

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, Binnenschifffahrt, Spedition, Reiseverkehr, Allgemeines).

Nr. 1.

Abgeschlossen am 1. April 1928¹⁾

Eisenbahnen.

1. Konjunkturüberblick.

1927 Monat	Beförderte Güter- mengen in Mill. t	Wagenstellung (arbeitstächlich) in 1000 Wagen	Einnahmen aus	
			Güterverkehr in Mill. RM	Personenverkehr in Mill. RM
Oktober	46,43 ²⁾	166,380	297,866	113,978
November	44,73	166,246	283,910	98,122
Dezember	—	146,589	289,000 ³⁾	108,000 ³⁾

Nach dem ununterbrochenen Aufstieg des Güterverkehrs von Mitte 1926 an, dessen Tempo sich allerdings schon in der vorigen Berichtsperiode beträchtlich verlangsamt hatte, gegen Ende sogar zum Stillstand gekommen war, machen sich, konjunkturmäßig gesehen, im letzten Jahresviertel die ersten Anzeichen eines Abstiegs bemerkbar.

Der Oktober bringt ziffernmäßig den Höhepunkt des Jahres, ohne daß aber das saisonübliche Maß der Steigerung überschritten würde. Bedingt ist die hohe Beförderungsziffer durch das Anwachsen der Erntetransporte und den regen Kohlenversand, hervorgerufen aus den Eindeckungen für den Winter. Der Mehrversand an Kohle gegenüber dem Vormonat beträgt über 75 000 Wagen trotz des sechstägigen Streiks im mitteldeutschen Braunkohlengebiet. Baustoffe werden ungefähr gleichviel befördert wie im Vormonat. Die Düngemitteltransporte dagegen gehen fast auf die Hälfte zurück. Anfang November hält sich der Verkehr ungefähr auf dem Stande des Vormonats, flaut aber von Mitte des Monats an mit Eintritt des Frostes ab. In der Hauptsache rückgängig ist der Versand von Kartoffeln, der ungefähr auf ein Viertel der Vormonatsmenge herabsinkt, sowie die Beförderung von Baustoffen wegen der Stilllegung zahlreicher Bauausführungen. Dagegen verstärkt sich noch der Kohlenversand für Hausbrandzwecke. Außer der kalten Witterung trägt hieran die teilweise Behinderung der Binnenschifffahrt Schuld, deren Transporte auf die Schiene abwandern. Auch der Verkehr in künstlichen Düngemitteln nimmt wieder beträchtlich zu. Im Dezember erreichen die Erntetransporte saisonüblich ihr Ende. Die Bautätigkeit wird wegen starker Fröste weiter eingeschränkt, so daß der Verkehr auch in Baustoffen weiter rückgängig ist. Der Kohlenversand dagegen ist anhaltend rege und übersteigt noch die Höhe des Vormonats. Ebenso übersteigt die Beförderung von künstlichen Düngemitteln die des Vormonats um 35 %. Insgesamt ergibt sich nach Ausschaltung der Saisonschwankungen für Oktober ein Stillstand in der Aufwärtsbewegung des Güterverkehrs, für November und Dezember sogar ein kleiner Rückgang.

¹⁾ Die Berichterstattung bezieht sich auf das 4. Vierteljahr 1927. Die aufgeführten Zeitschriftenaufsätze sind in während dieses Zeitraumes erschienenen Nummern enthalten.

²⁾ Die Zahl für September ist 42,72.

³⁾ Vorläufige Ergebnisse.

Der Personenverkehr sinkt im Oktober und November gemäß der Jahreszeit ab, um im Dezember infolge des Weihnachtsverkehrs wieder anzusteigen. In allen Monaten erhebt er sich etwas über der Höhe der Vergleichsmonate des Vorjahres. Die Entwicklung der Einnahmen läuft im ganzen der des Verkehrs parallel.

2. Das Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen, das auf der Verkehrskonferenz in Genf am 9. Dezember 1923 beschlossen worden war, ist in Deutschland am 31. Oktober 1927 zum Gesetz erhoben worden und am 9. November in Kraft getreten (Reichsgesetzblatt 1927, Teil II, Nr. 43).

