

kehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. 151 S. mit 27 Abbildungen. In diesem Buche stellt der Verfasser neuartige Untersuchungen zur Erzielung einer möglichst geringen Abnutzung der Radreifen und Schienen in Gleiskrümmungen bei allen Arten von Bahnen an. Wegen der hohen wirtschaftlichen Bedeutung, die diesem Problem zukommt, verdient die Schrift volle Aufmerksamkeit der Ingenieure, der Eisenbahnverwaltungen und der Industrie. D.

**Internationale Betriebsstatistik elektrischer Bahnen** für die Jahre 1924 und 1925. Bearbeitet von Dr. Arthur Ertel. Wien 1927. Sekretariat des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereines. 93 S. In dieser dem IV. Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Kopenhagen vorgelegten Betriebsstatistik sind umfangreiche statistische Daten von 131 Straßenbahnen der verschiedenen Länder Europas zusammengestellt, deren Kenntnis sowohl für die Betriebsführung wie auch für die wissenschaftliche Forschung sehr wertvoll ist. Es wäre zu wünschen, daß der Verein sich weiterhin dieser dankenswerten Aufgabe unterzöge und die Veröffentlichungen jährlich fortsetzte, bis die seit Kriegsbeginn eingestellten offiziellen Veröffentlichungen der einzelnen Länder wieder erscheinen. Vielleicht ließen sich dann die Erhebungen noch nach einigen anderen interessanten Gesichtspunkten hin erweitern. D.

**Lilienthal, O.**, Dipl.-Ing., **Der Automobil-Transport.** Die Organisation des Kraftwagen-Transportwesens unter besonderer Berücksichtigung der neuesten Entwicklung des Lastkraftwagens. Berlin 1927. Verlag M. Krayn. 130 S. Das Buch trägt mit seinen ganz allgemein gehaltenen, aber doch fachmännischen Ausführungen über das Kraftwagentransportwesen den Charakter einer guten populären Belehrungsschrift und eines praktischen Ratgebers. Wissenschaftlichen Wert kann die Arbeit jedoch kaum beanspruchen. Die Verwendung des Untertitels zur Kennzeichnung des Inhalts erscheint irreführend. D.

**Mahle, Ernst**, Dipl.-Ing., **Kolben für Kraftfahrzeugmotoren:** Grauguß, Aluminium, Elektron. Dresden 1927. Verlag Deutsche Motor Zeitschrift G. m. b. H. 29 S. In dieser reich illustrierten Schrift geht der Verfasser auf alle Fragen ein, die für den Bau und die Auswahl von Kolben für Kraftfahrzeugmotoren maßgebend sind. D.

**Hammarlöw, Uno**, Konsul, Dr. jur. et rer. pol., **Der wirtschaftliche Informationsdienst der Exportstaaten.** Bern 1927. Verlag Hallwag A. G. 108 S. Das Buch vermittelt aus sachkundiger Feder einen interessanten Einblick in Aufbau und Tätigkeit der sowohl von staatlicher wie privater Seite im Interesse des Außenhandels geschaffenen Nachrichtendienstorganisationen. Dabei werden die Einrichtungen der wichtigsten Handelsstaaten teilweise unter kritischer Beleuchtung einander gegenübergestellt. Gerade für den deutschen Kaufmann, der um die Wiedereroberung der Weltmärkte kämpft, dürfte das Studium dieses Buches von großem Nutzen sein. D.

**Schöning, Hans**, Eisenbahnspektor, **Verkehr und Trinksitte.** Berlin 1927. Neuland-Verlag G. m. b. H. 23 S. Das Heftchen weist in anschaulicher Weise auf die Gefahren hin, die auch der geringste Genuß alkoholischer Getränke gerade im Verkehrswesen zur Folge haben kann. D.

**Demag-Nachrichten.** Die Demag-Aktiengesellschaft, Duisburg, hervorgegangen aus der Vereinigung der Deutschen Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg und der Maschinenfabrik Thyssen & Co. A.-G. in Mülheim-Ruhr, gibt seit Juli 1927 vierteljährlich die vorgenannte Zeitschrift heraus, die über die zahlreichen Produkte des namentlich durch die Erstellung von Umschlagseinrichtungen bekannten Werkes berichtet.

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

Bearbeiter: Dr. Alfred Ditgen (Eisenbahnen, Straßen- und Kleinbahnen, Straßenverkehr, Luftverkehr, Post- und Nachrichtenverkehr) und Dr. Anton Felix Napp-Zinn (Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt).

Nr. 4

Abgeschlossen am 1. Dezember 1927<sup>1)</sup>

## Eisenbahnen.

### 159. Konjunkturüberblick.

1927 Monat	Beförderte Gütermengen in Mill. t	Wagenstellung (arbeitstäglich) in 1000 Wagen	Einnahmen aus	
			Güterverkehr in Mill. RM.	Personenverkehr in Mill. RM.
Juli . . .	41,53 <sup>2)</sup>	150,210	266,384	149,699
August . .	42,24	150,337	275,441	153,944
September .	—	157,162	275,533	122,845

Auch in der vorliegenden Berichtszeit zeigt der Eisenbahnverkehr, wie aus allen angeführten Daten hervorgeht, einen erfreulichen Hochstand. Die Ziffern erreichen den bisher höchsten Stand des Jahres, der auch im Vorjahre nur von den Herbstziffern übertroffen wird, wo Konjunkturaufschwung, Saisonbelebung und englischer Bergarbeiterstreik zusammenfallen. Bei Ausschaltung der Saisoneinflüsse ergibt sich jedoch, daß das Tempo des Aufstiegs, wie schon für die vorhergehende Periode festgestellt wurde, sich weiter verlangsamt hat, so daß sich die Konjunktur ihrem Höhepunkte zu nähern scheint.

Der durch die Saison bedingte geringfügige Verkehrsrückgang im Juni weicht im folgenden Monat wieder einer neuen Belebung, die sogar noch über das der Jahreszeit entsprechende Maß hinausgeht. Lebhaft ist insbesondere der Versand von Feld- und Gartenfrüchten, Kohle und namentlich an Düngemitteln, bei letzteren im Hinblick auf die zum 1. August zu erwartende Preiserhöhung für Stickstoff. Auch Baustoff wird in diesem Monat wie überhaupt in der ganzen Periode viel befördert. Trotzdem weist der Juli infolge anderer Zusammensetzung der Verkehrsmengen niedrigere Einnahmen als der Vormonat auf. Die Verkehrszunahme im August entspricht annähernd der saisonüblichen Entwicklung. Die Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet und dem rheinischen Braunkohlenggebiet steigen, während in Mitteldeutschland und Sachsen der Versand etwas zurückgeht. Auch der Versand von Düngemitteln verringert sich fast um 10%. Lebhaft dagegen ist wieder der im Vormonat wegen der Unsicherheit des Ernteaufschlags abgefallene Verkehr in Getreide und Mehl. Auch die Kartoffel- und Zuckertransporte nehmen zu. Die Verkehrssteigerung im September erreicht trotz beträchtlicher Zunahme der Wagenstellung nicht das nach der Jahreszeit zu erwartende Maß. Die relative Verminderung der Kohlentransporte infolge Abbaus der Sommerpreise wird durch den Zuwachs in der Beförderung von Ernterzeugnissen, Düngemitteln sowie, infolge des ungünstigen Oderwasserstandes, von Erz konjunkturmäßig nicht ganz ausgeglichen.

Sehr lebhaft ist wegen der Hauptreisezeit wieder der Personenverkehr. Die Einnahmeziffern von Juli und August sind die höchsten des Jahres, übertreffen um ein Beträchtliches noch die Ergebnisse in den gleichen Monaten des Vorjahres und

<sup>1)</sup> Die Berichterstattung bezieht sich auf das 3. Vierteljahr 1927. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraums erschienenen Nummern enthalten.

<sup>2)</sup> Die Zahl für Juni ist 39,53.

bleiben selbst hinter den Einnahmen von Juli und August 1925 nur wenig zurück. Auch Anfang September ist die Reisetätigkeit noch groß, flaut aber gegen Monatsmitte wegen der ungünstigen Witterung merklich ab.

