisherigen Leistungen und Ausbauplänen. Die Zerreißung des Leipziger Wirtschaftsgebietes durch preußische und sächsische Verkehrsbehörden wirkt überzeugend zugunsten einer Vereinheitlichung. N.-Z.

Hesse, Paul, Privatdozent Dr. phil., Fleischverbrauch und Viehhaltung in den deutschen Wirtschaftsgebieten. Sonderdruck aus „Landwirtschaftliche Jahrbücher“, Berlin 1929. 104 S. mit 12 Karten und 1 graph. Darstellung. Die Studie bietet eine wertzuschätzende Ergänzung zu dem auf S. 31/32 besprochenen Werk Hesses. Durch Zugrundelegung der Ergebnisse der Jahre 1925 bis 1927 zeigt sie ein besseres Fundament als dieses. Neben ihrer wirtschaftsgeographischen und verkehrswissenschaftlichen Bedeutung verdient sie auch als Untersuchung zur Frage der landwirtschaftlichen Betriebssysteme Beachtung. N.-Z.

Homberger, L., Dr., Reichsbahndirektor. Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei amerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1929. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VII, 109 S. Seiner gleichgerichteten Untersuchung über die englischen Eisenbahnen (vgl. Z. f. v. W. 1928, S. 155) läßt Homberger nunmehr — ebenfalls auf Grund eines längeren Studienaufenthaltes — eine solche über amerikanische Eisenbahnen (insbesondere die New York Central und sonstige führende Unternehmen) folgen. Auch sie kennzeichnet sich durch Klarheit der Gedankenführung, prägnanten und zugleich eleganten Stil. Mehr noch wie bei der englischen Studie ist den allgemeinen Verhältnissen der amerikanischen Bahnen Rechnung getragen. Der starke Einfluß der ICC auf die ganze Geschäftsgebarung der Bahnen, den Homberger mit Recht scharf herausstellt, wird manchen, der bisher noch an die Ungehemmtheit amerikanischer Eisenbahnwirtschaft glaubte, in Staunen versetzen. — Vergleiche mit deutschen und englischen Verhältnissen erhöhen den wissenschaftlichen Reiz und die praktische Bedeutung der Studie. N.-Z.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Lehrstoffhefte für die Dienst- anfängerschule. Lokomotivkunde (Lehrfach m III 1) Heft 1: Übersicht über die geschichtliche Entwicklung der Lokomotiven; der Lokomotivkessel. X, 58 S. — Heft 2: Die Ausrüstung des Lokomotivkessels. VI, 66 S. — Heft 3: Verbrennung, Wärmewirtschaft, Feuerbehandlung, Dampfkunde und Dampfwirtschaft. VI, 46 S. — Lokomotivdienst (Lehrfach m 7 I) VIII, 19 S. — Berlin 1929. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Reichsbahn. Die Hefte gewähren einen interessanten Einblick in das Ausbildungswesen der Deutschen Reichsbahn, in Stoffbehandlung und Anforderungen an den Lernenden. Sind sie zwar vornehmlich als Unterrichtsstoff für Dienstanfänger bestimmt, so vermögen sie doch auch Außenstehenden, die sich über gewisse eisenbahntechnische Fragen unterrichten möchten — zumal wenn die auf der Schule erworbenen Kenntnisse „verdampft“ sind —, willkommene Auskunft zu erteilen. N.-Z.

Heisterbergk, Erwin, Dr.-Ing., Privatdozent, Regierungsbaurat a. D. Die Struktur des Personenverkehrs der Reichsbahn am linken Niederrhein in den Jahren 1926 und 1928. Hrg. von der Industrie- und Handelskammer Krefeld und vom Verkehrsverband Linker Niederrhein e. V. Krefeld (1929) 48 S., Text und 36 S. Statistik. 4^o. Dazu 8 Karten (Verkehrsspinnen). Heisterbergk, der bereits manches zur Erforschung der Verkehrsstruktur „am linken Niederrhein“

beitrug, hat sich mit dieser Untersuchung ein neues Verdienst um dieses Gebiet erworben. Auch wissenschaftlich-methodisch verdient die musterhaft durchgeführte und dargebotene Untersuchung vielseitiges Interesse. N.-Z.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. O. P.) vom 23. Oktober 1924. Kommentar von Dr. Otto Loening, Landgerichtsdirektor. Berlin 1929. Georg Stilke. 568 S. geb. RM 16,—. Der bekannte Kommentator des I. O. G. unterbreitet nunmehr auch das I. O. P. in einem kaum zu übertreffender Sorgfalt und Umfassendheit zugehenden Kommentar. In weitestem Umfang ist auf das I. O. G. und die innerstaatlichen Verkehrsgesetze Bezug genommen, die deutsche und ausländische Literatur und Rechtsprechung berücksichtigt. N.-Z.