3. Die internationale Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz 1927 fand vom 17. bis 22. Oktober in Prag statt. Hauptgegenstand der Beratungen war die Regelung des internationalen Fahrplanes für die Zeit vom 15. Mai 1928 bis 14. Mai 1929.

4. Neuregelung des Gütertarifs in England. Auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1921, welches bestimmte, daß die Tarife so festzusetzen seien, daß den Eisenbahnen im wesentlichen die Betriebsüberschüsse des Jahres 1913 gewährleistet würden, ist in England eine Neuregelung des Gütertarifs durchgeführt worden, die mit dem 1. Januar 1928 in Kraft trat. Die Frachtsätze sind im wesentlichen unverändert geblieben. Dagegen ist die Zahl der Güterklassen von 8 auf 21 vermehrt worden. Dadurch wird gleichzeitig eine Vereinfachung des Tarifs erreicht, indem ein großer Teil der Ausnahmetarife, zu denen ungefähr 80 % der Güter befördert wurden, in den Normaltarif eingefügt wird.

5. Einstellung der Elektrisierungsarbeiten bei den österreichischen und schweizerischen Bundesbahnen. Wegen mangelnder Geldmittel und Unwirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes hat die Verwaltung der österreichischen Bundesbahnen beschlossen, die Fortführung der Elektrisierung der Bundesbahnen einzustellen. Ebenso soll bei den schweizerischen Bundesbahnen nach Durchführung des beschleunigten Elektrisierungsprogrammes im Jahre 1928 eine gewisse Pause eintreten. (Vgl. Ztg. d. VDEV Nr. 48, S. 1324 und Nr. 50, S. 1387.)

6. Verpachtung der portugiesischen Staatsbahnen. Die portugiesische Regierung hat bei dem ausgeschriebenen Wettbewerb um die Pachtung der portugiesischen Staatsbahnen den Zuschlag der Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (CP) erteilt. Der Pachtvertrag lautet auf 30 Jahre. Als Pacht muß für jedes der beiden Netze (insgesamt 1380 km) jährlich ein Betrag von 3000 Contos (= 3 Mill. Escudos = rd. 550 000 RM) gezahlt werden. Außerdem hat sich die Gesellschaft verpflichtet, 85 % des Reingewinns an den Staat abzuführen.

7. Abhandlungen.

Güterverkehr und Wirtschaft. Sommerlatte. Ztg. d. VDEV 51, S. 1401; 52, S. 1433.

Zur Verstaatlichung der Privatbahnen. R. v. Kienitz. Ztg. d. VDEV 48, S. 1313.

Die Bahnunternehmungen im Steuerrecht. Meumann, Verkehrstechnik 49, S. 857; Robert 51, S. 890; 52, S. 898.

Die Eisenbahnen und ihre Stellung in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsmittel. Carl Pirath. Verkehrstechnische Woche 44, S. 537; 45, S. 551; 46, S. 565.

Aufbau und rechtliche Natur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Karl Ernst Haeffner. Archiv f. Eisenbahnwesen 5, S. 1248; 6, S. 1640.

Die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reich und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Georg Kühne. Ztg. d. VDEV 42, S. 1145; 43, S. 1177; 44, S. 1204.

Die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Hinkelbein. Eisenbahnkunde 10, S. 237; 11, S. 262.

Der Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht des Jahres 1926. Baumgarten. Ztg. d. VDEV 41, S. 1117.

Die Finanz- und Anleihepolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft im Lichte der Berichte des Eisenbahnkommissars vom 2. Dezember 1927 und des Generalagenten für Reparationszahlungen vom 10. Dezember 1927. H. F. Berger. Die Reichsbahn 51, S. 888.

Konjunktur und Reichsbahn. Bachl. Verkehrstechnische Woche 51, S. 622.

Rationalisierung der Reichsbahn. Dorpmüller. Reichseisenbahnztg. 28, S. 829.

Die Frachtsätze der Eisenbahngütertarife nach dem Stande vom 1. August 1927. Wirtschaft u. Statistik. 23, S. 980.

Fortschritte in der Elektrisierung der Eisenbahnen Großbritanniens. Ztschr. d. Intern. Eisenbahnverbandes 10, S. 381.

Aufgaben und Ziele des Personenzugfahrplanes. Baumgarten. Die Reichsbahn 49, S. 862; 50, S. 875.