**160. Neuordnung des deutschen Eisenbahn-Normalgütertarifs vom 1. August 1927.** Nach eingehenden Untersuchungen und langwierigen Verhandlungen der Ständigen Tarifkommission sowie des Ausschusses der Verkehrsinteressenten hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auf Zustimmung des Verwaltungsrates und des Reichsverkehrsministers zum 1. August dieses Jahres eine durchgreifende Reform des Normal-Gütertarifs durchgeführt. Ihren bisher hartnäckig verteidigten Standpunkt, daß Ermäßigungen im Tarif auf der einen Seite Erhöhungen an einer anderen Stelle entsprechen müßten, damit die gleichen Einnahmen garantiert seien, hat die Reichsbahn auf Drängen der Wirtschaft nunmehr doch verlassen, nachdem die finanzielle Entwicklung eine fortlaufend günstige Gestalt angenommen hatte, und sich entschlossen, einseitige Nachlässe zu bewilligen, die einen ziffernmäßigen Einnahmeausfall von 70 Mill. *M* zur Folge haben sollen.

Den vielfachen Wünschen von Verkehrsinteressenten, namentlich von Nahverkehrtreibenden, die vertikale, d. h. Entfernungsstaffel abzuschwächen oder gar den vor dem Kriege gültigen Kilometertarif wieder einzuführen, weil durch die jetzige Staffelung die Nahentfernungen unverhältnismäßig schwer belastet seien, konnte die Reichsbahn nicht entsprechen. Sie wies überzeugend nach, daß bei einem gleich hohen Einnahmen erbringenden Kilometertarif für die Nahentfernungen nur ganz geringfügige Erleichterungen von 3 bis höchstens 7% eintreten würden, während die weiten Transporte eine derartige Verteuerung erfahren müßten, daß eine starke Verkehrsabnahme zu befürchten sei. Betrüben doch die Mehrbelastungen bei einer Entfernung von 600 km schon 20%, bei 800 km 40% und bei 1000 km gar 65%. So würden sich wahrscheinlich selbst diese geringfügigen Ermäßigungen bei den Nahentfernungen auf die Dauer nicht aufrechterhalten lassen.

Um der Wirtschaft in diesem Punkte trotzdem entgegenzukommen, erklärte sich die Reichsbahn schließlich zu einer gegen das Kostenprinzip verstoßenden Staffelung der Abfertigungsgebühren für nahe Entfernungen bereit. Gleichzeitig wurden die Abstände zwischen den einzelnen Klassen dadurch verringert und ausgeglichen, daß die Gebühr der Wagenladungsklasse B von 20 auf 18 Pfg. pro 100 kg und die der Klasse C von 18 auf 16 Pfg. ermäßigt wurden. Die neueingeführte Klasse D<sub>1</sub> zahlt 13 Pfg. Bezüglich der vertikalen Staffelung einigte man sich dahin, daß der Satz sich von 100 km an rückwärts von 10 zu 10 km um 1 Pfg. ermäßigen sollte, bis er bei den Klassen A und B den Mindestsatz von 12 Pfg., bei C, D und D<sub>1</sub> von 11 Pfg. und bei E von 10 Pfg. erreichte. Die Sätze der Stückgutklassen und der Klasse F blieben unverändert. Danach zeigen die Abfertigungsgebühren jetzt folgenden Aufbau:

	Stückgut		Wagenladungen						
	I	II	A	B	C	D	D <sub>1</sub>	E	F
1— 10 km	32	32	12	12	11	11	11	10	10
11— 20 "	32	32	12	12	11	11	11	10	10
21— 30 "	32	32	12	12	11	11	11	10	10
31— 40 "	32	32	13	12	11	11	11	10	10
41— 50 "	32	32	14	12	11	11	11	10	10
51— 60 "	32	32	15	13	11	11	11	10	10
61— 70 "	32	32	16	14	12	11	11	10	10
71— 80 "	32	32	17	15	13	11	11	10	10
81— 90 "	32	32	18	16	14	12	11	10	10
91—100 "	32	32	19	17	15	13	12	11	10
über 100 "	32	32	20	18	16	14	13	12	10

Mit dieser Regelung hat die Reichsbahn zweifellos, um das Ziel einer Entlastung der Nahentfernungen zu erreichen, den tariftechnisch besten und einfachsten Weg beschritten. Über den Gedanken, „die Logik im Tarifaufbau“ durchbrochen zu haben, kommt sie hinweg, indem sie damit gleichzeitig eine Maßnahme zur Abwehr der Konkurrenz der Straßenverkehrsmittel ergriffen hat, deretwegen schon in der Vorkriegszeit das Selbstkostenprinzip bei der Staffelung der Abfertigungsgebühren durchbrochen worden war.

Hat die Reichsbahn mit Bezug auf die vertikale Staffelung des Tarifs den Forderungen der Wirtschaft nur in beschränktem Umfange entgegenkommen können, so zeigte sie sich bei einer Neuregelung der horizontalen Staffel zugänglicher. Die Mängel im Tarifaufbau waren in diesem Punkte auch durchsichtiger. In der Inflationszeit hatte man in der Annahme einer höheren Tragfähigkeit die Frachtsätze der oberen Klassen stärker erhöht als in den unteren Klassen. Diese Verschiebung nach oben war bei den verschiedenen Abbaumaßnahmen nach der Währungsstabilisierung nicht wieder beseitigt worden, da die Ermäßigungen sich jedesmal gleichmäßig auf alle Klassen verteilten. Daran trug aber nicht die Reichsbahn Schuld, sondern letztlich die jetzt stark gegen diese ungleichmäßige Belastung ankämpfenden Wirtschaftskreise, die sich einer geringeren Ermäßigung bei den unteren Klassen entgegengesetzt hatten. Jetzt forderte die Wirtschaft aber nicht eine Angleichung von unten aus durch Erhöhung der unteren Klassen, sondern durch weitere Nachlässe für die oberen. Ferner wurde als schwerwiegender Mangel empfunden, daß das Spannungsverhältnis der Klassen untereinander ungleich groß sei. Der Abstand zwischen den Klassen A bis D betrug zwar gleichmäßig 15 Punkte, prozentual nahm aber der Abstand nach unten zu, so daß er sich gerade bei den unteren Klassen empfindlich bemerkbar machte, wie aus folgender Darstellung ersichtlich wird, bei der der Frachtsatz von A gleich 100 gesetzt ist.

	A	B	C	D	E	F
	100	85	70	55	35	26
Abstand in Punkten		15	15	15	20	9
„ „ Prozenten		15	17,6	21,4	36,4	25,7

Diese Mängel wurden durch folgende Maßnahmen abgestellt. Der Frachtsatz der Klasse A wird um 5% ermäßigt, zwischen D und E wird eine neue Klasse D<sub>1</sub> eingefügt und die Staffelung mit einem jeweiligen Abstand von 17% bis D<sub>1</sub> durchgeführt. Die Sätze für E und F dagegen bleiben unverändert. Danach ergibt die horizontale Staffel folgendes neues Bild.

A	B	C	D	D <sub>1</sub>	E	F
95	79	65	54	45	35	26

oder wenn A gleich 100 gesetzt wird,

	A	B	C	D	D <sub>1</sub>	E	F
	100	83	69	57	47	36	27
prozentualer Abstand		17	17	17	17	22	26

Von der Einführung einer weiteren Klasse zwischen E und F wurde abgesehen, „da trotz dem etwas höheren prozentualen Spannungsverhältnis die tatsächlichen Frachtunterschiede nicht mehr so erheblich sind, ferner weil durch eine Vermehrung um zwei Klassen die Übersichtlichkeit und Einfachheit des Tarifs noch mehr verringert worden wäre, und schließlich, weil sich sonst unerwünschte Rückwirkungen auf den allgemeinen Kohlentarif ergeben hätten<sup>1)</sup>.“

<sup>1)</sup> Domsch. Der neue deutsche Eisenbahn-Normalgütertarif vom 1. August 1927. Sonderdruck aus der Ztg. d. VDEV. Nr. 38, Jahrg. 1927, S. 5.

