

		Goldfrank = M.	Dollar = M.
			(durchschnittlich)
1922	August 19.	200 (+ 25 %)	1252,50 (+ 66,45 %)
	August 22.	250 (+ 25 %)	1300,00 (+ 3,79 %)
	August 26.	400 (+ 60 %)	1800,00 (+ 38,46 %)
	September 4.	250 (- 37,5 %)	1460,00 (- 18,89 %)
	September 16.	300 (+ 20 %)	1487,50 (+ 1,89 %)

Aus der Gegenüberstellung des Börsenkurses der Dollarwährung zeigt sich, wie selten die Schwankungen des börsenmäßigen Marktkurses mit denjenigen der Auslandsposttarife zeitlich oder dem Betrage nach relativ gleichen Schritt halten. Aber auch der absoluten Höhe nach bestehen Unterschiede, indem die Tarifierhöhungen stets wesentlich hinter der Valutaänderung zurückbleiben. Die verwickelten Gründe hierfür darzulegen, würde hier zu weit führen; genug, daß dem deutschen Handelsverkehr mit dem Auslande insofern ein mäßiger Vorteil erwächst. Dennoch bleiben der Unzulänglichkeiten genug bestehen, ein Beweis, wieviel auch der deutsche Auslandsposttarif von einer internationalen Stabilisierung des Marktkurses zu erhoffen hat. Dieselben unerfreulichen Erscheinungen wie bei den Pakettarifen zeigen sich übrigens auch im internationalen Telegrammverkehr, weil auch hier eine Einzelabrechnung über die Gebührenanteile der verschiedenen Beförderungsverwaltungen stattfindet.



### Professor A. Endres †.

Am 14. Mai 1922 wurde Professor Alois Endres durch einen plötzlichen Tod seiner Arbeit entrissen. In ihm hat die junge Verkehrswissenschaft einen ihrer ersten und eifrigsten Vorkämpfer verloren. Als Sohn einfacher Leute geboren, hat er es verstanden in hartem Ringen sich zu einem der geistigen Leiter des Verkehrswesens emporzuarbeiten. Seinen Posten als Kollegialmitglied der preußischen-hessischen Eisenbahndirektion Mainz verließ er, um vom 1. Juli 1909 ab an der Handelshochschule Mannheim als Professor der Verkehrswissenschaft zu wirken. Aus der Praxis hatte er die Erkenntnis gewonnen, daß aus nationalen, wirtschaftlichen wie sozialen Gründen die Überführung der deutschen Bahnen in Reichsbesitz zu erstreben sei. Diesem Gedanken widmete er sich in ausdauernder, nach außen weniger bekannt gewordener Arbeit. Wie ja sein Ziel weniger auf äußere Erfolge ging, sondern der Förderung derer galt, die mit ihm zu arbeiten bereit waren. Wenn er auch publizistisch nicht hervortrat, so entstammte seinem verkehrswissenschaftlichen Seminar an der H. H. Mannheim manche beachtenswerte Arbeit, besonders auf dem Gebiet des südwestdeutschen Verkehrswesens. Er selbst bekleidete neben dem akademischen Posten auch andere angesehenere Stellungen im öffentlichen Leben. Freudig hatte er sich auch bereit gefunden zur Einweihung des Neubaus des Instituts für Verkehrswissenschaft einen Vortrag zu übernehmen. Der schnell raffende Tod verhinderte ihn hieran wie an mancher weiteren Arbeit zum Nutzen des deutschen Verkehrswesens, des deutschen Volkes. Wir alle betrauern in ihm einen Mann, der auf dem Grundstock praktischer Erfahrung ein reiches Wissen aufgebaut hatte, von dem er freigiebig und ohne Ruhmsucht seinen Mitmenschen zu teilen bereit war. —

137

# Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

HERAUSGEGEBEN VON DR. ERNST ESCH  
DIREKTOR DES

INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT  
AN DER UNIVERSITÄT KÖLN

## INHALT

Dr. OTTO BRAMSLOW: Die Entwicklung des Stauereiwesens.

Ob.-Reg.-Rat RÜHL: Großraum-Güterwagen.

Verkehrsrundschau:

Dr. Napp-Zinn, Köln: J. J. Bechers (um 1630—1682)  
Stellung zu Verkehrs- und Weltwirtschaft.

Dr. Senckpiel, Werder: Die Schadenersatzpflicht des  
Frachtberechtigten beim Frachtvertrage.

Buchbesprechungen.



1. Jahrg.

1922

Heft 6

OSKAR MÜLLER VERLAG KÖLN



1. JAHRG.

HEFT 6

ZEITSCHRIFT  
FÜR  
VERKEHRSWISSENSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON  
DR. ERNST ESCH  
DIREKTOR DES  
INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT  
AN DER UNIVERSITÄT KÖLN



1922

---

OSKAR MÜLLER VERLAG KÖLN