

zu geben für die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Beleuchtung von Eisenbahnanlagen und bietet sowohl den Eisenbahnverwaltungen wie den Herstellern von Beleuchtungsanlagen Interesse. Eine Reihe von Skizzen und Abbildungen vervollständigen den durchweg technischen Inhalt. Sch.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1929. Berlin. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 420 S. mit Bildnissen von Dorpmüller, Siemens, Weirauch und Stieler. Der 25. Jahrgang der „Rangliste der oberen 4000“ der D.R. wurde in festlicher Ausstattung herausgebracht. Neben den Beförderungs- und derzeitigen Tätigkeitsdaten bietet sie zugleich einen Einblick in den Aufbau der Reichsbahn, dessen Überkommenheit aus der Zeit der bundesstaatlichen Bahnen deutlich zutage tritt. N.-Z.

Das Deutsche Eisenbahn-Adreßbuch (Handbuch der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen) bearbeitet vom Verband der Ingenieure der Reichsbahn e. V. 14. Ausgabe 1929. Verlag H. Apitz, Berlin SW 61. 440 S. mit Lieferfirmenverzeichnis und Bezugsquellennachweis. Die jüngste Ausgabe des anerkannten Adreßbuches zeichnet sich wieder durch detaillierte Angaben über die Organisation der deutschen Bahnen und die Besetzung der Dezernate aus, so daß es auch weitgespannten Wünschen auf eingehende und zuverlässige Information zu entsprechen vermag. N.-Z.

Elektrische Bahnen. Fachheft der VDI-Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (Bd. 73, Nr. 20, 18. 5. 1929). VDI-Verlag, Berlin NW 7. Die Hauptaufsätze behandeln elektrische Lokomotiven (Tetzlaff und Schlemmer; Sachs) und Fahrleitungen (Naderer).

Graphische Tarifbehelfe. Verlag des Allgemeinen Tarif-Anzeiger, Wien. Diese Veröffentlichungen — es handelt sich äußerlich um Eisenbahnkarten mit Erläuterungen — stellen ein neuartiges und zweifelsohne sehr brauchbares Hilfsmittel für Spediteure wie Abfertigungsbeamte dar, um schneller als durch langwieriges Nachschlagen mittels eines Blickes auf Karte und Zeichenerklärung die richtige Fracht- und Gebührenrechnungsart zu finden. Auch verkehrswissenschaftlich verdienen diese Karten, die über Staats-, Privat- bzw. Lokalbahnnetz und ihre tarifarische Zusammenarbeit unterrichten, volles Interesse. Zur Zeit liegen folgende Tarifbehelfe vor: Ungarn (Mai 1928), Rumänien (Juli 1928), Tschechoslowakei (August 1928), SHS.-Staat (März 1929). N.-Z.

Berner Alpenbahn Bern—Lötschberg—Simplon. Im Eilzug durch die Alpen. Verlag Dr. H. A. Curtner, Goldswil-Interlaken (1929). 84 S. (einschl. Anzeigen). Eine geschmackvolle Werbeschrift, die mit z. T. ausgezeichneten Aufnahmen und flottem Text der Lötschberg-Linie wie den Bahnen des Berner Oberlandes und des Wallis neue Freunde gewinnen will und wird. N.-Z.

Reichsbahndirektion Essen und Verkehrsvereine des rheinisch-westfälischen Industriebezirks. Hinaus! Ein Werbeheft für den Ausflugs-, Feriensonderzug- und Wochenendverkehr 1929 sowie für Ausflugsorte, Sommerfrischen und Jugendherbergen für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk. Ausgabe Mai 1929. 208 S.

Kollbach, Paul, Dr. jur., Deutsche Handelsflotte und Versailler Vertrag. 24. Heft der Völkerrechtsfragen. Berlin 1929. Ferd. Dümmers Verlag. VIII, 176 S. Die Schrift bietet im wesentlichen eine eingehende Chronik des Verlustes der deutschen Handelsflotte und der Verständigung zwischen Reich und Reedern über den Wiederaufbau und ist als eingehende Schilderung beachtlich. Sie wirkt indessen langstilig und entbehrt angesichts des bereits vorliegenden Schrifttums zugleich eigener Forschungsergebnisse und höherer wissenschaftlicher Leistung, so daß die Widmung an den Reichsminister des Auswärtigen Stresemann und das Geleitwort des Reichswirtschaftsministers Curtius etwas deplaciert erscheinen. N.-Z.

Grundlagen des deutschen Flugverkehrs.

Rektorat-Übergaberede

von Prof. Dr.-Ing. Blum, Technische Hochschule Hannover.

Das gesamte Verkehrswesen unterliegt bestimmten Grundgesetzen, die immer beachtet werden müssen, wenn man nicht böse Rückschläge erhalten will. Der wichtigste Leitgedanke muß sein, daß die verschiedenen Verkehrsbedürfnisse mit den verschiedenen Verkehrsmitteln derart befriedigt werden, daß mit dem kleinsten Aufwand der größte Nutzen und zwar nicht für den einzelnen, sondern für die Allgemeinheit erzielt wird.

Um diesem Gesetz gerecht zu werden, müssen immer die gleichen Fragen gestellt und beantwortet werden, nämlich:

Welches sind die — wirklichen — Verkehrsbedürfnisse, d. h. die vernünftigen Forderungen des Verkehrs?

Wie können diese — weit auseinandergehenden — Forderungen von den verschiedenen Verkehrsmitteln am besten befriedigt werden?

Welchem Verkehrsmittel ist also jeder Transport zuzuweisen?

Hinzu kommt noch die Frage:

Welchen Einfluß hat die Allgemeinheit — der Staat — auszuüben, damit vorstehenden Bedingungen am besten entsprochen wird?

Um den Luftverkehr gesund weiter entwickeln zu können, muß man also ein klares Urteil darüber gewinnen, wie er in den Gesamtverkehr und zwar des einzelnen Staates, der Kontinente und der Welt einzufügen ist. Hierzu muß man ermitteln:

für welche Verkehrsarten

und für welche geographischen Verhältnisse der Luftverkehr besonders geeignet ist

und welchen technischen Eigenschaften er diese besondere Eignung verdankt.

Man muß sich nämlich konzentrieren:

auf die Gewinnung der richtigen Verkehrsarten,

auf die Bedienung der richtigen Strecken

und auf die Entwicklung der maßgebenden technischen Eigenschaften.

Jedes Abweichen von diesen klaren Grundsätzen muß zu Geld- und Zeitverlust, Zersplitterung der Kräfte, Reibungen und Rückschlägen führen.

Was nun die verschiedenen Verkehrsarten und ihre Forderungen anbelangt, so hat man im Hinblick auf den Luftverkehr zwei Hauptgruppen zu unterscheiden, wobei diese Zweiteilung in den leider sehr hohen Selbstkosten des Luftverkehrs begründet ist:

1. Der weitaus größte Teil aller Transporte muß auf Billigkeit so entscheidenden Wert legen, daß der Luftverkehr für ihn vollkommen ausscheidet; hierzu gehören mindestens 90% aller Reisenden und Güter; nur im Nachrichtenverkehr ist der Anteil der ausreichenden zahlungskräftigen Unterarten größer.
2. Nur die Transporte, die auf eine besonders hohe Qualität der Beförderung Wert legen müssen, hierfür aber auch entsprechend zahlen können, kommen

für den Luftverkehr in Betracht. Unter „Qualität“ ist hierbei Sicherheit, Pünktlichkeit, Häufigkeit, Bequemlichkeit, Schonung und Geschwindigkeit zu verstehen.

Die Selbstkosten des Luftverkehrs sind nun so hoch, daß auch von dieser zweiten Hauptgruppe nur ein kleiner Teil die entsprechenden Preise bezahlen kann; außerdem hat der Luftverkehr bezüglich mancher Faktoren, aus denen sich die „Qualität“ zusammensetzt, keinen Vorsprung vor Eisenbahn und Schiff. Der Luftverkehr kann sich nur auf eine sehr „dünne Oberschicht“ der Transporte stützen; in Kulturländern darf man nur mit ein Prozent des gesamten Verkehrs rechnen, in Halbkulturländern allerdings mit etwas mehr. Die wirtschaftliche Basis des Luftverkehrs ist also schwach; sie ist eine ganz andere wie bei den großen Verkehrsanstalten (Eisenbahn und Schifffahrt), denn bei diesen liegt sie in den „breiten Massen“ der Reisenden und der gering- und mittelwertigen Güter, die billig transportiert werden müssen.

Man muß also bei allen wirtschaftlichen Maßnahmen des Luftverkehrs äußerste Vorsicht walten lassen. Hierzu gehört, daß man seine besonderen Eigenschaften und Vorzüge ausnutzt und weiterentwickelt. Diese sind:

1. Das Luftfahrzeug kann jeden Punkt mit jedem anderen Punkt unmittelbar (ohne Umladen, ohne Umsteigen) verbinden, denn alles menschliche Leben spielt sich am Boden des einheitlichen Luftmeers ab.
2. Das Luftfahrzeug kann überall den kürzesten bzw. den ihm günstigsten Weg wählen, gleichgültig, ob und wie oft Land und Wasser unter ihm wechseln.
3. Das Luftfahrzeug bedarf (wie das Seeschiff) keiner „Straße“, während der Binnenverkehr mit den Kosten für Bau und Unterhaltung der „Wege“ (Schiene, Kanäle, Straßen) belastet ist.
4. Das Luftfahrzeug kann eine besonders hohe Geschwindigkeit entwickeln, verursacht also einen nur geringen Zeitaufwand.

Allerdings darf man die Bedeutung der hohen Geschwindigkeit für den Verkehr nicht überschätzen; für den Luftverkehr ist sie aber tatsächlich das wichtigste Moment.

Der Zeitaufwand ist im Luftverkehr etwa $1\frac{1}{2}$ bis 2 mal kleiner als beim Schnellzug, 3 bis 4 mal kleiner als beim Personenkraftwagen, 4 bis 5 mal kleiner als beim Seeschiff;

dafür ist aber der Geldaufwand:

im Personenverkehr etwa 4 bis 5 mal größer als bei der teuersten Wagenklasse, im Güterverkehr etwa 10 mal größer als bei der teuersten Güterart, nämlich dem „Expresgut“.

Aus diesen Zahlen ergibt sich ohne weiteres, daß die Stärke des Luftverkehrs überhaupt nicht im Wettbewerb gegen die Eisenbahn liegen kann, daß die Zukunft des Luftverkehrs vielmehr „über dem Wasser“, nämlich in der Ergänzung der Seeschifffahrt liegt.

Die Gründe für die hohen Selbstkosten sind die folgenden:

- a) Das Verhältnis zwischen Nutzlast und Totem Gewicht ist recht ungünstig. Die Nutzlast beträgt nämlich nur 12 bis 20% (beim Schnellzug allerdings nur 10%, im Eisenbahn-Güterverkehr aber 70%, in der Schifffahrt noch mehr¹⁾).
- b) Der Kraftbedarf ist sehr hoch, da (abgesehen von dem großen Toten Gewicht) viel Kraft erforderlich wird, nur um zu steigen und um sich schwebend

¹⁾ Derartige Zahlen können nur einen ungefähren Anhalt bieten; um genaue Zahlen anzugeben, müßte man die Vergleichsgrundlagen genauer erörtern.

zu erhalten. Der Kraftbedarf ist mindestens 40 mal so hoch wie bei der Eisenbahn und 20 mal so hoch wie beim Kraftwagen. Infolge dieses hohen Bedarfs muß leider auch eine große Menge Betriebsstoff mitgeführt werden, worunter die Ausnutzung natürlich leidet.

- c) Die Baustoffe sind „Edelware“; Bau und Unterhaltung sind also sehr teuer, und trotzdem ist die Lebensdauer recht gering, die Erneuerungsquote also hoch.
- d) Der Luftverkehr ist noch recht jung; er ist also noch nicht allseitig erprobt und abgeklärt, hat auch noch nicht Zeit gehabt, „sich seinen Verkehr zu schaffen“; auch die Bodenorganisation ist noch nicht genügend entwickelt.

Infolge seiner hohen Selbstkosten kann der Luftverkehr nicht so hohe Beförderungspreise fordern, wie zu ihrer vollen Deckung notwendig sein würden; er bedarf also der Subventionen, d. h. der Unterstützung der öffentlichen Hand; das Reich, die Länder, die Provinzen, Städte müssen also Zuschüsse leisten. Solche Subventionen sind für jedes Verkehrsmittel in seiner Jugendzeit notwendig; sie dürfen aber nicht zu einer Dauererscheinung werden; vielmehr muß jedes Verkehrsmittel im Lauf der Zeit zur Eigenwirtschaftlichkeit aufsteigen; für den deutschen Luftverkehr muß man aber damit rechnen, daß für sicher 10 bis 15 Jahre noch Subventionen gewährt werden müssen. Um dies Ziel aber zu erreichen, müssen einerseits die Selbstkosten gesenkt werden, andererseits muß der Anreiz zur Benutzung verstärkt werden. Hierzu ist notwendig:

- Die volle Ausnutzung der in der Geschwindigkeit liegenden Chancen, die Einführung des Nachtdienstes, die aber eine entsprechende Bodenorganisation voraussetzt,
- ein besserer Fahrplan mit häufigeren Fahrten und zwar zu den richtigen Stunden, das Aufrechterhalten des Verkehrs im Winter, ein planmäßiges Zusammenarbeiten mit der Eisenbahn (dem Schnellzugverkehr) und mit der Überseeschifffahrt.

Bei Erörterung der verkehrsgeographischen Grundlagen des Luftverkehrs muß man davon ausgehen, daß sein einer großer Vorzug, die hohe Geschwindigkeit voll ausgenutzt wird. Das ist nur möglich, wenn die beflogenen Strecken lang sind. Diese Bedingung wird aber von den meisten heutigen Luftverkehrsnetzen nicht erfüllt, namentlich nicht von denen in den kleinräumigen Staaten. Der Luftverkehr muß also über die zu engen Grenzen der meisten Staaten, namentlich der europäischen, hinaus wirklich ein Weltverkehr (im besten Sinn dieses so oft mißbrauchten Wortes) werden, und der Landesluftverkehr muß sich, namentlich in dem so kleinräumigen Westeuropa, richtig in den Weltluftverkehr einordnen.

Um über diese Fragen Klarheit zu gewinnen, geht man am besten von drei Arten von „Verkehrsräumen“ oder „Regionen“ aus, die sich durch die Länge der Strecken voneinander unterscheiden und hierdurch eine verschiedene verkehrspolitische Bedeutung haben:

1. Die erste — kleinste — Region umfaßt die Gebiete, in denen die maßgebenden Entfernungen des Schnellverkehrs bis etwa 600 km betragen.

Derartige Räume finden sich namentlich in Westeuropa und im östlichen Nordamerika, also in den für die Weltwirtschaft und damit auch für die Entwicklung des Luftverkehrs überhaupt wichtigsten Gebieten. In ihnen liegen die maßgebenden Verkehrszentren etwa in Abständen bis zu 600 km voneinander; aber trotz des starken Verkehrsbedürfnisses hat hier der Luftverkehr nur geringe Aussichten, weil er — abgesehen vom Fernsprecher — dem Schnell-

zug als einem überstarken Konkurrenten gegenübersteht; namentlich kann das Flugzeug nicht gegen den Nachtschnellzug an, der die Reisenden im Schlafwagen äußerst bequem und außerdem die Post und die Expreßgüter faktisch ohne Zeitaufwand befördert. Trotzdem muß auch dieser „lokale“ Luftverkehr gepflegt werden und zwar in folgenden Beziehungen:

- a) diese Linien sind als Teilstrecken der zweiten Region anzusehen, dessen Strecken aus dem „lokalen“ Verkehr mitgespeist und hierdurch in ihrer Wirtschaftlichkeit verbessert werden.
- b) Es muß hier der Gelegenheits-, Sport- und Ausbildungsverkehr gepflegt werden, wobei die Schulung der Mannschaft und die Erprobung der technischen Fortschritte von Bedeutung sind.

Im Rahmen der ersten Region liegen natürlich auch die sogen. „Hupf-Linien“, die so kleine Streckenlängen aufweisen, daß sie als verfehlt bezeichnet werden müssen und daher auch vielfach wieder aufgegeben werden.

2. Die zweite — mittlere — Region umfaßt die Entfernungen von 600 bis 1200 km. Da diese vom Schnellzug nicht mehr in einer Nachtfahrt zurückgelegt werden können, so daß der Tag mit zu Hilfe genommen werden muß, woraus ein fühlbarer Zeitaufwand entsteht, ist hier der Luftverkehr dem Schnellzug auf bestimmten Linien überlegen. Hierbei sind folgende verkehrsgeographischen Eigentümlichkeiten zu beachten:

- a) In manchen Gebieten der Erde, namentlich in Westeuropa bleiben viele wichtigen Linien dieser Längen nicht in den Grenzen desselben Staates, sondern sie gehen über die Staatsgrenzen hinaus; wir stehen hier also einem typisch internationalen Verkehr gegenüber, woraus zu entnehmen ist, daß der Luftverkehr (mindestens in Westeuropa) nicht auf nur-nationaler, sondern auf internationaler Grundlage entwickelt werden muß.
- b) Viele wichtigen Linien der zweiten Region sind durch das Meer unterbrochen (durch Kanal, Nordsee, Ostsee, Mittelmeer). Hierdurch wird der Eisenbahnverkehr stark verzögert, so daß sich hier dem Luftverkehr besonders gute Aussichten eröffnen.

Die „zweite Region“ ist die Grundlage für die „kontinentalen“ Luftverkehrsnetze. Sie umfaßt die durchschnittlichen Entfernungen zwischen den maßgebenden Verkehrszentren der Kontinente; doch darf man hierbei nicht von dem alten Schulbegriff „Kontinent“ ausgehen, sondern man muß die Erdräume zugrunde legen, die nach Klima, Bevölkerung, Wirtschaft und Kultur je eine Einheit darstellen und daher auch im Weltverkehr als Einheiten wirken. Diese Räume sind fast alle dadurch gekennzeichnet, daß ein Meer (nämlich ein Mittelmeer oder ein Randmeer) die an ihm liegenden Ränder zu einem einheitlichen Verkehrsgebiet zusammenfaßt; die Gebiete der zweiten Region bestehen also meist aus Land und Meer, so daß die Eisenbahnlinien in ihnen zerschnitten sind, während der Luftverkehr den Vorzug der unmittelbaren Verbindung ausnutzen kann — Ausnahmen sind U. S. Amerika und Rußland —.

3. Die dritte — größte — Region ist durch die Entfernungen von mehr als 1200 bis etwa 6000 km gekennzeichnet. Auf diesen Linien steht das Luftfahrzeug (außer in Amerika und Rußland-Ostasien) seinem in diesem Sinn schwächsten Wettbewerber, nämlich dem Seeschiff gegenüber. Die Strecken verbinden die eben erwähnten einheitlichen Erdräume, die man auch als die politischen und wirtschaftlichen „Aktionszentren“ der Erde bezeichnen könnte. Es handelt sich also um Linien von besonders hoher Be-

deutung, die sich im allgemeinen mit den wichtigsten Seewegen decken. In dieser dritten Region wird das Schwergewicht des wirtschaftlichen Luftverkehrs liegen, denn er wird sich um so eher zur Eigenwirtschaftlichkeit durcharbeiten, je mehr er sich von der ersten Region freimacht und dafür die dritte Region erobert. Zur Zeit steht diese allerdings noch im Zeichen des Versuchsflugs (vgl. die Transozeanflüge).

Um nun zu prüfen, welche Stellung und welche Aussichten Europa und insbesondere Deutschland im künftigen Weltluftverkehr haben wird, ist von folgenden verkehrsgeographischen Überlegungen auszugehen:

Die Stellung Europas im Weltverkehr beruht nicht nur auf geschichtlichen Erscheinungen, sondern ist dadurch geographisch fest begründet, daß Europa das Zentrum der „Halbkugel der größten Landmassen“ bildet, also die Zentrallage zwischen den für Wirtschaft und Verkehr maßgebenden Gebieten der Erde besitzt und über die kürzesten Wege nach allen diesen Gebieten verfügt. Innerhalb Europas, zu dem in diesem Sinn Kleinasien und der Nordrand von Afrika mit gehören, nimmt aber Deutschland eine ausgesprochene Zentrallage ein, die noch dadurch verstärkt wird, daß Westeuropa wesentlich wichtiger ist als Osteuropa und daß Nordwesteuropa durch den Ozean, sein Klima, seine Bodenschätze und großen Flüsse besonders begünstigt ist; nimmt man noch hinzu, daß der als starkes Verkehrshindernis wirkende Wall der Alpen—Karpathen den West-Ost-Verkehr nach Norden, also nach Deutschland hinein, abdrängt, so ist es nicht verwunderlich, daß das überhaupt verkehrsstärkste Gebiet Europas — der „Rangierbahnhof Europas“ — in Deutschland, nämlich im Gebiet Niederrhein-Ruhr liegt.

Diese große Chance muß Deutschland auch für die Entwicklung des Luftverkehrs ausnutzen; wie unsere Heimat in durchaus naturgemäßer Entwicklung das Zentrum für das Eisenbahnnetz Europas geworden ist, so muß sie auch zum Zentrum des Luftverkehrs entwickelt werden.

Hierzu ist aber eine kraftvolle Förderung des deutschen Luftverkehrs um so mehr notwendig, als die anderen Staaten die Luftfahrt mit den Mitteln der Landesverteidigung auf das Wirksamste unterstützen, was uns durch den sogenannten Friedensvertrag verwehrt ist. Hierzu ist vor allem das Zusammenfassen aller Kräfte zu einheitlichem Arbeiten erforderlich. Die berufene Stelle hierfür kann nur das Reichsverkehrsministerium sein. Diesem müssen die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit es der Flugzeugindustrie und dem Luftverkehr ausreichende Subventionen gewähren und außerdem die Bodenorganisation ausbauen kann. In der Flugzeugindustrie muß der gesunde Wettbewerb aufrecht erhalten bleiben; im Verkehr wird aber die Übertragung an eine Stelle das Richtige sein. Dieser Luftverkehrsanstalt muß Verantwortungsfreude und Unternehmungsgeist gewahrt bleiben, die privatwirtschaftliche Unternehmungsform ist also notwendig. Gute Zusammenarbeit ist zu erstreben mit der Reichsbahn und namentlich mit den großen Schifffahrtsgesellschaften. Die gesamten Bau- und Verkehrsprogramme müssen für mehrjährige Zeiträume aufgestellt werden, damit zielbewußt auf lange Sicht gearbeitet werden kann. — Werden wir so vorgehen, so wird der Erfolg nicht ausbleiben.

Verkehrspolitik und wirtschaftliche Interessenvertretungen.

Von Dr. rer. pol. Willy Menzel, Chemnitz.

(Fortsetzung und Schluß.)

E. Die allgemeinen wirtschaftlichen Interessenvertretungen und ihre Einflußnahme auf die Verkehrspolitik.

1. Öffentlich-rechtliche Wirtschaftsvertretungen.

Die Bearbeitung von Verkehrsfragen durch die öffentlich-rechtlichen Wirtschaftsvertretungen fällt unter die ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben. Sie bestehen bei den I.- und H.-Kammern in „Wahrung der Gesamtinteressen der Handels- und Gewerbetreibenden ihres Bezirkes und Unterstützung der Behörden in der Förderung des Handels und der Gewerbe durch tatsächliche Mitteilungen, Anträge und Erstattung von Gutachten“.1) Aus entsprechenden Bestimmungen leiten auch die Landwirtschafts- und die Gewerbe- bzw. Handwerkskammern ihre selbstverständlich weit dahinter zurücktretende Tätigkeit auf diesem Gebiete ab.

Immer sind es dabei die allgemeinen Interessen der Bezirksingesessenen, die die Kammern im Gegensatz zu den Fachverbänden vertreten. Während bei diesen „Kraft und Begrenzung der Wirkungsmöglichkeit in der Verfolgung ihrer Zielgedanken durch ganz gleich eingestellte, gleich interessierte engere Berufsgenossen liegt, gewinnen die Gutachten, die Willensäußerungen, die von Mitgliedern der verschiedenen Gewerbe- und Handelszweige gemeinsam beraten und festgelegt werden, in ihrem Streben nach dem Gesamtwohl an Gründlichkeit und Unparteilichkeit, mögen sie auch des öfteren der advokatorischen Zuspitzung, auch mitunter der Schärfe ermangeln, wie sie Vertretern von Einzelinteressen erwünscht scheinen“.2)

Als Beleg für die geschichtliche Bedeutung, besonders der I.- und H.-Kammern, sei im nachfolgenden ein Urteil Eckerts wiedergegeben, „den wirtschaftshistorische Neigungen schon vor Jahrzehnten die Tätigkeit rheinischer Handelskammern in der Vergangenheit verfolgen ließen, dem die Durchforschung der heimatischen Gewerbeentwicklung und der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert ein Bild gab, welches weitgreifenden, segensreichen Einfluß die westlichen Handelskammern im Verlauf der rückliegenden Menschenalter übten, in welchem großem Umfang ihre Vorsitzenden, ihre Mitglieder, ihre Beamten den Aufstieg der deutschen Volkswirtschaft als berufene Ratgeber und Anreger gefördert haben“.3)

„Trotzdem (trotz des Aufkommens der Fachverbände) dehnte und verbreiterte sich der Wirkungskreis namentlich der großen Kammern von Jahr zu Jahr. Weitgehend war beispielsweise der Einfluß, den bedeutendere Kammern in den letzten Jahrzehnten für Verbesserung aller Verkehrsmöglichkeiten ausgeübt haben. Sie gaben beachtliche Anregung für zweckmäßige Gestaltung der Eisenbahnverbindungen, beeinflussten den Ausbau der Tarife im Personen- wie Güterverkehr, widmeten sich auch sonst mit Erfolg den Angelegenheiten der Verfrachtung, der Weitergestaltung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstes, die Handel und Industrie in immer größerem Umfang für ihre Zwecke benötigten. Auch in allen Schiffsfahrtsfragen gewann die Haltung der Kammern immer größere Bedeutung.“

1) Vgl. Preuß. Handelsgesetz vom 24. II. 1870 und vom 19. VIII. 1897.

2) Vgl. Eckert, Die Stellung der Handelskammern im Aufbau der wirtschaftlichen Interessenvertretungen, Bonn 1922.

3) Vgl. Eckert, a. a. O., vgl. hierzu auch Eckert, Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert, Leipzig 1900.

Die Hauptbedeutung der Verkehrstätigkeit der Kammern liegt in der objektiven und fachmännischen Vertretung der Interessen ihres Bezirkes. Zahlreiche Anträge der Einzelwirtschaften sind oft schon deshalb von vornherein zur Aussichtslosigkeit verurteilt, weil vielen die Kenntnis des Tarifaufbaues und der tarifbildenden Momente, der Verwaltungsorganisation usw. fehlt. Ausreichend und beweiskräftig begründete Anträge, die allein Erfolg versprechen, kann daher nur der Verkehrs- und Tariffachmann stellen, der vollkommen in und über dem schwierigen, umfangreichen und dauerndem Wechsel unterliegenden Stoffgebiet steht. Da jeder Verkehr Bewegung ist, werden immer neue Situationen und Kombinationen geschaffen, die bald hier, bald da Ausgleich und Anpassung verlangen, so daß das spöttische Wort eines bekannten Ironikers (K. Tucholsky), die „Tätigkeit“ der Syndici bestehe darin, eine solche zu suchen, hier auch in Zukunft kaum zutreffen dürfte.

Die Mittlerstellung zwischen den staatlichen Verkehrsanstalten auf der einen und den Verkehrstreibenden auf der anderen Seite gibt der Kammerstätigkeit zwei Richtungen. Erstens besteht sie in einer Beratung der Behörden und der gesetzgebenden Körperschaften über Bedürfnisse und Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und zweitens in der Beratung der Verkehrstreibenden über Art und Wirksamkeit der Transportanstalten.

a) Industrie- und Handelskammern und Deutscher Industrie- und Handelstag.

aa) Innenorganisation.

Nach der Bedeutung, die den Verkehrsfragen im Kammerbezirk beigelegt wird oder beigelegt werden muß, richten sich die dafür geschaffenen Einrichtungen.

Wo dieses Arbeitsgebiet einen verhältnismäßig geringen Umfang einnimmt, werden die Fragen in der Regel von einem Referenten entweder gemeinsam mit anderen Dingen oder auch schon in einem Sonderreferat behandelt. Sobald ein solches Verkehrsreferat, wie es im zweiten Falle genannt wird, aber infolge Anwachsendens der Tätigkeit durch fachkundige Hilfe unterstützt wird und eine Beratung der Bezirksfirmen in allgemeinen Abfertigungs- und Beförderungsvorschriften hinzukommt, spricht man meist von Verkehrsabteilung, obwohl der Sprachgebrauch auseinandergeht. Wird die Beratung zu einer besonderen Einrichtung mit bis ins einzelne gehenden Tarifauskünften und Frachtberechnungen für alle Verkehrsgebiete ausgebaut, so nennt man das gewöhnlich Verkehrsbüro.1) Dabei beschränkt sich ein Teil der wenigen Kammern, die Verkehrsbüros besitzen, auf die eigentlichen Verkehrsfragen, andere nehmen wegen der engen Beziehungen auch Zoll- und Außenhandelsangelegenheiten mit herein. Über die Zweckmäßigkeit und die Voraussetzungen solcher umfassenden und kostspieligen Einrichtungen macht Pahl2) als Ergebnis einer Umfrage und auf Grund der mit dem Berliner Verkehrsbüro gemachten Erfahrungen bemerkenswerte Ausführungen. Sie verdienen deshalb festgehalten zu werden, weil auch künftig bei der zunehmenden Verflechtung der Verkehrsbeziehungen deren Übersichtlichkeit erschwert wird, die Notwendigkeit der Beratung wächst und damit diese oder jene Kammer vor die Frage des Ausbaues ihrer Verkehrsabteilung zu einem Verkehrsbüro gestellt wird.

1) Vgl. Pahl, Die Verkehrsberatung der I.- und H.-Kammern in „Die I.- und H.-Kammer zu Berlin, 1902—1927“.

2) Vgl. Pahl, Auszug aus dem Bericht über die 19. Zusammenkunft der Vereinigung der Geschäftsführer Deutscher I.- und H.-Kammern in Breslau, Mai 1924.

Daß das Bedürfnis ganz allgemein bei den Verkehrstreibenden vorhanden ist, beweist die starke Benutzung der in Kammerbezirken mit umfangreichen Verkehrsinteressen eingerichteten Verkehrsbüros. Voraussetzung für den vollen Wert solcher Einrichtungen ist allerdings ihre ausreichende Ausrüstung mit geeignetem Personal und umfassendem Material. Kleineren und mittleren Kammern, die sich eine solche Einrichtung entweder nicht leisten oder doch nur eine unzulängliche Organisation schaffen können, wird empfohlen, sich mit benachbarten Kammern zu vereinigen und ein gemeinsames Verkehrs- und Auskunftsbüro zu bilden. Die größeren Mittel ermöglichen dann den reicheren Ausbau und damit erst den Vorteil für die Firmen ihrer Bezirke.

Beeinflußt durch die großzügige Einrichtung in Berlin, ist verschiedentlich an eine vollständige Zentralisation der Verkehrstätigkeit der Kammern gedacht worden. Dabei kann es sich aber nur um die Auskunftserteilung über Frachtsätze handeln, denn bei der Bearbeitung der eigentlichen Verkehrsfragen (Beratung der Behörden) weichen die Interessen der einzelnen Bezirke zu sehr voneinander ab und ihre besonderen örtlichen Verhältnisse spielen dabei eine zu große Rolle, als daß sie an einer Stelle vereinigt werden könnten. Für die Bearbeitung grundlegender Fragen jedoch ist schon jetzt der Deutsche Industrie- und Handelstag die gegebene Organisation. Auch die Zusammenfassung allein der Auskunftstätigkeit hat trotz der Möglichkeit, damit eine außerordentlich großzügige Einrichtung zu schaffen, den Mangel, daß das Einholen der Auskünfte von entfernteren Bezirken aus sehr umständlich und zeitraubend ist und die häufig notwendigen mündlichen Rücksprachen der Verfrachter dann in vielen Fällen ausgeschlossen sind.

Für die Kammer selbst bedeutet diese bis ins einzelne gehende gründliche Beschäftigung mit den Tarifen und Beförderungsbedingungen eine quantitative und qualitative Bereicherung ihrer Beratungstätigkeit gegenüber den Behörden. Einmal stößt sie von sich aus bei der Auskunftserteilung auf Mängel, und dann werden ihr solche gerade im mündlichen Verkehr mit den Verfrachtern zahlreich bekannt. Außerdem aber erhöhen detaillierte Kenntnisse die Beweiskraft ihrer Eingaben.

Die Einstellung von Fachbeamten für Eisenbahn-, Post- (und Zoll-)wesen hat sich bewährt. Dies geschah früher häufig in der Form, daß jüngere Zoll- und Eisenbahnbeamte vom Staat den Handelskammern zur Verfügung gestellt wurden, wobei den Beamten das Recht gewahrt blieb, jederzeit in den Staatsdienst zurückkehren zu können. Den Kammern war die Erteilung genauer Auskünfte erleichtert, und die Behörden wurden entlastet. Obgleich die Erfahrungen z. B. in Sachsen günstig gewesen sein sollen, konnte dieser Zustand nur ein vorübergehender sein. Die Beamten konnten auf die Dauer nicht zwei Herren dienen, deren Interessen sich oft diametral gegenüberstanden. So wurden denn auch solche Beamte in vielen Fällen von den Kammern fest angestellt.

Heute haben sich allerdings die Voraussetzungen für die Heranziehung von außenstehenden Fachbeamten geändert. Der Ausbau der Eisenbahn- und der Postbetriebswissenschaft, der ein gründliches Studium aller Einrichtungen der Verkehrsverwaltung gestattet, und vor allem die Pflege der Verkehrswissenschaft an den Universitäten befähigen nunmehr Hilfsarbeiter der Kammern und Verkehrswissenschaftler zu dieser Tätigkeit. Das beweisen auch die Zahlen, die Pahl für das Berliner Büro anführt. Unter den 37 Arbeitskräften, die man dort 1924 zählte (heute 50), waren nur 6 mittlere Eisenbahnbeamte und 1 Postbeamter. Die übrigen fachmännisch tätigen Kräfte waren entweder wissenschaftlich vorgebildet oder sie stammten aus dem Beamtenkörper der Kammer.

Wenn also die Schwierigkeit heute weniger darin liegt, geeignete Kräfte überhaupt zu bekommen, so spielen natürlich dabei die Kosten immer noch eine wichtige Rolle. Deshalb tritt wohl auch Mangold¹⁾ noch für die Freigabe von befähigten Staatsbeamten an die Handelskammern ein. Eine direkte Beteiligung der Reichsbahn an den Kosten der Verkehrsabteilung, wie sie von anderer Seite empfohlen wird, ist auf jeden Fall abzulehnen. Jede ernsthaftige Interessenwahrnehmung wird dadurch ungünstig beeinflusst, wenn nicht gelähmt. Die von der Reichsbahn teilweise kostenfrei abgegebenen Tarife und Tarifnachträge dürften demgegenüber nicht als Subvention, sondern als Reklamematerial angesehen werden. Die gleiche Befangenheit in Beratung und Kritik müßte meines Erachtens die Kammer bei einer Beteiligung von Kommunal- und Landesverwaltungen an den Kosten der Verkehrsbüros treffen. Man denke nur an die städtische und an die Straßenverkehrspolitik.

Die Frage, ob man für die Auskünfte Gebühren²⁾ einheben soll, kann mit Pahl dort verneint werden, wo die Inanspruchnahme des Büros ganz allgemein und regelmäßig, der Kreis der Benutzer groß und wechselnd und die Tätigkeit des Büros für die Kammer selbst vielseitig ist. Hier ist die Aufbringung der Unkosten aus allgemeinen Mitteln der Kammer wohl gerechtfertigt. Das trifft für Berlin und andere dichte Industriebezirke ohne weiteres zu. Anders verhält es sich jedoch, wenn die Vorteile solcher Einrichtungen nur einem bestimmten Kreise von Firmen zugute kommen oder wenn bestimmte Arbeiten zum privaten Nutzen einzelner ausgeführt werden (z. B. Nachprüfung von Frachtbriefen, Einbringung von Reklamationen). Dieser Sondernutzen rechtfertigt zwar die Erhebung einer Gebühr, die Schwierigkeiten bei der Bemessung des Entgeltes für so verschiedenartige Leistungen sind aber ziemlich groß. Neben Einzelgebühren werden Pauschalgebühren festgesetzt, mitunter auch beide Arten zusammen angewandt. Gelegentlich findet auch für umfangreiche Arbeiten eine besondere Berechnung statt. Anderswo gründete man eine Vereinigung interessierter Firmen, die durch eine gleichmäßige besondere Umlage die Kosten aufbringen soll.

Die materielle Grundlage muß in jeder Kammer eine möglichst vollständige Sammlung der Tarife sein. Diese kann zur Tarifbibliothek anwachsen, wie sie wohl einzig in ihrer Art die Berliner Kammer besitzt, deren Streben es in jahrzehntelanger Tätigkeit war, Frachtauskünfte über alle europäischen Länder zu geben. Dem Auskunftsbüro der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen stand nämlich nur das gesamte deutsche Tarifmaterial zur Verfügung, einschließlich der direkten Tarife mit dem Auslande, während ihm die ausländischen Binnentarife fehlten. Nun bestanden aber mit manchen Ländern (z. B. Spanien, Portugal) direkte Tarife überhaupt nicht und die vorhandenen enthielten nur eine beschränkte Anzahl von Verkehrsverbindungen. Um darüber hinaus den Kammermitgliedern mit den nötigen Frachtberechnungen dienen zu können, beschaffte das Verkehrsbüro der Berliner Kammer auch die Binnentarife der übrigen europäischen Länder und brachte damit seine Eisenbahntarifbibliothek mit Recht in den Ruf, eine der vollständigsten zu sein.