Nachstehend die nunmehr gültigen Streckensätze pro tkm in Rpf:

	Stückgut		Wagenladungen						
	I	II	A	B	C	D	D <sub>1</sub>	E	F
1—100	17,1	13,4	10,8	8,9	7,3	6,0	4,9	3,7	2,7
101—200 Anstoß	15,4	12,0	9,7	8,0	6,6	5,4	4,4	3,3	2,4
201—300 "	13,7	10,8	8,7	7,1	5,8	4,8	3,9	3,0	2,2
301—400 "	11,9	9,4	7,5	6,3	5,1	4,2	3,5	2,6	1,9
401—500 "	10,3	8,0	6,5	5,3	4,4	3,6	2,9	2,2	1,6
501—600 "	8,6	6,7	5,4	4,5	3,7	3,0	2,5	1,9	1,4
601—700 "	6,8	5,4	4,3	3,5	2,9	2,4	1,9	1,4	1,0
701—800 "	5,1	4,0	3,3	2,7	2,2	1,8	1,5	1,1	0,8
801—900 "	3,4	2,7	2,1	1,8	1,4	1,2	1,0	0,8	0,6
über 900 "	1,8	1,3	1,1	0,9	0,8	0,6	0,5	0,4	0,3

Auch für eine Ermäßigung der Nebenklassenzuschläge führten die Vertreter der Wirtschaft Gründe an, denen sich die Reichsbahn nicht verschließen konnte. Eine Rückkehr zum 10-t-System wäre zwar bei der Umstellung des Fahrzeugparks auf den 15-t-Wagen ohne schwere Schädigungen nicht möglich gewesen. Andererseits aber bedeuten die hohen Zuschläge für eine kapitalarme Wirtschaft, die sich in Bestellungen und Lagerhaltung äußerste Beschränkungen auferlegen muß, eine Härte. Den Wünschen um Ermäßigungen der Nebenklassenzuschläge konnte die Reichsbahn um so eher nachkommen, als sich herausgestellt hatte, daß, so richtig das Zuschlagsprinzip vom Kostenstandpunkt aus an und für sich ist, doch die Höhe der Zuschläge nicht den Mehrkosten entspricht. Aber nur bei der 10-t-Klasse lagen die Zuschläge über den Selbstkosten, während sie bei der 5-t-Klasse darunter lagen. Wenn die Reichsbahn sich trotzdem entschloß, einer Ermäßigung der 10-t-Klasse keine Erhöhung bei der 5-t-Klasse entgegenzusetzen, so geschah das nicht nur auf Drängen der Wirtschaft, sondern auch im Hinblick auf die Kraftwagenkonkurrenz. Gleichwohl ist der Vorbehalt einer späteren Nachprüfung der 5-t-Zuschläge gemacht worden. Die Zuschläge für die 10-t-Klasse gestalten sich nunmehr wie folgt:

für A <sub>10</sub> : 7% gegenüber früher 10%	für D <sub>10</sub> : 20% gegenüber früher —
" B <sub>10</sub> : 7% " " 10%	" E <sub>10</sub> : 20% " " 25%
" C <sub>10</sub> : 10% " " 15%	" F <sub>10</sub> : 25% " " 30%
" D <sub>10</sub> : 15% " " 20%	

Außerdem muß berücksichtigt werden, daß sich die Ermäßigungen, die bei den Hauptladungsklassen eingetreten sind, naturgemäß auch für die Nebenklassen auswirken.

Das in Wagenladungen beförderte Eilgut und beschleunigte Eilgut zieht ebenfalls Nutzen aus der Herabsetzung der Tarife, da sich die Frachtsätze hierfür auf der Grundlage der Sätze für Frachtgut bilden. Darüber hinaus sind für Eilgut noch Erleichterungen geschaffen worden dadurch, daß die Fracht nicht mehr wie bisher für das doppelte bzw. dreifache Gewicht nach den Sätzen der Klasse A berechnet wird, sondern nach den Sätzen der für das Gut zutreffenden Tarifklasse, mindestens aber der Klasse D. Diese Maßnahme hat ganz bedeutende Ermäßigungen zur Folge, die den Eilgutverkehr sicher stark beleben werden.

Die vorgenannten Erleichterungen werden vom 1. September dieses Jahres ab sinngemäß auch auf den Tiertarif angewandt.

**161. Tarifiermäßigung in Schweden.** Bei den Schwedischen Staatsbahnen sind zum 1. August d. J. die Tarife im Nahgüterverkehr um durchschnittlich 20% herabgesetzt worden. Die Ermäßigungen erstrecken sich auf Entfernungen bis 235 km und richten sich, indem sie mit zunehmender Entfernung abnehmen, in erster Linie gegen die Konkurrenz des Kraftwagens.

**162. Neue Tarifiermäßigungen in Italien.** Durch Königlichen Erlaß vom 5. August und mit Wirkung vom 1. September sind im italienischen Gütertarif neuerliche Ermäßigungen eingeführt worden. (Näheres siehe Ztg. d. VDEV. 35, S. 967.)

**163. Herabsetzung der Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.** Zum 1. September d. J. sind bei den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen die Fahrpreise in zahlreichen Verkehrsverbindungen herabgesetzt worden. Man bestrebt damit einen größeren Anteil des großstädtischen Verkehrs an sich zu ziehen und gleichzeitig den Preis, entsprechend der Entwicklung bei den Straßenverkehrsmitteln, immer mehr zu vereinheitlichen.

**164. Flugeisenbahn-(Flei-)verkehr.** Die Deutsche Lufthansa und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft haben zum 1. Oktober d. J. ein Abkommen getroffen, wonach sich beide Unternehmen zu einer Zusammenarbeit im Expreßgüterverkehr verpflichten, derart, daß Güter wechselweise mit Flugzeug und Eisenbahn auf einem einzigen Frachtbrief befördert werden können. Damit ist es möglich geworden, das Flugzeug auch dann dem Verkehr dienstbar zu machen, wenn der Bestimmungsort einer Frachtsendung nicht mit einem Landungsplatz für Flugzeuge zusammenfällt.

**165. Die Kunze-Knorrbremse in Schweden.** Bei den Schwedischen Staatsbahnen ist der Einbau der Kunze-Knorrbremse jetzt planmäßig durchgeführt. Die Kosten belaufen sich auf etwa 17,7 Mill. Kronen.

#### 166. Abhandlungen.

Die Reichsbahn im europäischen Wirtschaftsverkehr. Dorpmüller. Weltwirtschaft 7, S. 137.

Die wirtschaftliche Entwicklung der amerikanischen Eisenbahnen nach dem Kriege. Wernecke. Arch. f. Eisenbahnwesen 5, S. 1371.

Der deutsche Eisenbahnkraftwagenverkehr. Teubner. Ztg. d. VDEV. 33, S. 893.

Konkurrenz zwischen Eisenbahnen und Automobil. Ztschr. f. d. intern. Eisenbahntransport 8, S. 279.

Der neue deutsche Eisenbahn-Normalgütertarif vom 1. August 1927. Domsch. Ztg. d. VDEV. 38, S. 1033.

Kritische Gedanken zur Neuregelung des Eisenbahn-Normalgütertarifs. M. Schlenker. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 39, S. 914.

Die eisenbahntarifarisches Begünstigungen des Güterverkehrs mit den deutschen Wasserumschlagsplätzen. Emil Pfeiff. Der Rhein 7, S. 104.

Der Eisenbahn-Güterverkehr von Berlin. Jänecke. Verkehrstechnische Woche 29, S. 337.

Aufgaben der Güterzugbildung. Leibbrand. Verkehrstechnische Woche 39, S. 477; 40, S. 491; 41, S. 506.

Über die wirtschaftlichen Eigenschaften der Rangierbetriebe. Steinberg. Ztg. d. VDEV. 31, S. 843.

Hilfsmittel der Rationalisierung und Kalkulation bei der Reichsbahn. Sarter. Verkehrstechnische Woche 37, S. 446.

Die Betriebskostenrechnung. Tecklenburg. Die Reichsbahn 29, S. 498.

Bezirksbilanzen. Homberger. Die Reichsbahn 30, S. 534.

Propaganda bei den englischen Eisenbahnen. Sarter. Die Reichsbahn 32, S. 570. D.

## Straßen- und Kleinbahnen.

**167. Die XXIV. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen e. V.** fand am 16. September d. J. in Magdeburg statt. An Stelle des Beigeordneten der Stadt Köln Lehmann, der als Vorstands-

mitglied in die Felten & Guillaume Carlswerk A.-G. eingetreten ist, wurde Generaldirektor Dräger, Berlin, zum Präsidenten des Vereins gewählt.

**168. 50 Jahre Stockholmer Straßenbahn.** Am 10. Juli 1927 waren 50 Jahre verflossen, seitdem in Stockholm die ersten Straßenbahnen mit Pferdebetrieb dem Verkehr übergeben wurden. Die Elektrisierung begann 1901 und war Anfang 1905 beendet.

**169. Zum Bau einer Schnellbahn in Osaka** hat die Stadtverwaltung 81,15 Mill. Dollar bewilligt. Sie soll 50 km lang und zu  $\frac{2}{3}$  als Hochbahn geführt werden.

#### 170. Abhandlungen.

Der neue Einheitsfahrchein bei den Berliner Verkehrsunternehmen. R. Krüger. Verkehrstechnik 28, S. 481.