Th. Johannsen, Gd'ingen. Heft 1 der „Ostland-Schriften“ hrg. von „Ostland-Institut“ in Danzig. Danzig 1928. 92 S. mit 5 Karten. Eine kleine Schrift, doch von hohem verkehrswissenschaftlichem Interesse und großer nationalpolitischer Bedeutung. Unter weitestgehender Heranziehung polnischer Schrifttums legt sie die Ziele klar, die Polen mit der Entwicklung des nationalpolnischen Hafens Gdingen erstrebt, gibt sie einen vollständigen Überblick über die Pläne und die bisherigen Leistungen Polens auf diesem Weg. Die äußerst objektive Darstellung, die einerseits die Großmäuligkeit, Feilgriffe und Schwächen Polens zum Ausdruck bringt, andererseits die tatsächlichen, keineswegs unbedeutenden Leistungen der Polen vollumfänglich anerkennt, wirkt sehr stark. Verkehrswissenschaftlich ist die Schrift ein wertvoller Beitrag zu dem allgemeinen Problem nationaler Seehafenpolitik. In nationalpolitischer Hinsicht zeigt sie in einer jeden Deutschen ernst stimmenden Deutlichkeit, wie sehr — und nicht ohne Erfolg — Polen bemüht ist, durch Festenfaßungen an der Ostsee eine Korrektur der Zerreißung Deutschlands durch den polnischen Korridor zu verhindern. N.-Z.

Herbig, K., Dr. Die Entwicklung der Häfen von Amsterdam und Rotterdam seit 1914. Diss. Frankfurt/Main 1928. Rhein-Verlag, Duisburg. VII, 91 S. Der Verfasser, der von der natürlichen Lage der beiden niederländischen Häfen und ihrer historischen Entwicklung ausgeht, stellt im Hauptteil die Häfen einerseits nach den Verkehrsmitteln Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Eisenbahn dar, andererseits nimmt er Warenbewegung, Bedeutung der beiden Städte als Handelsplätze und die technischen Anlagen und Einrichtungen als Einleitungsgrund und behandelt zum Schluß Amsterdamer und Rotterdamer Zukunftsprobleme, die hauptsächlich von dem Bau der verschiedenen projektierten Kanäle beeinflußt werden. Die Schrift gibt einen guten Einblick in die Entwicklung des Verkehrs, der Güterbewegung, der Anlagen usw. und ist um so wertvoller, als sie durch entsprechendes statistisches Material von Antworten, Hamburg und Bremen einen interessanten Vergleich dieser mit den niederländischen Häfen ermöglicht. Sch.

Handelsgebräuche in der Rheinschifffahrt. Duisburg-Ruhrorter Börsenbedingungen und Gutachten der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort und des Vorstandes der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort. Heft 16 der Schriftenreihe Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein. 6. bedeutend vermehrte und erweiterte Auflage. Duisburg 1929. Rhein-Verlags-G. m. b. H. 170 S. Die Sammlung erfüllt den Wunsch von Schifffahrt, Spedition, Industrie und Handel, aus den bis in die neueste Zeit erstatteten Gutachten „Rat schöpfen zu können in den vielerlei Zweifelsfragen, die gerade der Schifffahrtsverkehr für den Verladener und Speditur, den Schiffer und Reeder täglich aus neue mit sich bringt, sei es über Fragen der Auslegung von Fracht-, Miet-, Schlepp- und Speditionsverträgen, sei es über solche des Ladens und

Arbeitsteilung der Verkehrsmittel, der zweite stellt einen methodisch wie gegenständig sehr interessanten Versuch dar, statistisch Anhaltspunkte zu gewinnen für das zu erwartende Aufkommen an Briefen, Paketen und hochwertigem Gut für den transeuropäischen und interkontinentalen Luftverkehr. N.-Z.