Neuerungen in der Wirtschaftsführung. Ewert. Ztg. d. VDEV 45, S. 1234.

Großgüterwagen. Jacobson. Verkehrstechnik 45, S. 785.

Die Bestimmung der Kosten im Eisenbahntransport unter veränderlichen Umständen. Eugen Michalzew. Verkehrstechnische Woche 43, S. 525.

Die Kosten der Zugförderung in Abhängigkeit von den Streckenverhältnissen, von der Fahrzeit und von der Auslastung der Lokomotiven. Ehrensberger. Eisenbahnkunde 12, S. 285.

Verkehrsaufschreibungen zur Beobachtung der Verkehrsbewegung auf der Deutschen Reichsbahn. Kollwitz. Die Reichsbahn 44, S. 769.

Das Lochkartenverfahren im Binnengüterverkehr der Reichsbahndirektion Elberfeld. Nouvortne und Reimer. Ztg. d. VDEV 41, S. 1122.

Die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn. C. Pirath. Verkehrstechnik 48, S. 840.

Die Sibirisch-Turkestanische Eisenbahn. J. Uspenski. Die Volkswirtschaft der UdSSR 11, S. 9.

Friedrich List. Kurt Wiedenfeld. Ztg. d. VDEV 45, S. 1234.

D.

Straßen- und Kleinbahnen.

8. Anschluß der Berliner Stadt- und Ringbahn an die Berliner Verkehrsgemeinschaft. Die Berliner Stadt- und Ringbahn haben sich der zwischen der Straßenbahn, den Schnellbahnen und der ABOAG bestehenden Verkehrsgemeinschaft (vgl. Verkehrsarchiv 1927 Nr. 56) insofern angeschlossen, als vom 1. Januar 1928 ein Umsteigeverkehr mit den der Verkehrsgemeinschaft angehörigen Unternehmen eingerichtet wird.

9. Finanzierungspläne in Berlin. Der Berliner Magistrat hat die Aufnahme einer Auslandsanleihe in Höhe von 120 Millionen Reichsmark beschlossen, von denen 31 Millionen zur Vollendung der Schnellbahnbauten und 25 Millionen für Zwecke der Straßenbahn verwendet werden sollen.

10. Ablehnung der Veränderung von Beteiligungen an Privateisenbahnen in Preußen. Der Hauptausschuß des Preußischen Landtages lehnte am 10. Oktober die Zustimmung zu Veräußerungen von Beteiligungen des Staates an Privateisenbahnen ab. Es handelt sich dabei um Beteiligungen an der Kreis Oldenburger Eisenbahn, der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloher Eisenbahn, der Kreis Alte-

naer Eisenbahn, der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Triebsees und der Brandenburgischen Städtebahn.

11. Übergang der Hörder Kreisbahnen an die Dortmunder Straßenbahnen G. m. b. H. Mit Wirkung vom 1. Oktober sind die Hörder Kreisbahnen aus der Hand der Allg. Lokalbahn und Kraftwerke A.-G., Berlin, in das Eigentum der Dortmunder Straßenbahnen G. m. b. H. übergegangen.

12. Abhandlungen.

25 Jahre Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Verkehrstechnik 44, S. 774.
Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Louis Jänecke. Ztg. d. VDEV 46, S. 1257.

Die Schnellstraßenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. K. Sieber. Verkehrstechnik 47, S. 817.

Verkehrszählungen auf der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn. Wehde. Verkehrstechnik 42, S. 737.

Umsteigeverkehr der Berliner Stadtbahn. Ztg. d. VDEV 52, S. 1451.

Versuche mit Fahrscheindruckern bei der Berliner Straßenbahn. R. Krüger. D. Verkehrstechnik 46, S. 801.

Straßenverkehr.

13. Der internationale Kongreß des Automobiltransportwesens fand in diesem Jahre zum ersten Male in Europa, und zwar vom 14. bis 16. November in London statt. Er beschäftigte sich zur Hauptsache mit folgenden Fragen: Anpassung des Straßenbaues an die Erfordernisse des Kraftfahrzeugtransportes, Notwendigkeit einer Zusammenarbeit von Kraftwagen und Eisenbahn, Erleichterung des Grenzüberganges für Kraftwagen usw.