Straßenbahn und Omnibus in Paris. Verkehrstechnik 29, S. 499. D.

### Straßenverkehr.

**171. Tagung des Deutschen Straßenbauverbandes.** Der Deutsche Straßenbauverband hielt am 21. September seine IV. Hauptversammlung in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg ab. Behandelt wurde in erster Linie das Problem des Ausbaus der Hauptverkehrsstraßen mit Rücksicht auf den Kraftwagenverkehr. (Näheres siehe Die Straße 19, S. 389.)

**172. Autostraße Köln—Düsseldorf.** Die Reichsregierung hat den Antrag der preußischen Regierung auf Zulassung der Erhebung von Abgaben auf der von der Provinzialverwaltung der Rheinprovinz geplanten Autobahnstraße Köln—Düsseldorf abgelehnt.

**173. Kraftfahrzeuge in Deutschland.** Nach Angaben des Statistischen Reichsamts betrug der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland am 1. Juli 1927 723 935. Die Zunahme gegenüber dem Bestande am 1. Juli 1926 beträgt mit 152 042 Fahrzeugen 26,6%. Auf Preußen entfallen ungefähr 400 000 Fahrzeuge. Es überwiegt die Zunahme von Kleinfahrzeugen sowohl bei Krafrädern wie bei Wagen.

**174. Das Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer** für das Deutsche Reich betrug in dem ersten Rechnungsviertel April—Juli d. J. 63,48 Mill. *RM* gegen 40,21 Mill. *RM* im gleichen Zeitraum des Vorjahres und 105,14 Mill. *RM* insgesamt im Rechnungsjahr 1926/27.

#### 175. Abhandlungen.

Eisenbahn, Straßenbahn und Kraftwagen. Müller. RDA-Mitteilungen 13, S. 177.

Die Anforderungen des neuzeitlichen Verkehrs an Land- und Stadtstraßen. E. Ammann. Verkehrstechnik 29, S. 493.

Die Belastung von Verkehrsstraßen. H. Witte. Verkehrstechnik 32, S. 540.

Der Weg zur Schaffung eines deutschen Kraftfahrstraßennetzes. Euting. Verkehrstechnik 38, S. 661.

Die Linienführung von Kraftwagenstraßen. Robert Hanker. Verkehrstechnische Woche 34, S. 397; 35, S. 413.

Grundlagen und Technik der Selbstkostenrechnung im Kraftwagenverkehr. Leopold Mayer. Zoll-, Speditions- u. Schifffahrts-Ztg. 25, S. 3; 26, S. 5; 27, S. 4; 28, S. 6; 29, S. 5.

Zur Frage der Kraftfahrzeugsteuer. Hartmann und Eickner. Verkehrstechnik 38, S. 668.

Die künftige Kraftfahrzeugsteuer. Automobil-Rundschau 15, S. 291. D.

### Seeschifffahrt.

**176. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick).** Der Verkehr im 3. Vierteljahr 1927 betrug:

Hamburg	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Juli	1 508	1 666 000	1 908	1 701 000
August	1 383	1 604 000	1 726	1 619 000
September	1 349	1 662 000	1 631	1 683 000
Bremen (mit anderen Weserhäfen)				
Juli	578	688 000	591	705 000
August	631	699 000	649	688 000
September	562	726 000	554	692 000

Der Gesamtverkehr der wichtigsten deutschen Häfen an der Ost- und Nordsee (vgl. Verkehrsarchiv 1927, Nr. 66) betrug:

Juli	Eingang		Ausgang		
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.	
Juli	Ostsee	2 741	829 700	2 706	820 900
	Nordsee	3 299	2 816 900	3 851	2 934 600
	Zusammen	6 040	3 646 600	6 557	3 755 500
August	Ostsee	2 788	887 700	2 766	883 900
	Nordsee	3 508	2 746 300	3 858	2 757 600
	Zusammen	6 296	3 634 000	6 624	3 641 500
September	Ostsee	2 219	821 500	2 214	834 300
	Nordsee	3 299	2 835 800	3 562	2 867 400
	Zusammen	5 518	3 657 300	5 776	3 701 700

Der Verkehr Hamburgs und Bremens bewegte sich während des 3. Vierteljahrs 1927 etwa auf der im Juni erreichten Höhe, wobei allerdings Hamburg im August ein leichtes Nachlassen verzeichnete. Für die Gesamtheit der deutschen Häfen brachte der Juli noch eine kleine Erhöhung gegenüber dem Vormonat. Annähernd auf dieser Höhe hielt sich dann der Verkehr der beiden folgenden Monate. Dies Resultat war namentlich einer stärkeren Belebung des Ostseeverkehrs gegenüber dem 2. Viertel, insbesondere im August, zu verdanken. Die durch den englischen Bergarbeiterstreik erhöhten Verkehrszahlen des Vorjahres konnten nicht erreicht werden. Der Konjunkturaufschwung scheint in einer Hochstand-Linie zu gipfeln.

**177. Der Verkehr der Haupthäfen Schwedens 1926** betrug, verglichen mit 1913 und 1925 (Summe der ein- und ausgehenden Tonnage in N.-R.-T.):

	1913	1925	1926
Göteborg . . . . .	6600	8598	8814
Stockholm . . . . .	8600	8417	8643
Malmö . . . . .	5534	5001	5266
Trälleborg . . . . .	3404	2841	4105
Hälsingborg . . . . .	3446	3459	3809
Luleå . . . . .	2066	2901	1810

**178. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals** betrug im 2. und 3. Vierteljahr 1927:

	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in N.-R.-T.
April . . . . .	3745	1 077 000
Mai . . . . .	4782	1 511 000
Juni . . . . .	5605	1 925 000
Juli . . . . .	6108	2 373 000
August . . . . .	5307	2 194 000
September . . . . .	4717	2 050 000

Trotz des Fortfalls des stimulierenden Momentes des englischen Bergarbeiterstreiks wurden die Verkehrsmengen des Vorjahres übertroffen, überwiegend auf Grund einer starken Zunahme des Holzverkehrs.

**179. Der Nordatlantische Passagierverkehr** erreichte im 1. Halbjahr 1927 die folgenden Personenmengen (ohne Verkehr der Mittelmeerhäfen):

	nach Nordamerika	nach Europa
Sämtliche Konferenzlinien . . . . .	268 000	201 000
Davon entfielen auf:		
Cunard-Linie . . . . .	50 300	42 200
White Star-Linie . . . . .	38 300	32 800
Canadian Pacific-Linie . . . . .	50 400	14 400
Norddeutscher Lloyd . . . . .	20 900	15 300
United States Lines . . . . .	17 300	17 900
Cie. Générale Transatlantique . . . . .	13 700	20 400
Hamburg-Amerika-Linie . . . . .	16 500	13 700
Anchor-Linie . . . . .	10 500	7 300
Schwedische Amerika-Linie . . . . .	9 300	8 300

**180. Ein Gemeinschaftsdienst Hapag-Horn nach Westindien** von Hamburg und Antwerpen mit wöchentlichen Abfahrten nach Venezuela, Curaçao und Kolumbien und 14-tägigen Abfahrten nach Porto Rico, Domingo, Haiti und Jamaica ist im August 1927 eingerichtet worden, nachdem die Reederei H. C. Horn, Flensburg, der Westindien-Konferenz beigetreten war.

**181. Das Comité Maritime International** hielt vom 1.—4. August 1927 in Amsterdam eine Seerechtskonferenz ab. Hauptprobleme waren die Zwangsversicherung der Passagiere und die Reverse bei rein gezeichneten Kannonsementen (vgl. Hansa, Nr. 33, S. 1335: Bericht von Dr. H. Droege).

**182. Weltschiffbau.** Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des 3. Vierteljahres 1927 in den Hauptschiffbauländern in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland . . . . .	222	881 000	98	653 000
Deutschland mit Danzig . . . . .	47	276 000	42	278 000
Italien . . . . .	10	51 000	29	158 000
Holland . . . . .	12	41 000	21	123 000
Frankreich . . . . .	15	41 000	13	90 000
Dänemark . . . . .	3	3 000	16	93 000
Schweden . . . . .	2	2 000	13	80 000
Vereinigte Staaten . . . . .	6	58 000	5	22 000
Rußland . . . . .	9	21 000	25	58 000
Japan . . . . .	6	16 000	5	28 000

Starke Zunahme der Bautätigkeit während des Sommerhalbjahres 1927 weisen hiernach auf: Großbritannien, Deutschland, Holland, Dänemark und Schweden. Deutschland verzeichnet sogar gegenüber dem 30. 9. 1926 eine Vervierfachung des Baubestandes. Während sich die Schiffbautätigkeit in Italien während des Sommers etwa

auf gleicher Höhe hielt, war die Frankreichs rückgängig. Der gesamte Weltauftragsbestand zeigt neuerdings ein Überwiegen der Motorschiffe (1 590 000 Br.-R.-T.) über die Dampfer (1 469 000 Br.-R.-T.).