Johannes Poeschel, Luftfahrerdeutsch. Einheitliche deutsche Fachausdrücke in Luftschiffahrt und Flug. Bearbeitet im Auftrag des Deutschen Sprachvereins. 7., völlig neugestaltete Ausgabe. Berlin 1929. Verlag des Deutschen Sprachvereins. 62 S. Ein verdienstvolles Schriftchen, das ohne nennenswerte Übertreibung der Deutschsprachigkeit und Klarheit der in der Luftfahrt vorkommenden Begriffe dient und dessen Vorschlägen man sich weitestgehend anschließen sollte. Sein Inhalt ist derart gestaltet, daß es zugleich zur Verbreitung grundlegender Luftfahrtskenntnisse beiträgt. N.-Z.

Reichsverband der Deutschen Hotels, Restaurants und verwandter Betriebe e. V. Düsseldorf. Schriften. Heft 12: Kurt Brenner, Notwendigkeit und Möglichkeiten zur Hebung des Fremdenverkehrs. 30 S. — Heft 13: Alfred Brenner, Selbstkosten, Preisgestaltung und Rentabilität im Hotelgewerbe. 35 S. Von den beiden gelegentlich der Hauptversammlung 1928 gehaltenen Vorträgen gibt der erste eine Reihe von Anregungen zur Hebung des Fremdenverkehrs durch den Staat wie das Hotelgewerbe, während der zweite sich mit der Erhöhung der verschiedenen Kostengruppen im Hotelbetrieb gegenüber der Vorkriegszeit beschäftigt und die Unzulänglichkeit der von besseren Hotels erhobenen Preise nachzuweisen sucht. N.-Z.

Der Kreis Zell an der Mosel. Ein Heimathuch. Hrsg. von Landrat Dr. von Stein. 1929. Verlag: Eckhardt & Pesch, Düsseldorf. 120 S. 49. Reich illustriert. Mit seinen zahlreichen Artikeln zu Geschichte, Kultur und Wirtschaft dieses Stückes Moselland und Hunsrück, einigen warm und echt empfundenen literarischen Beiträgen (so Jakob Kneip) und einer großen Zahl ausgezeichnete Aufnahmen (namentlich M. Bütz) wird dies vornehm und geschmackvoll gehaltene Buch sein zweifaches Ziel erreichen: Die Heimatliebe zu stärken und dem begnadeten Stückchen Erde neue Freunde zu gewinnen. N.-Z.

Schmid, H., Dr. jur. Das Postscheckgeschäft. Berner Dissertation 1929. 139 S. In einem allgemeinen Teil bringt der Verfasser zuerst eine Zusammenstellung der rein juristischen Grundlagen des Postscheckverkehrs nach schweizerischem Recht. Das Rechtsverhältnis zwischen Postscheckrechnungsinhaber und Postverwaltung, Haftpflicht und Rechtsquellen werden ausführlich behandelt. Im zweiten Teil der Arbeit folgt die spezielle Behandlung und Bedeutung des Postschecks. Ein Anhang enthält die einschlägigen Bestimmungen der Postordnung, sowie die im Postscheck- und Giroverkehr geltenden Gebühren. Die Dissertation ist eine recht fleißige Arbeit, die eingehend über die rechtliche Seite des Postscheckgeschäftes in der Schweiz unterrichtet. Sch.

Unfallverhütung. Zur Reichs-Unfallverhütungs-Woche 1929 erschienen: 1. Unfallverhütungskalender 1929, hrsg. von Unfallverhütungsbild G. m. b. H. beim Verband der deutschen Berufsgenossenschaften Berlin W 9. — 2. Augen auf! Das Büchlein zur Unfallverhütung für jung und alt. Hrsg. vom Verband der deutschen Berufsgenossenschaften in Verbindung mit der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der Deutschen Schul-Verkehrswacht durch Dr.-Ing. Werner Lindner und Eva Lindner. — 3. Landwirtschaftliche Unfallverhütung. Hrsg. vom Verband der deutschen landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften in Kassel. Je 64 S. Reich ill. Verlagsanstalt H. A. Braun & Co., Berlin-Tempelhof.