14. Eine neue Form der Kraftfahrzeugsteuer in Deutschland. Der Reichstag hat am 21. Dezember durch Gesetz eine Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer beschlossen, die mit Wirkung vom 1. April 1928 in Kraft tritt und bis zum 31. März 1931 Gültigkeit haben soll. An die Stelle der PS-Zahl für Krafträder und Personenwagen tritt als Steuerbemessungsgrundlage das Hubvolumen. Lastkraftwagen und Omnibusse werden weiterhin nach Eigengewicht besteuert. (Reichsgesetzblatt 1927, Teil I, Nr. 57.)

15. Abhandlungen.

Die Organisation des Straßenwesens in Frankreich. H. Tréhard. Verkehrstechnik 40, S. 711.

Regelung des Straßenverkehrs in Paris. C. Mariol. Automobil-Rundschau 20, S. 403.

Organisation und wirtschaftliche Bedeutung der Kraftverkehrsgesellschaften. Sußdorf. Eisenbahn-Technik 10, S. 8.

Kontrolle, Rationalisierung, Statistik und Rentabilitätsberechnung für Lastautos, Schnelllieferungswagen, Elektrokarren und ähnliche Fahrzeuge. Rudolf Kirschke. Die Werkbahn 11, S. 189.

Der Kraftomnibus im Verkehrsleben der USA. G. F. Dierfeld. Motor 11, S. 47.

Straßenerhaltung und Kraftverkehr. Wirtschaftsdienst 49, S. 1904.

Der Kapitalbedarf für den deutschen Straßenbau und seine Behandlung auf der diesjährigen Straßenbautagung in Leipzig. Hermann Kurz. Die Straße 20, S. 406.

Der Ausbau der badischen Landstraßen. Cassinone. Verkehrstechnik 50, S. 868.

Die neue Kraftfahrzeugsteuer. E. Hay. Deutsche Wirtschaftsztg. 47, S. 1108.

D.

Seeschifffahrt.

16. Deutschlands Seeverkehr (Konjunkturüberblick). Der Verkehr im 4. Viertel 1927 und im Jahre 1927 betrug (verglichen mit 1926 und 1913):

Hamburg	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober	1493	1764000	1767	1658000
November	1444	1727000	1695	1702000
Dezember	1427	1854000	1580	1982000
Jahr 1927	16332	19749000	17291	19843000
Jahr 1926	14829	17411000	16990	17618000
Jahr 1913	15073	14185000	16627	14440000
Bremen (mit anderen Weserhäfen)				
Oktober	562	726000	554	692000
November	495	680000	480	689000
Dezember	506	779000	476	767000
Jahr 1927	5986	8084000	6015	8055000
Jahr 1926	6129	7204000	6174	7247000
Jahr 1913	6323	5251000		

Der Gesamtverkehr der wichtigsten deutschen Häfen an der Ostsee (Königsberg, Swinemünde, Stettin, Saßnitz, Rostock, Lübeck, Kiel und 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.
Oktober	Ostsee	1876	719100	1824	700800
	Nordsee	3544	2936700	3807	2757100
	Zusammen	5420	3655800	5631	3457900
November	Ostsee	1689	659500	1653	642400
	Nordsee	3487	2787000	3648	2744600
	Zusammen	5176	3446500	5301	3387000
Dezember	Ostsee	1428	625200	1356	629600
	Nordsee	3091	2936000	3121	3034700
	Zusammen	4519	3561200	4477	3664300
Jahr 1927	Ostsee	22394	8131000	21992	8052000
	Nordsee	37520	32532000	41072	32441000
	Zusammen	59914	40663000	63064	40493000
Jahr 1926 ¹⁾	„	59490	38277000	61430	38397000
Jahr 1913	„	59479	31437000	60375	31226000

Der Verkehr des letzten Jahresviertels 1927 war nur wenig schwächer als der des dritten Viertels und brachte damit einen etwa gleichbleibenden Konjunkturstand zum Ausdruck. Die durch den englischen Bergarbeiterstreik bedingten höheren Verkehrsziffern des Vorjahrszeitraums konnten abgesehen vom Dezember, der eine unerwartete Belebung brachte, nicht erreicht werden. Die Verkehrszunahme des Jahres 1927 gegenüber 1926 ist auf die höheren Monatsergebnisse des ersten Halbjahres 1927 zurückzuführen, zeigt aber unter Berück-

¹⁾ Berichtigte Zahlen.

sichtigung der anormalen Verhältnisse im zweiten Halbjahr 1926 insgesamt eine Hebung des normalen Verkehrs.