### 183. Abhandlungen.

Der seewärtige Güterverkehr der deutschen Häfen 1926. Wirtschaft und Statistik 13, S. 588.

Hamburgs Stellung in der deutschen und internationalen Seeschifffahrt. Marius Böger. Deutsche Wirtschafts-Ztg. 32, S. 745.

Het Havenverkeer van Hamburg in 1926, vergeleken met dat van Rotterdam. K. F. O. James. Economisch-Statistische Berichten 608, S. 745.

Hundert Jahre Bremerhavener Häfen. F. Claußen. Die Weser 9, S. 299.

Le port du Havre. Artikelserie. (Brindeau, Corbeaux, Le Bourhis, de Puymaly.) La Navigation du Rhin 8, S. 391.

The Ports of Rumania. Roy S. Mac Elwee. Nautical Gazette, Vol. 113, 3, S. 75; 7, S. 197; 9, S. 252; 11, S. 308; 14, S. 400; 18, S. 513; 22, S. 625.

Om världens nuvarande tonnagebehov. H. Eneborg. Kommersiella Meddelanden 18, S. 579.

Die Konzentration in der deutschen Wertindustrie. H. G. Pauls. Die Wirtschaftskurve 3, S. 297.

Das Arbeitsrecht des Seemanns in den Vereinigten Staaten. Grabein. Reichsarbeitsblatt 27, II, S. 350. N.-Z.

## Binnenschifffahrt.

**184. Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick).** A. Nordwestdeutsche Kanäle. Der Juli zeitigte einen allgemeinen Verkehrsaufschwung. Im August hielt sich der vom Ruhrgebiet nach Nord-Osten und vice versa gerichtete Verkehr auf gleicher Höhe, während die Kohlenabfahrten zum Rhein nachließen. Im September sank auch die vorher sehr lebhaftige Zufuhr vom Rhein zum Kanal, ließ ferner der Durchgang durch Schleuse Münster nach. Insgesamt war der Verkehr des III. Viertels lebhafter als der des II. Gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahrs (engl. Bergarbeiterstreik!) zeigt der Talverkehr durch Schleuse Münster (Kohle) nur eine kleine Verminderung, der Bergverkehr (Erz) eine leichte Belebung. Die Kohlenabfahrten durch Schleuse Duisburg blieben stärker zurück, wurden aber durch starke Vermehrung der Erzanfahrten über den Rhein kompensiert. Es belief sich in 1000 t:

	Durchgang Schleuse Münster		Durchgang Schleuse Duisburg	
	zu Tal	zu Berg	zum Rhein	vom Rhein
Juli	392,4	298,6	970,8	304,9
August	394,6	291,7	892,7	346,5
September	369,2	278,8	862,7	249,—

B. Rhein. Das 3. Viertel 1927 zeitigte einen weiteren Anstieg der Verkehrsleistung. Insbesondere war der Verkehr im Juli lebhaft, während dem namentlich auch die Oberrheinhäfen einen stärkeren Umschlag verzeichneten. Dieser ging im August wieder zurück, während der Umschlag der wichtigsten Niederrheinhäfen nach leichter Hebung im August im September einen etwas größeren Rückgang auswies. Die insgesamt befriedigende Beschäftigung führte dazu, daß trotz eines andauernd selten günstigen Wasserstandes die Frachten leicht angezogen waren.

Im Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze ergab sich nach kräftiger Zunahme im Juli ein Absinken im August und September, dergestalt, daß gleichwohl

das Ergebnis des 2. Viertels übertroffen wurde. Die Erzzufuhren waren sehr stark, auch die sonstige Einfuhr weiter belebt. Der Taltransport von Kohle hielt sich im Durchschnitt auf der Höhe des 2. Viertels und betrug etwa  $\frac{3}{5}$  des vorjährigen (engl. Bergarbeiterstreik!). Die Zunahme des Talverkehrs entfällt auf „Verschiedenes“. Der Grenzverkehr betrug in 1000 t:

Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Juli	75	1366	295	704	2440
August	72	1233	308	723	2336
September	92	1155	324	642	2213
3. Viertel 1927	239	3754	927	2069	6989

Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Juli	1827	250	287	422	2786
August	1780	220	293	354	2647
September	1676	214	257	292	2439
3. Viertel 1927	5283	684	837	1068	7872

Die großen Hafengruppen zeigten durchweg eine Belebung des Verkehrs gegenüber dem II. Viertel 1927. Gegenüber dem III. Viertel 1926 ergibt sich bei Duisburg-Ruhrort eine größere Verminderung (Kohlenabfuhr!), bei den Rheinzechenhäfen eine kräftige Belebung (Erzzufuhr), bei Mannheim-Ludwigshafen ungefähr ein Gleichbleiben.

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort betrug in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
Juli	1592	1463	583	378	2175
August	1597	1466	636	402	2233
September	1534	1424	589	363	2123

Der Gesamtumschlag in den Rhein-Zechen- und -Hütten-Häfen (= Rheinhausen, Homberg-Essen, Orsoy, Ver. Stahlwerke Duisburg-Meiderich, Alsum/Schwelgern Walsum) und in Mannheim-Ludwigshafen betrug in 1000 t:

	Juli	August	September
Rhein-Zechen-Häfen	1248	1336	1295
Mannheim-Ludwigshafen	982	871	898

**185. Ostdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick).** Im ganzen hielt sich der Verkehr auf der im 2. Viertel 1927 erreichten Höhe, doch weisen die einzelnen Verkehrspunkte beträchtliche Verschiedenheiten auf. Die Verschiffungen ab Kosel waren nach dem Juni-Rückschlag im Juli/August ebenso lebhaft wie im April/Mai, gingen aber im September beträchtlich zurück. Größer als im 2. Viertel war der Bergverkehr auf der Oder. Berlins Verkehr blieb belebt (Abfuhr gehoben). Dagegen ließ der Abgangsverkehr Hamburgs, namentlich im August, beträchtlich nach, während die Ankünfte im Juli vorübergehend stärker waren. Der Verkehr mit der Tschechoslowakei war gedrückt. Gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres ergibt sich eine gewisse Belebung des Verkehrs bei starker Veränderung der Kohlentransportrichtungen. Der Umschlag der bedeutenderen Plätze betrug in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	319,2	94,6	158,2	164,1
August	307,2	119,4	209,4	143,3
September	235,1	126,9	160,0	107,2

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Juli	89,9	583,2	445,3	407,4
August	94,3	550,3	417,3	389,2
September	98,0	558,3	439,9	366,3

  

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Juli	45,6	69,8	72,4	81,5
August	49,7	74,3	75,2	75,6
September	56,7	59,4	67,5	90,3

**186. Bestand der deutschen Binnenflotte.** Nachdem die letzte Bestandsaufnahme der deutschen Binnenflotte 1912 erfolgt, das in der Zwischenzeit von den zuständigen Behörden gesammelte diesbezügliche Material aber (vom Rhein abgesehen; vgl. Napp-Zinn, Rheinschifffahrt 1913—1925) der Öffentlichkeit vorenthalten worden war, bringt die Zeitschrift des Statistischen Reichsamts „Wirtschaft und Statistik“ in Nr. 18 erstmalig Angaben über die Entwicklung der deutschen Binnenflotte in den letzten Jahren. Den Bestand der beiden wichtigsten Fahrzeuggattungen Ende 1926 veranschaulicht die folgende Aufstellung:

Wasserstraßengebiet	Zahl	Kähne		Zahl	Schlepper	
		Tragfähigkeit in 1000 t	in % von 1912		Leistungsstärke in 1000 PS	in % von 1912
Rhein . . . . .	2 852	2186	105	488	196	120
Weser u. nordwestdeutsche Kanäle . . . . .	1 910	666	181	356	57	297
Elbe, Oder mit märkischen Wasserstraßen . . . . .	13 150	3425	88	1245	217	96
Ostpreußen . . . . .	699	129	108	77	8	87
Donau . . . . .	195	136	171	26	12	189
Sämtliche Wasserstraßen (einschl. der nicht einzeln aufgeführten) . . . . .	19 394	6661	99	2236	493	116

Trotz der Abtretungen aus dem Bestand auf Grund des Vertrags von Versailles (rund 482 000 t Kahnraum und 45 000 PS Schleppkraft) hat sonach die deutsche Kahnflotte den Stand von 1912 behauptet, die Schlepperflotte ihn sogar überschritten. Die Entwicklung in den einzelnen Wasserstraßengebieten weist dabei beträchtliche Verschiedenheiten auf. Eine starke Vermehrung des Fahrparks zeigt das nordwestdeutsche Wasserstraßennetz, von dem wichtige Teile erst 1914/16 dem Verkehr übergeben wurden, ferner die Donau (dank Ausbaus des Bayrischen Lloyds). Auch die deutsche Rheinflotte hat zugenommen (namentlich die Schlepper), während das ostdeutsche Wasserstraßennetz eine immerhin beachtliche Abnahme zeigt.