Die Tarife müssen laufend ergänzt und berichtigt werden, da sie bekanntlich dauernd Änderungen unterliegen. Das erfordert Durchsicht und Einarbeitung aller einschlägigen in- und ausländischen Amtsblätter, Tarif- und Verkehrsanzeiger, Dienstvorschriften usw. Große Verkehrsbüros besitzen dann noch umfassende Sammlungen der Sitzungsberichte der Ständigen Tarifkommission, der ihnen

¹⁾ Vgl. Mangold, a. a. O.

²⁾ Vgl. Pahl, Auszug aus Bericht a. a. O.

benachbarten Landeseisenbahnrate und des Reichseisenbahnrates und erhalten diese durch laufende Ergänzung und systematische Aufzeichnung der Beratungsgegenstände täglich gebrauchsfertig. Zahlreiche Fachzeitschriften und ein besonderes Verkehrsarchiv seien zum Schluß aus der Fülle des Materials genannt.

Der Verkehrsausschuß der Kammer (auch Verkehrskommission genannt) setzt sich zusammen aus einer Anzahl von sachkundigen Kammermitgliedern, zuweilen unter Hinzuziehung außenstehender Fachleute. Außer den Vertretern verschiedener Industrien, des Groß- und Kleinhandels, wird gewöhnlich auch das Speditions- und Schiffahrtsgewerbe herangezogen. Häufig werden für Eisenbahn-, Post-, Schiffahrts- und Hafensfragen besondere Unter- oder Fachausschüsse gebildet. Teilweise besteht ein solcher auch gemeinsam für das in der Kammer vertretene Verkehrsgewerbe (Spedition, Schiffahrt, Kleinbahnen, Fuhrwesen).¹⁾ Die Ausschüsse sind Einrichtungen, die je nach Bedarf von der Geschäftsführung einberufen werden. Das wird hauptsächlich dann der Fall sein, wenn in wichtigen Fragen eine eindeutige Stellungnahme der Kammer von vornherein nicht gegeben ist, wenn also erst durch Aussprache Klarheit über die von der Geschäftsführung zu verfolgenden Ziele geschaffen werden muß. Die Zahl der Einberufungen des Kammerausschusses ist verschieden. Sie ist dort gering, wo zahlreiche Bezirksausschüsse (wie z. B. in Essen) bestehen, in denen mit meist denselben Personen die Fragen schon geklärt werden. Andererseits können aber auch Geschäftsordnung oder Kammerbeschlüsse vorsehen, daß die Verkehrsausschüsse häufig herangezogen werden.

bb) Tätigkeit.

Der Aufgabenkreis kann freiwillig oder zwangsläufig weit und auch eng gesteckt sein. Dabei wird man sagen können, daß die wirtschaftlich bedingten Momente die persönlichen überwiegen. Kein Wunder, daß im rheinisch-westfälischen Industriegebiet mit seiner außerordentlichen Verkehrsdichte, mit seinem engmaschigen Eisenbahn-, Fluß-, Kanal-, Überlandstraßenbahnen-, Auto- und Flugliniensystem die intensivste Beschäftigung mit Verkehrsfragen anzutreffen ist. Ebenso stehen bei einer Reihe deutscher I.- und H.-Kammern infolge der geographischen Lage ihres Bezirks und ihres Sitzes (Knotenpunkt zahlreicher Linien ein und desselben oder mehrerer Verkehrsmittel, Mittelpunkt wichtiger Industriegebiete, bedeutende See- und Binnenhafenplätze usw.) die Verkehrsfragen mehr im Vordergrund als bei anderen. Mit ihrer Aufzählung soll weder über sie noch über die große Anzahl der übrigen ein Werturteil im ganzen abgegeben werden. Andere Kammern legen vielleicht ihr Schwergewicht auf finanz- und steuer-, oder handels- und zollpolitische Fragen, bei einigen jedoch nimmt gerade die Verkehrsarbeit einen großen Raum ein, ohne daß diese Kammern ihre sonstigen Aufgaben auf anderen Gebieten im geringsten vernachlässigen. Die Bedeutung der Städte Breslau, Berlin, Dresden, Düsseldorf, Duisburg-Wesel, Essen, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Königsberg, Krefeld, Leipzig, Lübeck, Mannheim, Ludwigshafen, Nürnberg, Oppeln, Regensburg, Stettin, Stuttgart beruht nicht zuletzt auf jener Wechselwirkung zwischen wirtschaftsgeographisch bevorzugter Lage und einer regen verkehrspolitischen Kammertätigkeit. Bei der Untersuchung der rheinischen und sächsischen Kammern konnte festgestellt werden, daß selbst sehr kleine Kammern in Grenzgebieten eine auffallend rege Verkehrstätigkeit entfalten. Um nur einige an den Reichsgrenzen gelegene herauszugreifen: das schon erwähnte Krefeld als Vertreter des linken Niederrheingebietes, die stark

¹⁾ Vgl. Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin 1902—1927.

exponierte Saarbrückener Kammer, das mitten im Aachener Wirtschaftsbezirk gelegene kleine Stolberg und in Sachsen die Kammer Zittau. Durch das Überwiegen dieser Tätigkeit könnte man fast von „Verkehrskammern“ sprechen. Da sie nach außen hin Hinderungen und Hemmnissen unterworfen sind, suchen sie einen um so besseren Anschluß nach innen. Aber auch von den Landesgrenzen geht heute zum Teil noch ein gleicher Einfluß aus, wobei allerdings die Verwischung und Beseitigung der überalterten Scheidelinien mit aller Kraft angestrebt wird. Als Beispiel hierfür sei die I.- und H.-Kammer Leipzig angeführt, deren umfangreiche und hervorragende Verkehrstätigkeit — neben der der Stadtverwaltung — sich zum Teil daraus erklärt. Leipzigs verkehrspolitische Lage leidet ferner an der Rivalität des nahezu gleich großen Dresdens, das als Hauptstadt und Sitz der Ministerien zweifellos ein Übergewicht hat. Da Leipzig trotz 60jährigen Bemühens um den Elster-Saale-Kanal, dank auch der „zielbewußten“ preußischen Verkehrspolitik, Wasserstraßen noch fehlen, spielt natürlich der Eisenbahnverkehr die größte Rolle. Leiske¹⁾ charakterisiert diese unnatürlichen Verhältnisse treffend:

„Leipzigs Stellung im Eisenbahnverkehr leidet täglich, um nicht zu sagen stündlich, unter der Verzerrung der Verwaltungszuständigkeit. Die Überführung der Ländereisenbahnen auf das Reich war gewiß eine Tat des Fortschritts, nicht minder die Schaffung des deutschen Reichsbahnunternehmens. Die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der Deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Dazu muß bei dankbarer Würdigung alles sichtbaren Fortschritts gesagt werden, daß die heutige Betriebsführung dem zwingenden Gebot dieser volkswirtschaftlich-kaufmännischen Richtlinie des Reichsbahngesetzes nicht voll entsprechen kann, solange die Verreichlichung und Vereinheitlichung Halt macht vor den alten, historisch gewordenen Grenzen der Verwaltungsbezirke (Eisenbahndirektionen) und damit kapituliert vor der föderalistischen Überlieferung. Das Kartenbild dieser Direktionsbezirke ist nicht ein Spiegelbild der bezirklichen Beziehungen der deutschen Volkswirtschaft, sondern ein Zerrbild, das den volkswirtschaftlichen Interessen vielfach zuwider läuft. Was würde der Generaldirektor eines aus der Fusionierung so unterschiedlicher Glieder gewachsenen Unternehmens mit deren veralteten Bezirksgrenzen längst gemacht haben!

Leipzig hat die eigene Eisenbahndirektion von Anfang an entbehren müssen. Dafür teilen sich heute zwei Reichsbahndirektionen in die Zuständigkeit für Leipzig: die entfernt sitzende Reichsbahndirektion Dresden, die heute unter den 30 Reichsbahndirektionen an der Spitze marschiert [der Größe nach! D. V.], und die näher liegende Reichsbahndirektion Halle, die in ihrem Ausmaß ungefähr dem Gesamtdurchschnitt der 30 Direktionen nahe kommt. Die Zuständigkeitsgrenze für die beiden Direktionen geht mitten durch das Fleisch der Stadt hindurch, sie macht nicht Halt vor dem Leipziger Hauptbahnhof, diesem Sinnbild vollendetster Eisenbahntechnik, sondern teilt ihn verwaltungsmäßig in einen östlichen („sächsischen“) Flügel mit Verwaltung durch die Reichsbahndirektion Dresden und in einen westlichen („preußischen“) Flügel mit Verwaltung durch die Reichsbahndirektion Halle. Was das für Weiterungen hat und unvermeidlich haben muß, soll hier nicht im einzelnen untersucht werden. — Aus diesem Konservatismus der Form muß die Eisenbahnwirtschaft Leipzigs und des mitteldeutschen Bezirks heraus. Den einzigen Ausweg wird die Errichtung einer Reichsbahndirektion „Mitteldeutschland“ in Leipzig öffnen. Die Forderung ist nicht neu; sie ist alt, fast so alt wie die Hemmungen Leipzigs im Eisenbahnverkehrsleben. Gewiß sollen die vielfachen Schwierigkeiten einer solchen Lösung nicht verkannt, vor allem nicht unterschätzt werden...“

Wollte man die Tätigkeit der Kammern im einzelnen schildern, so würde kaum eine verkehrspolitische Frage unbehandelt bleiben dürfen. Alle die Wünsche der Wirtschaft, die oben in dem Schema aufgezeichnet wurden, finden hier im wirtschafts- und verkehrsgeographisch vorgezeichneten Rahmen ihre Bearbeitung. Besonders hervorgehoben sei, daß sich die Kammern gerade auch der Probleme der neuen Verkehrsmittel (Kraftwagen, Flugzeug) intensiv widmen, und mit großem

¹⁾ Vgl. Schriftenreihe Verkehr und Verkehrspolitik des Leipziger Rates Nr. 8.

Nachdruck auf ein Zusammenwirken aller Transportanstalten hinarbeiten. Zum Teil haben sie sich auch finanziell, so an den Luftverkehrsgesellschaften beteiligt und es dabei an ernsthaften Vorschlägen zu einer wirtschaftlichen Gestaltung nicht fehlen lassen.¹⁾ Teilweise wurden auch die Subventionen gekürzt, um die Deutsche Luft-Hansa zum Aufbau einer ökonomischen Verkehrsfluffahrt zu bewegen. Über die gelegentliche Beteiligung von Kammern an Hafenbetriebsgesellschaften, Eisbrecherflotten usw. wird auf die Ausführungen bei Most verwiesen.²⁾

Des näheren sei noch eingegangen auf einige Ausbau- und Fahrplanfragen des Eisenbahnverkehrs.

Bei der großen Dichte des deutschen Eisenbahnnetzes handelt es sich in der Gegenwart hierbei hauptsächlich um den Bau von Abkürzungsstrecken im großen Durchgansverkehr und — von lokalerer Bedeutung — um die Anlage von Industrie-, Hafen- und Vorortbahnen.

Ein Blick auf die Reichskursbuchkarte zeigt z. B., daß es trotz der verschiedenen Verbindungen eine direkte Eisenbahnstrecke zwischen Köln und Leipzig nicht gibt. Um diese kürzeste Verbindung zu schaffen, wurde schon in der Vorkriegszeit das Projekt einer neuen Schnellzuglinie über das Siegerland aufgegriffen und neuerdings wieder lebhaft erörtert.³⁾ Hauptverfechter dieses Planes ist u. a. die I. und H.-Kammer Siegen. Zwei Möglichkeiten werden vorgeschlagen. Einmal wird angeregt, die Nebenstrecke Gießen—Alsfeld—Hersfeld—Bebra in eine Hauptstrecke umzuwandeln, und zwar denkt man sich den Ausbau so, daß die Schnellzüge von Köln nach Leipzig über Siegen—Gießen—Göbeln—Grüneberg—Alsfeld—Hersfeld—Bebra geleitet werden. Der andere Vorschlag geht dahin, die Schnellzuglinie von Köln über Siegen—Weidenau—Feudingen—Sarnau—Bürgeln—Treysa—Bebra nach Leipzig zu führen. Im ersten Falle werden bei der Gesamtlinie Köln—Leipzig gegenüber dem Weg über Elberfeld—Hagen 41 km eingespart, während bei Verwirklichung des letztgenannten Plans über 70 km Verkürzung erzielt würden. Verhandlungen der beteiligten Interessenten über eine Einigung in der Linienführung sind noch im Gange. Die DRG. hat sich den Plänen gegenüber noch sehr zurückhaltend gezeigt. Zuzugeben ist, daß damit eine Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Siegerland und dem Dill- und Lahnggebiet mit Thüringen und Sachsen erreicht würde. Ob sich freilich die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der geplanten Linie in den Mittelgebirgen ohne allzu großen Kostenaufwand so günstig gestalten lassen, daß sich die Verkürzung der Fahrzeiten auch auf die Strecke Köln—Leipzig auswirkt, muß bezweifelt werden, wenn man bedenkt, daß die schnellsten Verbindungen zwischen Leipzig und Köln auch heute schon über Hameln bzw. Hannover — also die längeren Strecken — und nicht über Kassel bestehen.

Von der I. und H.-Kammer Köln gehen Bestrebungen aus, die seit langem in Aussicht gestellte Durchführung des Projektes eines Bahnbaues Berg.-Gladbach—Wipperfürth zu erreichen, damit der Bergische Bezirk endlich die in der Vorkriegszeit bereits geplante direkte Verbindung nach Köln und damit an den Rhein erhält. —

Die Durchgangslinie Sachsen—Bayern verläuft zwischen Plauen i. Vogtl. und Hof in einem großen Bogen über Schönberg. Das Bestreben, besonders der I. und

¹⁾ Vgl. Reclin, Das Ruhrgebiet im Luftverkehr, in Wirtschaftl. Nachrichten für Rhein und Ruhr vom 6. Okt. 1927.

²⁾ Vgl. Most, Die Selbstverwaltung der Wirtschaft in den Industrie- und Handelskammern, Jena 1927.

³⁾ Vgl. Westdeutsche Wirtschafts-Zeitung, 51/52 1927.

H.-Kammer Plauen, geht dahin, von Weichlitz oder Pirk an der Strecke Plauen—Eger eine direkte Verbindung nach der Plauen—Hofer-Linie zu schaffen, womit eine Abkürzung um etwa 15 km erreicht würde.

Während sich das Sächsische Wirtschaftsministerium unverständlicherweise für den Bau neuer Bahnen, insbesondere von Querverbindungen im Erzgebirge, einsetzt — und das in einer Zeit, wo sich Fachleute mit dem ernstesten Gedanken tragen, den Betrieb bereits bestehender Kleinbahnen vielleicht schon in nächster Zukunft durch Kraftfahrlinien zu ersetzen —, bemühen sich die I. und H.-Kammern Leipzig und Chemnitz eifrig, den ungleich wichtigeren Ausbau der Strecke Chemnitz—Leipzig zu erreichen. Es muß schon beinahe als Kuriosum bezeichnet werden, daß die direkte, 81 km lange Bahnstrecke zwischen Chemnitz (einer Stadt von 350 000 Einwohnern inmitten eines dichtbesiedelten Industriegebietes) und Leipzig, das mit München in der Bevölkerungszahl (680 000) gleich hinter Köln steht, auf reichlich $\frac{1}{3}$ der Strecke (zwischen Geithain und Liebertwolkwitz) noch heute eingeleisig ist. Daß sich daraus ein in seiner Dürftigkeit wohl einzig dastehender Fahrplan zwischen zwei Großstädten ergibt, dessen Ausbau auf der stark befahrenen Strecke dauernd außerordentlich behindert ist, leuchtet ein. Große Verspätungen bei starkem Verkehr sind die Folge des eingeleisigen Betriebes. Die Möglichkeit, einen modernen Schnellverkehr mit häufigen Fahrgelegenheiten zwischen den verhältnismäßig eng zusammenliegenden Städten zu schaffen, ist dadurch nahezu ausgeschlossen.

Infolge der eigenartigen Einstellung des Sächsischen Wirtschaftsministeriums konnte die Reichsbahngesellschaft, Direktion Dresden, den jüngsten Vorstellungen der I. und H.-Kammer Leipzig entgegenhalten, daß sie leider wegen anderer dringender Betriebs- und Erweiterungsbauten den Ausbau noch nicht in Aussicht nehmen könne. Erwogen werde zunächst die Erweiterung der Strecke Geithain-Kieritzsch. (Letztere ist auch heute schon durch den Braunkohlenverkehr stark überlastet, spielt aber im direkten Personenverkehr zwischen den beiden Städten keine Rolle.)

Welche Widerstände die Eisenbahnverwaltung gelegentlich auch hinreichend begründeten, auf die Führung wichtiger Züge gerichteten Wünschen entgegengesetzt, sei an einem Beispiel gezeigt. Trotz der Proteste in den öffentlichen Gesamtsitzungen der I. und H.-Kammer Leipzig, trotz persönlicher Vorsprache beim Generaldirektor der DRG., bei deren Verwaltungsrat und beim Reichsverkehrsminister war die Reichsbahnverwaltung nicht dazu zu bewegen, neue FD-Züge zwischen Berlin und Stuttgart über Leipzig statt über Halle zu leiten. Selbst die entsprechenden Anträge der I. und H.-Kammern Berlin, Stuttgart, ja sogar Halles selbst, vermochten nicht, die DRG. umzustimmen.

cc) Zusammenschlüsse.

Die Zusammenschlüsse sollen die widerstreitenden Interessen ausgleichen, bevor die Wünsche der Wirtschaft an die Verkehrsverwaltungen herangebracht werden. Das Einzelvorgehen in allen Fragen, also auch in solchen, wo sich die Interessen notwendig überschneiden müssen, mag hier und da zum Erfolg führen, häufiger aber verzögern die entgegengesetzten Meinungen die Erfüllung auch nur eines einzigen Wunsches. „Sonderwünsche werden gar zu gern dem Ganzen übergeordnet, durch Quertreibereien und Kurzsichtigkeit werden Fehler begangen, die später oft schwer wieder gutzumachen sind. Ein typischer Beleg dafür sind die jeweiligen Verhandlungen über die Führung der D-Züge durch das Revier. Mit oft recht fadenscheinigen Gründen bekämpfen sich dann die Städte, jede will

den Zug für sich haben, anstatt um das größere Ziel zu ringen: Die Erreichung möglichst günstiger und zahlreicher Verbindungen vom Revier nach Ost und West, nach Nord und Süd. Wenn auf dieses Ziel eben so viel Energie verwendet würde, wie auf die Frage, ob ein Zug über Essen oder Gelsenkirchen laufen muß, stände es besser um die Verkehrsbeziehungen des Industriegebietes.“¹⁾

Wenn darin auch seit Jahren im Ruhrgebiet, für das diese Bemerkung gilt, eine merkliche Besserung eingetreten ist, so fehlt diese Einsicht doch noch in anderen Gegenden des Reiches. Für das südwestdeutsche Wirtschaftsgebiet wird die notwendige bezirkliche Zusammenfassung rhein-mainischer Wünsche in Form einer verkehrspolitischen Interessengemeinschaft der rhein-mainischen Kommunen gefordert. Hier konnte es noch vor kurzem geschehen, daß die I.- und H.-Kammern Bingen, Darmstadt, Heidelberg, Ludwigshafen, Mainz, Mannheim, Wiesbaden und Worms gemeinsam zu der Führung der neuen Pullman-Züge (Rheingold-Expreß) eine Stellung einnahmen, die der Stellungnahme Frankfurts, wie sie in einer zur selben Zeit der Reichsbahn vorgelegten Denkschrift der I.- und H.-Kammer und des Wirtschaftsamtes der Stadt Frankfurt zum Ausdruck kam, diametral entgegengesetzt war. Der Reichsbahn ist es da ein Leichtes, den einen gegen den anderen auszuspielen und zu tun, was ihr beliebt. „Wir wollen damit nicht sagen, daß dies in jedem Falle etwas Unerwünschtes sei, aber es ist klar, daß eine systematische, in einheitlicher, zielsicherer Richtung arbeitende Verkehrspolitik des engverflochtenen rhein-mainischen Bezirks dadurch nicht zustande kommt.“ „Die Aufgabe einer verkehrspolitischen Interessengemeinschaft wäre demnach, den Binnenverkehr des Bezirks so zu organisieren, daß er jederzeit und an den günstigsten Punkten in den Verkehr der großen Durchgangsstrecken hin und aus ihm herausflösse. Auf kürzesten Wegen sollte das Binnenverkehrsnetz des rhein-mainischen Bezirks als Zubringer und Verteiler des großen Routenverkehrs fungieren. So hat man die Verkehrspolitik des Ruhrbezirks und anderer eng geschlossener Wirtschaftsbezirke aufgezogen, so müßte es auch im südwestdeutschen Wirtschaftsbezirk werden.“²⁾

Die Zusammenschlüsse können 1. örtlich und 2. bezirklich sein. Die Form ist bald loser, bald fester. Dabei können sich die bezirklichen Verbände lediglich auf die Kammern beschränken, andererseits aber unter der Führung der Kammern Kommunen und private Vereinigungen umschließen. Ganz allgemein kann nur gesagt werden, daß sich die bezirkliche Bindung immer mehr nach zusammengehörigen Wirtschaftsgebieten orientiert. Die Arbeitsgemeinschaft der Ruhrkammern macht an den Provinzgrenzen nicht halt, ebensowenig der Verkehrsbund Niedersachsen-Kassel, und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß z. B. die sächsische I.- und II.-Kammer Leipzig, als Vertreterin der Wirtschaftsinteressen des mitteldeutschen Industriegebietes verkehrspolitisch viel stärker verknüpft ist mit dem preußischen Halle, als mit den sächsischen Städten Dresden oder Zittau. Die Verkehrsfragen schaffen im innerstaatlichen wie im internationalen Verkehr immer neue Beziehungen und Bindungen, wie das Verkehrswesen ja von jeher der Schrittmacher auf diesem Gebiete war.

Für die staatlichen Verwaltungen aber bedeuten die Zusammenschlüsse eine weitere Vereinfachung ihrer Tätigkeit. An Stelle der früheren Überhäufung mit Wünschen von allen Seiten treten jetzt wenige gesiebte und durchgeprüfte Anträge.

Zur Bearbeitung hauptsächlich örtlicher Verkehrsfragen hat sich z. B. in Leipzig unter Führung der I.- und H.-Kammer, die gleichzeitig Geschäftsführerin

¹⁾ Vgl. Spethmann, Die Großwirtschaft an der Ruhr, 1925, S. 14.

²⁾ Vgl. Frankf. Ztg. vom 24. Februar 1928 (Nr. 149).

ist, die Verkehrsarbeitsgemeinschaft Leipziger Körperschaften und Verbände gebildet. Ihr gehören die in der Fußnote¹⁾ aufgeführten Vereinigungen an.

Der von der Arbeitsgemeinschaft zur speziellen Bearbeitung der städtischen Verkehrsangelegenheiten eingesetzte Ausschuß hat u. a. an dem Erlaß neuer Vorschriften für den Fahrverkehr mitgewirkt. Weiter sind die Verbesserung der Straßenbahnverhältnisse und die Durchführung einer besseren Straßenbeleuchtung usw. wiederholt Gegenstand von Besprechungen mit den beteiligten Stellen gewesen. Der Fahrplanausschuß der Verkehrsarbeitsgemeinschaft verhandelt regelmäßig gegen Ende des Jahres mit den am Eisenbahnverkehr des Bezirks Leipzig beteiligten Reichsbahn-Direktionen über die Fahrplananträge.

Wo solche Verkehrsarbeitsgemeinschaften nicht bestehen, laden die Kammern die interessierten Verbände ihrer Stadt meist alljährlich einmal zu Fahrplankonferenzen ein, auf denen im Beisein des Fahrplandezernenten der betreffenden Reichsbahndirektion die Wünsche besprochen werden.

Eine straffe bezirkliche²⁾ Zusammenfassung der Verkehrskorporationen des ganzen Kammergebietes stellen die Bezirksverkehrsverbände dar, wie wir sie im rheinisch-westfälischen Industriegebiet antreffen. Dabei werden gleichzeitig die Kommunalverwaltungen sowie auch sonstige Verkehrsinteressenten und Verkehrssachverständige herangezogen. So umfaßt beispielsweise der Verkehrsverband Nordwest-Niederrhein 47 Gemeinden und Gemeindeverbände, 5 Verkehrsvereine und 147 sonstige Mitglieder.³⁾ Den Vorsitz hat der erste Syndikus der niederrheinischen I.- und H.-Kammer Duisburg-Wesel inne, die Geschäfte werden von deren Verkehrsdezernat geführt. Zu den Aufgaben dieser Verbände, deren Gebiet sich im wesentlichen mit den betreffenden Handelskammerbezirken deckt, zählen hauptsächlich Vertretung von Fahrplanwünschen und Verbesserung des Straßenbahn-, Kraftwagen- und Flugverkehrs.

Solche Bezirksverkehrsverbände bestehen außerdem bei den I.- und H.-Kammern Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Krefeld (Verkehrsverband linker Niederrhein) und Münster (Vestischer Verkehrsverband). Der Initiative der I.- und H.-Kammer Essen gelang es 1920, diese für die großen Personenverkehrsfragen des niederrheinisch-westfälischen Industriegebietes zum Verkehrsverband „Industriebezirk“ zusammenzuschließen, dessen Geschäftsführung nebenamtlich mit der Essener I.- und H.-Kammer verbunden ist, während den Vorsitz der erste Syndikus einer anderen beteiligten Kammer inne hat. Dieser regionale Spitzenverband beschränkt sich zwar grundsätzlich auf die großen gemeinsamen Personenverkehrsfragen, hat sich aber auf diesem Sondergebiet durch seine Sachkunde und den geschickten Ausgleich der aus- und gegeneinandergelenden Interessen bei Behörden (Reichsbahn) wie Interessenten durchgesetzt und deren Anerkennung gefunden.

Außer den oben angeführten Bezirksverbänden gehört der (öffentlich-rechtliche) Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk in Essen zu seinen ordentlichen Mitgliedern. Außerordentliche Mitglieder sind z. Z. 10 große Firmen und Verbände,

¹⁾ Handelskammer Leipzig als Geschäftsführerin, Rat der Stadt Leipzig, Gewerkekammer Leipzig, Verkehrsverein Leipzig, Leipziger Meßamt, Verband reisender Kaufleute Deutschlands, Sektion Leipzig, Zentralverband des Deutschen Großhandels, Bez.-Gruppe Leipzig, Leipziger Verband des Einzelhandels e. V., Verband Sächs. Industrieller, Ortsgr. Leipzig, Zentralausschuß Leipz. Arbeitgeber-Verbände, Leipz. Hotel-Vereinigung und Interessen-Verband Deutscher Kraftfahrer e. V.

²⁾ Vgl. Drees, Verkehrsorganisationen im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet in Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr. Nr. 40, 1927.

³⁾ Vgl. Most a. a. O.

deren Verkehrsinteressen über den räumlichen Bezirk ihres Standortes hinausgehen. Um nur einige Beispiele zu nennen: Friedrich Krupp A.-G., Essen; Vereinigte Stahlwerke A.-G., Düsseldorf; Studiengesellschaft für die rheinisch-westfälischen Schnellbahn m. b. H., Essen; Verein für die bergbaulichen Interessen in Essen.

Der Verkehrsverband „Industriebezirk“ erstrebt unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit eine dauernde und allseitige Anpassung der Verkehrsverhältnisse des Ruhrgebietes an die allgemeine und besondere wirtschaftliche Entwicklung. Unter diese Bestrebungen fallen Vorschläge zur Bewältigung des Bezirksverkehrs, zur Verbesserung des Nord-Südverkehrs, zur Einführung verpersonellenverkehrs, zu Verbesserungen des Nord-Südverkehrs, zum Umbau von Personenbahnhöfen (Duisburg, Oberhausen, Essen, Bochum und Dortmund), zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie Anträge auf bessere Ausstattung der Wagen, ausreichende Beschaffung von Personen- und Schlafwagen usw.

Von besonderer Bedeutung ist sein Fahrplanausschuß, der in hervorragendem Maße an der Vorberatung und Fortbildung des Personalfahrplans der DRG. mitarbeitet. Er setzt sich zusammen aus je einem Vertreter, den die ordentlichen Mitglieder des Verkehrsverbandes entsenden. Die Tatsache, daß der Verband beispielsweise für den Sommerfahrplan 1928 der DRG. insgesamt 89 Anträge in einer besonderen Zusammenstellung unterbreitet hat, beweist seine starke Inanspruchnahme. Ob dabei nicht die Möglichkeit, noch mehr zu sichten, bestanden hätte, muß dahingestellt bleiben. Seine Mitarbeit im Fahrplanausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages ist ebenfalls eine sehr rege. Eine kleine, selbstgefertigte Statistik der Antragssteller aller, auf dessen 5. und 6. Sitzung beratenen Wünsche zeigt, daß die meisten Anträge (21) vom Bund Deutscher Verkehrs-Vereine selbständig bzw. gemeinsam mit anderen Verbänden eingebracht wurden. Ihm folgen der Verkehrsverband Industriebezirk und der Verkehrsverband Niedersachsen-Kassel mit je 9 und für die sächsisch-thüringischen Interessen die I.- und H.-Kammer Leipzig mit 7.

Daneben gibt es auf dem Gebiete des Fahrplanwesens im Personenverkehr Zweckzusammenkünfte der an einem speziellen Verkehr interessierten Kammern. Solche fanden z. B. in Mitteldeutschland zur Verbesserung des Nord-Südverkehrs, in Köln zur Ausgestaltung der ungenügenden Verbindungen mit dem Siegerland statt. In Landshut (Bayern) tagten wiederholt interessierte Kammern und Verbände, um durch gemeinsame Entschlüsse die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn dazu zu bewegen, auf der Strecke Landshut—Mühldorf—Freilassing, die den Weg nach Salzburg gegenüber dem über München um 100 km kürzt, wieder wie bis zum Jahre 1914 D-Züge verkehren zu lassen. Die etwa entgegenstehenden lokalen Interessen der bayerischen Landeshauptstadt müssen hinter die volkswirtschaftlichen zurücktreten, zumal diese Linie geeignet ist, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bahnen gegenüber reichsfremden Strecken zu steigern.

Im Februar 1928 tagten auf Einladung des Hofer Verkehrsverbandes in Hof Vertreter der I.- und H.-Kammern Bayreuth, Leipzig, verschiedener Industrie- und Handlungsgremien, sowie Vertreter der Städte Plauen, Regensburg, Weiden, Selb usw., um die Elektrifizierung der Strecke Regensburg—Hof—Leipzig bzw. Dresden zu propagieren und damit die Leistungsfähigkeit dieser Verbindung zwischen München—(Sachsen—)Berlin bzw. Breslau zu erhöhen und eine weitere Verkürzung der Reisedauer zu erreichen.

Gemeinsame Beratungen der Rheinischen I.- und H.-Kammern und der Kam-

mern des Ruhrgebietes finden bei der I.- und H.-Kammer Köln statt über Anträge, die Änderungen im internationalen und im innerdeutschen Fernverkehr betreffen.

Was den Güterverkehr anlangt, so haben die Kammern Bochum, Dortmund, Duisburg-Wesel, Essen, Krefeld und Münster (Westfalen) im Oktober 1926 einen Güterverkehrs- und Tarifausschuß der I.- und H.-Kammern der Ruhrarbeitsgemeinschaft gebildet, nachdem die früher dort bestandene Niederrheinisch-Westfälische Tarif- und Verkehrskonferenz 1924 an die nordwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Düsseldorf übergegangen war. Der Ausschuß ist eine Paralleleinrichtung zum Verkehrsverband Industriebezirk, gliedert sich aber im Gegensatz zu diesem, wie der Name schon sagt, vollständig in die Kammerorganisation ein. Sein Aufgabenkreis ist wie folgt festgelegt worden:

1. Behandlung von allgemeinen Güterverkehrs- und -tarifangelegenheiten des Ruhrbezirks,
2. Bearbeitung spezieller Güterverkehrs- und -tariffragen, die dem Ausschuß von der Arbeitsgemeinschaft zugewiesen werden.

Unter Punkt 1 fallen z. B. die Fragen der Gütertarifreform und die Neufassung der EVO.

Unter Punkt 2 kommen in Frage neben der Bearbeitung spezieller Verkehrs- und Tarifwünsche einzelner Firmen und Branchen des Bezirks die Arbeiten für den Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission der DRG., die Erledigung von Anfragen der Behörden, Arbeiten für die Landeseisenbahnräte und den Reichseisenbahnrat sowie Vorbesprechungen der Tagesordnungen der Verkehrsausschüsse des Reichsverbandes der Deutschen Industrie und des Deutschen Industrie- und Handelstages. Außer den I.- und H.-Kammern der Arbeitsgemeinschaft kommen als Träger des Ausschusses noch der Verein für die bergbaulichen Interessen zu Essen und die nordwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Düsseldorf in Betracht. Sonstige Verbände gehören dem Ausschuß nicht an. Die Auswahl der Mitglieder erfolgt vielmehr nach der Sachverständigkeit einzelner Persönlichkeiten, jedoch so, daß die vorhandenen freien Wirtschaftsverbände dadurch ihre Berücksichtigung finden.

Die Geschäftsführung des Ausschusses liegt bei der I.- und H.-Kammer Essen, deren Verkehrs- und Tarifbüro eine Grundlage für die Arbeiten bedeutet. Es darf allerdings nicht verhehelt werden, daß Doppelarbeiten so lange nicht zu vermeiden sind, als nicht eine Verständigung und Arbeitsteilung mit der später noch zu behandelnden Niederrheinisch-Westfälischen Tarif- und Verkehrskonferenz zustande kommt.

Gleichsam als Spitze der Zusammenschlüsse für den Personen- und Güterverkehr ist auf Anregung der Vereinigten I.- und H.-Kammern im Ruhrgebiet ein Sachverständigenausschuß für Reichsbahnangelegenheiten im Ruhrbezirk gebildet worden, dessen Aufgabe sein soll, zu auftretenden allgemeinen Verkehrsfragen, die von besonderer Bedeutung für das gesamte niederrheinisch-westfälische Industriegebiet sind, Stellung zu nehmen. Hier nur einige Punkte: Ausbau des gesamten Eisenbahnnetzes, die Frage der Großraumgüterwagen usw. Die Geschäftsführung liegt bei der I.- und H.-Kammer Essen.

Um auch ein einheitliches Vorgehen in wichtigen Post-, Telegraphen- und Fernsprechfragen des niederrheinisch-westfälischen Industriegebiets zu erreichen, wurde ferner ein Gemeinsamer Postausschuß der Arbeitsgemeinschaft der I.- und H.-Kammern zu Bochum, Dortmund, Duisburg-Ruhrort, Essen, Krefeld und Münster/Westf. gebildet, dem auch die

Düsseldorfer I.- und H.-Kammer beigetreten ist. Seine Geschäftsführung liegt bei der I.- und H.-Kammer Duisburg-Wesel.

Der Arbeitsausschuß für Luftgüterverkehr hat hauptsächlich werbenden Charakter. Unter Führung der Kammer Essen haben sich bisher die Kammern Altena, Barmen-Elberfeld, Bochum, Duisburg-Wesel, Düsseldorf, Essen, Iserlohn, Krefeld, Münster/Westf., Neuß, Remscheid und Solingen zur Mitarbeit bereit erklärt. —

Zur Bearbeitung der Fragen, die das gesamte sächsische Wirtschaftsgebiet betreffen, wählt die Arbeitsgemeinschaft der 5 sächsischen Handelskammern (Leipzig, Dresden, Chemnitz, Plauen, Zittau) jedes Jahr einen Vorort, der u. a. die allgemeinen verkehrspolitischen Fragen übertragen bekommt, z. B. Stellungnahme zum Entwurf der neuen EVO., einer neuen Straßenverkehrsordnung usw. Die Vorortkammer verfaßt auch die gemeinsamen Eingaben. Abweichende Stellungnahmen der einzelnen Kammern werden dabei getrennt aufgeführt. Aus der letzten Zeit sei ein solcher gemeinsamer Antrag an das sächsische Wirtschaftsministerium erwähnt, in dem dieses gebeten wurde, bei der DRG. auf eine bessere Berücksichtigung der sächsischen Grenzgebiete hinzuwirken. Außerdem richteten sich die Wünsche auf Nachprüfung verschiedener Ausnahme- und Durchfuhrtarife, auf Ausgestaltung der Fahrpläne, Ausbau von Nebenbahnen im Erzgebirge usw.

Auch die Bergisch-Märkischen I.- und H.-Kammern haben sich zu einem Verkehrsverband zusammengeschlossen, dem die Kammern Altena, Düsseldorf, Hagen, Iserlohn, Lüdenscheid, Remscheid und Solingen angehören und dessen Geschäftsführung bei der I.- und H.-Kammer für den Wuppertaler Bezirk in Elberfeld-Barmen liegt. Er bearbeitet alle Fragen, soweit sie über die Interessen eines einzelnen Kammerbezirkes hinausgehen.

Den genannten Verbänden verwandt ist der Verkehrsverband Niedersachsen-Kassel in Hannover, der in noch vollkommenerer Weise alle hier in Betracht kommenden Kräfte zusammenfaßt und sämtliche Verkehrsfragen in seinen Aufgabenkreis einbezieht. Er ist an die dortige I.- und H.-Kammer angegliedert und umfaßt außer den I.- und H.-Kammern, den Landwirtschafts- und Handwerkskammern, den Stadt- und Landkreisen auch die maßgeblichen Verbände des Wirtschaftsgebietes Niedersachsen-Kassel.