17. Rotterdam und Antwerpen wiesen folgenden Verkehr in N.-R.-T. auf:

	1927	1926	1913
Rotterdam	21243000	21274000	12249000
Antwerpen	19980000	18336000	12017000

Während Antwerpens Verkehr durch die Belebung der Weltschifffahrt einen weiteren Aufschwung erfuhr, so daß es 1927 etwa auf gleicher Stufe mit Hamburg, das in den Vorjahren zurückgeblieben war, stand, zeigte der Verkehr in Rotterdam infolge Fortfalls des 1926 stimulierenden Momentes des englischen Bergarbeiterstreiks Stillstand.

18. Der Verkehr und Güterumschlag der bedeutendsten französischen Seehäfen 1927 erreichte folgende Mengen:

	Verkehr (Ankunft) in 1000 R.-T.	Güterumschlag in 1000 t		
		Ankunft	Abgang	Gesamt
Dünkirchen	5099	3034	1397	4431
Boulogne	4323	560	358	918
Le Havre	8248	3407	1452	4859
Rouen (mit Nebenhäfen)	3233	5922	589	6511
Caen	568	1053	860	1913
Cherbourg	10818	257	73	330
Nantes (mit Nebenhäfen)	1354	1760	481	2241
Bordeaux (mit Nebenhäfen)	3922	3338	1239	4577
Marseille (mit Nebenhäfen)	12848	5037	2565	7602
37 franz. Häfen 1927	60606	31939	11671	43610
37 franz. Häfen 1926	55340	27403	10789	38192

Obschon die bedeutende Verstärkung der Ankunft vorwiegend auf vermehrten Ankünften englischer Kohle (1926 engl. Bergarbeiterstreik!) beruht, ist eine allgemeine Belebung unverkennbar.

19. Der Verkehr des Suez-Kanals 1927 erreichte, verglichen mit 1926, folgende Zahlen:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000		Ladung in 1000 t
		Br.-R.-T.	N.-R.-T.	
1927	5545	40128	28962	29524
1926	4980	36134	26060	25409

Der Netto-Tonnage zufolge war 1927 an dem Verkehr beteiligt die britische Flagge mit 57,1 %, die niederländische mit 10,5 %, die deutsche mit 9,6 % (gegen 8,3 % 1926), die französische mit 6,2 % und die italienische mit 5,2 %.

20. Der Verkehr des Panama-Kanals 1927 betrug, verglichen mit 1926:

	Durchfahrten	Raumgehalt in 1000		Ladung in 1000 t
		Br.-R.-T.	N.-R.-T.	
1927	6085	36381	22354	29103
1926	5420	33044	20330	27586

Führend waren 1927 an dem Verkehr beteiligt:

Vereinigte Staaten	2799	18236	11294	15346
Britisches Reich	1617	10097	6237	6984
Norwegen	298	1347	828	1160
Deutschland	249	1028	623	1074
Japan	176	1077	716	1055

21. Der Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1927 belief sich auf:

	Durchfahrten	Raumgehalt in N.-R.-T.
Oktober	5006	2076000
November	4425	1762000
Dezember	3657	1601000
Jahr 1927	53422	19881000
Jahr 1926	47150	18192000
Jahr 1913	54628	10292000

Trotz der starken Verkehrsbelegung 1926 infolge des englischen Bergarbeiterstreiks zeigt das Jahr 1927 wieder eine starke Verkehrszunahme, durch die dem Raumgehalt nach annähernd eine Verdoppelung gegenüber 1913 eingetreten ist, während die Schiffszahl nur ungefähr gleich hoch ist.

22. Das Verlustergebnis des U. S. Shipping Board 1927 betrug rund 12 800 000 \$, wobei auf die 5 Passagierschiffe der United States Lines ein Überschuß von rund 370 000 \$ entfiel. Verzinsung und Abschreibung des Kapitals sind dabei unberücksichtigt.