**187. Der Frachtausschuß für die Oder,** der sich aus den am Oderverkehr beteiligten Kohlenverladern, Reedereien, Partikulierschiffern und Spediteuren zusammensetzt, hatte in den Nachkriegsjahren bis Anfang 1925 die Oderfrachten unter Abwägung der verschiedenen in ihm verkörperten Interessen festgesetzt. Nachdem mangels Einigkeit die Frachtfestsetzung in den folgenden  $2\frac{1}{2}$  Jahren unterblieben war, wurde diese September 1927 wieder aufgenommen.

**188. Umsiedelung des Eilgutdampfer-Umschlags in Berlin.** Während die Berliner Stückgut-Reedereien bisher ihre Lade- und Löschstellen am Kronprinzen-, Friedrich Karl-Ufer und Humboldthafen hatten, wo indessen keine Entfaltungsmöglichkeit gegeben war, erfolgte mit dem 1. August 1927 die Übersiedelung nach dem

Berliner Westhafen der Berliner Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft, wo den Reedereien das mit einem Kostenaufwand von rund 7 Millionen *RM* ausgeführte, mit 7 Lagerhallen und 11 Kränen ausgestattete neue 3. Becken zur Verfügung steht.

**189. Schiffsabgaben.** Der Nottarif für Lebensmittel vom 22. Oktober 1925 (vgl. Verkehrsarchiv 1926, Nr. 32) ist, obschon sein Entstehungsgrund längst hinfällig geworden ist, vom Reichsverkehrsminister bis zum 31. XII. 1927 verlängert worden. (Reichs-Verkehrs-Blatt, Nr. 24, S. 149.)

**190. Ausstellungen.** In Koblenz fand im Sommer 1927 die Ausstellung „Der Rhein, sein Werden und Wirken“ statt, die einen umfassenden Überblick über Kultur und Wirtschaft der Rheinlande unter besonderer Berücksichtigung der gestaltenden Kraft des Rheinstroms bot. Die wirtschaftskundliche Seite unterlag der Oberleitung des Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchivs, Köln (Professor Dr. Kuske). Das Institut für Verkehrswissenschaft beteiligte sich durch statistische Darstellungen und Karten. — Begrenzteren Rahmen trug die im Spätsommer und Frühherbst 1927 veranstaltete „Niederrheinische Schiffsausstellung“ in Duisburg.

#### 191. Abhandlungen.

Kohlentransporte auf dem Rhein. Der Rhein 9, S. 148.

Der Schiffsverkehr der Weser. H. Flügel. Die Weser 7, S. 233.

Geschichtliche Entwicklung der Weserschiffahrt in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Werner Blase. Die Weser 7, S. 237; 8, S. 267; 10, S. 343; 11, S. 377.

Güterverkehr im Bezirk der Wasserstraßendirektion Hannover 1926. Prietze. Die Weser 9, S. 315.

Donauweg und österreichische Volkswirtschaft. Heinrich Nübel. Die Wasserwirtschaft, Wien, 14, S. 300.

Das deutsche Wasserstraßenproblem. Kreuzkam. Werit-Reederei-Hafen 15, S. 311.

L'importance de la canalisation de la Moselle au point de vue économique. A. Houpert. La Navigation du Rhin 9, S. 459.

Die Kettenschiffahrt und der Ausbau des Mains. Ebert. Der Rhein 9, S. 151.

Zur Frage des Ausbaues der Mainwasserkräfte im Zuge der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße. Th. Henfiling. Die freie Donau 15, S. 289.

Kanalverkehr Straßburg—Hünigen und Rheinschiffahrt. Nauticus. Die Rheinquellen 8, S. 141.

Die Einwirkungen der Eisenbahntarifpolitik auf den Umschlagsverkehr der Mannheimer Häfen. Denkschrift der Handelskammer Mannheim (Linden). Der Rhein 8, S. 121.

Die Industriesiedlungsbedingungen auf den Berliner Wasserstraßen. Fischer. Ztschr. f. Binnenschiffahrt 9, S. 354. N.-Z.

## Luftverkehr.

**192. Eine Internationale Luftfahrt-Ausstellung** fand vom 20. August bis 2. September 1927 in Kopenhagen statt. Auch Deutschland war auf dieser Ausstellung mit einer Kollektivausstellung vertreten.

**193. Die Fédération Aéronautique Internationale (F. A. I.)** hielt ihre diesjährige Tagung vom 14. bis 18. August gelegentlich des „Internationalen Flugmeeting Zürich“ in Zürich ab. (Näheres s. Der Luftweg 17, S. 224.)

**194. Errichtung einer Behörde für den Flugsicherungsdienst im Reiche.** Durch Verordnung vom 23. Juli 1927 werden die örtlichen Flughafenfunkstellen zur einheitlichen Zusammenfassung des Flugsicherungsdienstes im Reiche einer Reichsbehörde mit der Bezeichnung „Zentralstelle für Flugsicherung“ unterstellt, die wiederum

unmittelbar dem Reichsverkehrsministerium untersteht. (Siehe Reichsgesetzblatt, Teil I, 35, S. 237.)

**195. Flugeisenbahnverkehr.** S. unter „Eisenbahnen“ Nr. 164.

**196. Ausdehnung des Flugnetzes in Europa.** Am 1. Juli wurde ein weiteres Teilstück des Großluftweges Berlin—Madrid, die Strecke Genf—Marseille von der Deutschen Luft-Hansa in Gemeinschaft mit der Basler Luftverkehrs-Gesellschaft in Betrieb genommen. Seit dem 15. Juli wird Riga regelmäßig von den Fahrzeugen der Deruluft angefliegen. Am 31. Juli wurde die neue Fluglinie Salzburg—Klagenfurt von der Deutschen Luft-Hansa eröffnet.

**197. Deutscher Nord-Amerika-Preis.** Der Aero-Club von Deutschland und der Deutsche Luftfahrt-Verband haben einen Preis von 100 000 *RM* ausgesetzt für denjenigen, welcher als erster von einem Ort des deutschen Hoheitsgebiets nach New York fliegt. (Die Einzelbedingungen sind zu ersehen: Der Luftweg 15, S. 198.) Alle Versuche, diesen Preis zu erringen, sind bisher mißglückt.

#### 198. Abhandlungen.

Die deutschen Verkehrsflugzeuge. Wilhelm Pleines. Illustr. Flugwoche 13/14, S. 342.

Deutsche Lastenflugzeuge. Oefe. Fördertechnik u. Frachtverkehr 16, S. 277. Flug-Eisenbahnverkehr. Deutsche Luft-Hansa 8.

Das Problem des wirtschaftlichen und betriebssicheren Transozeansfluges. Felix Knoll. Luft- und Kraftfahrt 14, S. 221; 18, S. 290; 19, S. 305.

Betrachtungen zu den Ozeanflügen. Roland Eisenlohr. Der Motorwagen 26, S. 571.

Verkehrstechnisches über Fernflüge. Everling. Verkehrstechnische Woche 31, S. 361.

Betrachtungen über das Transocean-Verkehrsflugzeug. E. Rumpfer. Luftfahrt 14, S. 211.

Die spanische Flugzeugindustrie. Walter Scherz. Luftfahrt 13, S. 198; 15, S. 231.

Der heutige Stand des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten. Waldemar Beck. Luftfahrt 15, S. 227. D.