An dieser Stelle darf auf die Berliner Vertretungen der I.- und H.-Kammern hingewiesen werden, wie sie z. B. gemeinsam die sächsischen oder einzeln die I.- und H.-Kammern Stolberg, Frankfurt/Main, Bremen usw. unterhalten. Ihre Aufgabe ist es, den von ihnen vertretenen Kammern über alle wichtigen wirtschaftlichen Vorgänge, insbesondere auf dem Gebiete der Gesetzgebung (schwebende Gesetzentwürfe) Bericht zu erstatten. Weiter haben sie für diese auf entsprechende Anträge Informationen bei den verschiedenen Ressorts der Reichsregierung und bei anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften einzuholen.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag (D. I.- und H.-Tag) ist bekanntlich die permanente Spitzenvertretung sämtlicher deutscher I.- und H.-Kammern mit dem Sitz in Berlin. Er wurde schon 1861 gegründet und beruht auf freiwilliger Grundlage. „Der D. I.- und H.-Tag hat seit seinem Bestehen eine außerordentliche umfangreiche und wirkungsvolle Tätigkeit an den Tag gelegt. Seine Beschlüsse und Kundgebungen, darunter namentlich die Äußerungen auf den alljährlichen Vollversammlungen, gehören seit Jahrzehnten zu den wichtigsten wirtschaftspolitischen Ereignissen. Der D. I.- und H.-Tag hält ständig ein großes Büro mit einem großen Stabe wissenschaftlicher Beamten; er gibt regelmäßig eine Zeitschrift heraus und versorgt die deutschen Handelskammern auch sonst

durch Mitteilungen, Aufklärungen und Beratungen usw. fortlaufend mit wichtigen Materialien.“¹⁾²⁾ Sein Zweck ist, Deutschlands Industrie und Handel zu fördern, wozu selbstverständlich auch die Förderung des deutschen Verkehrswesens, und zwar vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt aus, gehört. Auf Grund von Satzungen und Geschäftsordnung hat er zur Beratung wichtiger Verkehrsfragen besondere Ausschüsse eingesetzt. Neben diesen, dem Verkehrs- und dem Postausschuß bestehen solche, die nicht als satzungsgemäß gelten, nämlich der Fahrplanausschuß, der Kraftverkehrs- und der Luftverkehrsausschuß. Der D. I.- und H.-Tag umfaßt die gesamte Unternehmerwirtschaft mit Ausnahme von Handwerk und Landwirtschaft. In ihm kommt daher im Gegensatz zu sonstigen am Verkehrswesen ebenfalls lebhaft interessierten Fachverbänden meist schon vor seiner Stellungnahme nach außen ein gewisser Ausgleich der Interessengegensätze zur Geltung. Außer den Arbeiten seiner Ausschüsse, die sich mit den allgemeinen und grundlegenden Verkehrsfragen der deutschen Volkswirtschaft befassen, liegt ihm die umfangreiche Arbeit der Vertretung sämtlicher Interessen der Wirtschaft, soweit sie nicht örtlicher Natur sind, bei den Reichsministerien und Verkehrsverwaltungen ob. An seinen Sitzungen nehmen stets Vertreter der betreffenden Ministerien (Reichsverkehrsministerium, Reichspostministerium), Mitglieder der entsprechenden Verwaltungsräte und Hauptverwaltungen von Reichsbahn und Reichspost teil. Meist werden u. a. auch Verkehrsausschußmitglieder und Verkehrsdezernenten vom Reichsverband der Deutschen Industrie und vom Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels sowie vom Verein Deutscher Spediteure hinzugezogen. An das Referat des Berichterstatters schließt sich jedesmal eine außerordentlich sachliche Diskussion an, in der unter dem Vorsitz von Geheimrat Haeusser die besten Verkehrspolitiker der Wirtschaft zu Worte kommen. Die Gegenäußerungen der anwesenden Regierungsvertreter zu den Wünschen geben den Entschlüssen ebenfalls den Ausdruck der feinst abgewogenen und außerordentlich objektiven Stellungnahme. Die Verhandlungsberichte sind fast Kollegs über spezielle Verkehrsfragen zu nennen. Daß Sachlichkeit und Klarheit bei den großen staatlichen Verkehrsunternehmungen oder dem Reichsverkehrsministerium entsprechende Resonanz und Berücksichtigung finden, ist verständlich. Die Lektüre dieser Berichte wäre manchen kleineren Verbänden zu empfehlen, deren Einseitigkeit und Oberflächlichkeit häufig weit über das Ziel hinausschießen.

Die Zusammenarbeit der Spitzenverbände ist auf diesem Gebiete als gut zu bezeichnen. Die Einladung zu den Sitzungen der Verkehrsausschüsse erfolgt automatisch, ebenso findet wenigstens zwischen dem D. I.- und H.-Tag, dem Reichsverband der Deutschen Industrie und dem Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels ein regelmäßiger Austausch der Mitteilungen und Rundschreiben statt.

An großen Arbeiten leisteten die Ausschüsse des D. I.- und H.-Tages in der letzten Zeit folgende: im Eisenbahnverkehr die Bereinigung des Normalgütertarifsystems und die Neufassung der EVO., im Postverkehr die systematische Änderung des Fernsprechgebührentarifs wie die Erhöhung des Postgebührentarifs. Durch die gemeinsamen Arbeiten der Spitzenverbände, des Reichswirtschaftsrats und der sonstigen beteiligten Verkehrsbeiräte ist eine Klärung der Binnenschiffahrtsfragen versucht worden. Im Kraftfahrwesen wurde die grundlegende Bearbeitung der neuen Kraftfahrzeugsteuer für die Weiterentwicklung dieses Verkehrszweiges von großer Bedeutung, wie endlich auch die Arbeiten auf dem Gebiete des internationalen

¹⁾ Vgl. Apelt, S. 36.

²⁾ Vgl. auch „Der Deutsche Handelstag 1861—1911“, II. Bd., Berlin 1913.

Luftrechts wohl als Anfang einer immer größer werdenden Vereinheitlichung der internationalen Luftverkehrsbeziehungen angesehen werden können.¹⁾

Bei den Arbeiten der Ständigen Tariffkommission sowie bei der Behandlung der Ausnahmetarife durch die berichterstattenden Reichsbahndirektionen wird der D. I.- und H.-Tag mehr und mehr zur Stellungnahme in Zweifelsfällen herangezogen.

b) Landwirtschaftskammern und Deutscher Landwirtschaftsrat.

Den Hauptteil der die Verkehrspolitik beeinflussenden Tätigkeit in den Landwirtschaftskammern (L.-Kammer) dürfte die Mitarbeit an der Gütertarifpolitik der Reichsbahn in ihren volkswirtschaftlichen Referaten einnehmen. Dabei handelt es sich, wie bei den I.- und H.-Kammern, hauptsächlich um gutachtliche Äußerungen zu Frachtermäßigungs- und Detarifierungsanträgen (für landwirtschaftliche Produkte), zu denen die damit beauftragten Reichsbahndirektionen um Stellungnahme bitten. Diese kann zustimmend oder ablehnend sein, je nach dem Förderungs- und Schutzbedürfnis der Landwirtschaft des betreffenden Kammergebietes. Vor der Errichtung neuer Kraftpostlinien werden die Kammern häufig um gutachtliche Äußerungen von den zuständigen Oberpostdirektionen gebeten. Gelegentlich werden auch selbst Anträge von den L.-Kammern an den Deutschen Landwirtschaftsrat gestellt, der seinerseits um Äußerung zu wichtigen Fragen bittet. In letzter Zeit hatten die Kammern mehrfach auch zur Straßenverkehrspolitik Stellung zu nehmen. In ihren Eingaben zu dem Entwurf einer Straßenordnung kamen sie teilweise in Kollision mit den I.- und H.-Kammern. Diese wollten im Interesse einer stärkeren Vereinheitlichung der Bestimmungen die für Wirtschaftsführen vorgesehenen Erleichterungen (Beleuchtung usw.) beseitigt wissen. Demgegenüber bestanden die L.-Kammern entsprechend den sehr unterschiedlich gelagerten landwirtschaftlichen Betriebsverhältnissen, die sich nicht schematisch in die allgemeinen Verkehrsbestimmungen eingliedern ließen, auf einer Sonderbehandlung. Der geplanten Einführung einer allgemeinen Fahrzeugsteuer stehen sie natürlich durchaus ablehnend gegenüber und verfolgen diese Frage mit großer Aufmerksamkeit.

Der Deutsche Landwirtschaftsrat²⁾ (DLR.) ist die Spitzenvertretung der D. L.-Kammern und beruht, wie der D. I.- und H.-Tag auf freiwilliger Grundlage. Schon 1872 als Zentralstelle für die landwirtschaftlichen Interessen gegründet, wird er seit langem von der Regierung anerkannt. Unter den 6 Abteilungen, in die das Arbeitsgebiet zerfällt, befindet sich auch das Referat für Verkehr (Eisenbahn, Post usw.), Presse und Statistik. Die Einrichtung einer besonderen Abteilung hierfür war von der 54. Vollversammlung (1924) beschlossen worden. Mit der Einstellung eines weiteren Referenten und entsprechender Vermehrung des Büropersonals wurde damit die Bearbeitung der Verkehrsangelegenheiten zusammengefaßt. Kurz darauf, im Juni 1926, konstituierte sich auch beim DLR. ein Verkehrsausschuß. Dieser setzt sich zusammen aus den landwirtschaftlichen Mitgliedern bzw. deren Stellvertretern im Ausschuß der Verkehrsinteressen bei der Ständigen Tariffkommission (5), im Reichseisenbahnrat (14), im Ständigen Fahrplanausschuß (3) und im Verwaltungsrat der Reichspost (2), wobei dem Ausschuß Erweiterung durch Zuwahl freisteht. Als Vorsitzender wurde Graf von der Schulenburg-Grünthal gewählt, der u. a. dem Verkehrsausschuß der

¹⁾ Vgl. Tätigkeitsbericht des D. I.- und II.-Tages 1927 (Verkehrswesen: bearbeitet von Dr. Hay).

²⁾ Vgl. Jahresberichte des Deutschen Landwirtschaftsrates, Berlin 1926 und 1927.

Ständigen Tariffkommission, dem Reichseisenbahnrat und dem Verwaltungsrat der Reichspost angehört. Das Ziel der Arbeiten des Ausschusses soll die Herbeiführung eines engen Einvernehmens der landwirtschaftlichen Mitglieder in den Verkehrsbeiräten untereinander und mit der Geschäftsführung des DLR. sein, damit ein einheitliches Vorgehen aller landwirtschaftlichen Vertreter in den Verkehrsfragen erreicht wird. Man sucht dies in der Hauptsache dadurch zu verwirklichen, daß vor den Sitzungen der Ständigen Tariffkommission, des Reichseisenbahnrates usw. nach Bedarf Vorbesprechungen abgehalten werden. Der Verkehrsausschuß des DLR. trat im Geschäftsjahr 1926/27 zu zwei Sitzungen zusammen. Bei der ersten handelte es sich in der Hauptsache darum, eine Einigung über die Vorschläge der landwirtschaftlichen Mitglieder zum Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats zu erzielen. Die zweite Sitzung hatte u. a. die Vorbesprechung über die systematische Prüfung des Normalgütertarifs zum Gegenstand, mit der sich wenige Tage darauf (Januar 1927) die Ständige Tariffkommission in Garmisch-Partenkirchen beschäftigte.

Wegen der Menge örtlicher Verkehrsfragen wurde im Zusammenhang hiermit vom DLR. den Landwirtschaftskammern empfohlen, ähnliche Vorbesprechungen vor den Sitzungen des Landes- wie Wasserstraßenbeirates ihres Bezirkes zu veranstalten. Der DLR. hat ferner die L.-Kammern gebeten, die in den neu gebildeten Wirtschaftsreferaten der Reichspost gebotene Gelegenheit enger Zusammenarbeit mit den Oberpostdirektionen wahrzunehmen. Durch gegenseitige Zustellung des herausgegebenen Schrifttums wurde der Anfang dazu gemacht.

Die länger als bei den anderen Wirtschaftszweigen anhaltende Notlage der Landwirtschaft in der Nachkriegszeit veranlaßt deren Interessenvertretungen ganz besonders, die Tarifpolitik der Reichsbahn zur Verbesserung ihrer Produktions- und Absatzbedingungen zu beeinflussen. Dabei handelt es sich einmal um Bestrebungen, tarifpolitische Einfuhrvergünstigungen zu verhindern, zum anderen um zahlreiche Anträge auf Tarifiermäßigungen.

Die schwierigen Verhandlungen gegen die Begünstigung ausländischer Waren durch die Reichsbahn gelten in erster Linie dem sogenannten Reexpeditionsverkehr, bei dem z. B. eine Ermäßigung der Umschlaggebühren für südländisches Obst auf den Bahnhöfen München und Frankfurt/Main gewährt wird. Man fürchtet, daß daraus dem notleidenden deutschen Obst- und Gartenbau gesteigerter Wettbewerb erwächst. Im Verfolg dieser Bestrebungen wird das Augenmerk auch auf weitere Eisenbahnverhandlungen zwischen der DRG. und ausländischen Bahnen gerichtet, die z. T. in Handelsverträgen vorgesehen sind. Wie weit die ausländische Konkurrenz durch betriebsorganisatorische Maßnahmen der Reichsbahn abzuhalten gesucht wird, davon später noch ein Wort.

Den größten Raum haben natürlich die Bestrebungen auf Tarifvergünstigungen eingenommen. Dabei handelte es sich sowohl um Ausfuhr- wie um Binnentarife. Zur Verringerung der Absatznot wurden u. a. Ausfuhrtarife für den schwer absetzbaren Roggen und für Kartoffeln verlangt und teilweise erreicht. Über Seehafenausnahmetarife für Kartoffelerzeugnisse sind Verhandlungen im Gange. Im Binnenverkehr kommen Ausnahmetarifierungen für Betriebsmittel und -erzeugnisse in Frage. Gemeinsam mit den interessierten Verbänden der Industrie und des Handels und den landwirtschaftlichen Fachverbänden konnten Ermäßigungen für Maschinen, Düngemittel, Saatgut usw. erreicht werden.

Für die Haupteerzeugnisse wurden häufig Notstandstarife eingeführt, die gleichzeitig zur Verbilligung der Lebenshaltung beitragen sollten. Deren vorübergehender Charakter zwang häufig zu Verlängerungsanträgen, für die Kartoffeln

zum Vorschlag, diese aus dem Notstandstarif herauszunehmen und einen besonderen Ausnahmetarif zu schaffen. Zahlreiche Detarifierungsanträge, Vergünstigungsbestrebungen für Ausstellungsgut, Unterstützung der Sonderanträge Ostpreußens für Getreide- und Pferdetarifermäßigungen usw. seien nebenbei erwähnt.

Aus den Anregungen auf betriebsorganisatorischem Gebiet sind die Bestrebungen zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Verbraucher- und Erzeugerbezirken hervorzuheben, wozu z. B. der starke Wettbewerb niederländischer Agrarprodukte im rheinisch-westfälischen Industriegebiet Anlaß bot. Rechtzeitige Einlegung schneller Beförderungsmöglichkeiten sollen eine verkehrsmäßige Gleichstellung mit den ausländischen Erzeugnissen schaffen.

Alle diese Forderungen wurden im engsten Einvernehmen mit der Preußischen Hauptlandwirtschaftskammer, den sonstigen landwirtschaftlichen Spitzenorganisationen und den zuständigen Fachkörperschaften (Hauptsaatstelle der Deutschen Landwirtschaft, Arbeitsgemeinschaft für Saatanerkennungswesen, Kartoffelbaugesellschaft, Reichsverband für Obst- und Gartenbau) gestellt.

Die Wünsche der Landwirtschaft auf dem Gebiete des Postwesens sind in den letzten Jahren besonders stark hervorgetreten. Sie zielen auf Verbesserung der Postzustellung auf dem Lande und auf eine ausreichende Berücksichtigung der Landwirtschaft bei der Neuregelung des Fernsprechwesens hin (Nachtdienst, längere Bewirtschaftungszeiten usw.). Auf Grund des von den L.-Kammern erhaltenen Materials hat sich der DLR. eingehend mit der Denkschrift des Reichspostministers über die Postreform auf dem Lande befaßt und kritisch dazu Stellung genommen (neue Postagenturen, Sonntagsbestellung, Kraftwagenverkehr usw.).

c) Handwerkskammern und Handwerks- und Gewerbe-Kammertag.

Eine regelmäßige Bearbeitung von Verkehrsfragen durch die Handwerks- (Gewerbe-)Kammern setzt bei den meisten eigentlich erst in der Nachkriegszeit ein. Die im allgemeinen Teil dafür bereits angeführten Gründe gelten auch hier. Tatsache ist jedoch, daß das Handwerk mit seiner hauptsächlich für den örtlichen Bedarf bestimmten Arbeit von den großen Fragen des Verkehrs unmittelbar nicht berührt wird.

Die zum Teil beobachtete Anlehnung der Handwerkskammern an die I.- und H.-Kammern muß daher im Interesse einer Zusammenfassung als durchaus zweckmäßig bezeichnet werden. Freilich ganz zu vermeiden ist die Beschäftigung der Handwerkskammern mit Verkehrsfragen nicht, denn die Handwerker kommen natürlich mit ihren Anregungen und Beschwerden eher zu ihnen als zu den I.- und H.-Kammern. Daß bei diesen aber auch die Interessen des Handwerks gewahrt werden, dafür bürgt die Tatsache, daß die I.- und H.-Kammern ja den Kleinhandel zu vertreten haben, mit dessen Wünschen sich die des Handwerks meist decken. Wo, wie bei den sächsischen GewerbeKammern, der Kleinhandel jedoch zum Arbeitsgebiet der Handwerkskammern gehört, verschiebt sich die Lage allerdings. Eine Zusammenarbeit ist aber auch hier anzustreben, um Doppelarbeit zu vermeiden.

Einen besonderen Standpunkt in Verkehrsfragen nimmt das Handwerk u. a. bei den Telefongebühren ein, wo es natürlich zu den Wenigsprechern gehört; im Eisenbahnverkehr wünscht es möglichste Verbilligung der Fahrpreise und Frachtsätze für die Nahentfernungen, ferner hat es Interesse an der Einführung eines Kleinpaketverkehrs und an einer besseren Postbestellung für das ländliche Handwerk.

Die wichtigste Vertretung für die Handwerkskammern ist der zuständige

Landeseisenbahnrat. Außerdem gehören sie den betreffenden Verkehrsverbänden und den örtlichen Verkehrsvereinen an.

Zu erwähnen ist schließlich noch von den sächsischen GewerbeKammern, daß ihnen die Fahrplandwürfe von der Reichsbahndirektion Dresden zur Stellungnahme vorgelegt werden. Ihre Wünsche übermitteln sie direkt. Auf den bezirklichen Fahrplankonferenzen sind sie ebenfalls vertreten. Im Tarifwesen werden sie gleichfalls um gutachtliche Äußerung ersucht.

Der Deutsche Handwerks- und GewerbeKammertag, der in Personalunion mit dem Reichsverband des Deutschen Handwerks steht, wird zu den Beratungen des Deutschen Industrie- und Handelstages hinzugezogen. Anregungen von lokalen Verbänden erhält er infolge der erwähnten örtlichen Bedeutung der Verkehrsfragen wenig.

2. Freie wirtschaftliche Vereine.

Eine knappe Gegenüberstellung zwischen öffentlich-rechtlichen Wirtschaftsvertretungen und freien wirtschaftlichen Vereinen, so weit sie für die hier zu behandelnde Tätigkeit wesentlich ist, wurde schon bei den I.- und H.-Kammern gegeben. Aufgabe beider Arten dieser Vertretungen ist, um es kurz zu wiederholen, die dauernde Förderung gemeinsamer Interessen ihrer Mitglieder zur besseren Gestaltung der wirtschaftlichen Lage. Im Gegensatz zu den öffentlich-rechtlichen Einrichtungen jedoch sind die freien Vereine in ihrer Organisation, Form und Namensgebung keinerlei Bindungen unterworfen. Ihr Zusammenschluß ist überwiegend fachlich und beschränkt sich auf bestimmte Wirtschaftszweige. Das Ziel wird in größerem Umfang zu erreichen gesucht durch Agitation, Petitionen und ähnliche Mittel. Fehlt ihnen also zunächst auch das mit dem öffentlich-rechtlichen Charakter der Kammern verbundene Ansehen, so verleihen doch Wahrnehmung einheitlicher Interessen, stärkere Aggressivität und schließlich wertvolle Leistungen ihren Forderungen Stoßkraft, Anerkennung und Erfolg. Und wenn sie auch reine Interessenpolitik treiben, so verfolgen sie ihre Ziele doch zum Teil durchaus nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen.

Die Verkehrsdezernate und Verkehrsausschüsse von Landschafts- und Fachgruppen leisten eine reiche Vorarbeit für die gemeinsamen Besprechungen bei den Spitzenverbänden. Ohne diese Zubringerdienste stände deren Bearbeitung grundsätzlicher Fragen häufig auf tönernen Füßen. Die auf Eingaben oder Umfragen gebildeten Urteile der Unterverbände tragen den Verhältnissen übersehbarer und einigermaßen gleichartiger Wirtschaftsbezirke oder Berufsgruppen Rechnung. Aus der Lage zur Rohstoffbasis, zum Ausland, zu Seehäfen, Binnenwasserstraßen, aus der Produktionsstufe usw. ergeben sich bedeutende Unterschiede auch in den Forderungen an die Verkehrspolitik, die gelegentlich zu heftigen Meinungsverschiedenheiten führen. Sie innerhalb der eigenen Reihen auszutragen, ist Aufgabe der Spitzenverbände, die natürlich ausgezeichnete Bearbeiter haben müssen, wenn die Unterverbände zu ihnen Vertrauen haben sollen. Diese müssen überzeugt sein, daß die Spitze alles tut; andernfalls gehen sie selbständig vor, was gelegentlich allerdings auch aus taktischen Gründen geschieht.

a) Industrie.

Innerhalb der Tätigkeit der landschaftlichen Verbände und Fachgruppen der Industrie nimmt die Beeinflussung der gesamten Tarifpolitik den größten Raum ein. Bei dieser wieder ist das Hauptinteresse auf die Frachtsätze des Güterverkehrs,

dessen Nebengebühren und Beförderungsbedingungen gerichtet. Der Personenverkehr tritt demgegenüber stark zurück.

aa) Regionale Verbände.

Die regionalen oder landschaftlichen Vereine sind vorangestellt worden. Obwohl an Zahl hinter den jüngeren Fachvereinen beträchtlich zurückstehend, kommt ihnen doch infolge ihres meist jahrzehntelangen Bestehens, ihrer reichen Erfahrungen und ihrer umfassenderen Beschäftigung auch mit Verkehrsfragen durchschnittlich größere Bedeutung zu. Das selbstgesteckte Tätigkeitsgebiet entspricht bei einigen durchaus dem Aufgabenkreis einer großen I.- und H.-Kammer. Unnötig fast zu erwähnen, daß diese Verbände in den meisten gesetzlichen Verkehrsbeiräten vertreten sind, soweit diese für ihren Bezirk bestehen.

Als Vertreter der hinter ihnen stehenden Wirtschaftsgebiete und nach ihren tatsächlichen Leistungen zu urteilen, sind als auch auf anderen Gebieten hervorragende landschaftliche Verbände zu nennen: der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen (Langnam-Verein) und der Verband Sächsischer Industrieller.

Der Langnam-Verein in Düsseldorf¹⁾ steht in Personalunion mit der Nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller. Beide gehen gelegentlich mit dem ebenfalls sehr rührigen Stahlwerksverband (Syndikat) vor. Auch hat sich zwischen ihnen eine gewisse Arbeitsteilung herausgebildet, und zwar bearbeitet der Stahlwerksverband, den ja nur die Gütertarife interessieren, hauptsächlich die Detarifierungsanträge, während der gemeinsamen Geschäftsführung der beiden anderen Verbände Tarifsystemfragen und allgemeine Ermäßigungen obliegen.

Zum Zwecke einer einheitlichen Stellungnahme in Fragen, die das ganze rheinisch-westfälische Wirtschaftsgebiet angehen, besteht die Niederrheinisch-Westfälische Verkehrs- und Tarifkonferenz in Düsseldorf, deren Geschäftsführung in den Händen der Nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller liegt. Sie wurde 1920 von der I.- und H.-Kammer Essen angeregt. Aus persönlicher Fühlungnahme zwischen den Verkehrsfachleuten der großen Werke und Verbände entstand allmählich eine dauernde Einrichtung. Infolge Wechsels in der Leitung des Verkehrsdezernates bei der I.- und H.-Kammer Essen übernahm die Nordwestliche Gruppe die Führung. Der Ausschuß tagt grundsätzlich monatlich, meist aber nach Bedarf in Düsseldorf.

In letzter Zeit hat auch eine zweckmäßige Zusammenarbeit mit anderen wirtschaftlichen Verbänden und mit I.- und H.-Kammern seitens des Langnam-Vereins stattgefunden, um mit einer noch durchschlagsfähigeren Willensbildung bei wichtigen und die gesamte Wirtschaft des Ruhrgebietes berührenden Verkehrsfragen den gewünschten Erfolg zu erzielen.

Der Verband Sächsischer Industrieller in Dresden mit seinen 27 Ortsgruppen hat ebenfalls Verkehrsausschuß und Verkehrsreferat. Fragen lokaler Natur bearbeiten die Ortsgruppen natürlich direkt, wofür, was den Eisenbahnverkehr anlangt, auch in gewissem Umfang die Betriebsdirektionen der Reichsbahn in Sachsen noch zuständig sind. Fragen allgemeiner Natur gehen an den Verband Sächsischer Industrieller. Dieser wieder verhandelt in Angelegenheiten, die rein sächsische Belange betreffen, direkt mit den Behörden in Dresden

¹⁾ Vgl. Mitteilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen; 1925/1, 1926/3, 1927/5.

und Berlin, bei Fragen, die das ganze Reichsgebiet angehen, bedient er sich des Einflusses in den Ausschüssen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, zu dessen besten Mitarbeitern er, wie übrigens auch der Langnam-Verein, zählt.

Da die Fortbildung des Normalgütertarifs hauptsächlich in dem Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie bearbeitet wird, soll hier etwas näher auf die Bemühungen um die ebenso wichtigen Ausnahmetarife¹⁾ eingegangen werden. Nachdem diese während des Krieges und aus politischen Gründen noch lange in die Nachkriegszeit hinein größtenteils aufgehoben waren, setzten naturgemäß rege Bestrebungen auf ihre Wiedereinführung ein. Nach Art. 365 des Versailler Vertrages hatten die Feindbundstaaten das Recht zu verlangen, daß ihre Güter alle Erleichterungen und in jeder anderen Hinsicht die günstigste Behandlung erfahren, die für Güter gleicher Art galten, die auf irgendeiner deutschen Strecke im Binnenverkehr oder zum Zwecke der Aus-, Ein- oder Durchfuhr unter ähnlichen Beförderungsverhältnissen insbesondere bezüglich der Länge der durchlaufenen Strecke, befördert wurden. Mit dem 10. Januar 1925, an dem gleichzeitig auch handelspolitische Begünstigungen fielen, verzichteten die Feindbundstaaten auf das Recht der Verlängerung dieser Bestimmung, so daß außenpolitisch kein Grund mehr vorlag, weiterhin die Erstellung von Ausnahmetarifen zu verweigern. Außer den fortwährenden Bemühungen, die Zahl der Ausnahmetarife immer mehr zu vergrößern — wogegen allerdings auch Bedenken wegen der Übersichtlichkeit der Tarife geltend zu machen sind — oder die bestehenden auf andere Güterarten auszudehnen (z. B. Ausnahmetarif für Eisen auf Halbzeug), war es dauernd Aufgabe der Verbände, die Rückwirkungen der 1924 dreimal erfolgten allgemeinen Frachtermäßigungen für Normaltarife und der am 1. August 1927 erfolgten Tarifreform auf die Ausnahmetarife zu beobachten. Nicht selten wurden diese dabei unberücksichtigt gelassen, so daß die Spanne zwischen ihren und den Sätzen der Normaltarife auf ein Minimum herabgedrückt wurde. Auf diese Weise verloren sie natürlich ihre Bedeutung. Dann war z. B. der Anreiz für die Verfrachter besonders des Ruhrgebietes, statt der kürzeren Reichsbahnstrecken im gebrochenen Bahn- und Schiffsverkehr nach den ausländischen Seehäfen, die meist längeren Bahnstrecken nach den deutschen Seehäfen zu benutzen, nicht mehr gegeben. Andere Anträge waren darauf gerichtet, die Ausnahmetarife für weitere Tonnensätze als vorgesehen gelten zu lassen oder fehlende wichtige Verkehrsbeziehungen in die Tarife aufzunehmen. Die von der Industrie heute geforderten Vergünstigungen sind Ausfuhr- und Binnen-Ausnahmetarife. In der zweiten Gruppe sind hervorzuheben Notstands- und Binnenumschlagsausnahmetarife. Bei den Ausfuhr-Ausnahmetarifen sind zu unterscheiden solche über Seehäfen und solche über die trockene Grenze.

Gegenüber dem Zögern der Reichsbahn, das zweifellos in der Nachprüfung der neuen Verhältnisse gewisse Berechtigung hatte, wiesen die in Betracht kommenden Industrien und Wirtschaftsverbände in ihren Anträgen auf Seehafen-Ausnahmetarife immer wieder darauf hin, daß ohne eine erhebliche Steigerung der Ausfuhr die Erfüllung der Reparationsleistungen für die deutsche Wirtschaft unmöglich sei. Für die rheinisch-westfälische Wirtschaft wurden hauptsächlich folgende Seehafenausnahmetarife daraufhin eingeführt: für Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren, Bier, Linoleum, Stein-, Siede- und Hütten-salz, Düngemittel, Zement, Glas, Papier und Pappe, Feuerton und Steingutwaren. Nachdem hier das wichtigste erreicht ist, gehen vielfache Bestrebungen dahin,

¹⁾ Vgl. Mitteilungen des Langnam-Vereins a. a. O.

diese Ausnahmetarife auf die Ausfuhr über die trockene Grenze auszudehnen, wofür sich besonders auch die sächsische Wirtschaft einsetzt. Auf diesem Gebiete werden im Vergleich zur Vorkriegszeit noch ganz erhebliche Mängel festgestellt. Hingewiesen wird dabei auf die in fast allen vor dem Kriege vorhandenen direkten Verbandstarifen vorgesehenen Ausnahmesätze und die daneben bestehende beträchtliche Zahl von besonderen Ausnahmetarifen für diese Verkehrsbeziehungen. Der große Wettbewerb, mit dem sämtliche deutsche Ausfuhrindustrien auf dem Weltmarkt zu kämpfen haben, und der Rückgang der gesamten deutschen Ausfuhr lassen dieser Forderung heute verstärkte Geltung zukommen. Weiter wird auf die tarifpolitische Förderung dieser Art in benachbarten Wettbewerbsländern (Italien) verwiesen. Von der Schwerindustrie des Westens wurde vor allem bedauert, daß die Reichsbahn für die Ausfuhr von Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren der Klassen A bis D keine Ausnahmetarife erstellte. Die DRG. begründete die Ablehnung damit, daß sie die dadurch entstehenden Einnahmeausfälle nicht tragen könne. Erst gelegentlich der Tarifierhöhung vom 1. Oktober 1928 wurde eine von den Interessenten allerdings als kaum ausreichend angesehene Ermäßigung von 22—26 % (gegenüber den Sätzen des Normaltarifes) eingeführt. Den weiteren Wünschen der Wirtschaft muß aber entgegengehalten werden, daß eine allgemeine Ausdehnung der Seehafenausnahmetarife auf die Ausfuhr über die trockene Grenze die Seehafentarifpolitik durchkreuzt. Die Förderung der deutschen Seehäfen und der deutschen Seeschifffahrt würde damit größtenteils illusorisch.

Vorstellungen vieler maßgebenden Wirtschaftskreise und Interpellationen im Reichs- und Landtag haben dem in dauernder wirtschaftlicher Notlage befindlichen Erzbergbau im Sieg-, Lahn- und Dillgebiet neben staatlichen Subventionen Notstandstarife für Brennstoffe und Eisenerze gebracht. Daß deren Ermäßigungen mit den allgemeinen Frachtherabsetzungen häufig nicht Schritt hielten, war Anlaß zu zahlreichen weiteren Eingaben. Der DRG. wurde immer wieder vorgehalten, daß die Einstellung des Erzbergbaues Beförderungsverluste mit sich bringen werde, da der Ersatz an Erzmengen zum großen Teil auf dem Wasserweg aus den Hütten des Auslandes beschafft werden würde. Den Ausschlag für die erzielten tarifpolitischen Erfolge hat aber wohl nicht zuletzt die enge Wechselbeziehung zwischen diesen Gebieten und der Ruhrwirtschaft gegeben.

Die Notlage der eisen- und stahlverarbeitenden Industrie des „Schmerzskindes“ Ostpreußen veranlaßte die DRG. zur Einführung eines Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aus Rheinland und Westfalen sowie Oberschlesien nach Ostpreußen. Dabei war dem oberschlesischen Versandgebiet eine Frachtermäßigung um 15 %, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet dagegen nur eine solche von 10 % zugestanden worden. Das gab der benachteiligten Wirtschaft Veranlassung, eine Gleichstellung zu fordern. Für die angeführte Festsetzung der DRG. dürfte jedoch einmal die Vergünstigung, die der Staffeltarif den weiteren Entfernungen gewährt, und zum anderen die Rücksicht auf den Wettbewerb der polnischen Eisenbahnen bestimmend gewesen sein.

In der Frage der Binnenumschlagtarife sei nur auf ein Beispiel eingegangen, das zeigt, wie sich durch die Tarifpolitik weit entfernt liegende Industrien ins Gehege kommen können. Die rheinisch-westfälische Sägewerksindustrie war durch die Entfernungsstaffel des neuen Normalgütertarifs geradezu in Notlage geraten. Während sie für das von ihr verarbeitete süddeutsche Rundholz auf die kurzen Entfernungen zwischen den Holzgewinnungsstätten und den Umschlagplätzen am Oberrhein und zwischen denen des Niederrheins und den Sägewerksstationen die hohen Nahfrachten zu zahlen hatte, konnten die süd-

deutschen Sägewerke, durch die billigen Sätze für die weiten Entfernungen begünstigt, ihr Bauholz auf unmittelbarem Bahnweg nach Rheinland und Westfalen verfrachten. Um der rheinisch-westfälischen Sägewerksindustrie ihren natürlichen Absatzmarkt wiederzugeben, ging der Antrag des Langnam-Vereins, der u. a. von den I.- und H.-Kammern Bonn, Düsseldorf, Duisburg-Wesel und Köln sowie vom Verein der Holzindustriellen in Rheinland und Westfalen und dem Rheinflößereiverband in Mainz tatkräftig unterstützt wurde, dahin, einen Wasserumschlagtarif für Rundholz zu erstellen. Der Ausgleich zwischen den Interessen der rheinisch-westfälischen und der süddeutschen Holzwirtschaft war nicht leicht zu schaffen, zumal, da die Einführung von Wasserumschlagtarifen bei den bekannten Gegensätzen zwischen Binnenschifffahrt und Reichsbahn immer mit Schwierigkeiten verbunden ist. Die Reichsbahndirektion Köln als geschäftsführende Verwaltung der DRG. erkannte jedoch die Notlage der Holzwirtschaft ihres Bezirkes an und trug dazu bei, daß der Wasserumschlagtarif für Holz ab 1. August 1927 gewährt wurde.

Aus dem Gebiete der reinen Binnenausnahmetarife seien die Bemühungen des Verbandes Sächsischer Industrieller erwähnt, die den west- und süddeutschen Spinnereien gewährten Ausnahmetarife für Rohbaumwolle und Garne im Interesse der sächsischen Spinnereibesitzer auch auf Sachsen auszudehnen.

Wettbewerbstarife erstellt die Reichsbahn, um ab- oder umgeleiteten Verkehr wieder an sich zu ziehen. Sie verdanken ihre Entstehung nicht der unmittelbaren Anregung der Wirtschaft. Valutadumping der Nachbarstaaten und Wettbewerbsmaßnahmen fremder Verkehrsverwaltungen sind meist die Ursache. Die Wirtschaftsverbände verfolgen diese Vergünstigungen nur deshalb genau, um mögliche Schädigungen der eigenen Ausfuhrindustrien hintanzuhalten. Soweit diese vermieden werden, halten die Verbände diese Tarife für durchaus zweckmäßig und notwendig. Die Wirtschaft hat Interesse an Verkehrszuwachs und der damit verbundenen Einnahmesteigerung der DRG. Im anderen Falle müssen Verluste durch Tarifierhöhungen wettgemacht werden, die die heimische Wirtschaft belasten. Nach dieser Seite haben die Verbände zum Teil den Verkehrstreibenden gegenüber aufklärend gewirkt. Zur Prüfung der wichtigen Frage, ob die zu erstellenden Tarife unter Umständen eine Schädigung volkswirtschaftlicher Interessen herbeiführen können, hat der Langnam-Verein wiederholt angeregt, die DRG. solle sich vorher mit den zuständigen deutschen Wirtschaftsvertretungen in Verbindung setzen. Das geschieht jetzt auch. Bevor Wettbewerbstarife eingeführt werden, wird der Reichsverband der Deutschen Industrie von der Reichsbahnhauptverwaltung gutachtlich gehört.

Wettbewerbstarife gegen den Lastkraftwagen (K-Ausnahmetarife) haben den Zweck, die von der Schiene auf das Auto abgewanderten Güter der Reichsbahn zurückzugewinnen. Gegen das Bestreben, auch auf diese Weise den alten Verkehrsumfang zu erhalten, hat die Wirtschaft nichts einzuwenden, sie kann dabei nur profitieren. Wohl aber wendet sie sich (Langnam-Verein) gegen dieses System der nachträglichen Maßnahmen, das auch sonst bei der Reichsbahn anzutreffen ist. Eine allgemeine Senkung der Nahfrachten würde es vielleicht gar nicht zu dieser Abwanderung kommen lassen, also vorbeugend wirken.

Zahlreiche Anträge auf Detarifierungen, wie sie für die in die oberen Tarifklassen eingereihten Güter der Fertigung häufig gestellt werden, bearbeitet der Verband Sächsischer Industrieller (u. a. auch der Verband Südwestdeutscher Industrieller und der Verband Rheinischer Industrieller). Da von der Reichsbahnhauptverwaltung dabei die Verhältnisse des ganzen Reiches geprüft werden müssen,

werden die Anträge zunächst dem Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie als Material überwiesen. Als Begründung werden vornehmlich Wertvergleiche mit anderen Gütern angeführt. Dabei kommt es auch vor, daß solche Anträge lediglich gestellt werden, um in das Absatzgebiet anderer Industrien einzudringen (Westdeutsche Schrauben- und Mutterindustrie gegen dieselben Berliner und sächsischen Industrien).¹⁾

bb) Fachliche Verbände.

Bei den Fachverbänden der Industrie soll auf die Interessenvertretungen des Bergbaues (Urproduktion) und auf zwei hervorragende Beispiele der Fertigindustrie (Fahrzeug- und Maschinenindustrie) näher eingegangen werden.

Die hier angestellte Untersuchung zeigt, daß die Verkehrsfragen bei den Verbänden des Bergbaues einen großen Teil des Arbeitsgebietes einnehmen. Hinsichtlich der Verschiedenartigkeit der Interessen stehen diese Vereine in der Mitte zwischen den eben behandelten landschaftlichen Verbänden und den sonstigen Fachverbänden. Die Tatsache, daß die Kohle bei den zwei wichtigsten Transportmitteln, Eisenbahnen und Wasserstraßen, je 40 % der beförderten Gütermenge ausmacht und daß die Fracht bei diesem Massengut eine entscheidende Rolle spielt, läßt das überragende Interesse begreiflich erscheinen. Tarifiermäßigungen zur Erweiterung der Absatzmärkte für den wichtigsten Rohstoff der gesamten Wirtschaft sind das Ziel der Bestrebungen. Um es zu erreichen, wird auf den Wettbewerb ausländischer Kohle, auf die Eigenschaft als Hauptkunde beider Transportmittel hingewiesen und deren Konkurrenz gelegentlich ausgespielt. In der Einführung von Mindestmengenrabatten für bestimmte Verkehrsbeziehungen auf der Schiene werden von hier aus die ersten Erfolge erzielt, der Druck auf Vergünstigung durch lebhaft Förderung wichtiger Kanalbauten und -projekte verstärkt. Genügende und rechtzeitige Wagengestellung, Anzahl und Belastungsmöglichkeiten der Fahrzeuge gewinnen infolge der riesigen Transportmengen erhöhte Bedeutung. Den Bedingungen für die große Zahl der Privatanschlußgleisbesitzer muß besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Da das Grubenholz das Hauptverbrauchsmaterial der Zechen darstellt, unterliegt der Holztarif ständiger Kontrolle und Beeinflussung, wobei Waldbesitzer- und Grubenholzhändlerverbände durch entsprechende Anträge lebhaft sekundieren. Personen- (Arbeiter-) und Postverkehr treten dahinter zurück. Zum Teil sind die Verbände hier in den besonderen Handelskammerausschüssen oder Verkehrsverbänden führend tätig. Vertretungen in den gesetzlichen beratenden Körperschaften des Reiches und ihres Bezirkes finden wir fast allgemein, entsprechend der Bedeutung des Kohlenreviers. Auch sind die Verbände Mitglied zahlreicher Kanalvereine.

Als die einflußreichsten Verbände des Steinkohlenbergbaus sind zu nennen: der Verein für die Bergbaulichen Interessen zu Essen und sein Antipode, der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische Verein e. V. in Gleiwitz.

Im Hinblick auf die in der Einleitung begründete Beschränkung soll hier nur auf den Verein für die Bergbaulichen Interessen in Essen und den Bergbaulichen Verein zu Zwickau eingegangen werden. Aus der Tätigkeit des Vereins für die Bergbaulichen Interessen ist hervorzuheben die bei ihm gebildete und unter seiner Geschäftsführung stehende Vereinigung der Verkehrsdezernenten verschiedener Verbände und Werke der Kohlen- und Eisenindustrie. Zweck dieses Zusammenschlusses ist gemeinsames Vorgehen in allen sogenannten

¹⁾ Vgl. Veröffentlichungen des Verbandes Sächsischer Industrieller, Heft 55, 1928, S. 53 ff.

eisenbahntechnischen Angelegenheiten der beteiligten Industrien und Werke, also in der Hauptsache Anschlußgleis-, Gebühren- (Lagerplatz- und Nutzungs-) und Wagenfragen. Mitglieder der Vereinigung sind außerdem das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat in Essen, die Nordwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, der Stahlwerksverband, eine Reihe von I- und H.-Kammern sowie einzelne große Firmen. Auf die Fragen, die hierbei in den letzten Jahren eine Rolle gespielt haben, soll bei der Darstellung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, wo sie ihre zentrale Bearbeitung finden, näher eingegangen werden.

Bemerkenswert ist die Stellungnahme des Vereins für die Bergbaulichen Interessen zu dem Projekt einer Schnellbahn Köln—Dortmund, das von der Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn m. b. H. in Essen, einer Vereinigung der Städte dieses Bezirkes, genau ausgearbeitet wird und über dessen Wirtschaftlichkeit oder Unwirtschaftlichkeit schon zahlreiche Gutachten vorliegen. Wohl wird vom Verein für die Bergbaulichen Interessen freudig anerkannt, daß damit an der „noch immer unerschütterten Monopolstellung der Reichsbahn“¹⁾ gerüttelt wird und daß nicht zuletzt der großen Rührigkeit der Studiengesellschaft ein beschleunigter Ausbau des Streckennetzes im Rhein-Ruhr-Gebiet zu danken ist. Gegen den Bau selbst wurden jedoch von ihm wie vom Oberbergamt Dortmund in mehrfachen Eingaben, Gutachten und Verhandlungen lebhaft Bedenken geltend gemacht. Durch die Schnellbahn entstanden erhebliche laufende Bergschäden, woraus einerseits für den Bergbau eine schwere Belastung und der Verlust abbaufähiger Kohlenvorräte erwachse, während andererseits die Betriebssicherheit der Bahn selbst gefährdet sei. Inzwischen wurde bekanntlich von der DRG. ein Plan zum grundlegenden Ausbau ihrer Linien im Ruhrgebiet vorgelegt. Um die auch hierbei möglichen Schäden für den Ruhrbergbau auf das geringste Maß zu beschränken, hat sich die DRG. zu Verhandlungen über Einzelheiten in der Linienführung bereit erklärt.

Einen Beitrag zu den Auswirkungen des Staffeltarifs liefert die Denkschrift des Sächsischen Steinkohlenbergbaues über seine Benachteiligung durch die Tarifpolitik der DRG.²⁾

Die wirtschaftsgeographische Lage des im Gesamtrahmen des deutschen Kohlenbergbaues bescheidenen Reviers inmitten der hochentwickelten Industrie Südwestsachsens ist denkbar günstig zu nennen. Trotz verhältnismäßig hoher Selbstkosten infolge ungünstiger geologischer Verhältnisse, kostspieliger Abbaufverfahren usw. hatte der sächsische Steinkohlenbergbau vor dem Kriege in West- und Mittelsachsen, Ostthüringen und Nordbayern ein nahezu unbestrittenes Absatzgebiet. Darüber hinaus tätigte er aber auch nicht unbeträchtliche Verkäufe nach Südbayern, Ostsachsen, Berlin und bis in die Gegenden von Eisenach und Schweinfurt. Der Wettbewerb der mitteldeutschen und der nordböhmischen Braunkohle war nicht drückend. Die Hauptkonkurrenten an der Ruhr und in Schlesien lagen so weit entfernt, daß ihre frachtlliche Vorbelastung nach den genannten Gebieten zu groß war, um dorthin vordringen zu können.

Die Strukturwandlungen der Wirtschaft haben diese Verhältnisse in der Nachkriegszeit vollständig verschoben. Zu besonderen sozialpolitischen Belastungen kamen die Expansionsbestrebungen der mitteldeutschen Braunkohlenindustrie,

¹⁾ Vgl. Jahresbericht des Vereins für die Bergbaulichen Interessen, Essen, für 1927.

²⁾ Vgl. „Die Benachteiligung des Sächsischen Steinkohlenbergbaues durch die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“. Denkschrift des Bergbaulichen Vereins zu Zwickau e. V., September 1927.

deren Friedensförderung um 60 % überschritten wurde, zu der böhmischen Braunkohle trat die böhmische Steinkohle auf der Elbe, und ausschlaggebend wurde die Konkurrenz der oberschlesischen und der Ruhrkohle. Der 1920 in Kraft getretene Staffeltarif, dessen Frachtsätze für Kohle (A. T. 6) bei 600 km nur 11 %, von 700 km ab überhaupt nicht mehr höher sind als die Friedensfrachten, während die Sätze für Nahentfernungen 30 % bis 60 % höher liegen, ermöglichte diesen entfernten Revieren bis in und über die Absatzgebiete des sächsischen Steinkohlenbergbaues hinaus vorzudringen. So kann man seit Jahren fast täglich durch Chemnitz Kohleneilgüterzüge von Schlesien nach Nürnberg fahren sehen. Und während die Ruhrkohle bis nach Görlitz vordrang, wurde ganz Mitteldeutschland bestrittenes Gebiet der beiden großen Steinkohlenreviere. Weitere Tarifvorteile (Wasserumschlagtarife für den Rhein und die Oder, Ausnahmetarife nach dem Siegerland, nach niederländischen Stationen) haben deren Position gestärkt, mittelbar den sächsischen Steinkohlenbergbau geschädigt.

Die Bemühungen des Bergbaulichen Vereins zu Zwickau waren in Eingaben und wiederholten, langwierigen Verhandlungen mit der DRG. und den anderen Kohlenrevieren zunächst darauf gerichtet, den Kohlenausnahmetarif auf die Friedensstaffel zurückzuführen, so daß jeder Entfernung die gleiche Verteuerung von 32 % (Teuerungsindex) zufallen sollte. Zwar lag eine Entlastung der Nahfrachten auch im Interesse der mächtigen Gegner und Hauptnutznießer der neuen Tarifgestaltung, eine Verteuerung der Fernfahrten konnten sie aber nicht zugestehen. Um die durch die Maßnahme der DRG. verloren gegangene Wettbewerbsfähigkeit wieder zu erlangen, wollte sich der sächsische Steinkohlenbergbau mit einer Milderung der heutigen Entfernungsstaffel begnügen, aber auch dazu war die Reichsbahn „unter dem Einfluß der großen Steinkohlenreviere und der Braunkohle“ nicht bereit. Wohl in der Erkenntnis, daß so grundlegende Änderungen eines Ausnahmetarifs infolge seines engen Zusammenhanges mit dem ganzen Tarifsysteem von einem einzigen Verband nicht zu erreichen sind, hat der Bergbauliche Verein in der genannten Denkschrift einen anderen Weg eingeschlagen. Er fordert nunmehr für die sächsische Steinkohle tarifliche Ausnahmebehandlung in Gestalt eines besonderen Frachtsatzzeigers mit 30 % Verbilligung in den in Frage kommenden Entfernungen (bis 250 km). Es wird abzuwarten sein, ob nunmehr größere Wirtschaftsgruppen diese Forderungen unterstützen. Bei der bisherigen Taktik hat sich der Verband Sächsischer Industrieller als Vertreter in erster Linie der bei weitem überwiegenden sächsischen Fertigindustrie (Textilien, Maschinen) und damit Befürworter des Staffeltarifs etwas zurückgehalten.

Die Braunkohle ist in der Nachkriegszeit der aufstrebende Wettbewerber der Steinkohle geworden. Sie nimmt jetzt innerhalb der Kohlenwirtschaft einen bedeutenden Platz ein. Neben einer Steinkohlenförderung von 145 Millionen t im Jahre 1926 erbrachte die deutsche Braunkohlenförderung 140 Mill. t und erzeugte 34 Mill. t Briketts.

Auch die Braunkohlenindustrie rechnet sich zu den besten Frachtzahlern der Reichsbahn. Für ihre Frachtlage bedeutsam ist der Umstand, daß der Absatzradius der Braunkohle, besonders der Rohbraunkohle, infolge des geringeren Wärmegehaltes, ein viel kleinerer ist als der für Steinkohle. Gerade die nahen Entfernungen sind ja bekanntlich stärker belastet als die weiten Entfernungen. Infolgedessen trägt insbesondere die Rohbraunkohle in großem Maße dazu bei, die Ausfälle des billigen Fernverkehrs der übrigen Brennstoffe auszugleichen. Mit Ausnahme des rheinischen Reviers liegt der deutsche Braunkohlenbergbau außerdem sehr ungünstig zu den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen.

Der heute noch geringe Absatzradius der Braunkohle und ihre günstige geographische Verteilung gestattet eine Zusammenfassung der verkehrspolitischen Interessen. Die Bearbeitung geschieht in dem Deutschen Braunkohlen-Industrie-Verein in Halle für die Verkehrsfragen des Mitteldeutschen (Leipzig) und des Ostelbischen Braunkohlensyndikats (Berlin), für die der rheinischen Braunkohlenindustrie durch den Verein für die Interessen der Rheinischen Braunkohlenindustrie in Köln.

Der beim Deutschen Braunkohlen-Industrie-Verein zu diesem Zwecke eingesetzte Verkehrsausschuß berücksichtigt dabei die Anträge und Sonderwünsche der Syndikate, die ihrerseits die Auswirkungen der Kohlenausnahmetarife prüfen, wobei das Konkurrenzverhältnis zur Steinkohle besondere Beachtung findet. Ebenso wird von den Syndikaten die Notwendigkeit, neue Ausnahmetarife für bestimmte Verkehrsbeziehungen zu errichten, nachgewiesen und ihre Einführung angeregt.

Die wichtigsten tarifpolitischen Bestrebungen der Braunkohlenindustrie sind darauf gerichtet,

1. eine Differenzierung der Kohlentarife zu erwirken und
2. Küstentarife für Braunkohle zu bekommen.¹⁾

Bemängelt wird seit Jahrzehnten, daß der Ausnahmetarif für Kohle (AT. 6) zwischen den verschiedenen Kohlenarten keinen Unterschied macht. Da der Marktpreis für 1 t Rohbraunkohle nur etwa 3 M. beträgt und für 1 t Braunkohlenbriketts etwa 13 M., während der Wert für 1 t Steinkohle und Steinkohlenbriketts sich im Durchschnitt auf 18–20 M. stellt, so zieht natürlich die Steinkohlenindustrie aus dieser frachtlichen Gleichbehandlung beider Kohlenarten ungleich größere Vorteile als die Braunkohlenindustrie. Diese macht daher einem in der Hauptsache auf dem Wertsystem beruhenden Tarif den Vorwurf der Ungerechtigkeit, weil er von einer unteren Grenze ab auf den Güterwert keine Rücksicht mehr nimmt. Absatz und Beförderung nach Wettbewerbsgebieten werden dadurch für das billigere Gut ausgeschlossen.

Mehrfache Vorstöße von industrieller wie von Verbraucherseite, eine Differenzierung der Kohlentarife zu erwirken oder die nur bedingt verwendbare Rohbraunkohle unter angemessener Senkung der Frachtsätze aus dem Ausnahmetarif 6 herauszunehmen, scheiterten an den finanziellen Schwierigkeiten der Eisenbahnverwaltung und am Widerspruch der Steinkohlenindustrie, wobei auf die günstige wirtschaftliche Lage des Braunkohlenbergbaues im Vergleich zur Steinkohlenindustrie und auf die mit der gewünschten Regelung eintretenden Wettbewerbsverschiebungen innerhalb der deutschen Kohlenwirtschaft hingewiesen wurde.

Zur leichteren Wiedergewinnung der dem deutschen Kohlenbergbau längs der Nord- und Ostsee zum großen Teil an ausländische (englische) Kohle verlorengegangenen Absatzgebiete, sind auf Drängen der Beteiligten sogenannte Küstentarife (6e bis h) eingeführt worden und zwar zunächst für die westdeutschen und oberschlesischen Steinkohलगewinnungsstätten im Mai 1925, kurz darauf für die niederschlesischen Lager und endlich im Juli 1926 für das sächsische Revier. Das ließ selbstverständlich den Braunkohlenbergbau nicht ruhen. Nach langwierigen Verhandlungen seiner Syndikate, die vermutlich und verständlicherweise nicht in dem Maße wie der Steinkohlenbergbau mit Vorkriegszahlen aufwarten konnten, ist es diesem schließlich gelungen, ab Februar 1927 auch für ihre Erzeugnisse eine Frachterleichterung in Gestalt des Küstentarifs (6l) zu bekommen.

¹⁾ Vgl. Geissler, Die Tarifpolitik der Reichsbahn für die Braunkohle, in Deutsche Kohlenzeitung Nr. 12, 1927.

Gewicht. Von der Menge der kleineren Eingaben vermitteln die „Geschäftlichen Mitteilungen für die Mitglieder des RDI.“ (GM.) die beste Kenntnis.

Der Verkehrsausschuß des RDI. besteht aus etwa 80 Mitgliedern. Unter bzw. Sonderausschüsse wurden gebildet für Angelegenheiten der Privatanschlußgleise, Güterwagen, Binnenschiffahrt, des Kraftfahrwesens, der Post, der Kleinbahnen, der EVO. und der Gütertarifreform. Dem Verkehrsausschuß gehören die Mitglieder und Stellvertreter des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission, soweit sie zu den Gruppen „Industrie“ und „Binnenschiffahrt“ zählen, ohne weiteres an. Außerdem ist darauf Wert gelegt worden, daß jeder Fachgruppe, sowie jedem landschaftlichen Verband eine angemessene Vertretung im Verkehrsausschuß gesichert ist. Alle Gruppen jedoch im Ausschluß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission zu berücksichtigen, ist deshalb nicht möglich, weil dafür nur 6 ordentliche und 6 Stellvertretersitze der Industrie zur Verfügung stehen. Das enge Zusammenarbeiten zwischen dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten und dem Verkehrsausschuß des RDI. bietet aber Gewähr, daß es bei allen Fragen, die die einzelnen Industrien berühren, durch Vernehmung von Sachverständigen ermöglicht wird, auch diese Industrien zu Worte kommen zu lassen.¹⁾

Der Verkehrsausschuß lehnt es aus wohlverwogenen Gründen ab, sich für die Wünsche einzelner Industrien, z. B. auf Detarifierung ihrer Güter, einzusetzen. Durch die Herabtarifierung einer einzelnen Warengruppe wird zweifellos das Interesse anderer berührt, sei es, daß diese dafür in höhere Tarifklassen versetzt werden, sei es, daß die Aussichten auf allgemeine Tarifherabsetzung vermindert werden. Daher überläßt der Verkehrsausschuß derartige Anträge den einzelnen Fachgruppen, wobei durch den Ausschuß der Verkehrsinteressenten die sachgemäße Prüfung eines jeden Antrages gewährleistet ist.

Anerkannt bedeutend und allein vertretend ist der RDI. mit seinem Anschlußgleisausschuß, auf einem Gebiet, das für seine Interessenten eminent wichtig ist, wenn man bedenkt, daß etwa 80 % aller Güter auf Privatanschlußgleisen ver- und entladen werden. Hier besteht tatsächlich eine Arbeitsteilung zwischen RDI. und D. I.- und H.-Tag, insofern als die Anschlußgleisfragen allein vom RDI. bearbeitet werden, wogegen die Fahrplangestaltung das Arbeitsbereich des Fahrplanausschusses des D. I.- und H.-Tages ist.

Die Bedingungen für die Zulassung von Privatanschläüssen¹⁾ sind in den letzten Jahren mehrfach geändert und neugefaßt worden. Inflation, Ruhreintritt und Umstellung der DRG. haben die bestehenden Verhältnisse immer verwickelter gemacht. Die Bestrebungen gehen nunmehr dahin, das gesamte Recht der Privatanschläüsse einer Nachprüfung und Neuregelung zu unterziehen mit dem Ziele, die Übermacht der DRG. bei Auslegung und Anwendung dieser Bedingungen zugunsten des Anschliebers einzuschränken und eine einheitliche Handhabung der Bestimmungen herbeizuführen. Diese Mängel wurden deutlich, als die Reichsbahn nach ihrer Vergesellschaftung und Belastung dazu überging, den Anschliebern neue Vertragsentwürfe zur Anerkennung zu übersenden, mit zum Teil ganz erheblichen Steigerungen der Sätze für Anschlußgebühren, Pauschvergütungen und Lagerplatzmieten. Dabei stellten manche Reichsbahndirektionen, plötzlich zu stark mit „kaufmännischem Geist durchtränkt“, übertriebene Forderungen. Erklärten sich die Anschließer damit nicht einverstanden, so wurde nicht selten die Kündigung des Anschlusses angedroht oder ausgesprochen. Die mit

¹⁾ Vgl. J. Herle, Aufgaben und Tätigkeit des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Bericht der Geschäftsführerkonferenz in Würzburg, 1924.

der unterschiedlichen Behandlung in den einzelnen Gebieten verbundenen unerfreulichen Verhältnisse, die allgemeine starke Belastung der Anschließer und die schwer nachprüfbare Behauptung der Reichsbahn, daß ihre Selbstkosten auch heute noch nicht durch die bestehenden Gebühren gedeckt würden, veranlaßten den Ausschuß, die gesamten Fragen eingehend zu prüfen. Dabei stützte er sich besonders auf das von den Verbänden des Ruhrgebietes überlassene wertvolle Material und deren reiche Erfahrungen.

Bisher wurde der Reichsbahnhauptverwaltung ein Antrag auf eine Neugestaltung des Anschlußgebührentarifs durch Erweiterung der Wagengruppen vorgelegt. Es wird darin von der Tatsache ausgegangen, die schon im bestehenden Tarif anerkannt ist, daß auch bei den Privatanschläüssen die Selbstkosten der Reichsbahn mit der Zunahme der Verkehrsmengen fallen. Anlage und Unterhaltung umfangreicher Freiladestraßen und ein großer Teil von Arbeiten (Anbringen ausgefüllter Beklebezettel, Kupplung der Bremsschläuche, Zusammensetzung der Wagen nach Abgangsrichtungen usw.) werden der DRG. mit zunehmendem Massenverkehr der großen und größten Anschließer so weit abgenommen, daß ihre Kosten auf ein sehr geringes Maß herabgedrückt werden. Es schien dem RDI. daher nicht angebracht, eine allgemeine Senkung des gesamten Anschlußgebührentarifs zu beantragen, sondern eine günstigere Gestaltung der Anschlußgebühren zunächst nur bei den größeren Anschläüssen zu erstreben, wie das in dem erwähnten Antrag zum Ausdruck kommt.

Was die Pauschvergütungen für Privatanschlußgleise anlangt, so gaben insbesondere die hohen Mieten für das vom Anschluß benutzte Reichsbahngelände zu wiederholten Beschwerden und Klagen Anlaß. Hinweis und Berufung auf verschiedene gerichtliche Urteile, in denen übermäßige und zulässige Mietsätze festgestellt worden waren, halfen in zahlreichen anderen Fällen, eine Senkung des Geländemietzinses zu erreichen.

Zur Beseitigung der willkürlichen Festsetzung von Lagerplatzmieten und Nutzungsgebühren gehen die Bestrebungen dahin, die Reichsbahnhauptverwaltung zu veranlassen, einheitliche Richtlinien über die Bemessung der Gebühren zu erlassen, wie sie die Gruppenverwaltung Bayern schon lange für ihren Bereich herausgegeben hat. Besonders die rheinisch-westfälische Industrie wünscht dieselbe günstige Gestaltung der Lagerplatz- und Nutzungsverhältnisse für sich, wie sie dort gehandhabt werden. Statt der bisher von den preußischen Direktionen geübten Festsetzung der Gebühren „nach den Vorteilen, die die Mieter aus den Lagerplätzen oder die Nutzungsvernehmer aus den Gestattungen ziehen“, wird als richtiger und gerechter empfohlen, Höchstgebühren festzulegen, denen nur die tatsächlichen Aufwendungen der Reichsbahn und nicht alle möglichen wirtschaftlichen Momente auf Seite des Dritten zugrunde gelegt werden.

Zu bestimmten Vorschlägen, etwa in Form eines „Reichsgesetzes für Privatanschlußbahnen“, haben sich die Arbeiten bisher noch nicht verdichtet. Die notwendigsten Ergänzungen der bisherigen Bestimmungen, über die Ahrens²⁾ nähere Ausführungen macht, sind dabei zu treffen für Anlage und Aufhebung des Anschlusses sowie über das Verfahren bei Änderungen der Bestimmungen. Freies Ermessen und Ausübung eines Druckes auf den schwächeren Kontrahenten durch die DRG. muß dabei zugunsten des Anschliebers oder Anschlußsuchenden eingeschränkt werden. Ferner soll jede bisher im Belieben der Reichsbahn

¹⁾ Vgl. Ahrens in Mitteilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, Nr. 3, 1926.

²⁾ s. Ahrens a. a. O.

stehende Änderung der Bestimmungen der Zustimmung eines paritätisch zusammengesetzten Ausschusses bedürfen. Dieser könnte gebildet werden aus einer Anzahl Reichsbahnvertretern und der gleichen Zahl von Vertretern wirtschaftlicher Spitzenverbände, wobei etwa das RVM. den Vorsitz führen könnte.

Staffelung der Gebühren und Höhe des Wagenstandgeldes sind ebenfalls in den letzten Jahren Gegenstand zahlreicher Eingaben und Erörterungen gewesen. Bemerkenswert ist das Beispiel deshalb, weil es zeigt, welche unbeabsichtigten Auswirkungen oft zunächst sehr einleuchtende Neuerungen haben können. Ende 1925 hatte das Eisenbahnzentralamt der Ständigen Tarifkommission einen Vorschlag zur Änderung der Wagenstandgeldsätze unterbreitet, bei dem außer der Standarddauer (1, 2, 3 und mehr Tage) auch das vorhandene Wagenmaterial (Mangel oder Überfluß) für die Höhe ausschlaggebend sein sollte. So stark das Interesse der Wirtschaft zunächst an ermäßigten Sätzen für die Zeit des Wagenüberflusses war, so lag doch bei der getroffenen Regelung die Gefahr nahe, daß die Verkehrstreibenden die Güterwagen geradezu als Lagerplätze benutzten. Die Folge davon aber wäre häufiger Wagenmangel, bei dem dann beträchtlich erhöhte Sätze in Anrechnung kommen würden. Wann liegt nun aber „Wagenknappheit“ vor? Da sich der Begriff eindeutig kaum festlegen läßt, wäre es ins Belieben der DRG. gestellt, diesen Zustand als gegeben anzusehen. Damit konnte sich die Wirtschaft nicht befreunden. Der Vorschlag wurde daher zurückgezogen.

Ein umfangreiches Arbeitsgebiet hatte ebenfalls in der letzten Zeit der EVO.-Ausschuß aufzuweisen, der in vielen Sitzungen immer schon die laufenden Anträge zur Reform der EVO. sichtete und an das RVM. weiterleitete, noch bevor der Referentenentwurf vom Januar 1928 herauskam. Gesammelt stellen diese Anträge, wie auch die des D. I.- und H.-Tages und des Reichsverbandes des Deutschen Groß- und Überseehandels beträchtliche Kompendien dar. Seine Tätigkeit ist übrigens mit dem Inkrafttreten der neuen EVO. am 1. Oktober 1928 nicht erschöpft, denn dauernd gibt es neue Änderungswünsche, und vermutlich wird die neue EVO. auch Härten zeitigen, die erst die Praxis erkennen läßt.

Der Güterwagenausschuß bemüht sich seit Jahren um die Vermehrung der großräumigen offenen Güterwagen. Seinen darauf abzielenden Bestrebungen und insbesondere den über die Ausstattung gemachten Vorschlägen verschließt sich das Reichsbahnzentralamt nicht mehr.

b) Handel.

Bei den Vereinen des Handels verschiebt sich der Schwerpunkt der Betätigung auf verkehrspolitischem Gebiet nach dem Post- und Personenverkehr.

Die Bedeutung des Nachrichtenverkehrs für den Handel liegt auf der Hand. Kaum eine andere Wirtschaftsgruppe — und bei dieser wieder hauptsächlich der Großhandel — ist in gleichem Maße und Umfang am Brief-, Telegraphen- und Funkverkehr beteiligt und hat ein so ausgedehntes Verbindungsnetz zu Herstellern wie Abnehmern ständig zu unterhalten. Ermäßigung der Gebührentarife für diese Verkehrszweige, ihre weitmöglichste Anpassung an die Vorkriegssätze und Erleichterung des Auslandspostverkehrs sind neben einer Reihe kleinerer Anregungen die Hauptforderungen auf diesem Gebiete.

Daneben gilt die besondere Aufmerksamkeit der Verbände der Personentarifpolitik. Daß die Entwicklung des Handelsverkehrs eine intensive und individuelle Bearbeitung von Abnehmern und Lieferanten nötig macht, ist gleichbedeutend mit einer ständig wachsenden Reisetätigkeit. Die auf diesem Gebiete außerordentlich regen Interessenvertretungen (der Reichsverband des Deutschen Groß- und

Überseehandels, der Centralverband Deutscher Handels-Vertreter-Vereine, der Verband reisender Kaufleute Deutschlands, der Bund reisender Kaufleute im DHV. u. a.) setzen sich daher nicht nur gegen die Absicht der DRG. bei Fehlbeträgen zunächst die Personentarife zu erhöhen, scharf zur Wehr, sie fordern darüber hinaus Vergünstigungen und Erleichterungen für den Berufsreiseverkehr. Das kaufmännische Prinzip, „Großbenutzern“ einen Rabatt einzuräumen, scheint die DRG. an sich anzuerkennen. Ihre Bedenken liegen dagegen darin, daß der Anreiz dieser Ermäßigung nicht zu dem in Aussicht gestellten Verkehrszuwachs und zur Benutzung höherer Wagenklassen führen würde und daß die angestellten praktischen Untersuchungen eine Vermehrung der Abfertigungskosten ergeben haben. Bei den Verhandlungen im D. I.- und H.-Tag wurde von Vertretern der DRG. darauf hingewiesen, daß der Zeitpunkt dieser Forderung ungünstig gewählt sei. Wir wissen heute, daß die am 7. Oktober 1928 in Kraft getretene Personentarifreform den Bestrebungen im Wege stand. Bei der künftigen Behandlung dieser Frage sollte man jedoch die psychologische Wirkung einer solchen Maßnahme nicht unterschätzen. Gewiß wird damit die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs, über dessen zunehmende Bedeutung für den Geschäftsreiseverkehr die Verbände Umfragen veranstaltet haben, nicht aufgehalten werden, aber besser scheint es doch, von vornherein den alten Verkehrsumfang zu erhalten, als später mit kostspieligen Werbemaßnahmen vielleicht ergebnislos zu versuchen, verlorene Benutzerkreise wiederzugewinnen.

Im folgenden noch einige Ausführungen über die beiden Spitzenverbände des Handels, den Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels und die Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, sowie den Hansabund für Gewerbe, Handel und Industrie und schließlich den Automobilhändler-Verband.

Der Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels (RDGÜ.) ist im Juli 1927 aus dem Zusammenschluß des Zentralverbandes des Deutschen Großhandels mit dem Reichsverband des Deutschen Ein- und Ausfuhrhandels hervorgegangen. Die verkehrspolitische Betätigung in größerem Stile brachte der Zentralverband mit. Auf wiederholte Anregungen aus den Kreisen seiner Mitglieder beschloß dessen Präsidium im Januar 1925 die Bildung eines besonderen Verkehrsausschusses. Die wachsende allgemeine Bedeutung der Verkehrsfragen und die Notwendigkeit der Berücksichtigung von Großhandelssonderinteressen ließen Bedenken etwaiger Doppelarbeit in Anbetracht der gleichen Ausschüsse beim D. I.- und H.-Tag und beim RDI. zurücktreten. Berücksichtigt man, daß hinter diesem Reichsverband zahlreiche Bezirksgruppen und Fachverbände des Groß- und Überseehandels stehen und daß die großen Verkehrsfragen soweit wie möglich aufs engste auch im Einvernehmen mit den maßgebenden und nahestehenden Spitzenverbänden zusammen bearbeitet werden, so wird man von einer Überorganisation nicht reden und dem RDGÜ. bei sachkundiger Vertretung seiner verkehrspolitischen Interessen die Berechtigung zu dieser Tätigkeit nicht absprechen können. Jedenfalls wird ihm eine größere Aktivität auf diesem Gebiete, die schon gute Ansätze aufzuweisen hat, früher oder später die gewünschte Vertretung in den Verwaltungskörpern von Reichsbahn und Reichspost verschaffen. Auf enge Fühlungnahme mit seinen Bezirksgruppen und Fachverbänden und dieser wieder mit den zuständigen Reichsbahndirektionen wird großer Wert gelegt, besonders im Hinblick auf die Tatsache, daß die Reichsbahnhauptverwaltung zahlreiche Einzelanträge ihren Direktionen überweist. Der RDGÜ. glaubte aus einem weiteren Grund Veranlassung zu haben, auf die Verkehrsprobleme, insbesondere die Tariffragen, sein besonderes Augenmerk zu richten. Seine Mit-

glieder beschäftigten sich nämlich auffallend wenig mit diesen Dingen, eine Tatsache, deren Ursache wohl in dem kleinen Personalstand des einzelnen Unternehmens dieses Wirtschaftszweiges zu suchen ist. Mit Recht betont demgegenüber der Referent dieses Faches die große Bedeutung der Gütertarife auch für den Großhandel, deren genaue Kenntnis diesem vielleicht mehr noch als der standortgebundenen Industrie die Möglichkeit geschickter Ausnutzung von Tarifeigentümlichkeiten biete. Nur so könnten die Waren über den tarifarisch günstigsten Weg geliefert und bezogen werden. Andererseits müßten aber auch unvorhergesehene Tarifänderungen, die meist in Form von Ausnahmetarifen eine Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse herbeiführen, beobachtet werden, um Schädigungen für manche Handelsbeziehungen zu verhindern.

Die Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels (gegründet 1919) ist ebenfalls ein Verband der Verbände. In 74 Fach- und Bezirksvereinen sowie 15 Industrie- und Handelskammervertretungen sind über 320 000 Einzelhändler, die organisationsfähig sind, zusammengeschlossen. Es liegt in der Natur dieses Wirtschaftszweiges, der u. a. z. B. den Kleinhandel mit Nahrungsmitteln, dieses Wirtschaftszweiges, der u. a. z. B. den Kleinhändler zu Bekleidungsgegenständen und den Börsenverein der Deutschen Buchhändler zu seinen Mitgliedern zählt, daß ihn verkehrspolitisch in der Hauptsache Fragen des Postverkehrs interessieren. Da nun der Vorsitzende der Hauptgemeinschaft, H. Grünfeld, als vorzüglich sachkundiges Mitglied der Berliner I.- und H.-Kammer, des Postausschusses des D. I.- und H.-Tages und des Verwaltungsrates der Deutschen Reichspost, deren Sonderinteressen in den letzten beiden Körperschaften ausgiebig vertreten kann, erübrigt sich die Einrichtung eines besonderen Ausschusses. Kleinere Anträge und Stellungnahmen werden gelegentlich auch von der Hauptgemeinschaft allein und selbständig weitergeleitet. Zusammenfassend kann aber gesagt werden, daß die Verkehrsinteressen des Einzelhandels infolge des relativen Zurücktretens dieser Fragen und der persönlichen Verflechtung im Deutschen I.- und H.-Tag genügend gewahrt werden. Die gute Vertretung und die geringe Interessenkollision bringt den Einzelhandel hier auch kaum in Bedrängnis durch Industrie und Großhandel wie auf anderen Gebieten.

Die Eigenart der hier in Frage stehenden Tätigkeit des Hansabundes liegt darin, daß er sich in der Hauptsache auf große und prinzipielle Verkehrsfragen beschränkt und seine Stellungnahme außer in teilweise etwas propagandistisch gehaltenen Eingaben häufig in öffentlichen Erklärungen kundgibt.

Zu den ständigen Programmpunkten zählt bei ihm als eine der ersten Forderungen die „Entlastung des Wirtschaftslebens durch Ermäßigung der gegenwärtig übermäßig hohen Eisenbahn-, Post- und Fernspreckgebühren“. So nimmt es nicht Wunder, daß er in den letzten Jahren den Kampf der Wirtschaft gegen die Tarifpolitik der staatlichen Verkehrsunternehmen mehrfach als ihr Wortführer aufnahm. Als der Erfolg im Sommer 1927 ausblieb und die Post trotzdem zur Erhöhung ihrer Gebühren schritt, zog er seine Konsequenzen nach der Richtung, daß er in eingehend begründeter Eingabe im Dezember 1927 die gesetzgebenden Körperschaften aufgefordert hat, die Tarif- und Gebührenpolitik der Deutschen Reichspost wie ihre gesamte Haushaltsgebarung wieder unter dem Einfluß der gesetzgebenden Körperschaften, d. h. des Reichsrats und des Reichstages, unter Sicherung eines starken Mitbestimmungsrechtes der im Verwaltungsrat der Reichspost wirkenden Wirtschaftler zu stellen.