## Post- und Nachrichtenverkehr.

### 199. Konjunkturüberblick.

Zeitabschnitt	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Orts-gespräche in Mill.	Fern-gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM.
Juli—September 1926 .	64,400	9,702	435,706	57,265	420,7
April—Juni 1927 . . .	73,412	10,042	482,471	56,774	431,3
Juli—September 1927 .	71,421	9,971	483,825	59,938	504,8

Der Verkehr der Deutschen Reichspost hat sich im Berichtsviertel im ganzen auf der Höhe des vorhergehenden Jahresviertels gehalten und scheint damit ebenfalls, stärker noch als der Eisenbahnverkehr, einen Stillstand im Konjunkturaufstieg zum Ausdruck zu bringen. Von den angeführten Daten weisen sogar Telegramm- und Paketbeförderung einen kleinen Rückgang auf, während sich der Fernsprechverkehr noch geringfügig bessert. Aus dieser Divergenz von Fernsprechverkehr und sonstigem Postverkehr ist zu schließen, daß die Gebührenerhöhung am 1. August die konjunkturmäßige Entwicklung des Postverkehrs etwas gestört hat. Ein Umschwung der Konjunktur ist demnach bei der Post noch nicht zu erkennen, vielmehr ist anzunehmen, daß bei gleichgebliebenen Gebührensätzen sich der Aufschwung überall, wenn auch

verlangsamt, fortgesetzt hätte. Gegenüber dem Vergleichsviertel des Vorjahres, in welche die erste Zeit des Aufschwungs fiel, zeigt das Verkehrsvolumen, mit Ausnahme der Telegrammbeförderung, doch noch eine merkliche Erhöhung.

Die außerordentliche Steigerung der Einnahmen ist zum überwiegenden Teile als Folge der Gebührenerhöhung anzusprechen, die schätzungsweise Mehreinnahmen von 18 Millionen monatlich einbrachte.

**200. Erhöhung der Postgebühren.** Mit Zustimmung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichspost sind zum 1. August 1927 die Postgebühren, die noch den Vorkriegssätzen entsprachen, um 50 und 60% erhöht worden. Der Fernbrief kostet demnach 15 Rpf. und die Fernpostkarte 8 Rpf. gegen bisher 10 bzw. 5 Rpf. Entsprechend haben sich die Gebühren für Drucksachen, Pakete, Zeitungen, im Postscheck- und Telegrammverkehr geändert. Die Änderungen der Paket- und Zeitungsgebühren traten aus betriebstechnischen Gründen erst zum 1. Oktober in Kraft. Durch diese Maßnahmen erwartet man eine Steigerung der Einnahmen um 208 Mill. *RM.*

**201. Die Rundfunkteilnehmerzahl in Deutschland** betrug am 1. Juli 1927 1 713 899 gegen 1 224 057 1. Juli 1926 und 838 904 1. Juli 1925.

**202. Die 4. Große Deutsche Funkausstellung** wurde am 2. September im Funkhause zu Witzleben eröffnet. Die Ausstellung war von 300 Herstellerfirmen besichtigt.

**203. Eine unmittelbare Funkverbindung Deutschland—Philippinen** wurde am 15. August dem öffentlichen Verkehr übergeben.

#### 204. Abhandlungen.

Zu den Verhandlungen über die Erhöhung der Postgebühren. Gebbe. Deutsche Verkehrs-Ztg. 39, S. 665.

Die Entwicklung des Luftpostverkehrs. Gregor. Arch. f. Post u. Telegr. 7, S. 181.

Die Möglichkeiten eines transkontinentalen Fernsprechweitverkehr zwischen Europa und Asien. L. Litzinger. Europäischer Fernsprechdienst 5, S. 1.

Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost. Hellmuth. Ztschr. f. Betriebswirtschaft 8, S. 590.

Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen bei der Deutschen Reichspost. Deutsche Verkehrs-Ztg. 32, S. 537; 33, S. 555.

Paketverteilung des Paketzustellamts in München. Schwaighofer. Verkehrstechnische Woche 26, S. 301; 27, S. 316; 28, S. 333; 29, S. 341.

Neue Paketförderanlagen. Schäfer u. Krauss. Verkehrs- u. Betriebswirtschaft in Post u. Telegr. 1, S. 2.

La comptabilité générale de l'entreprise postale télégraphique et téléphonique. J. Pique. Annales des Postes, Télégr. et Téléphones 7, S. 537. D.

## Literaturanzeigen.

**Hermann Pantlen, Dr.,** Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt. Berlin und Leipzig 1927. Walter de Gruyter & Co. VIII, 84 Seiten. Die Schrift sieht ihren Gegenstand bereits durch die ein Jahr früher erschienene Arbeit Priesters „Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt“ behandelt, so daß sie nur wenig Neues zu bringen vermag. Sie ist etwas knapper gehalten, dabei in der Ausführung sorgfältiger, und kann an sich neben der Priesterschen Arbeit, der der Ruhm der ersten grundlegenden Untersuchung verbleibt, bestehen. Sie teilt mit ihr allerdings die Unsicherheit der Darstellung der Reederei-Kombinationen (Betriebsgemeinschaften!). Erwähnt sei noch, daß Pantlen die vom Reich für die Flottenwegnahme gezahlte Entschädigung auf 585 Mill. G.M. berechnet (gegen 700 Mill. G.M. Priesters). N.-Z.

**A. C. Hardy,** American Ship Types. A Review of the Work, Characteristics and Construction of Ship Types peculiar to the waters of the North American Continent. London 1927. Chapman & Hall Ltd. VIII, 262 Seiten. Reich illustriert. Der nordamerikanische Kontinent hat eine Reihe eigenartiger Schiffahrtsgattungen hervorgebracht, denen man in Europa entweder überhaupt nicht oder nur in bescheidenem Umfang Entsprechendes gegenüberstellen kann, so die einen Mittelcharakter zwischen See- und Binnenverkehr tragende „Große Seen“- und „Sund“-Schiffahrt, ferner den stark entwickelten ferryboat-Verkehr. Aber auch die übrige nordamerikanische Schiffahrt zeigt eigentümliche Schiffstypen und Betriebsformen (z. B. Riesen-Personendampfer auf dem Hudson, Heckrad-„Schieber“ auf dem Mississippi). Hardy läßt die Vielheit dieser Typen hier in allgemeinverständlicher Form vorüberziehen, nicht ohne auch ihre Verkehrsbedingungen zu erörtern. Ein ausgezeichnetes Bildmaterial unterstützt die flüssige Darstellung wirkungsvoll, belegt allerdings zugleich, daß das ästhetische Empfinden des amerikanischen Schiffbauers teils gering entwickelt ist, teils beträchtlich von dem des Europäers abweicht. N.-Z.

**Cunningham, Brysson, D. SC., B. E., F. R. S. E., M. Inst. C. E.,** Port Economics. An elementary study of port affairs. London 1926. Sir Isaac Pitman & Sons Ltd. X, 134 Seiten. Illustriert. Der durch verschiedene Werke über Hafentechnik und -wirtschaft auch in Deutschland bereits gut eingeführte Verfasser hat diesen Band der Pitmanschen Verkehrs-Bücherei in erster Linie für die Studierenden des Institute of Transport geschrieben. Er bietet in Kürze eine Übersicht über die wichtigeren Begriffe, die technischen und organisatorischen Einrichtungen der Häfen sowie das Wesen einiger typischer Häfen. Eine Sammlung von Fachausdruckerklärungen ist beigelegt. Man wird an diesem elementar gehaltenen Werk die Prägnanz des Ausdrucks, die Klarheit des Gedankenganges ebenso schätzen wie das Geschick, auch in technischen Dingen die wesentliche wirtschaftliche Problematik herauszustellen. Es handelt sich um ein vorbildliches Erzeugnis der typisch angelsächsischen analytischen Didaktik. N.-Z.

**Beiträge zur Geschichte des Schiffbaus, des Hafens und der Schiffahrt von Danzig.** Danzig 1926. Danziger Verlagsgesellschaft m. b. H. (Paul Rosenberg.) 75 Seiten. Illustriert. Freunde und Verehrer haben die geschmackvolle Schrift dem Präsidenten der Handelskammer Danzig, Willi Klawitter, der durch seine Familie wie sein eigenes Werk auf das engste mit dem Werden Danzigs verbunden ist, zum 70. Geburtstag dargebracht: eine Gabe, deren sich auch die Mitwelt zu erfreuen



vermag. Es berichten G. Martini über die Familie Klawitter und den Danziger Schiffbau, K. J. Kaufmann über den Hafen von Danzig, seine Entwicklung und Verwaltung, W. Recke über die Anfänge der Dampfschiffahrt in Danzig, Br. Heinemann über Wesen und Bedeutung der Handelskammer. N.-Z.