Der Deutsche Automobil-Händler-Verband (Reichsverband für Kraftfahrzeughandel und -bedarf) vertritt im Gegensatz zum Reichsverband der Deut-

schen Automobilindustrie die Interessen der Verbraucher. Das zeigt sich deutlich in der Frage der Kraftfahrzeugbesteuerung, wie wir gleich noch sehen werden. Hinsichtlich seiner Mitarbeit im Beirat für das Kraftfahrwesen, in der Arbeitsgemeinschaft für das Droschkenwesen in Berlin und in Gesetzgebungs- und Verwaltungsfragen des Kraftfahrzeugverkehrs gilt das gleiche wie bei dem Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie. Auf Grund einer sorgfältigen Prüfung der ausländischen Erfahrungen und der Bedürfnisse der deutschen Verbraucher setzte er sich von vornherein für die Einführung einer Betriebsstoffsteuer ein. Um den Übergang zu diesem neuen System in Deutschland zu erleichtern, einigte man sich dann innerhalb seiner Reihen dahin, daß wenigstens annähernd die Hälfte des gesamten Steuerertrages durch die Betriebsstoffsteuer aufzubringen sei, während für den Rest zunächst noch das von der Automobilindustrie verteidigte System der Hubraumsteuer bestehen bleiben sollte. Der Verband propagierte seine ebenfalls in einer Denkschrift niedergelegten Vorschläge lebhaft, besonders durch zahlreiche Vorträge in Automobilklubs und anderen Automobilbesitzervereinigungen. Man will dabei eine große Anhängerschaft für den Gedanken der Betriebsstoffsteuer festgestellt haben. Wenn es trotzdem nicht gelang, den Entwurf durchzusetzen, so sieht man die Gründe hauptsächlich in der Überschätzung der steuertechnischen Schwierigkeiten bei der Erhebung und in der übereilten Durchberatung des Gesetzentwurfes. Als dann die Unmöglichkeit, die Betriebsstoffsteuer durchzubringen, ersichtlich wurde, kam es ihm darauf an, mit den übrigen interessierten Körperschaften zusammen den auf der Grundlage der Hubraumbesteuerung aufgestellten Tarif der Regierung herabzusetzen und die Bestrebungen der Wegebaupflichtigen, ihn noch zu erhöhen, zu verhindern. Besonderen Wert legte der Verband aber darauf, daß die Einführung einer Betriebsstoffsteuer damit nicht endgültig begraben sein sollte. Er setzte sich deshalb in einer unmittelbar vor den entscheidenden Reichstagssitzungen abgehaltenen Besprechung von Vertretern der gesamten Wirtschaft dafür ein, daß das Gesetz befristet werde. Wie wir schon beim Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie sahen, geschah dies auch.

c) Landwirtschaft.

Auch zwischen den freien und öffentlich-rechtlichen Vertretungen der Landwirtschaft ist ein Zusammenarbeiten festzustellen. So beruft der Deutsche Landwirtschaftsrat beim Vorliegen besonders wichtiger Tarifierungs- und sonstiger Anträge die maßgebenden landwirtschaftlichen Organisationen (Reichslandbund, Vereinigung der Deutschen Bauern-Vereine u. a.) einschließlich der Genossenschaftsverbände zu gemeinsamer Aussprache. Diese landwirtschaftlichen Vertretungen einigen sich jeweils auf eine bestimmte Entschließung, so daß ihre verkehrspolitische Stellungnahme eine einheitliche ist.

Der wichtigste freie Verband ist der Reichslandbund, der 1921 aus dem früheren Bund der Landwirte und dem Deutschen Landbund entstanden ist und 37 Bezirksverbände umfaßt. Sein beträchtliches Arbeitsgebiet in verkehrspolitischen Fragen deckt sich sachlich mit dem des Deutschen Landwirtschaftsrats, die Forderungen jedoch sind weiter gesteckt.

Hervorzuheben ist seine lebhaft propagandistische Stellungnahme gegen die Kanalbauten. Außer den allgemeinen Argumenten der Kanalgegner (Unwirtschaftlichkeit der Wasserstraßen und volle Leistungsfähigkeit der DRG., erschwerte Lastenaufbringung für die DRG., Wahrscheinlichkeit von Tariferhöhungen und neuen Steuerlasten usw.) werden als besonders schädlich für die Landwirtschaft

die Enteignung und Zerstörung wertvollen Kulturlandes und die Entziehung der Bodenfeuchtigkeit durch Senkung des Wasserstandes angeführt. Es wird dabei besonders hingewiesen auf zahlreiche Schädigungen, die die seinerzeit durchgeführte Unterweser-Korrektion der Landeskultur und zwar erst jetzt nach vielen Jahren gebracht habe. Dagegen würden die von den Wasserstraßenbauten verschlungenen beträchtlichen Kapitalien für andere wichtige Aufgaben, z. B. für die Landeskultur, nicht aufgebracht werden können.

Literatur-Verzeichnis.

- Apelt, K., Die wirtschaftlichen Interessenvertretungen in Deutschland. Leipzig 1925.
 Blum, O., Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert, 2 Bände. Stuttgart-Berlin 1921.
 Bachert, J. und Karl, F., Grundzüge und Einrichtungen des Eisenbahntarif- und Verkehrswesens. Karlsruhe 1924.
 Eckert, Chr., Die Stellung der Handelskammern im Aufbau der wirtschaftlichen Interessenvertretungen. Bonn 1922.
 Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und der Entente. Charlottenburg 1919.
 Gruntzel, Verkehrspolitik. Wien-Leipzig 1923.
 Ippen, H., Aufbau und Gliederung der Interessenvertretung der deutschen Binnenschiffahrts-Unternehmer. Greifswald 1922.
 Jahrbuch der Berufsverbände im Deutschen Reich, 36. Sonderheft zum Reichsarbeitsblatt, Ausgabe 1927.
 Jahrbuch für den Luftverkehr 1926/27, München.
 Jahrbuch für den Rhein und die anschließenden Wasserstraßen, 1914—24, 1925, 1926; herausgegeben vom Partikulierschiffer-Verband „Jus et Justitia“ e. V., Duisburg-Ruhrort.
 Liefmann, R., Kartelle und Trusts. Stuttgart 1924.
 Moldenhauer, Das Londoner Abkommen und die deutsche Volkswirtschaft. Flugschriften des „Tag“. Bd. 16.
 Most, O., Die Selbstverwaltung der Wirtschaft in den Industrie- und Handelskammern, Jena 1927.
 Rothschild's Taschenbuch für Kaufleute. Leipzig 1922.
 Sax, E., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 3 Bände. Berlin 1918—22.
 Schifffahrtjahrbücher 1920—26, Hamburg.
 Schriftenreihe des Zentralvereins für Deutsche Binnenschifffahrt.
 Spedition, Die, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft, Köln, Nr. 2, 1922.
 Spethmann, H., Die Großwirtschaft an der Ruhr. Breslau 1925.
 Stier-Somlo, Reichs- und Landesstaatsrecht, 1924.
 Thoms, W., Kraftfahrzeuginnenverkehr. Berlin 1927.
 Übersicht über die internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens; herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin 1927.
 Wasserstraßenjahrbuch 1924, 1925/26, 1926/27. München.
 Wasserstraßen und Eisenbahn. Herausgegeben von der Berliner Börsen-Zeitung, Berlin.
 Das Wirtschaftsjahr, 1926 und 1927, Jahresberichte der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern des Ruhrbezirks zu Bochum, Dortmund, Duisburg-Ruhrort, Essen, Krefeld und Münster. 2 Bände, Essen.
 Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln.
 Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Berlin.
 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin.
 Sammlung von Reichsgesetzen staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts. München 1925.
 Zahlreiche Jahresberichte, Versammlungsberichte, Denkschriften, „Mitteilungen“, Nachrichten, Rundschreiben der Interessenvertretungen.

Die Wirtschaftsführung der DRP. unter dem Einfluß des RPF G.¹⁾

Von Dr. H. Hellmuth, Oberpostdirektor,
 Dozent an der Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften in Nürnberg.

I. Grundsätzliches.

1. Als öffentliche Verkehrsanstalt²⁾ bedarf die DRP. gleich jedem anderen Reichs- oder Staatsbetrieb der sächlichen Mittel, die ihr als unerläßliche wirtschaftliche Unterlage zur Erfüllung ihres gemeinnützigen Wohlfahrts- und Fürsorgezwecks verhelfen. Bei der Bewirtschaftung dieser sächlichen Mittel war die DRP. bis vor wenigen Jahren gleich den übrigen Reichsverwaltungen in den Rahmen des allgemeinen Reichshaushalts eingespannt, hing wie jene in der Finanzgebarung und im Rechnungswesen, vielfach auch in der Gebührenpolitik von den für Reichsbehörden bestehenden verfassungsmäßigen Bindungen ab.³⁾ Auch die Leitung vollzog sich nach den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen, war rein staatsverwaltungsmäßig eingestellt.

In den ersten Nachkriegsjahren hatte die DRP. unter den äußerst schwierigen Verhältnissen infolge der Kriegswirkungen, besonders unter der Geldentwertung schwer gelitten. Die gesamten Betriebseinrichtungen, insbesondere die Telegraphen- und Fernsprechanlagen, waren herabgewirtschaftet und technisch und finanziell erheblich entwertet, das Personal war in seiner Leistungsfähigkeit geschwächt, der Arbeitererfolg durch die Einführung des Achtstundenarbeitstags gemindert. Dadurch erreichten die Betriebskosten eine beträchtliche Höhe, während die Einnahmen, das sind in der Hauptsache die Gebühren, die aus finanz- und wirtschaftspolitischen Gründen, aus kulturellen und sozialen Rücksichten zum Besten der Allgemeinheit niedrig zu halten sind, wesentlich zurückblieben. Die Reichs- und Telegraphenverwaltung hatte unter diesen Umständen nicht mehr wie in der Vorkriegszeit Überschüsse, sondern dauernde Fehlbeträge aufzuweisen, deren Höhe mit steigender Geldentwertung immer mehr anwuchs. Eine Hauptursache dieser Fehlbeträge war außer in den angedeuteten ungünstigen Verhältnissen darin zu finden, daß es der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung infolge der Bindung an die gesetzlichen Bestimmungen³⁾ — Abhängigkeit vom Reichstag, Reichsrat und zum Teil auch vom Reichsminister der Finanzen — nicht möglich war, ihren Betrieb nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätzen zu leiten und

¹⁾ DRP. = Deutsche Reichspost; R P M. = Reichspostministerium; R P F G. = Reichspostfinanzgesetz vom 18. III. 1924, RGBl. I S. 287; RV. = Die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. VIII. 1919, RGBl. S. 1383; R H O. = Reichshaushaltsordnung, Gesetz vom 31. XII. 1922, RGBl. 1923 II, S. 17; Hellmuth, Betriebswirtschaftslehre = Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost im Grundriß, Stuttgart 1929. Verlag C. E. Pöschel; Hellmuth, System = System des deutschen Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrsrechts, Nürnberg 1929, Verlag der Hochschulbuchhandlung Krusche & Co.; Archiv = Archiv für Post und Telegraphie, herausgegeben im Auftrag des Reichspostministeriums, Berlin, Verlag Postzeitungsamt.

²⁾ Über Begriff und Wesen der „öffentlichen Anstalt DRP.“ s. Hellmuth, System, S. 6 f.

³⁾ Vgl. Art. 85 RV.: „Alle Einnahmen und Ausgaben des Reichs müssen für jedes Rechnungsjahr veranschlagt und in den Haushaltsplan eingestellt werden. Der Haushaltsplan wird vor Beginn des Rechnungsjahrs durch ein Gesetz festgestellt“; Art. 86 RV.: „Über die Verwendung aller Reicheinnahmen legt der Reichsfinanzminister in dem folgenden Rechnungsjahr zur Entlastung der Reichsregierung dem Reichsrat und dem Reichstag Rechnung. Die Rechnungsprüfung wird durch Reichsgesetz geregelt“; Art. 87: „Im Wege des Kredits dürfen Geldmittel nur bei außerordentlichem Bedarf und in der Regel nur für Ausgaben zu werbenden Zwecken beschafft werden. Eine solche Beschaffung sowie die Übernahme einer Sicherheitsleistung zu Lasten des Reichs dürfen nur auf Grund eines Reichsgesetzes erfolgen.“

einen nach kaufmännischen Grundsätzen errechenbaren Gewinn erzielt, kommt er ausschließlich der Allgemeinheit, der deutschen Volksgemeinschaft, zugute, nicht allein in der Form des Barüberschusses, der bestimmungsgemäß, wie noch zu zeigen sein wird, in die Reichshauptkasse fließt, sondern auch in Gestalt der Vermehrung der Anlagewerte der DRP.

II. Die Leitung der DRP.

1. Die DRP. bildet eine durch einen Reichsminister geleitete Reichsverwaltung. Oberster Leiter ist, wie schon gesagt wurde, der Reichspostminister, der jedoch dabei an die Mitwirkung des Verwaltungsrats gebunden ist. Er bildet gleichsam den Kopf des ganzen gemeinwirtschaftlichen Organismus. Er verwaltet das Unternehmen nach Maßgabe des RPF.G. und unter Anwendung der schon mehrfach erwähnten kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätze in freierer Wirtschaftsführung als bisher, er regelt insbesondere auf Grund der vom Verwaltungsrat getroffenen Entscheidungen die Bedingungen und die Gebühren für die Benutzung der Verkehrseinrichtungen der ihm unterstellten Unternehmung und handelt in allen vom RPF.G. der Zuständigkeit des Verwaltungsrats als entscheidender Stelle nicht unterworfenen Fragen selbständig und unabhängig nach pflichtgemäßem Ermessen. Neben diesem betriebswirtschaftlich gerichteten Zug behält die DRP., was nochmals hervorgehoben sei, ihre staatsrechtlich zu wertende Eigenschaft als Teil der allgemeinen Reichsverwaltung bei. Unter diesem staatsrechtlichen Gesichtspunkt erscheint der oberste Leiter der DRP. wie die übrigen Reichsminister als parlamentarischer Minister. Gleich ihnen wird er vom Reichspräsidenten auf Vorschlag des Reichskanzlers ernannt und ist wie sie Mitglied des Reichskabinetts. Er lenkt die DRP. als eine öffentliche Verkehrsanstalt des Deutschen Reichs und als einen ihm anvertrauten Geschäftszweig der allgemeinen Reichsverwaltung innerhalb der vom Reichskanzler bestimmten politischen Richtlinien selbständig und unter eigener Verantwortung gegenüber dem Reichstag (Art. 54 und 56 RV.). Diesem staatsrechtlich zu würdigenden Umstand trägt auch das RPF.G., das seinem Hauptzweck nach eine erschöpfende Neuregelung der Wirtschaftsführung der DRP. vornimmt, Rechnung, indem es (§ 2 Abs. 1) ausdrücklich ausspricht, daß der Reichspostminister dem Reichstag dafür verantwortlich ist, daß die DRP. den Gesetzen gemäß und entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Wirtschaft verwaltet wird. Die weiterbestehende parlamentarische Verantwortlichkeit des Reichspostministers kommt fortan dadurch zum Ausdruck, daß sein Gehalt nicht wie die Bezüge des Postpersonals aus Mitteln der DRP., sondern aus der Reichskasse gezahlt und in einem besonderen Abschnitt des allgemeinen Reichshaushalts, dem „Haushalt des Reichspostministeriums“, veranschlagt wird. Das Gehalt des Reichspostministers unterliegt nach wie vor der verfassungsmäßigen Beschlußfassung durch Reichsrat und Reichstag (Art. 85 RV. mit § 2 Abs. 1 RPF.G.). Bei diesem Anlaß soll den genannten Körperschaften Gelegenheit geboten werden, allgemeine Fragen des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens mit dem Reichspostminister zu erörtern. Bei der Beratung seines Gehalts hat der Reichspostminister im Reichstag und im Reichsrat (Art. 67 RV.) Rede und Antwort zu stehen. Er bedarf als parlamentarischer Minister zu seiner Amtsführung gleich dem Reichskanzler und den übrigen Reichsministern des Vertrauens des Reichstags. Er muß zurücktreten, wenn ihm der Reichstag durch ausdrücklichen Beschluß sein Vertrauen entzieht (Art. 54 RV.).

Während der Beratung des Entwurfs zu einem RPF.G. faßte der Reichsrat den Beschluß, in Abänderung des Regierungsentwurfs für die DRP. neben dem Reichs-

postminister noch einen Generalpostmeister einzusetzen, der an Stelle des Reichspostministers die diesem im späteren § 1 Abs. 1 des Gesetzes gegebene Leitung des Unternehmens erhalten sollte. Die Reichsregierung lehnte die Aufstellung eines solchen Generalpostmeisters mit folgender, auszugsweise wiedergegebenen Begründung ab: „Der von der Regierungsvorlage abweichende Beschluß des Reichsrats sieht durch Schaffung eines Generalpostmeisters eine Trennung zwischen Aufsicht und Leitung vor. Der Regierungsentwurf geht davon aus, daß sowohl Aufsicht als Leitung wie bisher in der Hand eines Reichsministers liegen. Gegen die vom Reichsrat beschlossene Abänderung sprechen schwerwiegende sachliche Bedenken, die die Reichsregierung dazu nötigen, dem Gedanken der Trennung von Leitung und Aufsicht zu widersprechen. Der Gedanke der hier gewünschten Trennung ist nicht neu. Die Leiter der früheren preußischen Post wie die der Reichspost in den ersten Jahren nach der Reichsgründung haben eine ähnliche Stellung gehabt, wie sie dem jetzt gewünschten Generalpostmeister zufallen würde. Damals hat sich gezeigt, daß die Zwischenschaltung einer obersten Spitze ohne politische Verantwortung und ohne Stimme und unmittelbare Einwirkung bei der Regierung nur hemmend gewirkt und erhebliche Mehrarbeit verursacht hat. Die gleichen Schwierigkeiten würden sich bei dem gegenwärtigen, ungleich größeren und vielgestaltigen Post- und Telegraphenwesen in erhöhtem Maße zeigen. Es liegt auf der Hand, daß der (erg. Reichspostminister als der) politische Leiter in vielen wichtigen Fragen, namentlich in der jetzigen Zeit des Betriebsaufbaues, der Personalverminderung und der Umstellung in die durch die Vorlage vorgeschlagene Form freierer Wirtschaftsführung, ohne zahlreiche schriftliche und mündliche Berichte sich die Kenntnisse nicht verschaffen könnte, ohne die er eine politische Verantwortung nicht tragen kann. Diese Arbeit erfordert höheren Personalaufwand, der unwirtschaftlich ist und daher unbedingt vermieden werden muß. Dazu kommt, daß bei allen wichtigen Entschlüssen zwischen dem Generalpostmeister und dem Minister eine Verständigung erzielt werden müßte, die einer schnellen Durchführung von Maßnahmen, wie sie der Regierungsentwurf gerade ermöglichen soll, abträglich ist.“ Der 42. Ausschuß des Reichstages (Verkehrsausschuß) schloß sich dieser Begründung an und lehnte ebenso wie die Vollversammlung die vom Reichsrat beschlossene Änderung des Regierungsentwurfs ab.

2. Der dem Reichspostminister beigegebene Verwaltungsrat bildet keine Reichsbehörde im staats- und verwaltungsrechtlichen Sinne, ist vielmehr ein beschließendes, beratendes und überwachendes Organ der DRP., eine Art „Postparlament“. An seinen Aufgaben gemessen, läßt sich betriebswirtschaftlich sein Verhältnis zum Reichspostminister mit der Stellung vergleichen, die in einer Aktiengesellschaft der Aufsichtsrat zum Vorstand einnimmt. Dieses Postparlament trat in allen den Angelegenheiten, die bisher verfassungsmäßig dem Reichsrat und Reichstag zur Beschlußfassung zustanden, an dessen Stelle. § 15 Abs. 2 RPF.G. setzte zu diesem Zwecke die Absätze 3 und 4 des Art. 88 RV. außer Kraft, nachdem § 6 Abs. 1 RPF.G. die Grundsätze für die Benutzung der Verkehrseinrichtungen der DRP. und die Gebührenbemessung im Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr dem Verwaltungsrat zur Beschlußfassung überwiesen hatte. § 15 Abs. 2 RPF.G. ließ ferner in allen sonstigen Angelegenheiten der DRP., die seither dem Reichsrat und Reichstag verfassungsmäßig zur Beschlußfassung zustanden (Feststellung des Haushaltsplans der DRP., Art. 85 RV.; Rechnungslegung und Rechnungsprüfung bei der DRP., Art. 86 RV.; Beschaffung von Geldmitteln für Zwecke der DRP. im Wege des Kredits, Art. 87 RV.), an die Stelle dieser beiden Körperschaften den Verwaltungsrat als beschließendes Organ treten;

vgl. § 6 Abs. 1 RPFPG. Durch diese Einstellung auf die Zusammenarbeit mit einem gegen bisher erheblich kleineren verfassungsmäßigen Aufsichtsorgan gewann das Unternehmen die wirtschaftlich notwendige Bewegungsfreiheit, namentlich im Finanzgebaren, kann fortan viel rascher seine Verfügungen treffen und die nötigen Wirtschaftsmaßnahmen ergreifen. Der Verwaltungsrat setzt sich zur Zeit zusammen aus je 10 Vertretern des Reichstags und des Reichsrats, 1 vom Reichsminister der Finanzen vorgeschlagenem Mitglied, 7 Mitgliedern aus dem Personal der DRP. und 12 Mitgliedern aus den Kreisen von Wirtschaft und Verkehr.¹⁾ Wenn der Gedanke freierer Beweglichkeit der Verwaltung zur Durchführung gelangen sollte, mußte nach der Absicht des Gesetzgebers verhindert werden, den Verwaltungsrat zu einem kleinen Parlament anwachsen zu lassen. Der auf eine geringe Zahl von Mitgliedern beschränkte Verwaltungsrat sollte durchweg aus Persönlichkeiten bestehen, die gewillt waren, der DRP. mit ihren Erfahrungen auf dem Gebiete der Wirtschaft und des Verkehrs förderlich zur Seite zu stehen. Aus diesem Gesichtspunkt heraus sollten neben den dem Reichsrat, dem Reichstag und den Kreisen der Wirtschaft selbst entnommenen Mitgliedern auch einige erfahrene Beamte und Vertreter der Beamtenschaft sowie ein Vertreter des Reichsfinanzministeriums dem Verwaltungsrat angehören. Da das Reich trotz der Absonderung eines Postvermögens Eigentümer des dem Betriebe dienenden Vermögens blieb, wie später auszuführen ist, erschien es natürlich, daß es in dem mit so wichtigen Befugnissen bekleideten Verwaltungsrat stimmberechtigt durch Personen beteiligt wurde, die aus langjähriger Berufserfahrung heraus den in dieser Beziehung weniger erfahrenen anderen Mitgliedern des Verwaltungsrats gegenüber die Belange des Reichs darzulegen und zur Geltung zu bringen vermochten.

Der Beschlußfassung des Verwaltungsrats unterliegen: die Feststellung des Voranschlags und die Entlastung der Verwaltung, die Aufnahme von Krediten, die Übernahme von Bürgschaften und ihre Bedingungen, die Höhe der Schuldentilgung, die Grundsätze für die Benutzung der Verkehrseinrichtungen der DRP., die Gebührenbemessung im Post-, Telegraphen- und Fernsprecheverkehr, die Grundsätze für die Gestaltung der Lohntarife der Arbeiter und Angestellten, die allgemeinen Grundsätze für Anlage und Verwendung des Postscheckguthabens sowie für die Anlage der Rücklage, die Übernahme neuer und die Aufgabe bestehender Geschäftszweige. Den Beschlüssen des Verwaltungsrats kommt keine unbedingt bindende Kraft zu. Das geht einmal daraus hervor, daß er nicht berechtigt ist, im Voranschlag des Reichspostministers gegen dessen Widerspruch eine Erhöhung der Ausgaben vorzunehmen, weiterhin aber aus der Befugnis des Reichspostministers, bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verwaltungsrat und ihm als dem Leiter der DRP. gegen einen Beschluß des Verwaltungsrats, dessen Ausführung er im Interesse des Reichs nicht verantworten zu können glaubt, die Entscheidung der Reichsregierung anzurufen. Dem Reichspostminister wird also in den gedachten Fällen das Einspruchsrecht an die Reichsregierung eingeräumt. Diese vermag so bei wichtigen Fragen des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens ein gewisses Mitbestimmungsrecht auszuüben. Auch eine Beteiligung des Reichsrats und Reichstags an diesen Angelegenheiten kann sich ergeben, insofern diese Körperschaften innerhalb einer bestimmten Frist durch übereinstimmenden Beschluß die Aufhebung einer solchen Entscheidung der Reichsregierung verlangen dürfen.²⁾

¹⁾ §§ 3—5 RPFPG. u. RG. zur Änderung des RPFPG. vom 15. Juli 1926, RGBl. I, S. 410.

²⁾ § 6 Abs. 1—3 RPFPG.

Die beratende und überwachende Tätigkeit des Verwaltungsrats gegenüber der DRP. verwirklicht sich darin, daß er den Reichspostminister in der Führung der Geschäfte unterstützt, die Beachtung der durch Gesetz und Ausführungsbestimmungen aufgestellten Grundsätze, insbesondere das Finanzgebaren der DRP., überwacht und in allen wichtigen Fragen der Verwaltung gutachtlich zu hören ist. Er kann jederzeit über die finanzielle Lage der DRP. Auskunft verlangen, ihm ist monatlich eine Nachweisung über Einnahmen und Ausgaben der DRP. vorzulegen.¹⁾ Im übrigen ist daran festzuhalten, daß der Verwaltungsrat nur nach Maßgabe des RPFPG. (§ 1 Satz 1) mitzuwirken hat. In allen Fragen, die das Gesetz dem Verwaltungsrat nicht ausdrücklich überträgt, ist, wie schon betont wurde, der Reichspostminister unabhängig und selbständig.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats haben ihre Obliegenheiten mit der Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmanns zu erfüllen. Den Vorsitz im Verwaltungsrat führt — ohne Stimmrecht — der Reichspostminister, bei Verhinderung sein Vertreter. Die Regierungen der Länder haben das Recht, zu den Sitzungen des Verwaltungsrats Vertreter zu entsenden. Diese sind zwar nicht stimmberechtigt, haben aber das Recht, zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung Stellung zu nehmen, dazu Anträge und Anfragen zu stellen und eine Beschlußfassung hierüber herbeizuführen.²⁾ Die Geschäftsordnung für den Verwaltungsrat wird nach dem Willen des Gesetzgebers durch die Reichsregierung nach Anhörung des Verwaltungsrats festgestellt.³⁾ Da es sich um einen durchaus neuen Weg handelte, einem in öffentlicher Hand befindlichen, weitverzweigten Unternehmen in Gestalt des vorgeschlagenen Verwaltungsrats ein beratendes, aufsichtführendes und vielfach auch bestimmendes Organ zu geben, empfahl es sich nicht, alle die Regelung dieser Aufgaben eingrenzenden Vorschriften gesetzlich festzulegen, es erschien vielmehr ratsam, auf dem hier gewählten, leichter zu beschreitenden Weg nach Maßgabe der zu erwartenden Erfahrungen und entsprechend den Wünschen der Mitglieder selbst ohne jeden Zeitverlust die erforderlichen Änderungen und Ergänzungen eintreten lassen zu können. Dabei sollte die Festlegung dieser Grundsätze weder dem Leiter des Unternehmens noch dem Verwaltungsrat selbst zufallen, sondern einer unparteiischen, übergeordneten Stelle, nämlich der Reichsregierung.

III. Die Finanzierung der DRP.

Gleich jeder einzelwirtschaftlichen Unternehmung bedarf auch die gemeinwirtschaftlich geführte DRP. zur Erfüllung ihres auf die Verkehrstätigkeit gerichteten Daseinszwecks bestimmter Betriebsmittel, das ist eines Vermögens als der konkreten Zusammensetzung dieser Mittel. Unter den Begriff der Finanzierung fallen dabei alle Handlungen, die auf die Beschaffung der zur Gründung, Aufrechterhaltung, Führung und Erweiterung einer Unternehmung benötigten Betriebsmittel gerichtet sind.

1. Das Vermögen der DRP.

Als wichtigste, bereits angedeutete Vorbedingung für die Schaffung des geplanten, wirtschaftlich selbständigen Unternehmens des Reichs spricht das RPFPG. die klare Trennung des Vermögens der DRP. von dem sonstigen Vermögen des Reichs aus. „Das Vermögen des Reichs, das dem Reichs-Post- und Telegraphen-

¹⁾ § 6 Abs. 4 RPFPG.

²⁾ §§ 4, § 5 Abs. 1 u. 2 RPFPG.

³⁾ § 5 Abs. 4 RPFPG.

betriebe gewidmet und in ihm erworben ist, und alle öffentlichen wie privaten Rechte und Verbindlichkeiten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sind als Sondervermögen der DRP. von dem übrigen Vermögen des Reichs, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten. Für die Verpflichtungen der DRP. haftet nur das Sondervermögen; es haftet nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Reichs. Die Bestimmungen internationaler Verträge bleiben unberührt.¹⁾ Irgendwelcher Rechtsübergang des genannten Vermögens hat nicht stattgefunden. Die DRP. bleibt, wie schon hervorgehoben wurde, Teil des Reichs und damit der Reichsverwaltung. Die Absonderung des postalischen Vermögens vom allgemeinen Reichsvermögen erstreckt sich nur auf die Verwaltung und Bewirtschaftung (Grundsatz der gesonderten Vermögensverwaltung). Der Zweck der Abtrennung des Vermögens und der Verpflichtungen der verschiedenen Betriebe der DRP. vom Gesamtvermögen und von der Gesamtheit der Verbindlichkeiten des Deutschen Reichs liegt, wie früher bereits angedeutet wurde, darin, den allgemeinen Reichshaushalt vor jeder Inanspruchnahme durch die DRP. zu sichern. Trotz der Aussonderung bleibt das Deutsche Reich selbst Eigentümer dieses Vermögens. Es handelt sich hier um ein Sondervermögen, das eine eigene Abteilung des Reichsvermögens zwar außerhalb des allgemeinen Reichshaushalts, aber doch innerhalb der Reichsverwaltung darstellt.

Die Vermögensbildung geschieht bei der DRP. wie bei einem einzelwirtschaftlichen Unternehmen auf verschiedene Weise; einmal durch Vermögensleistungen des Unternehmers selbst (das Deutsche Reich als Träger der DRP. hat durch Ausscheidung des schon behandelten Sondervermögens der DRP. in dieses Unternehmen Geld- und Sacheinlagen geleistet; Eigen- und Selbstfinanzierung), sodann durch Betriebsleistungen der Unternehmung selbst (Überschuß des Mehrerlöses aus den Verkehrsleistungen gegenüber dem dafür notwendigen Aufwand; ebenfalls Selbstfinanzierung); schließlich durch fremdes Kapital (Vermögensbildung durch Schuldenmachen in Form des Kredits; Fremdfinanzierung).²⁾

2. Die Finanzgebarung der DRP.

Gleichzeitig mit der Verleihung der wirtschaftlichen Selbständigkeit legte das RPFPG. der DRP. auch die Pflicht auf, ihre Ausgaben sowie die Verzinsung und Tilgung ihrer Schulden durch die eigenen Einnahmen zu decken. Zuschüsse aus der allgemeinen Reichskasse werden künftig nicht mehr geleistet.³⁾ Dies war eine Folgerung, welche das Gesetz aus der Loslösung vom allgemeinen Reichshaushalt nach der Seite der Ausgaben der Unternehmung zog. Der oberste Leitsatz der Finanzgebarung der DRP. heißt fortan: Keine Ausgabe ohne Deckung. Er ist vor allem maßgebend für die Bemessung der Ausgaben und für die Höhe der Anstaltsgebühren. Die Einnahmewirtschaft muß so eingerichtet sein, daß zur Bezahlung der Betriebsausgaben grundsätzlich die Betriebseinnahmen ausreichen. Ob und inwieweit darüber hinaus ein Gewinn erreicht werden kann, richtet sich in erster Linie nach dem Grade der bei der Unternehmung gehandhabten Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung, daneben natürlich auch nach der Bemessung der Leistungsentgelte.

Ein Geldbedarf entsteht im Haushalt der DRP. zur Aufrechterhaltung und Führung des Betriebs, daneben aber auch zur Umstellung oder Er-

¹⁾ § 1 Abs. 2 u. 3 RPFPG.

²⁾ Über Aufbau und Gliederung des Vermögens der DRP. s. Hellmuth, Betriebswirtschaftslehre, S. 71f.

³⁾ § 7 Abs. 1 Satz 1 und 2 RPFPG.

weiterung der Betriebseinrichtungen als der Produktionsanlagen dieser Verkehrsunternehmung.

a) Zur Befriedigung des laufenden Geldbedarfs für den Betrieb dienen die flüssigen Mittel. Sie stammen aus den laufenden Betriebseinnahmen, vor allem aus Gebührenanfällen, daneben aber auch aus verfügbaren Geldreserven.

α) Als selbständiges, bankmäßig arbeitendes Unternehmen kann die DRP. ihren sich über rund 24000 Haupt- und Nebenkassen abwickelnden Geldverkehr ohne eigene flüssige, ihr jederzeit zur Verfügung stehende Barmittel nicht führen. Zur Aufrechterhaltung eines pünktlichen Zahlungsverkehrs besteht ein besonderer Betriebsmittelfonds, der aus dem Betrieb herausgewirtschaftet werden muß.

β) Weiterhin bleibt die DRP. als Unternehmen mit eigener Wirtschaftsführung wie kein zweites anderes Unternehmen in ihren Betriebseinnahmen von dem Gedeihen der allgemeinen Wirtschaft abhängig und wird von deren Schwankungen in Mitleidenschaft gezogen; denn die Benützung ihrer Verkehrseinrichtungen und damit die Gebühreneinnahmen richten sich in erster Linie nach der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung. Die Geschäftsleitung der DRP. hat es nicht in der Hand, bei einem plötzlichen Sinken der Einnahmen auch den Ausgaben sofort die gleiche Richtung zu geben. Eine solide Finanzgebarung muß sich aber so vorsehen, daß sie das Gleichgewicht zwischen Lasten und Erträgen unter allen Umständen aufrechtzuerhalten vermag. In schlechten Zeiten lassen sich Ausfälle nur vermeiden, wenn vorher unter günstigen Verhältnissen Überschüsse herausgewirtschaftet worden sind, so groß, daß bei Rückschlägen der Ertrag nicht unter Null zu sinken braucht. Aus diesen Gründen hat sich die DRP. zur Sicherung gegen wirtschaftliche Rückschläge in ihrer Finanzwirtschaft eine Rücklage geschaffen, und zwar zu einem festen Betrag als Mindestsumme. Unter diese darf die Rücklage nicht sinken, wenn nicht der Sicherungszweck gefährdet werden soll. Diese Rücklage besteht gegenwärtig in einer Höhe von 100 Millionen Reichsmark. Sie ist ausdrücklich zur Deckung von Fehlbeträgen, besonders etwaiger Einnahmeausfälle späterer Jahre, bestimmt, soll kostspielige Kredite unnötig machen, zur Festigung der Finanzgrundlage der Unternehmung beitragen und muß in bar oder in Werten gesichert angelegt sein.¹⁾ Über die allgemeinen Grundsätze für die Anlage der Rücklage beschließt der Verwaltungsrat.²⁾

γ) Bei gutem Geschäftsgang und vorsichtiger Finanzgebarung müssen, worauf schon hingewiesen wurde, auch bei der gemeinwirtschaftlich geführten DRP. Gewinne in einem gewissen Umfang als normale Erscheinung angesprochen werden. Dieses Unternehmen kann daher als Teil der allgemeinen Reichsverwaltung dem Reichsfiskus dienstbar sein, ohne daß man deswegen schon von fiskalischer Ausbeutung der von der DRP. verwalteten Betriebsvorbehalte sprechen dürfte. Nach dem gegenwärtig geltenden Recht gehören die Betriebe der DRP. zu den Finanzquellen des Deutschen Reichs, aus denen die Mittel zur Bestreitung der allgemeinen Staatsausgaben fließen sollen. Dieser Reichsbetrieb hat daher von seinen Reinerträgen einen bestimmten Teil an die Reichskasse abzuliefern. Eine solche Leistungspflicht darf, wie aus der vorausgehenden Darstellung schon

¹⁾ Vgl. § 8 RPFPG. in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des RPFPG. vom 15. VII. 1926 (RGBl. I, S. 410): „Es ist eine Rücklage bis zur Höhe von 100 000 000 Reichsmark aus einer jährlichen Rücklage von 0,8 v. H. der jährlichen Betriebseinnahmen, den Reinüberschüssen und eigenen Zinsen zu bilden.“ Diese Höhe der Rücklage wurde mit Wirkung vom 1. IV. 1925 ab festgesetzt, sie war am Schlusse des Rechnungsjahres 1925 aufgefüllt; Geschäftsbericht der DRP. über das Wirtschaftsjahr 1926, S. 95.

²⁾ § 6 Abs. 1 RPFPG.

bekannt ist, nicht so verstanden werden, als ob das staatliche Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und Funkwesen vor allem für den Fiskus und nicht etwa in erster Linie für den allgemeinen Verkehr geschaffene Einrichtungen wären, dazu bestimmt, dem Wirtschaftsleben des Deutschen Reichs die Dienste zu leisten, die in einem hochentwickelten Staatswesen von diesen Verkehrszweigen erwartet und verlangt werden müssen. Daraus entsteht von selbst eine ungeschriebene Grenze der fiskalischen Dienstbarmachung. Überschüsse für das Reich dürfen nicht an den in bestem Betriebszustand zu erhaltenden Verkehrseinrichtungen der DRP. abgespart werden, zumal dem Reich und damit der Allgemeinheit der größte Nutzen nur dadurch zufließen kann, daß die Verkehrs- und Betriebsanlagen der DRP. dauernd auf einer die volle Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse im Inlands- wie im Auslandsverkehr ermöglichenden Höhe gehalten werden.

Mit der oben behandelten Regel, welche Rückstellungen vom Reingewinn zur finanziellen Stärkung der DRP. gemacht werden dürfen, wurde gleichzeitig auch die hier einschlägige Frage gelöst, welcher Reingewinn dem Reichsfiskus abgibt werden muß. Nach Auffüllung der Rücklage in der vorgesehenen Höhe von 100 Millionen Reichsmark fließen entsprechend dem Willen des Gesetzes die Überschüsse der DRP. und die Zinsen der Rücklage unverkürzt in die Reichskasse.¹⁾

b) Ein Geldbedarf kann bei der DRP. auch für dauernde Kapitalanlagen, besonders zur Beschaffung neuer Betriebsanlagen, wie Neubauten, Maschinen, Leitungsnetze usw. erwachsen (Bedarf an Ergänzungs- oder Erweiterungskapital). Zur Finanzierung solcher neuer Anlagen sind eigene Mittel, namentlich Betriebseinnahmen, verwendbar (Eigenfinanzierung), daneben aber auch fremde Gelder unter Inanspruchnahme des Geldmarkts, des privaten oder des öffentlichen Kredits (Fremdfinanzierung mit Hilfe von Kreditkapital).

Die DRP. weist ein starkes, jährlich wiederkehrendes Investierungsbedürfnis auf. Die Entscheidung darüber, ob und in welchem Ausmaß zu seiner Befriedigung Eigen- oder Fremdfinanzierung eintreten soll, erscheint somit von einschneidender Bedeutung. Bei der Beantwortung dieser Frage geht die DRP. von dem Grundsatz aus, daß wenigstens ein angemessener Teil der Neuinvestierungen, nämlich die jedes Jahr notwendigen Ausgaben für die genannten Zwecke als ordentlicher Bedarf möglichst aus Betriebsüberschüssen zu bestreiten sind. Inwieweit Fremdkapital herangezogen werden kann, ist für die DRP. in der Weise gesetzlich festgelegt, daß im Wege des Kredits Geldmittel nur bei außerordentlichem Bedarf und in der Regel nur für die Ausgaben zu verbenden Zwecken beschafft werden dürfen. Lediglich zur Verstärkung der Betriebsanlagen sollen Kredite, deren Verzinsung und Tilgung aus Mitteln der Betriebseinnahmen dauernd gewährleistet erscheinen muß, von der DRP. aufgenommen werden.²⁾ Über diese Aufnahme und ihre Bedingungen, über die Bestellung von Sicherheiten und die Übernahme von Bürgschaften und Gewährleistungen beschließt der Verwaltungsrat der DRP.; solche Maßnahmen bedürfen aber der vorherigen Verständigung des Reichspostministers und des Reichsministers der Finanzen. Die richtige Grenze dafür zu finden, wie weit im Einzelfall die Investierungen aus Betriebsüberschüssen, wie weit auf dem Wege über fremden Kredit bestritten werden sollen, bildet für die DRP. eine der wichtigsten Aufgaben ihrer selbständigen Wirtschaftsführung.³⁾

¹⁾ § 8 RPF.G. in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des RPF.G. vom 15. VII. 1926 (RGBl. I, S. 410).

²⁾ Art. 87 RV., § 7 Abs. 1 Satz 3 RPF.G.

³⁾ § 6 Abs. 1, § 9 Satz 1 und § 15 Abs. 2 RPF.G. Die Beteiligung des Reichsfinanzministers ist damit zu begründen, daß das Gesamtinteresse des Reichs eine Einschränkung

c) Die von der DRP. zu übernehmende Schuld wurde für den 1. April 1924, als den Zeitpunkt des Eintritts der selbständigen Wirtschaftsführung der Unternehmung, vom Reichspostminister und dem Reichsminister der Finanzen gemeinsam festgesetzt. Sie bildet eine einheitliche Schuld, die der allgemeinen Finanzverwaltung vom Sondervermögen der DRP. zu erstatten ist. Sie vermehrt sich um alle nach diesem Zeitpunkt für Zwecke des Reichs-Post- und Telegraphenbetriebs aufgenommenen Schulden. Soweit nicht eine andere gesetzliche Regelung besteht, werden diese Schulden nach den für die Verwaltung der allgemeinen Reichsschuld jeweils geltenden Grundsätzen durch die Reichsschuldenverwaltung verwaltet. Die Reichsschuldenverwaltung wurde für diesen Zweck deshalb gewählt, weil sie infolge ihrer unabhängigen Organisation und Tätigkeit großes Vertrauen in der Öffentlichkeit genießt. Sie übernimmt jedoch nur die Verwaltung der von der DRP. neu aufzunehmenden Anleihen und Schatzanweisungen, da die Anfangsschuld der DRP. in einem einheitlichen, von der DRP. an das allgemeine Reichsvermögen abzuführenden Betrag besteht, dessen besondere Verwaltung durch eine fremde Stelle nicht in Frage kommt. Befugnisse, die darnach dem Reichsminister der Finanzen zustehen, werden von ihm und dem Reichspostminister gemeinsam ausgeübt. Die Ausstellung der Schuldurkunden erfolgt durch den Reichspostminister und die Reichsschuldenverwaltung gemeinschaftlich. Über die Höhe der Schuldentilgung beschließt der Verwaltungsrat.¹⁾

IV. Das Rechnungswesen der DRP.

1. Grundsätzliches.

Angesichts des weitverzweigten Betriebs der DRP. erscheint die Pflicht eines ausgebildeten Rechnungswesens für diese Unternehmung als eine selbstverständliche Notwendigkeit. Vor der Umstellung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auf die nunmehrige wirtschaftliche Selbständigkeit bildete, wie schon eingangs ausgeführt wurde, ihr Haushalt einen Teil des allgemeinen Reichshaushalts und unterlag mit diesem der Genehmigung des Reichstags nach Maßgabe der dafür bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.²⁾ Die Rechnung der DRP. einschließlich des Haushaltplans war gleich jener aller übrigen Reichsverwaltungen rein kameralistisch eingerichtet, beschränkte sich auf den Nachweis der Einnahmen und Ausgaben sowie auf die Feststellung des entstandenen Kassenüberschusses oder Kassenzuschusses.

Von der durch das RPF.G. herbeigeführten Umwälzung in der Wirtschaftsführung der DRP. wurde auch deren Rechnungswesen ergriffen. Mit der wirtschaftlichen Emanzipation der DRP. löste sich auch ihr Rechnungswesen von

des Geldbedarfs der DRP. selbst dann fordern kann, wenn dieser Bedarf als solcher der DRP. begründet wäre. Die Verständigung mit dem Reichsfinanzminister muß sich auf alle Fragen der Kreditaufnahme erstrecken, besonders auf Höhe und Art des Kredits, auf seine Sicherstellung, auf Geldgeber, Zeit der Kreditaufnahme, Zins-, Diskont- und Tilgungssätze, Feststellung des Wortlauts der Anleiheprospekte und der Schuldverschreibungen. Aber nicht nur für die eigentliche Aufnahme der Kredite, sondern auch schon für die Vorbereitungsverhandlungen, insbesondere über die unverbindliche Fühlungnahme mit Dritten, ist ein enges Zusammenarbeiten beider Minister erforderlich. Sollten dabei Meinungsverschiedenheiten entstehen, so wären sie nötigenfalls gemäß Art. 57 RV. der Reichsregierung zur Entscheidung vorzulegen. Durch diese Erschwerung der Kreditaufnahme soll eine solide Finanzgebarung der DRP. gesichert werden.

¹⁾ Vgl. § 6 Abs. 1, § 9 Satz 2—4, § 10 RPF.G.

²⁾ Art. 85—87 RV. und als Ergänzung dieser Vorschriften das Gesetz über die „Reichshaushaltsordnung (RHO.) vom 31. XII. 1922“ (RGBl. 1923, II, S. 17).

der allgemeinen Staatsrechnung los. Es führt fortan in gewissen Grenzen ebenfalls ein Sonderdasein gegenüber den Haushalten der übrigen Reichsverwaltungen. Nur auf diese Weise konnte die durch die ganze Absonderung notwendig gewordene bessere Aufzeigung der finanziellen Verhältnisse der Unternehmung, ihrer Einnahmen, ihrer Ausgaben und ihrer etwaigen Reinerträge bewerkstelligt werden. Über das Ziel der kameralistischen Buchführung hinaus mußte künftig als wesentliche Neuerung, aber auch als selbstverständliche Folge der von der DRP. erreichten Selbständigkeit ihr wirtschaftlicher Erfolg ausgewiesen werden können.¹⁾ Aus diesem Grunde hat die DRP. seit ihrer wirtschaftlichen Verselbständigung die Rechnungsführung so einzurichten, daß jährlich eine ordnungsmäßige Gewinn- und Verlustrechnung und eine Bilanz aufgestellt werden können. Im übrigen werden die Grundsätze für die Rechnungsführung der DRP. durch die Reichsregierung nach Anhörung des Verwaltungsrats bestimmt. Bei ihrer Aufstellung müssen die Vorschriften des Reichspostfinanzgesetzes und der Reichshaushaltsordnung zur Richtschnur genommen werden.²⁾ Neben der neuen Richtung im Rechnungswesen gelten demgemäß die bisherigen Grundsätze des Arbeitens nach einem Haushaltsplan und der Buchführung und Rechnungslegung nach kameralistischen Regeln gemäß den Vorschriften der Reichshaushaltsordnung weiter. Diese gesetzliche Anordnung verknüpft kaufmännische mit kameralistischer Rechnungsart. Die bei der Einführung kaufmännischer Rechnungsart vorgesehene Ermittlung des wirtschaftlichen Erfolgs der Unternehmung, der in den bereits bekannten Grenzen und zu den ebenfalls schon bezeichneten Zwecken einen Reingewinn aufweisen soll, bildet ein wirksames Mittel zur gesicherten Behauptung jener wirtschaftlichen Selbständigkeit, setzt vor allem die Leitung der Unternehmung in den Stand, bei allen ihren Maßnahmen mehr als bisher die Wirtschaftslage ihrer einzelnen Betriebe zu berücksichtigen und mit Hilfe der neuen kaufmännischen Rechnungsführung den vorgesehenen Überwachungsorganen eine sichere und einwandfreie Rechenschaft ablegen zu können. Die Gründe, warum daneben die Reichshaushaltsordnung und damit die kameralistische Rechnung als Richtschnur für die Regelung des Rechnungswesens der DRP. beibehalten wurde, hängen mit den Aufgaben der DRP. gegenüber den Erfordernissen des Staats, der Volkswirtschaft, der Gesellschaft und der Kultur des deutschen Volkes eng zusammen. Angesichts der im Betrieb der DRP. verwirklichten staatlichen Fürsorgetätigkeit muß der Volksvertretung oder den sonst dafür aufgestellten staatlichen Organen ein bestimmter Einfluß auf die ganze Finanzwirtschaft dieses Teils der allgemeinen Reichsverwaltung eingeräumt werden. Zu diesem Zweck verhilft die kameralistische Rechnungsart, deren Eigenart bekanntlich darin besteht, die Einnahmen und Ausgaben innerhalb eines bestimmten Wirtschaftszeitraums (Rechnungsperiode) so aufzuschreiben, daß daraus die Quellen der Einnahmen, die Zwecke der Ausgaben und der etwaige kassenmäßige Einnahmen- oder Ausgabenmehrtrag erkannt wird. Die kameralistische Rechnung will dabei im Unterschied zur kaufmännischen Erfolgsermittlung nur den Geldverkehr nachweisen.³⁾ Sie ermöglicht und fordert es, daß ein Haushaltsplan gefertigt wird, nach dem während des Geschäftsjahres gewirtschaftet werden muß, und

¹⁾ Die Neuregelung des Rechnungswesens der DRP. trat übrigens nicht schon mit dem RPF.G., das ist am 1. IV. 1924, sondern erst am 1. IV. 1925 in Kraft.

²⁾ § 7 Abs. 2, § 2 Abs. 2, § 15 Abs. 2 RPF.G., Art. 85 u. 86 RV.

³⁾ Damit soll nicht gesagt sein, daß bei der kameralistischen Rechnung eine Ertragsermittlung undenkbar wäre; s. Walb, Die Erfolgsrechnung, Berlin 1926, Verlag Spaeth & Linde, S. 260 f.

daß nachgeprüft werden kann, ob er eingehalten worden ist. Die jährliche Aufstellung dieses Haushaltsplans und sein Abschluß nach Beendigung des Wirtschaftsjahrs unterliegen, wie noch auszuführen bleibt, ebenso wie die Aufsicht über die gesamte Einnahmen- und Ausgabenwirtschaft der Unternehmung der besonderen Überwachung durch jene von Reichs wegen dafür aufgestellten Organe. Die aus der Verbindung kameralistischer und kaufmännischer Rechnungs- und Buchführung entspringende Eigenart des neuen Rechnungswesens der DRP. kommt in einem Voranschlag und in einer Jahresrechnung als den Bestandteilen der kameralistischen Buchführung und in einer Bilanz sowie in einer Gewinn- und Verlustrechnung als den Bestandteilen der kaufmännischen Buchführung zum Ausdruck. Dabei behauptet die kameralistische Rechnungsführung als die ältere, der DRP. als einer öffentlichen Staatsanstalt entsprechende Rechnungsart mit ihrer gebundenen Wirtschaftsführung ihre überwiegende Geltung gegenüber der kaufmännischen, nur für die Zwecke der Erfolgsermittlung in der Unternehmung eingeführten Rechnungsart.

2. Der Voranschlag der DRP.

a) Das Wesen des Voranschlags.

Die Einnahmen und Ausgaben der DRP. werden in einem besonderen „Voranschlag“ angesetzt. Lediglich die Dienstbezüge des Reichspostministers und die von der DRP. an das Reich abzuliefernden Überschüsse werden im allgemeinen Reichshaushaltsplan nachgewiesen.¹⁾ Dieser Voranschlag bildet die Grundlage für die Bewirtschaftung der Einnahmen und Ausgaben der DRP., ebenso für ihre Buchführung und Jahresrechnung. Seine Aufgabe besteht darin, eine Vorstellung über die voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben des kommenden Wirtschaftsjahrs, für den er aufgestellt wird, zu ermöglichen. Insbesondere werden der im Voranschlag niedergelegten Schätzung der erwarteten Einnahmen die in den Vorjahren angefallenen Einnahmen zugrunde gelegt unter Berücksichtigung des Umstands, daß im kommenden Wirtschaftsjahr besondere Vorfälle etwa einen Verkehrszuwachs oder eine Verkehrsminderung bringen werden, und unter Verwertung sonstiger Ereignisse, welche die Einnahmen beeinflussen können, z. B. Gebührenerhöhungen oder -ermäßigungen. Vor der selbständigen Wirtschaftsführung und vor der dadurch hervorgerufenen Loslösung aus der allgemeinen Reichshaushaltung hatte, worauf schon hingewiesen wurde, die DRP. sich damit abzufinden, daß ihr Haushaltsplan, wie jener der übrigen Reichsverwaltungen, zwecks Erlangung der Verabschiedung durch den Reichstag und Reichsrat²⁾ zu einer Zeit aufgestellt werden mußte, wo sich die Vorbedingungen für die Verkehrsentwicklung in dem folgenden zeitlichen Wirtschaftsabschnitt noch nicht annähernd übersehen ließen. Die Trennung des Posthaushalts vom übrigen Reichshaushalt und die noch zu erörternde größere Beweglichkeit in der Aufstellung des Voranschlags ermöglicht es nunmehr, die Fertigung des Voranschlags bis in die letzten Monate des alten Geschäftsjahrs hinauszuschieben. Dadurch gewinnen die erwähnten Schätzungen erheblich an Zuverlässigkeit.

Aus dem Voranschlag und seinen ziffermäßigen Ansätzen lassen sich die allgemeinen Richtlinien erkennen, nach denen der Betrieb der DRP. im jeweils kommenden Geschäftsjahr geführt werden muß. Der Voranschlag zeigt die vermutliche Entwicklung, die am Schluß des Rechnungsjahrs abgeschlossene Rech-

¹⁾ § 2 Abs. 1 RPF.G.

²⁾ Art. 85 RV.

Trennung notwendig ist, durchgeführt werden. Deshalb ist in den genannten Anweisungen einmal anzugeben, auf welchem Kapitel und Titel der alsbald zu behandelnden Jahresrechnung ein Betrag zu buchen ist, sodann aber auch, ob die jeweilige Buchung auf Betrieb oder auf Anlage zu erfolgen hat. Auf diese Weise ergeben sich unmittelbar durch Aufrechnen der Spalten „Betrieb“ und „Anlage“ in den einschlägigen Rechnungsunterlagen die Gesamtsummen, die für Betrieb und Anlage vereinnahmt oder verausgabt worden sind und so zur Aufstellung der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung dienen.

b) Die Grundlage für die Buchführung der DRP. bildet, wie schon bemerkt wurde, ein Haushaltsplan (Voranschlag). Angesichts dieser Bindung an den Haushaltsplan muß die DRP. in ihrer Buchführung vor allem darauf hinarbeiten, ihre Einnahmen und Ausgaben nach den Gesichtspunkten des Voranschlags, d. h. die Einnahmen nach den Einnahmequellen, die Ausgaben nach den Zweckbestimmungen zu ordnen, um den Vergleich der einzelnen Teilsummen mit den zutreffenden Ansätzen des Voranschlags zu ermöglichen; denn die kameralistische Buchführung hat, was aus dem früher Gesagten hier wiederholt sei, die finanziellen Ergebnisse den Ansätzen des Voranschlags gegenüberzustellen und sie zu belegen, die Richtigkeit der Kassenbestände durch Abschlüsse nachzuprüfen, kurz Rechenschaft darüber abzulegen, ob die Einnahmen- und Ausgabenwirtschaft der DRP. während des Rechnungsjahrs in förmlicher und sachlicher Hinsicht nach dem vom Verwaltungsrat beschlossenen Voranschlag geführt wurde, und festzustellen, inwieweit die Unternehmung wegen außergewöhnlicher Umstände davon abweichen mußte. Das Schlußergebnis der kameralistischen Rechnung zeigt lediglich an, welcher Kassenzugang (Überschuß) oder welcher Kassenabgang (Fehlbetrag oder Zuschuß) während des Rechnungsjahrs aufgetreten ist. Nur die Änderung der Kasse darf aus dem Schlußergebnis zu ersehen sein. Im Gegensatz zur kaufmännischen Rechnung läßt die kameralistische Rechnung den Kreditverkehr und damit jene Beträge, die nicht auf den tatsächlichen Kasseneinnahmen und -ausgaben, sondern auf rechtsgültigen Forderungen beruhen, rechnungsmäßig unberücksichtigt.

Seit der Verselbständigung der Wirtschaftsführung der DRP. und nach Einrichtung einer gesonderten Verwaltung des der Verkehrsanstalt gewidmeten Reichsvermögens müssen Zu- und Abnahme dieses Sondervermögens in kaufmännischer Form nachgewiesen werden. Aus diesem Grund hat die kameralistische Buchführung der DRP. die gleichen Wege wie die kaufmännische Buchführung einzuschlagen, um ihre Rechnung zur Unterlage für die Aufstellung von ordnungsmäßigen Bilanzen sowie für die Fertigung von Gewinn- und Verlustrechnungen geeignet zu machen. Sie übernahm die kaufmännische Unterscheidung der Einnahmen und Ausgaben nach solchen auf Betrieb und Anlage in ihre Rechnungsführung und zerlegte, was schon bei der Besprechung des Voranschlags gesagt wurde, in allen mit der Buchführung zusammenhängenden Büchern und Nachweisungen (Wirtschaftsbüchern, Hauptbüchern, Kassenausügen, Nebenrechnungen) die bisher einheitliche Betragsspalte in zwei Spalten: Betrieb und Anlage. Für die Buchung der Einnahmen und Ausgaben kam daher zu den bisherigen Unterteilungen nach den einzelnen Kapiteln und Titeln auch noch die weitere Unterscheidung hinzu, ob eine Einnahme oder Ausgabe auf Betrieb oder Anlage zu verrechnen sei. Infolgedessen mußte bei Einführung der Neuerung die Anordnung der Einnahmen und Ausgaben im bisherigen Haushalt geändert und die Einteilung der dort vorgesehenen Einnahmen und Ausgaben so vorgenommen werden, daß schon dadurch ihre Ausscheidung nach Betrieb und Anlage, nach solchen Ein-

nahmen und Ausgaben, die einen Gewinn oder Verlust bedeuten, sowie nach solchen, die nur eine Änderung in den Vermögensbestandteilen darstellen, möglichst vorbereitet wurde. Ferner war es notwendig, für die einzelnen Vermögensbestandteile nach dem Muster der kaufmännischen Buchführung besondere Vermögenskonten, das sind Wertrechnungen, anzulegen. Die laufende Fortschreibung dieser Vermögenskonten ist allerdings, wie wiederholt bemerkt sei, nicht möglich, weil die kameralistischen Vorschriften über die Rechnungslegung verlangen, daß die Einnahmen und Ausgaben der Rechnungsperiode für sich erfaßt, systematisch geordnet, mit den Rechnungsausweisen belegt und mit den Ansätzen des Haushaltsplans verglichen werden. Dafür werden, was schon früher gesagt wurde, jährlich einmal nach Abschluß der Rechnung am Ende des jeweiligen Rechnungsjahrs die Wertmehrungen oder die Wertminderungen, die diese Vermögensbestandteile während des Rechnungsjahrs infolge von Neuerwerbungen oder von Verbrauch, Abschreibung usw. erfahren haben, in den Vermögenskonten als Jahresbeträge zu- oder abgesetzt und die Vermögenskonten am Jahresende auf Grund der Angaben in der Anlagespalte der Rechnung fortgeschrieben. Daraus ergibt sich dann der neue Wertbetrag, mit dem sie in der kommenden Bilanz einzusetzen sind.

Es bleibt noch zu bemerken, daß der kameralistische wie der kaufmännische Teil der Buchführung der DRP. nur die eigenen, im Voranschlag ausgewiesenen Einnahmen und Ausgaben, die deshalb auch planmäßige Einnahmen und Ausgaben genannt werden, erfaßt. Die sogenannten durchlaufenden Einnahmen und Ausgaben der Unternehmung sind davon ausgenommen. Zu diesen durchlaufenden Posten gehören alle Zahlungen, welche die DRP. für fremde Rechnung leistet oder für fremde Rechnung entgegennimmt, vor allem die Ein- und Auszahlungen auf Postanweisungen, Zahlkarten, Zahlungsanweisungen, ferner die Auszahlung von Versicherungsrenten und Militärversorgungsgebühren, sodann die Einnahmen aus dem Verkauf der fremden Wertzeichen. Der Grund für diesen Ausschluß liegt darin, daß sich diese Posten in Einnahme und Ausgabe, in Schuld und Forderung immer ausgleichen müssen, die DRP. deshalb aus ihnen grundsätzlich weder einen Gewinn noch einen Verlust haben kann.¹⁾

4. Die Rechnungslegung.

a) Die neue Wirtschaftsführung der DRP. hat an der bisherigen, nach den Regeln der Reichshaushaltsordnung zu erfüllenden Pflicht dieser Unternehmung zur jährlichen Rechnungslegung nichts geändert. Danach müssen alle Kassen der DRP., die in der gesetzlich vorgesehenen Fassung einen Kassenanschlag erhalten haben (die Oberpostkassen, in Bayern die Rechnungsbüros der Oberpostdirektionen, die Generalpostkasse des Reichspostministeriums), für jedes Rechnungsjahr über die planmäßigen Einnahmen und Ausgaben Rechnung legen (Jahresrechnung).²⁾

b) Entsprechend der kaufmännischen Form der Rechnungsführung, die von der DRP. seit der Abtrennung des in ihren Betrieben angelegten Vermögens vom übrigen Reichsvermögen und seit der damit verbundenen Loslösung ihrer Rechte und Verbindlichkeiten von jenen des Deutschen Reichs einzuhalten ist, muß auch die Zu- und Abnahme dieses Sondervermögens, d. h. der wirtschaftliche Erfolg während eines bestimmten Wirtschaftszeitraums fortan in kaufmännischer

¹⁾ Der Geldverkehr der DRP. für fremde Rechnung beläuft sich nach dem derzeitigen Jahresumsatz auf etwa das 60fache der eigenen planmäßigen Einnahmen und Ausgaben.

²⁾ Über die Formen dieser Rechnungslegung s. Hellmuth, Betriebswirtschaftslehre, S. 111f.

Art nachgewiesen werden. Zur Ermittlung und zum Nachweis dieses wirtschaftlichen Erfolgs hat, wie schon bekannt ist, die DRP. alljährlich über das abgelaufene Rechnungsjahr eine Bilanz sowie eine ordnungsmäßige Gewinn- und Verlustrechnung nach den Grundsätzen der kaufmännischen Rechnungsführung aufzustellen.¹⁾ Diese Art der Rechnungslegung in Form der kaufmännischen Gewinn- und Verlustrechnung samt Bilanz umfaßt der Natur der Sache nach, wie schon bekannt, zweierlei: einmal den Nachweis, ob das in den Betrieben der DRP. festgelegte Reinvermögen des Reichs während des jeweiligen Wirtschaftsjahrs erhalten blieb oder um welchen Betrag es sich vermehrte oder verminderte, sodann den Nachweis, ob und welcher Betriebsgewinn oder Betriebsverlust als Unterschied zwischen den Betriebseinnahmen und den Betriebsausgaben sich in dem betreffenden Wirtschaftsjahr ergab.

Besondere Grundsätze für die Einzelheiten bei der jährlichen Aufstellung der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung der DRP. bestehen nicht, es sind die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über die Aufstellung dieser Rechnungsnachweise in kaufmännischen Betrieben maßgebend, soweit nicht einzelne besondere Verhältnisse der Unternehmung eine Ausnahme verlangen. Die Bilanzaufstellung bei der DRP. gestaltet sich nämlich aus mehrfachen Gründen schwierig und unterscheidet sich so in einigen Punkten wesentlich von der kaufmännischen Übung. Das Vermögen der DRP., das von der Bilanz erfaßt werden soll, zeigt einen großen Umfang, ist sehr vielgestaltig und verteilt sich auf eine große Zahl von Betriebsstellen. Es wäre unmöglich, die gesamten Sachgüter dieser Unternehmung am Schluß eines jeden Rechnungsjahrs durch eine Inventur aufzunehmen. Die DRP. hat daher ihre Buchführung so einzurichten, daß die Arbeit der Inventuraufnahme nur etwa alle 3—5 Jahre wiederholt zu werden braucht; denn sonst überschritte diese Arbeit alles wirtschaftlich vertretbare Maß. In den dazwischen liegenden Rechnungsjahren werden die Vermögenszu- und -abgänge, die seitdem in den einzelnen Vermögensbestandteilen eingetreten sind, aus der Rechnung über die Anlagen-Ausgaben und -Einlagen auf die einzelnen Vermögenskonten jährlich übertragen und dort nachgewiesen. Die Richtigkeit des Vermögensbestandes, der sich hiernach auf den einzelnen Konten rechnungsmäßig ergibt, muß von Zeit zu Zeit durch Teilinventuren (z. B. für Grundstücke und Gebäude, im nächsten Jahr für Kraftwagen und Maschinen, im dritten Jahr für das Leitungsnetz usw.) nachgeprüft werden. Aus den Endzahlen dieser Vermögenskonten entsteht dann die Schlußbilanz.

Eine weitere Schwierigkeit erwächst der Fertigung der Postbilanz aus den in den Postkassen durchlaufenden sehr hohen Beträgen an Einnahmen und Ausgaben für fremde Rechnung. Wie schon bei der Erörterung der Buchführung der DRP. erwähnt wurde, erscheinen diese sogenannten durchlaufenden Einnahmen und Ausgaben der DRP. weder in den Nachweisungen der kameralistischen noch in denen der kaufmännischen Buchführung. Aus den gleichen Gründen, außerdem aber auch zur Ersparung der außerordentlichen Vorarbeit für eine Bilanz, die auch die Schulden und die Forderungen der DRP. aus dem Zahlungsverkehr für fremde Rechnung berücksichtigen wollte, bleibt, wenigstens nach der gegenwärtigen Geschäftsübung der DRP., der gesamte Zahlungsverkehr für fremde Rechnung bei der Bilanzaufstellung außer Betracht. Die Folge davon ist, daß das Barvermögen der DRP., das in der Bilanz unter den Posten „Kasse“ vorzutragen ist, bloß „rechnungsmäßig“ feststellbar ist. Als „Kasse“ kann daher in der Bilanz nicht der am Bilanz-

¹⁾ § 7 Abs. 2 RPF.G.

stichtag wirklich vorhandene Kassenbestand eingesetzt werden, vielmehr nur der Betrag, der sich bei Außerachtlassung des Zahlungsverkehrs für fremde Rechnung als „rechnungsmäßiger“ Kassenbestand ergibt; denn die Gelder der DRP. aus dem Zahlungsverkehr für fremde Rechnung sind von den übrigen Kassenbeständen nicht äußerlich getrennt, sondern unausscheidbar mit diesen vermischt, so daß sie sich nur berechnen lassen. Auf gewisse Schwierigkeiten endlich, die für die Bilanzaufstellung aus der die DRP. bindenden kameralistischen Rechnungsregelung hervorgehen, soll hier nicht weiter eingegangen werden, da dank der weiteren Entwicklung des kaufmännischen Rechnungswesens in der Rechnungsführung der Unternehmung ihre Behebung erwartet werden kann.

Für die Fertigung der Gewinn- und Verlustrechnung bietet die kameralistische Rechnungsführung der DRP. auch nach 1925 nur die grundlegende Unterscheidung der kassenmäßigen Einnahmen und Ausgaben in solche für Betrieb und für Anlage. Die Summen der Einnahmen und Ausgaben auf Betrieb sind dann am Schluß des Rechnungsjahres in die zu fertigende Gewinn- und Verlustrechnung aufzunehmen. Es handelt sich dabei bekanntlich um jene Einnahmen und Ausgaben, die eine Mehrung oder Minderung des Gesamtvermögens bringen; z. B. um die Einnahmen an Gebühren und sonstigen Vergütungen als den Gegenleistungen für Verkehrsleistungen, um die Ausgaben für Gehälter, Löhne und Ruhestandsbezüge. Alle diese Gegenwerte, welche die DRP. für ihre Betriebsausgaben erhält, alle Leistungen, die sie für ihre Betriebseinnahmen zu machen hat, bringen keine Vermehrung oder Verminderung ihrer Anlagenwerte, können ihrer Natur nach nicht in die Aktiv- oder Passivposten der Bilanz übergehen, sondern müssen in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen. Die Entscheidung der Frage, ob Einnahmen und Ausgaben der DRP. in ihre Bilanz oder in ihre Gewinn- und Verlustrechnung gehören, richtet sich nach der vorstehend schon erklärten Wirkung dieser Rechnungsposten auf die Entwicklung des Werts des Gesamtvermögens.

Ähnlich wie für die Bilanzaufstellung erwachsen der DRP. auch bei der Fertigung der Gewinn- und Verlustrechnung aus den schon gelegentlich der Behandlung der Postbilanz erwähnten drei Gründen gewisse Schwierigkeiten. Es geht auch hier nicht ohne umfangreiche Hilfs- und Umrechnungen ab, um aus den Ergebnissen der kameralistischen Rechnung die Gewinn- und Verlustrechnung aufstellen zu können. Doch stehen hier ebenfalls Verbesserungen in Aussicht.

5. Die Rechnungsprüfung.

Zur öffentlichen Prüfung der Posthaushaltsordnung werden vom RPF.G. drei Organe bestimmt: der Rechnungshof des Deutschen Reichs, der Verwaltungsrat der DRP. und — als parlamentarische Überwachungsstellen — der Reichstag und den Reichsrat.

a) Dem Rechnungshof des Deutschen Reichs legt der Reichspostminister die Jahresrechnung nebst Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanz zur Prüfung nach Maßgabe der im RPF.G. aufrecht erhaltenen gesetzlichen Bestimmungen vor. Über die wegen des Fortfalls eines Haushaltsgesetzes nötigen Änderungen der Rechnungsprüfung hat die DRP. mit dem Rechnungshof eine besondere Vereinbarung getroffen, die dem Bedürfnis einer sachgemäßen Prüfung entspricht.¹⁾

¹⁾ § 11 Abs. 1 u. 2, § 15 Abs. 1 RPF.G., Art. 86 RV., ferner die in der bisherigen Darstellung schon mehrfach erwähnte RHO., welche die von Art. 86 RV. vorgesehene reichsgesetzliche Regelung der Rechnungsprüfung des allgemeinen Reichshaushaltsplans wie auch des Posthaushaltsplans trifft.

Der Rechnungshof des Deutschen Reichs ist eine der Reichsregierung und der DRP. gegenüber selbständige, nur dem Gesetz unterworfen oberste Reichsbehörde. Ihm obliegt die Überwachung der gesamten Reichshaushaltsführung wie auch der Haushaltsführung der DRP. nach Maßgabe der Bestimmungen der Reichshaushaltsordnung. In der Prüfung der Jahresrechnung der DRP. durch den Rechnungshof ist auch nach dem Inkrafttreten des RPFPG. gegenüber dem früheren Verfahren keine wesentliche Änderung eingetreten.¹⁾ Die Prüfung erstreckt sich jedoch künftig auch auf die Bilanz samt Gewinn- und Verlustrechnung, die, wie schon ausgeführt wurde, der Jahresrechnung beizufügen sind. Treten bei der Rechnungsprüfung Meinungsverschiedenheiten zwischen der DRP. und dem Rechnungshof des Deutschen Reichs auf, so entscheidet die Reichsregierung.²⁾

b) Weitgehende Prüfungsrechte gegenüber der Rechnungsgebarung der DRP. sind dem Verwaltungsrat der DRP. eingeräumt. Er überwacht nicht allein die Innhaltung der durch Gesetz und Ausführungsbestimmungen aufgestellten Grundsätze durch die DRP., ihm ist auch, was in diesem Zusammenhang nochmals wiederholt sei, auf Verlangen von ihr jederzeit über ihre finanzielle Lage Auskunft zu geben und monatlich eine Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben der Unternehmung vorzulegen.³⁾ Durch das Ergebnis dieser Überwachungstätigkeit kann der Verwaltungsrat zu Beschlüssen veranlaßt werden, die von der DRP. zu befolgen sind. Wenn dann das Reichsinteresse nicht einen Einspruch des Reichspostministers bei der Reichsregierung gebietet,⁴⁾ kann der Reichspostminister bei einer ihm nicht genehmen Beschlußfassung des Verwaltungsrats versuchen, die Angelegenheit beim Verwaltungsrat neuerdings eingehend darzulegen und eine Änderung der Stellungnahme herbeizuführen.

Eine entscheidende Rolle gegenüber der DRP. spielt der Verwaltungsrat bei der jährlichen Rechnungsprüfung. Der Rechnungshof übermittelt nämlich die geprüfte Jahresrechnung der DRP. dem Verwaltungsrat, der dann über die Entlastung Entscheidung trifft.⁵⁾

Damit ist dem Verwaltungsrat die bisherige parlamentarische Rechnungskontrolle übertragen, die nach früherem Recht⁶⁾ dem Reichsrat und dem Reichstag zustand. Die „Entlastung der Verwaltung“ durch den Verwaltungsrat auf Grund der vom Rechnungshof geprüften Rechnungen erstreckt sich lediglich auf die Einhaltung des Haushalts (Voranschlags), insbesondere auf die zweckmäßige Verwendung der im Haushalt genehmigten Mittel. In dem Verwaltungsrat erhielt so die DRP. für ihren Haushalt ein die Mitwirkung von Reichstag, Reichrat und Reichsfinanzminister zusammenfassendes Kontrollorgan, dessen möglichst kleiner Personenkreis die erforderliche wirtschaftliche Bewegungsfreiheit gewährleistet und beschleunigt. Auch hier entscheidet bei Meinungsverschiedenheiten, z. B. bei Weigerung des Verwaltungsrats, zu entlasten, auf Antrag des Reichspostministers die Reichsregierung, ein Fall, der bis jetzt noch nicht eingetreten ist.⁷⁾

c) Endlich sind auch nach dem derzeitigen Rechtszustand dem Reichstag und Reichsrat wichtige Überwachungsrechte gegenüber der Wirtschafts-, besonders der Finanz- und Rechnungsführung der DRP. gewahrt. Bekanntlich entsendet der Reichstag z. Z. 10 Mitglieder in den Verwaltungsrat, die gleiche Zahl

¹⁾ Vgl. § 118 und die §§ 87 f. RHO.

²⁾ § 11 Abs. 3 RPFPG., § 106 RHO.

³⁾ § 6 Abs. 4 RPFPG.

⁴⁾ § 6 Abs. 3 RPFPG.

⁵⁾ § 11 Abs. 1 mit § 6 Abs. 1 RPFPG.

⁶⁾ Art. 86 RV.