**Renate von Heinemann, Dr.**, Die Stellung Stettins in der Weltwirtschaft. Christians volkswirtschaftliche Bücherei. Berlin 1927. Wilhelm Christians Verlag. 83 S. — Die Verfasserin hat sich mit dieser Schrift ein Verdienst um die Erforschung der gegenüber der Vorkriegszeit so mannigfach veränderten Seeverkehrs- und Hafenverhältnisse erworben. Der verkehrswirtschaftliche Komplex „Stettin“ hat hier eine eindringliche Durchforschung nach jeder Seite und eine recht ansprechende Darstellung erfahren. N.-Z.

**Jean Rich. Frey**, Das Kembser Kraftwerk vor dem französischen Parlament. Sonderdruck aus „Schweizerische Monatshefte für Politik und Kultur“, VII. Jahrgang, Heft 2, Mai 1927. Zu beziehen vom Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel. 16 S. — Der bekannte schweizerische Verkehrspolitiker gewährt einen interessanten Einblick in die Verhandlungen des französischen Parlaments über den Ausbau des Oberrheins und beleuchtet diese vom Standpunkt Schweizer Rheinverkehrsinteressenten. Die Auffassung geht heute dahin, daß die Errichtung des Kembser Kraftwerks mit Schiffahrtskanal zur Umgehung der Isteiner Schwelle akzeptiert wird, während der übrige Seitenkanal-Plan Frankreichs nach wie vor zu verwerfen ist. N.-Z.

**Sarter, Adolf, Dr.**, Präsident der Reichsbahndirektion Trier, Verkehrswerbung bei den Eisenbahnen. Berlin 1927. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 218 S. mit 8 Tafeln. Die Werbung für den Eisenbahnverkehr ist bei uns ein neues, bisher noch wenig erprobtes Gebiet, gleichwohl aber, seitdem auch die Eisenbahnen in erster Linie als kaufmännische Betriebe angesehen und geleitet werden, von ungeheurer Bedeutung. Das beweisen die Erfolge, die man mit Hilfe einer kaufmännischen Werbung bei den Eisenbahnen Englands und den Vereinigten Staaten schon erzielt hat. So ist auch das Werk Sarters, in dem Methoden und Organisation der Werbung für den Eisenbahnverkehr mit wissenschaftlichem Ernste geprüft und Vorschläge mit Bezug auf die deutschen Verhältnisse gemacht werden, als ein neuartiges Unternehmen zu begrüßen. Die „aus der Praxis herausgeschriebene Studie“, als die der Verfasser sein Werk gewertet wissen möchte, kann als hervorragend gelungen bezeichnet werden. Allerdings scheint der Rahmen etwas weit gesteckt, einige Abschnitte, insbesondere die ersten, für den Zweck der Arbeit zu weit ausgeführt. Wenig störend, aber doch nicht zu verkennen ist, daß aus den Darstellungen der absolute Eisenbahnstandpunkt hindurchklingt. Sehr zu begrüßen ist, daß der Verfasser seine bei einer Studienreise in England und während seiner langjährigen Tätigkeit als Pressereferent des Reichsverkehrsministeriums gesammelten Erfahrungen verwerten konnte. D.

**Domsch, Dr.**, Direktor bei der Reichsbahn, Der neue deutsche Eisenbahn-Normalgütertarif vom 1. August 1927. Sonderdruck aus der Ztg. d. VDEV., Nr. 38, Jahrgang 1927. 15 S. Die zum 1. August eingeführten Änderungen im Normalgütertarif werden sehr übersichtlich dargestellt und begründet. D.

**Gold, Reichsbahnrat**, Katechismus für den Rangierdienst. Reichsbahnbücherei Bd. XVIII. Berlin 1927. Volkskraft Verlagsgesellschaft m. b. H. 83 S. Das Buch gilt als Anleitung für die Prüfungen in der Laufbahn der Rangierbeamten. Der Prüfungstoff wird in Musterbeispielen für gestellte Aufgaben und in Frage und Antwort dargestellt. D.

## Die letzten Neuerscheinungen

**Die Betriebsverwaltung.** (Grundriß der Betriebswirtschaftslehre Bd. II.) Bearbeitet von Univ.-Prof. Dr. W. Mahlberg, Univ.-Prof. Dr. Schmidt, Dr. Palyi, Geh. Legationsrat Univ.-Prof. Dr. Wiedenfeld, Staatssekretär z. D. Univ.-Prof. Dr. Hirsch, Univ.-Prof. Dr. Mombert, Reichswirtschaftsgerichtsrat Dr. Tschierschky, Dr. Heubner, Univ.-Prof. Dr. Gieseke, Dr. Birkenfeld, Dr. Diedrichs. VIII, 460 Seiten. Leinenband M. 24.—

Der vorliegende Band zählt zu den stofflich vollkommensten und zeitentsprechendsten Sammelwerken der Betriebswirtschaftslehre. Zeitschrift für Organisation

**Geldmarktlage und Reichsbankpolitik.** Von Prof. Dr. W. Prönitz. Technische Hochschule und Universität Berlin. (Schriften der Studiengesellschaft für Währungs- und Finanzreform E. V., Berlin. II. Heft). 44 Seiten. Steif geheftet M. 1.40 Nach Form und Inhalt eine vorbildliche wissenschaftliche Schrift, in der Theorie und Praxis in eine überaus glückliche Verbindung gebracht sind. Archiv für das Revisions- und Treuhandwesen

**Finanzielle Kalkulation.** Von Dr. Georg Schultze, Charlottenburg. (Gloeckners Handels-Bücherei Bd. 49.) 108 Seiten. Im Steifdeckel M. 2.— Eine Einführung in die Fragen der kaufmännischen Finanzierung, die die weiteste Verbreitung verdient. Der Diplom-Kaufmann

**Die Kredit-Wirtschaft.** I. Teil: Vorträge von Fritz Beckmann, Karl Diehl, Bruno Kuske, Alfred Müller, Joseph Schumpeter. IV, 179 Seiten. Geheftet M. 6.—, gebunden M. 7.— II. Teil: Vorträge von Herbert von Beckerath, Hubert Bel, Brij Narain, Hermann Hecht, Robert Pferdenges, Felix Somary, Arthur Spiethoff. IV, 92 Seiten. Geheftet M. 3.—, gebunden M. 4.— Die Veröffentlichung könnte kaum einen günstigeren Zeitpunkt treffen als den heutigen, da die Kreditprobleme Wissenschaft und Wirtschaftsleben aufs tiefste aufwühlen. Sie verdient eingehende Beachtung. Zahlungsverkehr und Bankbetrieb

**Die Wirtschaftsteile Deutscher Tageszeitungen.** Von Dr. F. Wirth, Diplomvolkswirt. (Ergänzungsbände zur Zeitschrift für Handelswissenschaftliche Forschung, Bd. 10.) 112 Seiten. Geheftet M. 6.— Wertvolle Beiträge von bekannten Nationalökonomern. Zeitschrift für Betriebswirtschaft

**Das Deutsche Betriebswirtschaftliche Schrifttum über die Maschinenindustrie.** Von Dr. W. Minz, Diplomkaufmann. (Ergänzungsbände zur Zeitschrift für Handelswissenschaftliche Forschung Bd. 11). 149 Seiten. Geheftet M. 8.—, gebunden M. 9.—

Auf diese Weise ist ein Werk zu Stande gekommen, das die Übersicht über diesen wichtigen Literaturzweig sehr erleichtert und von vielen längst erwartet worden ist. Rheinisch-Westfälische Zeitung

**Ruhrbesetzung und Weltwirtschaft.** Eine Internationale Untersuchung der Einwirkung der Ruhrbesetzung auf die Weltwirtschaft. Herausgegeben von Prof. Dr. Ernst Schultze. (Schriften des Weltwirtschafts-Instituts der Handels-Hochschule Leipzig, Bd. 3.) 256 Seiten. Gebunden M. 14.—

Das Sammelwerk muß als ein gelungener Versuch 17 anerkannter Fachleute verschiedener Nationen angesehen werden, die volks- und weltwirtschaftlichen Wirkungen eines der bemerkenswertesten nichtökonomischen Eingriffe zu untersuchen, die die Welt in den letzten Menschenaltern erschüttert haben, und als Beweis für den Willen zu leidenschaftloser Erkenntnis der Wirkungen politischer Maßnahmen auf ökonomischem Gebiete.

# RHEINISCHES UNION BRIKETT



**Kohlenförderung**  
der im Rheinischen Braunkohlen-Syndikat  
vereinigten Werke des rheinischen Reviers  
**rd. 43 000 000<sup>to</sup> jährl.**  
**Briketterzeugung**  
**rd. 10 500 000<sup>to</sup> jährl.**