⁷⁾ § 11 Abs. 3 mit § 6 Abs. 3 RPFPG.

wird vom Reichsrat gestellt. Diese 20 verfassungsmäßigen Vertreter haben somit an allen Befugnissen des Verwaltungsrats teil. Ferner nimmt der Reichstag, wie schon in anderem Zusammenhang ausgeführt wurde, die Kontrollrechte, die aus der parlamentarischen Verantwortung des Reichspostministers ihm gegenüber hervorgehen, im gleichen Umfang wahr wie gegenüber jedem anderen Reichsminister. Die parlamentarische Verantwortlichkeit des Reichspostministers zielt vor allem dahin, dafür zu sorgen, daß die Ausgaben der DRP. sowie die Verzinsung und Tilgung der Schulden durch die Einnahmen gedeckt werden. Weiter ist, was hier wiederholt sei, dem Reichstag und dem Reichsrat ein Geschäftsbericht über das abgelaufene Rechnungsjahr mit einer Gewinn- und Verlustrechnung und einer Bilanz vorzulegen, aus denen sich die Finanzlage der DRP. ergibt.¹⁾

Die Wirtschaftsführung der DRP. vollzieht sich nunmehr schon im 6. Jahre nach den vom RPFPG. aufgestellten neuen Verwaltungsgrundsätzen. Den jährlichen Geschäftsberichten der Unternehmung und den beigefügten Bilanzen nebst Gewinn- und Verlustrechnungen ist zu entnehmen, daß die Loslösung vom allgemeinen Reichshaushalt nach Überwindung gewisser unvermeidlicher Schwierigkeiten bei Umstellung in der Geschäftsgebarung zu einer günstigen Entwicklung der Unternehmung geführt hat. Diese erfreuliche Tatsache wurde vom Reichsrat, Reichstag und Verwaltungsrat bei wiederholten Anlässen rückhaltlos bestätigt. Sie bildet auch die beste Schutzwehr gegenüber gewissen, nicht wirtschaftlichen, sondern politischen Beweggründen entspringenden Bestrebungen, den parlamentarischen Einfluß auf die Wirtschaftsführung der DRP. unter Beseitigung der vom RPFPG. gezogenen Schranken wieder zu verstärken. Demgegenüber wurde mit Recht darauf hingewiesen, daß Reichstag und Reichsrat im Verwaltungsrat stimmberechtigt vertreten sind. Dadurch wird es ihnen sogar noch mehr als bisher möglich, in die Geschäftsführung im einzelnen Einblick zu gewinnen und davon gelegentlich der schon besprochenen parlamentarischen Erörterung postalischer Angelegenheiten ausgiebig Gebrauch zu machen.

Buchbesprechungen.

Bernhard Herwig, Braunschweig, Psychotechnische Methoden im Verkehrswesen. 124 S. mit 46 Abb.

Amedeo Herlitzka, Turin, Methoden zur Auswahl und Kontrolle der Luftzeugfahrer. 57 S. mit 20 Abb.

im Handbuch der biologischen Arbeitsmethoden. Herausgegeben von Prof. Dr. Emil Abderhalden. Abt. VI, Teil C¹, Heft 8 (Schluß) Lieferung 277. Urban & Schwarzenberg. Berlin 1928.

Herwig nimmt in seiner Abhandlung zu den vorhandenen psychotechnischen Methoden im Verkehrswesen Stellung. Er untersucht, ob sie wissenschaftlich einwandfrei arbeiten und ob sie den Anforderungen der Praxis in ihrem Aufbau gewachsen sind. Beide Aufgaben sind für die Nutzbarmachung der Eignungsuntersuchungen wichtig. Herwig ist zu dieser Untersuchung berechtigt, da er seit langem auf dem Gebiete der Psychotechnik wissenschaftlich arbeitet und

¹⁾ § 7 Abs. 1, § 2 Abs. 2 RPFPG.

auch durch mehrjährige Tätigkeit als Psychologe bei der Deutschen Reichsbahn die notwendigen Kenntnisse von den praktischen Anforderungen mitbringt.

Entsprechend der Wichtigkeit im Verkehrswesen nehmen in der Darstellung die Fahrerberufe einen breiten Raum ein. Herwig beschreibt ihre allgemeine Methodik und geht sodann auf die bisher bekanntgewordenen Fahreruntersuchungen im In- und Ausland ein. Im Anschluß hieran werden die Eignungsuntersuchungen für einzelne wichtige Berufszweige der Deutschen Reichsbahn und Reichspost dargestellt.

Das Ziel der Eignungsuntersuchungen im Verkehrswesen ist neben der Steigerung der Wirtschaftlichkeit die Hebung der Verkehrssicherheit. Herwig geht daher zum Schluß kurz auf die Unfallursachen und die psychologisch bedingten Maßnahmen ein, die zu ihrer Verhütung getroffen werden können.

Herlitzka gibt in seiner Abhandlung einen Überblick über die Erfahrungen, die er in 10 Jahren bei 20 000 Untersuchungen für den Luftfahrerdienst gemacht hat. Er geht hierbei auf die psychologischen Eigenschaften ein, die vom Luftzeuglenker zu verlangen sind und beschreibt die Methoden und die technischen Hilfsmittel, die zur Feststellung physiologischer und psychologischer Mängel verwendet werden. Zu begrüßen ist die eingehende Beschreibung der Versuchseinrichtungen und die Schilderung seiner Erfahrungen.

Die Abhandlungen von Herwig und Herlitzka mit ihren wissenschaftlich begründeten Darstellungen bringen dank ihrem Eingehen auf die Anforderungen der Praxis des Verkehrswesens dem Fachmann wertvolle Anregungen. Couvé.

R. G. Quatz, Dr., Geheimer Regierungsrat, Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn. Berlin 1929. Reimar Hobbing. 142 Seiten.

Der Verfasser kennt die Verhältnisse bei den deutschen Eisenbahnen aus seiner Tätigkeit bei der preußischen Eisenbahnverwaltung und später als Verkehrsreferent des Reichstages, insbesondere die finanziellen Zusammenhänge, für die er stets ein besonderes Interesse gehabt hat, sehr genau. Als Mitglied des Arbeitsausschusses zur Untersuchung der Betriebssicherheit bei der Reichsbahn, der nach den Unfällen im Sommer 1928 vom Reichsverkehrsminister eingesetzt wurde, und als Mitglied des ebenfalls vom Reichsverkehrsminister gebildeten parlamentarischen Informationsausschusses hat er weiter ständig Fühlung mit der Reichsbahn behalten.

Die Abhandlung beginnt mit einer Betrachtung über den Zusammenhang zwischen Betriebssicherheit und Wirtschaft oder, wie es im Vorwort wohl richtiger heißt, zwischen Betriebssicherheit und Kostenaufwand. Wiederholt wird betont: Der Grad der zu erreichenden Betriebssicherheit ist vom Kostenaufwand abhängig, ein Optimum an Wirtschaftlichkeit ergibt auch ein Optimum an Sicherheit. Die Frage der Betriebssicherheit ist in jedem Falle eine Geldfrage. Der zu erreichende Grad der Betriebssicherheit hängt vom Kostenaufwand ab.

In den einzelnen Kapiteln des Werks wird alsdann sehr eingehend die finanzielle Lage der Reichsbahn durchgesprochen. Wie es nach den bisherigen Veröffentlichungen des Verfassers nicht anders zu erwarten ist, enthalten diese Ausführungen sehr beachtliche, sehr kluge, zum Teil allerdings auch sehr zugespitzte Bemerkungen. Die Studie, die sich selbst als scharfe Kritik bezeichnet, schließt mit der Feststellung, daß infolge ungenügender Substanzerhaltung die Reichsbahn seit dem Kriege einen Substanzverlust von mindestens 2500 Millionen Reichsmark erlitten habe. Man darf annehmen, daß dieser Berechnung von ebenso beruflener Seite widersprochen und andere Berechnungen aufgemacht werden.

Die bestehenden Verhältnisse werden in Parallele gestellt zu den Verhältnissen bei den preußischen Staatsbahnen in den Jahren vor dem Kriege. Diese Gegenüberstellung ist in vieler Hinsicht sehr interessant, sie hat aber in großem Umfange nur den Wert einer tatsächlichen Feststellung und einer vergleichenden Darstellung; die Verhältnisse, in denen sich die Reichsbahn befindet, sind nun einmal gegeben, sie sind grundverschieden von den günstigen Verhältnissen, unter denen die preußische Staatsbahn arbeiten konnte, die Verwaltung der Reichsbahn mußte mit den gegebenen Umständen in der Vergangenheit rechnen und wird sich mit ihnen auch in der Zukunft auseinandersetzen müssen. Wenn der Zweck der Abhandlung war, wie aus den Feststellungen im Kapitel 19 zu entnehmen, zu zeigen, daß eine Abhilfe von den nach Ansicht des Verfassers feststehenden finanziellen Einbußen und Verlusten und der Unmöglichkeit, das Vermögen und die Leistungsfähigkeit der Reichsbahn unter den jetzigen Verhältnissen zu erhalten, nur zu erwarten ist durch die Befreiung der Reichsbahn von der ausländischen Kontrolle, die ihr eine planmäßige Finanzpolitik unmöglich macht, so kann dieser Zweck als durch die Forderung des Young-Planes, daß diese Kontrolle wegfallen muß, als erreicht angesehen werden. Auch die weitere Forderung auf Grund der Untersuchungen, daß durch einen deutschen Gesetzgebungsakt die Reichsbahn „von dem Strudel der parlamentarischen Ausgabewirtschaft ferngehalten und zum Nutzen der deutschen Volkswirtschaft und der Reichsfinanzen als selbständiges Unternehmen nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit verwaltet werden soll“, dürfte im Zusammenhang mit der Annahme des Young-Planes, soweit hiervon etwas in die Öffentlichkeit gedrungen ist, in Erfüllung gehen.

Ob die Reichsbahn nach dieser neuen Organisation in der Lage sein wird, in ihrer Finanzwirtschaft auch nur einen Teil der nach Ansicht des Verfassers notwendigen Kapitalaufnahme durchzuführen, scheint nach Lage der Verhältnisse außerordentlich fraglich, ebenso, daß das Reich der Reichsbahn in irgendwie nennenswertem Umfange helfen wird. Das eine dürfte die Umstellung der Reichsbahn sicher bringen, daß die bisher immer drohende Möglichkeit einer Mobilisierung der Reparationsschuldverschreibungen beseitigt und infolge des Wegfalls der Reparationshypothek der Reichsbahn die leichtere Möglichkeit der Aufnahme einer inländischen oder ausländischen Anleihe offensteht. Wenn hiernach die Ausführungen in den meisten Kapiteln bei Lage der Verhältnisse nur einen theoretischen Wert haben, so geben sie doch vielfach wertvolle Winke und Richtlinien, wie man sich bei den beschränkten finanziellen Mitteln am vorteilhaftesten einteilt. Adam.

Mayer, Otto, Dr., Entwicklung und Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen. Ein Beitrag zur Geschichte Deutsch-Österreichs und zur Anschlußfrage. Münchener Volkswirtschaftliche Studien, Neue Folge, Heft 5. Jena 1928. Gustav Fischer. IX, 148 Seiten.

Wie der Untertitel andeutet, ist das Objekt der Untersuchung in enger Beziehung zu dem politischen und wirtschaftlichen Gesamtproblem „Österreich“ behandelt; mit Recht, da nur so die Entwicklung der „B. B. Österreich“ ganz verstanden werden kann und die Untersuchung an Volligkeit und damit an Interesse gewonnen hat. Im Mittelpunkt stehen naturgemäß die Neuordnung der B. B. von 1923, die Fortschritte in der Reorganisation und die finanziellen Ergebnisse bis 1927. Hierzu hat der Verfasser ein umfangreiches Material zusammengetragen, das er gut geordnet unterbreitet. Leider schöpft er aber etwas zu stark aus zweiter Quelle, in erster Linie der Zeitung des VDEV., so daß manchmal die Arbeit „zu-

sammengestoppelt“ wirkt. Zum Teil hierdurch bedingt, vermißt man auch eine wohl fundierte Darstellung der internen Organisation der B.B. und des Tarifwesens. Erstaunlicherweise wird ferner Buschmans Buch von 1925 wiederholt als Aufsatz von Buschmann zitiert. In seinen Urteilen zeigt sich Mayer mit Recht zurückhaltend. Mit Nachdruck spricht er sich indessen gegen die Parteipolitik in der Bahnverwaltung und zugunsten einer deutsch-österreichischen Eisenbahngemeinschaft aus.

Trotz der erwähnten Mängel kann die Arbeit als zusammenfassender Überblick über die österreichische Eisenbahnpolitik der Nachkriegszeit begrüßt werden. Das reiche, dem Buch beigegebene Tabellenwerk, das interessante Betriebsvergleiche mit der Deutschen Reichsbahn und den Schweizer Bundesbahnen bietet und die Bilanzen, Ertrags- und Betriebsrechnungen der Österreichischen Bundesbahnen wiedergibt, verdient noch der Hervorhebung. Napp-Zinn.

Hörmann, Max, Dr. oec. publ., Das Weltkabelnetz und seine wirtschaftliche Organisation. Bd. 26 der Sammlung Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis. Berlin 1927. R. v. Decker's Verlag G. Schenck, Abt. Verlag für Verkehrswissenschaft. 172 Seiten.

In gedrungener Schreibweise bringt der Verfasser zunächst die Grundlagen der wirtschaftlichen Organisation des Seekabelwesens zur Darstellung. Dabei gibt er einen historischen Überblick und erörtert die Entstehung des Weltkabelnetzes unter dem Einfluß privater Erwerbsgesellschaften bzw. staatlicher Unternehmungslust. Dem Preisbildungsproblem wird ein besonderer Abschnitt gewidmet, wobei das Kräftespiel von Angebot und Nachfrage in zweckmäßiger Weise charakterisiert ist. Nach Festlegung der Grundfragen der Preisbildung im Weltkabelverkehr werden System und Höhe der Seekabelltarife behandelt, unter Hinweis auf geschichtliche Entwicklungen, auf die Tarifgrundsätze des Welttelegraphenvertrages usw. Auch außerwirtschaftliche Einflüsse auf das Seekabelwesen werden geschildert. Der Leser erfährt in den einschl. Kapiteln das Wichtigste über die staats- und völkerrechtliche Natur des Seekabelwesens im Frieden und im Kriege. Ein weiterer Hauptteil des Werkes befaßt sich mit der wirtschaftlichen Organisation des Seekabelwesens, insbesondere mit der Wirtschaftsform und dem Wirtschaftsprinzip. Diese weisen nach den Ausführungen von Dr. Hörmann im Seekabelwesen auf Grund des historischen, technischen, wirtschaftlichen und sonstigen Tatsachenmaterials eine wesentlich andere Struktur auf, als sie die moderne Theorie für das Verkehrswesen im allgemeinen anzunehmen pflegt. Die Tendenz zum privatwirtschaftlichen Prinzip und zur gesamtwirtschaftlichen Form der Aktiengesellschaft ist unverkennbar. Drei Anlagen zum Buche (über Unkostenkonti, Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnungen der „Großen Nordischen Telegraphengesellschaft“) beschließen das Buch. Im Literaturnachweis sind die hauptsächlichsten Buchwerke und Zeitschriftenaufsätze, insoweit sie mit dem Seekabelwesen im Zusammenhang stehen, nach dem heutigen Stande übersichtlich geordnet. Das Buch ist in erster Linie dazu berufen, Fachleuten einen Überblick zu liefern; es wird jedoch über diese Kreise hinaus auch den Nutznießern des Seekabelwesens, ferner Politikern, Angehörigen der Wehrmacht zu Land, für die Marine usw. ein willkommenes Hilfsmittel darstellen. Das Werk füllt eine Lücke auf dem Büchertisch aus und kann jedem, der für die Entwicklung des transozeanischen elektrischen Nachrichtenverkehrs Interesse hegt, bestens empfohlen werden. Schwaighofer.

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

Bearbeiter: Dr. A. F. Napp-Zinn (Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, 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.

1. Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung (arbeitstäglich) 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⁾	150,2	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	297,9	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 Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten.

²⁾ Die Zahl für Juni 1927 ist 39,7, für Juni 1928 40,1.

³⁾ Vorläufige Zahlen.

schleunigten Versand im September und als Folge der beginnenden Lohnstreitigkeiten und Ausstände anzusehen ist. Die Abnahme des Güterverkehrs im November ist einmal bedingt durch die Auswirkungen der Lohnkämpfe in der westdeutschen Eisenindustrie (Fortfall der hauptsächlichsten Massengüter Eisen und Kohle), ferner durch die Besserung der Wasserverhältnisse. Dazu kommen noch saisonbegründete Einflüsse — Einschränkung der Bautätigkeit und Nachlassen des Ernteverkehrs. Wie alljährlich wies auch der Dezember gegenüber dem November einen erheblichen Rückgang auf. Neben den saisonmäßigen Einwirkungen und der geringen Zahl von Arbeitstagen waren es aber hauptsächlich die Folgen der Aussperrungen im Ruhrgebiet, die den Güterverkehr auf eine Stufe sinken ließen, wie wir sie nach dem Krisenwinter 1925/26 nicht mehr beobachtet haben.

Die Schwankungen in der Wagengestellung sind natürlich ähnlich denen des Güterverkehrs. Während jedoch die beförderten Gütermengen in keinem Monat des 2. Halbjahres 1928 die entsprechenden Zahlen für 1927 übersteigen, so liegen doch die Zahlen der Wagengestellung im Juli bis September 1928 über denen des Vorjahres, um aber im letzten Viertel erheblich dahinter zurückzubleiben. Der September weist einmal eine starke Steigerung (7 %) gegenüber dem Vormonat auf, andererseits liegt er um 2,7 % über der arbeitsmäßigen Leistung im September 1927. Diese Zunahme ist zunächst saisonmäßig (gesteigerter Herbstverkehr) zu erklären, ferner aber auch auf die Erhöhung der Gütertarife am 1. Oktober zurückzuführen.

Der Personenverkehr war infolge des anhaltenden guten Wetters im Berichtszeitraum sehr stark. Dazu kamen noch eine Reihe besonderer Veranstaltungen, wie das Deutsche Turnfest und die internationale Presse-Ausstellung in Köln, die olympischen Spiele in Amsterdam, sowie das Sängerbundfest in Wien, die der Reichsbahn einen bedeutenden Mehrverkehr brachten. So wurden z. B. im Juli 1928 überplanmäßige Züge gefahren (Juni 1928: 5920, Juli 1927: 7085). Die Verminderung der Zahl der Wagenklassen am 7. Oktober hatte besonders bei Zügen für den Nahverkehr und auf den Nebenbahnen eine Aufwanderung in die zweite Wagenklasse zur Folge.

Die Einnahmen der Reichsbahn aus dem Güterverkehr bewegten sich in den Monaten Juli und August, wie die Tonnenzahl der beförderten Güter, in geringen Schwankungen. Im September sind sie über das saisonübliche Maß hinausgestiegen. Dies ist zum Teil auf die obenerwähnten Gründe zurückzuführen, ferner hat aber auch die mittlere Beförderungsweite beträchtlich zugenommen. Eine Erklärung hierfür läßt sich wohl dadurch geben, daß manche Güter — insbesondere Kohlen —, die sonst im Umschlagsverkehr die Eisenbahn nur auf verhältnismäßig kurzen Strecken berührten, infolge des anhaltenden Niedrigwassers auf weitere Strecken per Eisenbahn versandt werden mußten. Der durch die Vorwegnahme von Transporten für Oktober zu erwartende Rückgang der Einnahmen ist durch die Tarifierhöhung wieder ausgeglichen worden.

Vergleicht man die beiden Jahre 1927 und 1928, so ist der Gesamtgüterverkehr im Jahre 1927 von 487 Mill. t auf 481 Mill. t oder um 1,2 % gefallen. Die Leistungen in der Güterwagengestellung waren 1928 im ganzen etwas (0,6 %) höher als im Jahre 1927. Soweit von den genannten Störungen abgesehen werden kann, bietet der Eisenbahngüterverkehr im Laufe des Jahres 1928 das Bild einer unter Schwankungen rückläufigen Konjunktur.

2. Änderung der deutschen Eisenbahntarife im Oktober 1928.

1. Gütertarife. Am 1. Oktober 1928 ist zum ersten Male seit Übergang zur Goldrechnung (1. November 1923) eine fast allgemeine Erhöhung der Güter-

tarife erfolgt. Diese Erhöhung betrifft vornehmlich die Binnentarife im Güter-, Tier- und Kohlenverkehr. Dabei sind die Frachtsätze der Normalklassen (Stückgut- und Wagenladungsklassen A—G) sowie die Sätze einer Reihe von Ausnahmetarifen im allgemeinen um 11 v. H. heraufgesetzt worden. In ähnlicher Weise sind die besonderen örtlichen Gebühren, Zuschlags- und Anstoßfrachten erhöht worden. Unverändert geblieben sind die Frachtsätze für Güter, die auch bisher die Vergünstigung durch den Nottarif genossen (Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlen-erzeugnisse, inländisches Obst usw.). Unverändert beibehalten sind außerdem eine Reihe wichtiger Ausnahmetarife, die für die deutsche Aus- und Einfuhr von Bedeutung sind, ferner die meisten Ausnahmetarife, die aus Wettbewerbs-rücksichten aufgestellt worden waren, (z. B. Seehafendurchfuhr- und Durchfuhr-tarife). Durch die Erhöhung hofft die Reichsbahn aus dem Güterverkehr eine Mehreinnahme von 200 Mill. RM zu erzielen.

2. Personentarife. Mit der Einführung des Winterfahrplans am 7. Oktober 1928 sind bei den Preisen im Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn durchgreifende Änderungen eingetreten. Die Neuordnung des Personentarifwesens sieht an Stelle der bisherigen vier Personenwagenklassen nur noch zwei Klassen vor: eine Holzklasse (3. Klasse) und eine Polsterklasse (2. Klasse); die bisherige 4. Klasse ist fortgefallen, die 1. Klasse wird nur in einigen D-Zügen im internationalen Verkehr, in Fern-D-Zügen und Luxuszügen geführt. Neu eingeführt sind nach sechs Entfernungsstufen (Zonen) gestaffelte Zuschläge für Eilzüge; für die Benutzung von D-Zügen müssen doppelte Eilzugzuschläge (nach 5 Zonen gestaffelt; die Nahzone für Eilzüge fällt hierbei fort) bezahlt werden.

Im einzelnen gelten für den Personenverkehr ab 7. Oktober 1928 folgende Zuschläge:

Zonen	Zuschläge in RM			
	in Eilzügen		in Schnellzügen	
	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. u. 1. Klasse
Nahzone 1—35 km	0,25	0,50	1,00	2,00
1. Zone 36—75 „	0,50	1,00	1,00	2,00
2. „ 76—150 „	1,00	2,00	2,00	4,00
3. „ 151—225 „	1,50	3,00	3,00	6,00
4. „ 226—300 „	2,00	4,00	4,00	8,00
5. „ über 300 „	2,50	5,00	5,00	10,00

Die Einheitssätze je Kilometer im Personenverkehr sind neu festgesetzt worden und betragen in der Holzklasse (3. Klasse) 3,7 Rpf gegenüber 3,3 Rpf in der bisherigen 4. Klasse und gegenüber 5 Rpf in der bisherigen 3. Klasse. In der Polsterklasse (2. Klasse) beträgt der neue Einheitssatz 5,6 Rpf je Kilometer gegenüber 7,5 Rpf in der bisherigen 2. Klasse. Der Satz je Kilometer in der 1. Klasse betrug bisher 10,8 Rpf und ist am 7. Oktober 1928 auf 11,2 Rpf erhöht worden. Außer dem Schnellzugzuschlag wird in F-D-Zügen noch ein besonderer Zuschlag von 4 RM (in der 1. und 2. Klasse), in Luxuszügen (nur 1. Klasse) ein solcher von 8 RM erhoben.

Die Preise im Berliner und Hamburger Vorortverkehr, ferner die Arbeiter- und Kurzarbeiterwochenkarten, die Militärfahrkarten und die Preise im Gepäckverkehr der Reichsbahn sind unverändert geblieben. Die Reichsbahn erwartet von den Tarifmaßnahmen im Personenverkehr eine Mehreinnahme von etwa

50 Mill. RM, und zwar sowohl durch die Erhöhung der Fahrpreise der bisherigen 4. Klasse als auch durch eine 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 Schlußstrecke 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—Kreuzburg 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 25 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. Beförderungsteuer im Personenverkehr. Nach § 11, Abs. 3 des Beförderungsgesetzes 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 Eilzüge.

10. Abhandlungen.

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

Erhöhung der Reichsbahntarife. 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-Stückgutverkehr? 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. F. 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, 830; 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 Verkehrsunternehmungen. 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 Verkehrsunternehmungen 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 Privateisenbahnen 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 Verkehrsunternehmen. E. Giese. Verkehrstechnik 38 a, 676.

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

Die deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen. 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, 434.

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 Zugspitzbahn. 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 26,6 % 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 zuungunsten 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 Personenwagen beträgt 31,2 % und die der Kraftomnibusse 30 %. Die Zahl der Krafträder 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 Krafträder, 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	
	in 1000 Stück							
Ver. St. v. Amerika	19 373	20 242	2 764	2 885	22 137	23 127	5	5
Großbritannien	775	882	249	291	1 024	1 173	43	38
Frankreich	611	643	280	306	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 Vorjahr.

18. Wiederbeteiligung Deutschlands an der Internationalen Ständigen Vereinigung 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, Schnelllieferwagen, 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. Skischally. 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. Mecklenburg. Ztg. d. VDEV 49, 1297.

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

Seeschifffahrt.

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

Hamburg	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Juli	1607	1791000	2012	1841000
August	1711	1926000	2133	1878000
September	1482	1749000	1741	1850000
Oktober	1456	1732000	1563	1733000
November	1452	1772000	1576	1742000
Dezember	1392	1754000	1462	1688000
Jahr 1928 ¹⁾	17629	21448000	20458	21398000
Jahr 1927 ¹⁾	16011	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	699000
Jahr 1928 ¹⁾	6876	9086000	6890	9025000
Jahr 1927 ¹⁾	5984	8083000	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	2705	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	3005000
	Zusammen	5630	3842000	5790	3830500
November	Ostsee	1782	723000	1742	729000
	Nordsee	3545	3071600	3773	3005100
	Zusammen	5327	3794600	5515	3734100
Dezember	Ostsee	1485	623500	1462	624900
	Nordsee	3254	2916800	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 Seehäfen 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	3952000	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 N.-R.-T.	1927/28 N.-R.-T.	1926/27 N.-R.-T.	1927/28 N.-R.-T.
Auslandsverkehr	23854000	27719000	26085000	28145000
Inlandsverkehr	16072000	16143000	14684000	16511000

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

	Raumgehalt in 1000			Ladung in 1000 t
	Durchfahrten	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	3393	25016	18124 = 56,8%
Niederlande	617	4603	3330 = 10,4%
Deutschland	611	4591	3300 = 10,3%
Frankreich	359	2786	1927 = 6,0%
Italien	363	2270	1650 = 5,2%

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

	Raumgehalt in 1000			Ladung in 1000 t
	Durchfahrten	Br.-R.-T.	N.-R.-T.	
1928	6334	36360	22269	29402
1927	6085	36381	22354	29103

Führend waren an dem Verkehr 1928 beteiligt:

Vereinigte Staaten	2648	16278	10047	13558
Großbritannien	1816	10982	6773	8184
Deutschland	377	1475	885	1363
Norwegen	307	1443	877	1342
Japan	180	1135	764	1047

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 Industriehafens, wurde am 14. Dezember 1928 feierlich seiner Bestimmung übergeben (vgl. Die Weser, Nr. 12).

28. Hafenerweiterung Antwerpen. Die Schleuse von Kruisschans, die den Hafenskanal (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 Weltschiffbaus. 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	20000	25	88000
Japan	9	25000	8	74000
Dänemark	—	—	13	65000
Vereinigte Staaten	6	50000	9	3000

Die rückläufige Bewegung des Weltschiffbaues 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. Weltschiffbauergebnis 1928. Nach Lloyds Register liefen vom Stapel:

	1928		1927	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Dampfer	407	1477000	480	1376000
Motorschiffe	302	1183000	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	1013000	76	428000
Deutschland mit Danzig	46	202000	41	214000
Holland	31	82000	43	85000
Dänemark	4	5000	27	134000
Schweden	5	3000	15	104000
Japan	19	45000	18	59000
Frankreich	10	26000	10	55000
Vereinigte Staaten (mit großen Seen)	12	33000	17	28000
Italien	10	22000	15	36000

31. Schiffahrtstechnische Tagungen. Die 7. Jahresversammlung der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-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 Weltschifffahrt. Rolf Erdmann. Wirtschaftsdienst 49, S. 2012.

Die Hamburg-Preußische Hafengemeinschaft. R. H. 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. l. Marine Marchande, Nr. 494, S. 1543.

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

De Internationale Scheepvaartconferentie 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-

schrritten 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 zu 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 anscheinlicher 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 Aussperrung der Arbeiter in der westdeutschen Eisenindustrie durch Unterbindung der Eisenabfuhr und Einschränkung der Erzzufuhr 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 Schiffsparkes 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 Aussperrung 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 Aachener Kohle über Köln und Neuß und rheinischer Briketts 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 elsässischem Kali und lothringischem Erz, von Steinen vom Mittelrhein, Eisen vom Niederrhein. Ferner erhöhte sich die Einfuhr von Holz, wogegen 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, wogegen der Verkehr auf dem Mittel- und Oberrhein durch Kompensation von Zu- und Abnahme das Vorjahrsmaß 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	219	750	1926
August	132	955	318	705	2110
September	117	900	329	707	2053
3. Viertel 1928	390	2671	866	2162	6089
Oktober	125	922	293	687	2027
November	102	593	254	575	1524
Dezember	87	525	263	550	1425
4. Viertel 1928	314	2040	810	1812	4976
Jahr 1928	1189	9557	3121	7293	21160
Jahr 1927	683	12601	3652	7103	24039
Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Juli	1345	327	336	394	2402
August	1435	296	323	401	2455
September	1456	292	309	337	2394
3. Viertel 1928	4236	915	968	1132	7251
Oktober	1553	273	229	311	2366
November	1646	152	282	309	2389
Dezember	1590	128	206	350	2274
4. Viertel 1928	4789	553	717	970	7029
Jahr 1928	18266	3096	3246	3785	28393
Jahr 1927	20775	2798	2785	3406	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 Verkehrseinbuße 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	2568	20467
Jahr 1927	18391	16997	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 1650 000 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,—	962,1
August	426,2	785,3	195,9	735,3
September	397,6	714,4	173,7	744,—
Oktober	438,8	800,1	175,2	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	7958,8
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 Kohleanfuhrten, 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 Rheinschifffahrt 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 Binnenschifffahrt (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	63,6
September	11,7	13,3	152,5	61,6
Oktober	69,3	34,6	229,3	83,1
November	72,8	36,—	212,5	120,—
Dezember	54,3	38,4	111,1	83,8
Jahr 1928	1700,—	343,—	1423,—	1115,—
Jahr 1927	2535,—	753,—	1301,—	1545,—

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	118,3	566,—	351,4	308,4
August	158,7	518,3	319,—	237,8
September	143,7	563,4	301,5	239,6
Oktober	94,8	704,8	390,7	311,8
November	96,2	651,6	447,3	350,6
Dezember	76,8	537,2	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	93,3
November	56,5	65,9	73,5	130,5
Dezember	100,8	100,3	59,5	74,7
Jahr 1928	638,—	830,—	839,—	988,—
Jahr 1927	641,—	719,—	822,—	1308,—

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	Leistungsstärke in 1000 PS 1927	1926
Rhein.....	2864	2205	2186	467	192	196
Weser u. nordwestdeutsche Kanäle.....	1817	633	666	346	56	57
Elbe ¹⁾ , Märkische Wasser- straßen u. Oder.....	8177	2937	2865	1299	227	217
Ostpreuß. Wasserstraßen..	705	133	129	76	8	8
Donau.....	215	133	136	26	12	12
Sämtliche Wasserstraßen (einschl. der nicht einzeln aufgeführten)	14383	6164	6076	2255	498	493

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 Mainschifffahrt. Die bisher zum Rhenania-Konzern (bayrische Rheinschiffahrtsgruppe) gehörigen Unternehmen 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 Wasserstraßen-abgabentarife 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 Wesel bis Hamm (24. 12. 28; RVBl. 39), Schlepplohn- und Schifffahrtabgabentarif für den Elbe-Trave-Kanal (29. 12. 28; RVBl. 39).

Sämtliche Schifffahrtsabgaben erfuhren 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 „Nottarif“ 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 Löschfristen des Binnenschifffahrtsgesetzes von 1895, die infolge zu langer Ausdehnung den heutigen Umschlagsmöglichkeiten und den Interessen der Schifffahrt nicht mehr entsprachen, erfuhren durch Bekanntmachungen der preußischen Oberpräsidenten zum 1. Januar 1929 eine Kürzung. Für eine Gesamt-ladung von 1200 t beträgt die Lade- bzw. Löschzeit 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 größtenteils mit der Revision der Mannheimer Akte. Ferner setzte sie u. a. eine neue Anweisung betreffend die Mindestbemanning fest, die einige kleine Erleichterungen bringt. Die neue Bemanninganweisung 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 Kleinschiffverbandes. Die Mitgliederversammlung des auf Grund des Kleinschiffverband-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 Binnenschifffahrtkongreß. Ende Oktober 1928 wurde in Venedig der 1. Nationale Binnenschifffahrtkongreß, der von der Confederazione Nazionale Fascista dei Trasporti terrestri e dei navigazione interna einberufen war, abgehalten.

46. Belgischer Binnenschifffahrtkongreß. 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. Vermey. 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 Rheinstrecke. 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.

Abmessungen der Frachtfahrzeuge auf den Märkischen Wasserstraßen. Frentzen u. von Both. Ztschr. f. Binnenschifffahrt, 23, S. 665.

Die Betriebsverhältnisse in der Rheinschifffahrt. Wilhelm Geile. Ztschr. f. Handelswissenschaftliche Forschung, 9, S. 400.

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

Die Kombinationen zwischen Elbeschifffahrts-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 Binnenschifffahrtskredite. 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
Beförderte Passagiere...	111115	102681
Befördertes Gepäck....	868460 kg	821921 kg
Gesamtfracht.....	1023206 kg	641186 kg
Beförderte Post.....	317588 kg	274073 kg
Beförderte Zeitungen...	162042 kg	205743 kg
Gesamt-Kilometerleistung	10217528 km	9208029 km

49. Flugisenbahnpersonenverkehr (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 sich 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 Reichsluftstraßen 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 (Jata) 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 JATA 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. ILA 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. Marinerundschaue 7, S. 301.

Die Entwicklungsgrundlagen des Weltluftverkehrs. K. Pirath. Verkehrstechnische Woche 39, 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.

Zeitabschnitt	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Orts-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	8,3	565,4	63,3	576,2
1927.....	299,1	37,7	1972,8	231,9	1960,7
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 Konjunktorentwicklung 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 bedingte Mehrbenutzung zurückzuführen. Es scheint, daß hierbei auch die Vermehrung der öffentlichen Fernsprechstellen einen werbenden Einfluß ausgeübt hat. Der erhöhte Paket- und Fernsprechverkehr sowie einige, hier nicht zahlenmäßig belegte Verkehrszweige (Rundfunk und Überlandverkehr) 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 Verkehrszweige (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 5. 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. 221.

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 Spediteurorganisationen hielt ihre zweite Generalversammlung am 7. September 1928 in Bern ab. (Vgl. Bericht in der Wiener Zoll-, Speditions- und Schifffahrts-Ztg., Nr. 26.)

66. Abhandlungen.

Spediteure und Wirtschaft. Zur Kritik der Allgemeinen Deutschen Spediteur-

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

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

Die neuen Spediteurbedingungen und das O.L.G. Braunschweig. Artikelserie. 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. Wirtschaftsdienst 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. Verkehrsbeirat 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. Ztschr. 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. Gesammelt 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 1844 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 werden, 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 Übersee-Jahrbuch 1928. Hrsg. in Verbindung mit dem Überseeclub Hamburg von Friedrich Stichert. Hamburg. In Kommission bei Alster-Verlag. 394 S. Ill. In gewohnter Weise vereint das Buch vier Aufsatzgruppen: 1. die 1927/28 im Überseeclub gehaltenen Vorträge prominenter Deutscher, 2. Berichte über überseeische Länder, 3. allgemeine volkswirtschaftliche und historische Aufsätze, 4. Berichte von Hamburgs Warenmärkten. Vorangeschickt ist diesmal eine Abhandlung von Dr. W. Schweer, Hamburg—New York, Handels- und Schifffahrtsbeziehungen 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. Dormmüller „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 Hafenpaare 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 Förlag. 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 allgemeinere Materien, so die grundlegenden Bestimmungen für die Benutzung schwedischer Häfen, eine Übersicht über die schwedischen Schifffahrtslinien und Mitteilungen über die Hauptbinnenverkehrsmittel (Staatsbahnen; Södertälje- 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., Oberbaudirektor, und **W. Böttcher,** Dipl.-Ing., Baurat, Der Hafen von Hamburg. Herausgegeben von der Deputation für

Handel, Schifffahrt und Gewerbe und der Baudeputation, 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 — Hafenbauwerke und maschinelle Ausrüstung — Geschichte des Hafens — Organisation des Hafenbetriebs — Statistische Angaben. In anschaulicher Schreibweise, mit ansprechender bildlicher und kartlicher 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 Nordamerika-Linien 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 Binnenschifffahrts-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.

Wentholt, 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 Tarifffrage 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 allzusehr 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-Herne-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 altbewährten 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, hinzugetreten. 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. Grobleben. 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. Regenhardts Geschäftskalender 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 Schiffahrtsverbindungen, Spediteuren, 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 rührige Schriftleitung 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. 160 S. Die übersichtliche Zusammenstellung der gesamten Tarifveröffentlichungen der europäischen Eisenbahnen einschließlich sonstiger einschlägiger Eisenbahnveröffentlichungen hat nicht nur seitens der Bahnverwaltungen und Verkehrsinteressenten bereits vielfach verdiente 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 zeugenden 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. iur., 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: Haftungsverpflichtung — 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 Kunstsinn vereinen, zeichnerische Darstellungen der Leistungen ergeben auf 157 Blättern einen Eindruck von der vielseitigen Verflechtung der Reichspost mit Wirtschaft und Kultur. Zugleich wirbt 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 Meuschke. Altenburg i. Th. H. A. Pierer Verlagsbuchhandlung. 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 Auslandpakete und Postfrachtstücke sowie postalische Straßenverzeichnisse von Berlin und Hamburg. N.-Z.

Postverkehrsgesetze 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 erstenmal 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., Stadtbaurat 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

nicht genügend gewürdigten Verkehrszweig. Unterstützt durch gutes Bildmaterial, bespricht der Verfasser die verschiedensten Fragen wie Umfang von Fahrradproduktion und -verkehr, Verwendungsarten des Fahrrades, Anlage der Fahrradwege in Stadt und Land, Parks und Forsten, Verkehrsregelung u. a. Mit Interesse vernimmt man die vorbildliche Entwicklung des Fahrradverkehrs in Magdeburg, Amsterdam (überhaupt in Holland) und Kopenhagen. N.-Z.

10 Jahre Deutsche Handels-Luffahrt. Herausgegeben von der Deutschen Luft-Hansa A.-G. (Berlin 1929). 40 S. 4^o. Die in Satz und Illustration geschmackvolle Schrift beschränkt sich keineswegs auf einen Rückblick auf das bisherige Werden des deutschen Luftverkehrs, sondern weist auch, getragen von einem sachlich begründeten Optimismus, den Weg in die Zukunft. Zahlreiche Probleme der Luffahrt finden hier eine kurze, doch das Wesentliche erschöpfende Beantwortung, der bei der Stellung der Herausgeberin besonderer Wert zukommt. N.-Z.

Thiess, K., Geheimrat Universitätsprofessor Dr., Zahlungsbilanz und Fremdenverkehr. Heft 11 der Schriften des Reichsverbandes der Deutschen Hotels, Restaurants und verwandter Betriebe e. V. Düsseldorf. 32 S. Der am 14. Dezember 1927 auf der 7. Hauptversammlung des genannten Verbandes gehaltene Vortrag zeigt nach einem Überblick über den Stand der deutschen Zahlungsbilanz, daß und wie diese durch Entwicklung des Fremdenverkehrs nach Deutschland verbessert werden kann. N.-Z.

Hassert, Kurt, Prof. Dr., Der neue Weltverkehr. Heft 182 der „Meereskunde“, Sammlung volkstümlicher Vorträge. Berlin 1928. E. S. Mittler und Sohn. 27 S. III. Das Heft bringt eine Zusammenstellung von wichtigeren Verkehrsänderungen der Kriegs- und Nachkriegszeit, die vorwiegend durch die Machtverschiebung der Staaten untereinander bedingt waren. Ferner wird auf wirtschaftliche und technische Veränderungen in der Seeschifffahrt und im Eisenbahnwesen, auf die Entwicklung des Kraftwagens und des Flugzeugs eingegangen. Die populär gehaltene Schrift bringt dem Verkehrswissenschaftler und -praktiker nicht viel Neues, dem Laien dagegen manche interessante Mitteilung. Sch.

Bünz, Otto, Städtebau und Landesplanung. Wegweiser für Anfänger, Fortgeschrittene und Praktiker. Berlin 1928. Carl Heymanns Verlag. XII, 116 S. Die Schrift bietet in äußerster sprachlicher Kürze Hinweise auf die bei Städtebau und Landesplanung zu berücksichtigenden Gegebenheiten und Zweckmäßigkeiten verschiedenster Art, wobei den Verkehrsbelangen weitgehend Rücksicht getragen ist. Durch die Fülle der Gesichtspunkte an sich beachtlich, leidet die Schrift doch an Systemlosigkeit und ihrer teilweise zu schnellen und knappen Urteilsfällung. N.-Z.

Industrie-Bibliothek. Bd. 31. Warenhäuser. Ein Spiegelbild volkstümlicher Verkaufsstätten auf Grund einer Darstellung des Warenhauskonzerns Hermann Tietz. 296 S. mit 242 Abbildungen. Eine repräsentative Propagandaschrift, in der einige Beiträge auch von wissenschaftlichem Interesse sind. N.-Z.

Ortsnummern-Verzeichnis des Deutschen Reiches. Ausgabe B. Vollständiges Verzeichnis. Hrsg. vom Ausschuß für wirtschaftliche Verwaltung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit. Leipzig 1928. Verlag Paul Röh. XVI, 1208 S. DIN A 4. Das Buch enthält neben einer Übersichtskarte und einer ausführlichen Einleitung über Zweck und System der Ortsnumerierung und über den Gebrauch der Ortsnummern genummert mit rund 90 000 Namen alle Orte mit selbständiger Bezeichnung, darunter alle Post- und Bahnorte.

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

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

Nr. 2.

Abgeschlossen am 1. Oktober 1929¹⁾

Eisenbahnen.

71. Konjunkturüberblick.

Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t		Wagengestellung (arbeitsfähig) in 1000 Wagen		Einnahmen aus			
					Güterverkehr in Mill. RM		Personenverkehr in Mill. RM	
	1928	1929	1928	1929	1928	1929	1928	1929
Januar..	38,0 ²⁾	35,2 ²⁾	136,2	129,8	260,6	259,7	97,3	95,8
Februar.	38,2	31,5	143,4	128,0	258,5	251,3	89,1	78,9
März ...	43,1	40,1	150,7	149,3	288,2	313,5	104,1	112,6
April ...	36,2	41,4	149,5	157,2	242,3	290,9	119,2	107,3
Mai	38,4	41,1	149,1	159,8	254,7	282,8	130,7	136,7
Juni	40,1	42,0	149,8	157,4	268,3	293,6	138,5	136,5

Rückläufige Konjunktur und der abnorme, langanhaltende Frost sind die äußeren Begleitumstände, mit denen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in das Jahr 1929 eintrat. Die starke Kälte legte sich vor allem in den Monaten Januar und Februar lähmend auf den ganzen Verkehr. Die beförderte Gütermenge, die Wagengestellung sowie die Einnahmen aus Güter- und Personenverkehr bleiben teilweise beträchtlich hinter den entsprechenden Zahlen der Monate des Vorjahres zurück. Erst seit März wächst der Verkehr sprunghaft an, um nachher in eine ruhigere, saisonbegründete Steigerung zu treten, die jedoch vorwiegend über den Zahlen der vorjährigen Vergleichsmonate liegt.

Der Güterverkehr, der im Januar immer durch die dann regelmäßig eintretende Geschäftsstille gering war, erfuhr zwar gegenüber dem Vormonat eine geringe Erhöhung, die jedoch ohne Bedeutung bleibt, wenn man berücksichtigt, daß der Dezember infolge des Frostes mit 34,9 Mill. t (Dezember 1927 40,3 Mill. t) einen seit Jahren nicht mehr vorgekommenen Tiefstand erreichte. Ein Vergleich mit Januar 1928 zeigt einen Rückgang von 2,8 Mill. t oder rund 7 v. H. In normalen Jahren weist der Februar regelmäßig gegenüber dem Januar eine Steigerung des Güterverkehrs auf. Im Berichtsjahr bleibt aber die beförderte Gütermenge im Februar um 10,5 v. H. hinter der Januarzahl zurück. Die Kälte erreichte in diesem Monat mit -27° bis -35° C den Höhepunkt. Deshalb blieben die frostempfindlichen Güter der Eisenbahn fern; ebenfalls benötigte die Bauindustrie, die sonst im Februar wieder einzusetzen pflegt, keine Baumaterialien. Die erwartete Umlegung der Kohlensendungen von den zugefrorenen Wasserstraßen trat nicht ein, da die Verfrachter vorerst in der Hoffnung auf eine baldige Wiederschiffbarkeit der Wasserwege mit den Sendungen zurückhielten. Erst im letzten Drittel des Monats, als die Vorräte der Industrie ungefähr aufgebraucht waren, setzte ein starker

¹⁾ Die Berichterstattung bezieht sich auf das 1. Halbjahr 1929. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten.

²⁾ Die Zahl für Dezember 1927 ist 40,3, für Dezember 1928 34,9.

Andrang von Kohlentransporten ein. Es wurden hierbei von der Bahn Höchstleistungen gefordert, die sich nicht immer ohne Stockungen bewältigen ließen. Dabei konnte jedoch dieser erhöhte Kohlenverkehr keinen Ausgleich für die vorher ausgefallenen Transporte schaffen. Die Umlegung der Kohlenversendungen vom Ausfallensschiff auf die Eisenbahn hatte außerdem zur Folge, daß die mittlere Versandweite im Februar auf 180 km stieg, während sie 1928 im Monatsdurchschnitt 153 betragen hatte. Erst im März mit Nachlassen der Kälte setzte wieder der normale Verkehr ein. Der zurückgehaltene Frühjahrsversand von Saatgut, Düngemitteln, Südfrüchten, der durch die Wiederaufnahme der Bautätigkeit bedingte Versand von Baustoffen, sowie der in der ersten Hälfte des Monats noch anhaltende stärkere Kohlenversand ließen die beförderte Gütermenge im März um 21 v. H. über den Vormonat steigen. Der April brachte weiterhin eine geringe Steigerung der Gütermenge über den Vormonat, während die Zunahme gegenüber April 1928 rund 12 v. H. betrug. Der Grund ist in dem erhöhten, saisonmäßigen Versand für Landwirtschaft und Bauindustrie zu suchen. Der Mai brachte eine geringe Abnahme des Güterverkehrs gegenüber April, während im Juni wiederum eine Steigerung eintrat. Beide Monate liegen jedoch über den entsprechenden des Vorjahres.

Die Wagengestellung sank im Januar und Februar weit unter den Stand von Januar und Februar 1928. Hier ist jedoch eine Differenzierung nötig. Die Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts hat im Februar beträchtlich zugenommen (rund 15 v. H. gegenüber dem Vorjahre), dagegen trat für die kälteempfindlichen Güter und für Baustoffe ein starker Rückgang in der arbeitstäglichen Wagengestellung ein. Sie ist beispielsweise für Kartoffeln um 57 v. H. und für Zement um 79 v. H. gegenüber Februar 1928 zurückgegangen. In der zweiten Hälfte des Februar erreichte die Wagengestellung für Kohlen eine Höhe, wie sie in keinem Zeitpunkt der vorhergehenden Jahre, selbst nicht zur Zeit des englischen Kohlenstreiks, festgestellt worden war. Im Ruhrgebiet betrug die Zahl der am 22. Februar gestellten Wagen 36 836 gegen 26 936 am gleichen Tage des Vorjahres, in Oberschlesien am 23. Februar 9 853 gegen 4 639. Mit der Zunahme der Versendungen stieg natürlich in den folgenden Monaten auch die Gesamt wagengestellung wieder an und bewegte sich in den Monaten April bis Juni über den Vergleichsmonaten des Vorjahres.

Der Personenverkehr hatte gleichfalls unter den Einwirkungen der starken Kälte zu leiden. Saisonbegründete Zunahmen treten nur zu Beginn und Ende der Ferien auf. Eine Belebung erfolgte erst mit Eintreten der besseren Witterung. Wochenend- und Sonntagsverkehr waren im Mai und Juni sehr stark. Besondere Veranstaltungen erforderten eine Reihe von Sonderzügen.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr bleiben im Januar und Februar analog der beförderten Gütermenge hinter den Erträgen des Vorjahres zurück. In der hohen Einnahmezahl im März spiegelt sich die Zunahme der mittleren Versandweite wider, die durch ihre Abnahme in den folgenden Monaten wieder einen Rückgang der Einnahmen verursacht. Die höheren Einnahmen der Berichtsmonate gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres ergeben sich einmal aus der gestiegenen Gütermenge und ferner aus der im Oktober 1928 erfolgten Tarifierhöhung.

72. Verschmelzung A.-G. für Verkehrswesen — Deutsche Eisenbahngesellschaft.

Nachdem im Vorjahr die A.-G. für Verkehrswesen bereits die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft und deren Tochtergesellschaften übernommen hatte, sind im Frühjahr 1929 die Verschmelzungsverhandlungen zwischen der A.-G. für Verkehrs-

wesen und der Deutschen Eisenbahngesellschaft, Frankfurt, zum Abschluß gekommen. Mit Wirkung vom 1. Januar 1928 hat die A.-G. für Verkehrswesen die Frankfurter Gesellschaft übernommen. Der Aktienaustausch erfolgte im Verhältnis 1:1.

73. Tarifreform in Österreich. Am 15. März 1929 ist ein neuer Personen-, Gepäck- und Expresstarif der Österreichischen Bundesbahnen in Kraft getreten. Neber einer Erhöhung hat eine eingehendere vertikale Staffelung der Einheitssätze stattgefunden. Ein neuer Gütertarif trat am 1. Mai in Kraft. Außer einer Erhöhung sucht dieser Tarif sich durch eine größere Differenzierung den gegenwärtigen Bedürfnissen der Wirtschaft anzupassen. Dadurch ist der an und für sich schon verwickelte Tarif der Österreichischen Bundesbahnen um einige Kompliziertheiten reicher geworden.

74. Schließung einer englischen Eisenbahn. In England ist die 14 km lange Stichbahn der London- und Nordost-Eisenbahn von Halesworth an der Strecke Ipswich-Yarmouth nach Southwold an der Küste dem Wettbewerb des Kraftwagens erlegen und hat ihren Betrieb eingestellt. Die Eisenbahn bestand seit 1879 und war eine der ältesten Schmalspurbahnen Englands.

75. Personenverkehrssteuer in England. Eine Abordnung der englischen Eisenbahngesellschaften hat dem Finanzminister die Bitte vorgetragen, die schon im Jahre 1832 eingeführte Personenverkehrssteuer für englische Eisenbahnen, die im Laufe der Zeit eine Reihe von Wandlungen durchgemacht hat, aufzuheben. Als Grund wird der steigende Wettbewerb des Kraftwagens angegeben, der die Last einer Verkehrssteuer nicht zu tragen habe, also gegenüber der Eisenbahn ungebührlich bevorzugt sei.

76. Abhandlungen.

Rückblick auf das Jahr 1928. Wulff. Ztg. d. VDEV. 1, S. 1; 2, S. 29.

Der Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1928. Baumgarten. Ztg. d. VDEV. 23, S. 606.

Entwicklungszahlen der Reichsbahn 1925—1928 im Vergleich zu 1913. Die Reichsbahn 15, S. 306.

Die Betriebsergebnisse der Deutschen Reichsbahn und fremder Bahnen in den Jahren 1925, 1926 und 1927. Moll. Verkehrstechnische Woche 11, S. 173.

Bericht des Eisenbahnkommissars bei der DRG. an die Reparationskommission 1. 9. 1927—31. 8. 1928. Zeitschr. des internationalen Eisenbahnverbandes 1—2, S. 16.

Die Reichsbahn im Rahmen der deutschen Wirtschaft. Lohse. Weltwirtschaft 1, Seite 4.

Die Reichsbahn im Dienste an Deutschlands Wirtschafts- und Handelspolitik. Spieß. Ztg. d. VDEV. 23, S. 601.

Gegenwart und Zukunft der Reichsbahn. Dorpmüller. Die Reichsbahn 6, S. 109; Ztg. d. VDEV. 6, S. 150.

Die Reichsbahn als Käufer. Dorpmüller. Die Reichsbahn 13, S. 265.

Gewerbliche Nebenbetriebe der Reichsbahn. Pischel. Die Reichsbahn 14, S. 287.

Bewertung von Reichsbahnstrecken. Jacoby. Die Reichsbahn 1, S. 9.

Jahreszeit und Betriebsleistung der Reichsbahn. Bachl. Verkehrstechnische Woche 13, S. 201.

Neue Wege auf dem Verkehrs- und Tarifgebiet der DRG. Vogt. Ztg. d. VDEV. 11, S. 277.

Grundbegriffe des Gütertarifwesens. Sauter. Eisenbahnkunde 5, S. 102.

Kann der jetzige Aufbau der Eisenbahngütertarife in Zukunft beibehalten werden? C. Scholz. Deutsche Wirtschafts-Zeitung 1, S. 8.

- Grenzen der Tarifbildung. C. Riedenauer. Ztg. d. VDEV. 21, S. 549.
 Aufgaben des Eisenbahnbetriebes. 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. Zehnder. Verkehrstechnik 17, S. 272; 20, S. 329.
 Beiträge zum Verständnis der Eisenbahnverhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika. Rudolphi. 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. Cremer. 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 Privateisenbahnen 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 Dampftrieb 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. Diesselhorst. Ruhr und Rhein Wirtschaftsztg. 8. S. 245.

Die deutschen Privateisenbahnen 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 Kraftwagenfernstraßen 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 156,2 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. Steinhagen. Verkehrstechnische Woche 1, S. 1; 2, S. 17; 3, S. 27; 4, S. 41.

Die Entwicklung der Kraftverkehrsgesellschaften. H. Schultz. Bildungszeitung des Reichsverbandes Deutscher Post- und Telegraphenbeamten 9, S. 1.

Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1928. II. O. Wesemann. Wirtschaftsdienst 24, S. 1016.

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

Neue Straßenverkehrsprobleme im Bereich des Eisenbahnbetriebes. W. Kronheimer. 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.

Kraftwagenwettbewerb 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 wirtschaftlicher Hinsicht. Knipping. Die Straße 1, S. 1; 2, S. 17.

Die neuesten Versuchsergebnisse der Versuchsstraße des Deutschen Straßenbauverbandes 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. Halbjahr 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	973	1662000
April	1436	1770000	1795	1817000
Mai	1535	1856000	1717	1844000
Juni	1406	1774000	1603	1778000

Bremen (mit anderen Weserhäfen)

Januar	493	793000	475	794000
Februar	340	609000	335	613000
März	434	726000	407	714000
April	515	707000	517	720000
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	2797300	2639	2810900
	Zusammen	3818	3344700	3750	3349000
Februar	Ostsee	210	173300	212	175800
	Nordsee	1222	2160700	1175	2087700
	Zusammen	1432	2334000	1387	2263500
März	Ostsee	319	245900	323	233800
	Nordsee	1643	2727000	1688	2707500
	Zusammen	1962	2972900	2016	2941300
April	Ostsee	1912	848700	1859	830700
	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 1838 der kälteste Monat in Deutschland — hatte eine beträchtliche bis in den März dauernde Behinderung der Schifffahrt durch Eis zur Folge, unter der insbesondere die Ostseeschifffahrt 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 (Eingang) 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	1259000
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	5 436	2 971	1 722	4 693
Boulogne	5 197	661	547	1 208
Le Havre	8 802	2 937	1 759	4 696
Rouen (mit Nebenhäfen).....	3 473	6 164	738	6 902
Caën	622	1 064	811	1 875
Cherbourg.....	11 521	189	78	267
Nantes (mit Nebenhäfen).....	1 465	1 894	610	2 504
Bordeaux (mit Nebenhäfen).....	3 772	2 946	1 426	4 372
Marseille (mit Nebenhäfen).....	14 297	5 383	3 497	8 880
37 franz. Häfen 1928.....	65 076	31 596	13 930	45 526
37 franz. Häfen 1927.....	60 606	31 939	11 671	43 610

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....	6 600	9 781	10 137
Stockholm...	8 600	9 373	9 569
Malmö	5 534	5 486	6 138
Trälleborg...	3 404	3 983	4 241
Hälsingborg .	3 446	3 940	4 238
Luleå.....	2 066	3 414	2 043

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-Linie (75 000).

88. Die führenden deutschen Seereedereien Anfang 1929 waren:

	Dampfer		Motorschiffe		Gesamtraum B.-R.-T.
	Zahl	B.-R.-T.	Zahl	B.-R.-T.	
1. Hamburg-Amerika-Linie (einschl. Hugo Stinnes-Linien und Deutsche Levante-Linie)	139	776 400	30	193 900	970 300
2. Norddeutscher Lloyd (einschl. Hanseatische Dampfschiff.-Ges., Mathies-Reederei A.-G. und „Seefahrt“)	170	701 900	6	42 600	744 500
3. Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“	38	230 700	6	47 700	278 400
4. Hamburg-Südamerikan. Dampfschiffahrts-Ges.	16	145 100	5	49 500	194 600
5. Woermann-Linie A.-G. und Deutsche Ostafrika-Linie	22	117 100	—	—	117 100
6. Dampfschiff.-Ges. „Neptun“	57	46 800	5	7 500	54 300
7. Emil R. Retzlaff, Stettin	23	48 100	—	—	48 100
8. Bremer Öltransport G. m. b. H. Bremen (einschl. Atlantic-Tank-Rhederei)	6	14 900	5	31 200	46 100
9. Arnold Bernstein, Hamburg	7	40 200	3	4 800	45 000
10. H. C. Horn, Hamburg	—	—	13	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., übergangen. Die United States Lines-Flotte umfaßt 6 große Passagier- und Frachtdampfer mit rund 150 000 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	4 311 000	1 224	6 078 000
1. April 1929.....	655	3 644 000	1 302	6 581 000
davon im aktiven Dienst...	259	1 638 000	1 157	6 066 000

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 übernommenen 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 auf 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 Baltic and 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 Seeschifffahrts-Politik geworden ist, hielt am 27. Mai 1929 seinen 55. Vereinstag in Hamburg ab. Dieser befaßte sich vornehmlich mit Fragen des Transocean-Luftverkehrs, des Eisbrecher- und des Funkwetter-

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

95. Stand des Weltschiffbaus. 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	92000
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 Dampfertonnage 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.
1914	45 404 000	3 686 000	49 090 000	
1928	65 160 000	1 795 000	66 955 000	
1929	66 407 000	1 667 000	68 074 000	

An Dampfern und Motorschiffen besaßen die Hauptschiffahrtsländer:

	1914	1928	1929
	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	1 922 000	3 256 000	3 303 000
Norwegen	1 957 000	2 954 000	3 218 000
Italien	1 430 000	3 349 000	3 215 000
Holland	1 472 000	2 809 000	2 932 000

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.
Segelantrieb	8,1	2,7	2,5
Motorantrieb	0,5	8,1	9,7
Olfeuerung	2,6	28,5	28,5
Kohlenfeuerung	88,8	60,7	59,3

97. Abhandlungen.

Entwicklungstendenzen in der überseeischen Schifffahrt nach dem Kriege. Kurt Giese. Verkehrstechn. Woche 15, S. 221.

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, Hambourg, 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. Eneborg. Kommersiella Meddelanden 11/12, S. 491.

Internationale Schifffahrtssicherheitskonferenz in London. Arthur Werner. Schiffbau und Schifffahrt 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 rege, blieb indessen in der Folgezeit hinter den Vorjahresmengen zurück. Insbesondere ließ der Verkehr zu den Weserhäfen 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 Belebung, die Abfahrten zum Rhein eine geringere. Erfasst wurden in 1000 t:

	Durchgang Schleuse Münster		Durchgang Schleuse Duisburg	
	zu Tal	zu Berg	zum Rhein	vom Rhein
Januar	62,3	74,8	473,—	143,—
Februar	—	—	34,9	14,8
März	165,1	93,4	382,3	164,9
April	339,8	262,7	1016,2	358,9
Mai	283,9	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 Frachtenmarkt 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	818	263	403	1585
Februar	10	91	30	43	174
März	49	972	351	382	1754
1. Viertel 1929	160	1881	644	828	3513
April	102	1217	358	477	2154
Mai	179	1627	239	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	1113	265	116	191	1685
1. Viertel 1929	2986	565	289	490	4330
April	1853	404	360	345	2962
Mai	1617	342	478	299	2736
Juni	1771	354	511	359	2995
2. Viertel 1929	5241	1100	1349	1003	8693

Sowohl im Berg- wie im Talverkehr über Emmerich stellen die Verkehrsergebnisse 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:

	Abfuhr	Duisburg—Ruhrort		davon Erz	Zusammen
		davon Kohle	Zufuhr		
Januar	1687	1550	314	160	2001
Februar	266	237	68	37	334
März	1006	902	246	124	1252
April	1777	1599	438	204	2215
Mai	1468	1324	491	227	1959
Juni	1556	1421	445	199	2001

	Rhein-Zechen- und -Hüttenhäfen		Mannheim-Ludwigshafen	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	403,3	630,7	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 Hafenplätzen 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	53,4	125,5	205,7
Mai	308,7	71,1	152,3	177,9
Juni	314,6	74,9	132,—	142,1
	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Januar	17,5	33,4	44,8	67,5
Februar	6,6	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	522,6	331,1
	Magdeburg		Durchgang Schandau zu Berg zu Tal	
	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	95,—	98,4	98,9

100. Der französische Binnenschiffverkehrsverkehr 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 (Fendel-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 Fendel-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 Motorkähne	= 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 beendigt.

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 Hafenbautechnische 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. Ott bei starker Beteiligung der Spitzen der Behörden und der Wirtschaft festlich sein 60-jähriges 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 Ehardt. 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 Wirtschftsztg. 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 negociations hollando-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. Stichling. Werft—Reederei—Hafen 9, S. 175.

Ausbau der Oder zum Großschiffahrtsweg, eine Forderung Deutsch-Oberschlesiens. 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, Gegenwartsfragen aus dem Gebiet des öffentlichen Binnenschiffahrtsrechts; Teubert, Die Binnenschiffahrts-Statistik; Schleichert, Holländische 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—Paranagua—Sao Francisco—Florianopolis—Porto Alegre, der in beiden Richtungen zweimal wöchentlich befliegen wird, eingerichtet. Die Zeitersparnis gegenüber dem Dampfer beträgt 5 Tage.

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

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

Gesichtspunkte 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. Sauernheimer. Verkehrstechnische Woche 6, S. 61; 7, S. 80; 8, S. 93.

Gesteigerte Wirtschaftlichkeit in der Flugzeugindustrie. A. R. Weyl. Luftfahrt 8, 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. Lehmann. Luftfahrt 5, S. 65.

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

Sch.

Post- und Nachrichtenverkehr.

116. Konjunkturüberblick.

Zeitabschnitt	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 ¹⁾
April-Juni 1928	69,4	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 Fernsprecheverkehr 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 Fernsprechegebühren für Wenigsprecher hat zu einer Zunahme der Haupt- und Nebenanschlüsse und damit zu einer starken Erhöhung der Gesprächszahl geführt. Ende Juni gab es in Deutschland insgesamt 3 040 709 Fernsprecheanschlüsse. 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 Irland 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 Weltfunkvertrag 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.

Welttelephonnetz und Schwachstromindustrie. Bielitz. 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. Loubatié 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 Spediteure beging gelegentlich seiner 49. Hauptversammlung am 11. Mai 1929 festlich die Feier seines 50jährigen Bestehens, wobei von führenden Persönlichkeiten der verschiedenen Verkehrszweige über deren Beziehungen zur Spedition gesprochen wurde (vgl. Berichte in der Speditions- und Schifffahrts-Zeitung Nr. 20 ff.).

126. Abhandlungen.

Das schwedische Speditionsrecht. L. Janssen. Zoll-, Speditions- und Schifffahrts-Ztg. 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 Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisen- und Straßenbahnen, Kraft- und Luftfahrzeuge. Goltermann. Ztg. d. VDEV. 9, S. 225.

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

Literaturanzeigen.

Wirtschafts-Jahrbuch für Industrie und Handel des Deutschen Reiches und der Nachfolgestaaten 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 Nachfolgestaaten 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 Sammelwerks — 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 Bezugsquellennachweis 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“. Zustandegekommen ist ein Werk, das in gelegentlich allerdings etwas breitem Stil Wesen und Problematik der Messen erschöpfend zur Darstellung bringt und sich durch wohlhabgewogene Urteile auszeichnet. Es füllt eine Lücke in der wissenschaftlichen handelspolitischen Literatur und verdient zugleich als Wegweiser zu einer vernünftigen Messenpolitik 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.

Stotz, 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, Konserven usw., die über alle Einzelheiten der technischen Einrichtungen der Weltverpflegungsmittel unterrichten. Die Schrift ist eine anregende Unterhaltungslektüre, die jedoch wissenschaftlichen Charakters entbehrt. 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 Verkehrswesens, 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.

Hombberger, L., Dr., Reichsbahndirektor. Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei amerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1929. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VII, 103 S. Seiner gleichgerichteten Untersuchung über die englischen Eisenbahnen (vgl. Z. f. V. W. 1928, S. 155) läßt Hombberger 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 Hombberger 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 5 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 Unterrichtsleitfäden 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. Hrsg. 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. Ü. 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. Ü. G. unterbreitet nunmehr auch das I. Ü. P. in einem von kaum zu übertreffender Sorgfalt und Umfassendheit zeugenden Kommentar. In weitestem Umfang ist auf das I. Ü. G. und die innerstaatlichen Verkehrsgesetze Bezug genommen, die deutsche und ausländische Literatur und Rechtsprechung berücksichtigt. N.-Z.

Th. Johannsen, Gdingen. Heft 1 der „Ostland-Schriften“ hrsg. vom „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 polnischen 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, Fehlgriffe und Schwächen Polens zum Ausdruck bringt, andererseits die tatsächlichen, keineswegs unbedeutenden Leistungen der Polen voll und ganz 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 Festenfußfassen 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 Einteilungsgrund 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 Antwerpen, 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 Verlader und Spediteur, den Schiffer und Reeder täglich aufs neue mit sich bringt, sei es über Fragen der Auslegung von Fracht-, Miet-, Schlep- und Speditionsverträgen, sei es über solche des Ladens und

Löschens, der Ausführung der Güterbeförderung, des Schleppens, der Liegezeit, des Liegegeldes, der Fracht- und Schlepplohnberechnung, der Haftung von Schiffer und Spediteur und viele andere mehr". Der praktische Wert der Sammlung wurde erhöht durch Angabe der Stellungnahme der Gerichte zu den erstatteten Gutachten.
N.-Z.

Die Entwicklung der Rheinschifffahrt nach der Schweiz seit dem Weltkrieg. Im Auftrage des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt herausgegeben von der Rheinschifffahrtsdirektion. Basel 1929. Frobenius A. G. 61 S. 4^o, reich ill. Die geschmackvoll ausgestattete und illustrierte Schrift wirft einen Rückblick auf die ersten 10 Jahre der „Schweiz als Rhein-Uferstaat“. Sie vermittelt einen interessanten Einblick in die Rheinpolitik der Eidgenossenschaft, in das Werden der schweizerischen Rheinschifffahrt und des Hafens Basel. Insbesondere legt sie Zeugnis von der zielbewußten Rheinverkehrspolitik Basels, das sein kantonales Interesse erfolgreich und erfolgversprechend mit dem des Bundes zu vereinen weiß.
N.-Z.

Handbuch für die Deutsche Binnenschifffahrt 1929/30. Herausgegeben von Erich Schreiber. Hamburg, Meißner & Christiansen. 316 S. Das zum 60jährigen Jubiläum des Zentralvereins für Deutsche Binnenschifffahrt von seinem Geschäftsführer erstmalig herausgebrachte Werk enthält im wesentlichen: 1. Statistische Angaben über Wasserstraßennetz, Verkehr und Flotte; 2. eine kurze Wiedergabe sämtlicher Pläne auf Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes (mit umfangreichen Literaturangaben); 3. ein Inhalts- und Stichwortverzeichnis der auf die Binnenschifffahrt bezüglichen Gesetze; 4. eine Zusammenstellung der Schifffahrtsabgabentarife für die Reichswasserstraßen mit Abdruck der wichtigsten; 5. eine Übersicht der Lohnsätze des Schiffspersonals; 6. Zusammenstellungen der Behörden, Organisationen und Betriebe der Binnenschifffahrt. Das Jahrbuch kommt hiernach in erster Linie den Bedürfnissen der Schifffahrtsbetriebe entgegen, denen es nicht nur umfangreiche Nachschlagedaten für den täglichen Gebrauch, sondern auch einen Überblick über den Stand und Projekte der Binnenschifffahrt bietet, empfiehlt sich indessen auch für den Handgebrauch der Verwaltung und Wissenschaft. Zu der für 1931 zu erwartenden Neuauflage dürfte es sich im Interesse einer besseren Abgewogenheit empfehlen, die einzelnen Wasserstraßenpläne nicht von ihren verschiedenen Verfechtern, sondern von einer Hand zur Darstellung zu bringen.
N.-Z.

Christof Ruthof, Schiffswerften und Maschinenfabrik, Mainz-Kastel und Regensburg. Zur Vollendung des tausendsten Schiffes. Mainz 1929. 36 S. 4^o. III. Die ansprechende Denkschrift bietet mit der Darstellung des Werdeganges einer führenden Binnenschiffswerft einen willkommenen Beitrag zur Geschichte des deutschen Schiffbaus, insbesondere der Schiffstypen auf Rhein und Donau.
N.-Z.

Verband deutscher Kraftverkehrsgesellschaften, Dortmund. Mitgliederverzeichnis 1929. Das Verzeichnis verdient nicht nur wegen seiner eingehenden Angaben über Organisation und Tätigkeitsfeld der angeschlossenen Kraftverkehrsunternehmen Beachtung, sondern auch vor allem wegen der Mitteilung der Verkehrsleistungen der Betriebe, die einen interessanten Einblick in den Aufstieg des Autobus vermittelt.
N.-Z.

Das Deutsche Automobilwesen der Gegenwart. Unter Förderung des Reichsverkehrsministers, des Reichverbandes der Automobilindustrie, des Reichverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes, des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs, des Automobilclubs von Deutschland, des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

hrsg. von Geh. Kommerzienrat Dr. Allmers, Landesbaurat Dipl.-Ing. C. Fritz, Generaldirektor R. Kaufmann, Ingenieur E. Kleinrath, Geh. Regierungsrat Dr. Ing. e. h. Pflug, Berlin (1928). Reimar Hobbing. 272 S. und 190 S. Werkbeschreibungen und Reklame 4^o. III. Das Sammelwerk schließt sich den im gleichen Verlag erschienenen Veröffentlichungen über das deutsche Eisenbahnwesen und die deutsche Wasserwirtschaft der Gegenwart nach Anlage und Inhalt an. In über 50 Aufsätzen namhafter Fachleute kommen die verschiedensten Gebiete des Automobilwesens zur Darstellung. Das technische Element überwiegt dabei stark. Doch verdienen auch einige Artikel wirtschaftswissenschaftliches Interesse.
N.-Z.

Reichsverband der Automobilindustrie. Sonderausgabe der RDA-Mitteilungen, enthaltend die Vorträge gehalten anlässlich der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin November 1928, u. a. von Prof. Dr.-Ing. Schlesinger über „Organisationsfragen in der Industrie“, Oberpostrat Bühlmann über „Der Omnibus als Schnellverkehrsmittel“, Prof. Buschmann über „Der Lastkraftwagen und seine Bedeutung für das Wirtschaftsleben“. 53 S. 4^o. III.

Volkman, K., Dr. Die Straßenverkehrsordnungen nebst den einschlägigen Nebenbestimmungen. Berlin und Leipzig 1929. Guttentag'sche Sammlung Deutscher Reichsgesetze, Nr. 175. Walter de Gruyter & Co. 311 S. Eine Zusammenstellung und Erläuterung der wichtigsten Gesetze und Verordnungen über die Regelung des Straßenverkehrs im allgemeinen und des Fuhrwerks-, Radfahr-, Reit-, Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehrs im besonderen. Daneben sind enthalten die Berliner Straßenverkehrsordnung, die preußischen Runderlasse zur Regelung des Straßenverkehrs, sowie die österreichische Straßenpolizeiordnung.
Sch.

Weitz, P., Dr. jur., Rechtstaschenbuch für den Kraftverkehr. Stuttgart 1927. Verlag für Wirtschaft und Verkehr. 485 S. nebst Zahlenanhang und Ergänzungen zum Rechtstaschenbuch für den Kraftverkehr, zweite Ausgabe vom 1. Nov. 1928 von Dr. jur. E. Oberländer und Dr. A. Bezold, 168 S. Das Werk bringt neben der Geschichte und den Grundlagen des Kraftfahrzeugrechts die wichtigsten Gesetze und Verordnungen, die sich auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen beziehen. Der zweite Teil ist eine lexikalisch geordnete Schlagwörterammlung, in der alle wichtigen Fragen, mit denen der Kraftfahrzeugführer in Konflikt kommen kann, behandelt werden. Außer einer Reihe von Gesetzes- und Verordnungstexten enthält es ferner einen Zahlenanhang, der zur Auswechslung aller veränderlichen Zahlen, Erlasse usw. eingerichtet ist. Durch diese gründliche und systematisch geordnete Zusammenstellung eignet sich das Buch hauptsächlich für Kraftfahrzeugfahrer, deren Studium es außer im eigenen auch im Interesse der Allgemeinheit empfohlen sei.
Sch.

H. Bieger, Reifenuntersuchungen auf dem Nürburg-Ring, der Landstraße und der Laufmaschine. Dresden-A 19, 1929. Verlag Deutsche Motorzeitschrift G. m. b. H., 7 S. 4^o. III.

Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Hrsg. von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath. 1. Heft. München und Berlin 1929. Verlag von R. Oldenbourg. 35 S. mit 12 Abbildungen. DIN A 4. Das Anfang 1929 ins Leben getretene Institut beabsichtigt seine Forschungsarbeiten halbjährlich in der genannten Heftreihe zu veröffentlichen. Das 1. Heft bringt zwei Aufsätze des Institutsleiters Professor Pirath über „Die Luftfahrt und die Verkehrsprobleme der Gegenwart“ und „Verkehrsströme im Luftverkehr“. Der erste bewegt sich in den von Pirath mit Vorliebe entwickelten Gedankengängen über die Spezialisierung und sachgemäße

Arbeitsteilung der Verkehrsmittel, der zweite stellt einen methodisch wie gegenständiglich 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 Luftfahrtkenntnisse 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 Heimatbuch. Hrsg. von Landrat Dr. von Stein. 1929. Verlag: Eckhardt & Pesch, Düsseldorf. 120 S. 4^o. 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. Bätz) 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.