23. Die deutsche Handelsflotte Anfang 1927 umfaßte der amtlichen Bestandsaufnahme zufolge 4045 Schiffe mit einem Raumgehalt von rund 3 420 000 Br.-R.-T. Die einzelnen Größenklassen waren, verglichen mit Anfang 1914, wie folgt vertreten:

Raumgehalt	Dampf- und Motorschiffe in 1000 Br.-R.-T.		Segelschiffe und See- leichter in 1000 Br.-R.-T.	
	1927	1914	1927	1914
bis 1000 T.	428	337	235	239
1000— 3000 T.	585	912	37	226
3000— 5000 T.	563	1248	22	74
5000—10000 T.	1203	1647	—	6
10000—15000 T.	160	267	—	—
15000 T. u. darüber	187	284	—	—
Zusammen	3126	4694	294	545
Davon Ostseegebiet	372	520	25	24
Davon Nordseegebiet	2754	4174	269	521

24. Neue Groß-Schiffe. 1927 wurden in Dienst gestellt: Turbinendampfer „Ile-de-France“ der Cie. Générale Transatlantique, Paris, mit 43 500 Br.-R.-T., 23,5 kn. Geschwindigkeit, für den nordatlantischen Dienst; Motorschiff (z. Z. das größte der Welt!) „Augustus“ der Navigazione Generale Italiana, Genua, mit 32 500 Br.-R.-T., 20 kn. Geschwindigkeit, für den südatlantischen Dienst; Turbinendampfer „Cap Arcona“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, mit 27 500 Br.-R.-T., 20 kn. Geschwindigkeit, für den südatlantischen Dienst; Motorschiff „Saturnia“ der Cosulich-Linie, Triest, mit 23 900 Br.-R.-T., 19 kn. Geschwindigkeit, für den südatlantischen Dienst; Motorschiff „Alcantara“ der Royal Mail Steam Packet Company, 22 200 Br.-R.-T., 17½ kn. Geschwindigkeit, für den südatlantischen Dienst; Turbinendampfer „New York“ der Hamburg-Amerika-Linie, 21 500 Br.-R.-T., 17 kn. Geschwindigkeit, für den nordatlantischen Dienst.

25. Weltschiffbau 1927. Nach Lloyds Register liefen vom Stapel:

	1927		1926	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Dampfer	480	1376000	319	926000
Motorschiffe	254	864000	206	704000
Segler u. a. Fahrzeuge	68	46000	75	45000
Zusammen	802	2286000	600	1675000

Davon entfielen 1927 auf:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	276	865 000	80	356 000
Deutschland mit Danzig	75	176 000	37	144 000
Vereinigte Staaten (mit großen Seen)	17	113 000	16	39 000
Holland	17	33 000	49	86 000
Italien	8	48 000	13	50 000
Dänemark	6	8 000	14	64 000
Schweden	5	5 000	13	62 000
Frankreich	16	26 000	5	17 000
Rußland	7	17 000	10	25 000
Japan	12	24 000	7	18 000

26. Abhandlungen.

Die Konjunkturschwankungen im Verkehr der großen Seeschiffahrtskanäle. Max Schoenwaldt. Weltwirtschaftliches Archiv, Abt. Chronik und Archivalien. 25. Bd. S. 185 (Suezkanal). 26. Bd. S. 219 (Panamakanal).

Über den Richtungswechsel im Weltseeverkehr. Hans Arlett. Marine-Rundschau 10, S. 455.

Schiffahrtskrise einst und jetzt. Sven Helander. Hansa 49, S. 1967; 50, S. 2003.

Les problèmes nouveaux du trafic des passagers Nord-Atlantique. René Moreux. Journal de la Marine Marchande 446, S. 1605. (Sondernummer „Ile-de-France“.)

Trieste e le sue relazioni con l'Oriente. Bruno Astori. Bolletino Mensile del Lloyd Triestino 10, S. 1.

Die Rolle der Häfen im Getreideexport. Die Volkswirtschaft der UdSSR 23, S. 43.

Great Western Railway Docks and Harbours. Shipbuilding and Shipping Record. Oct. 6. S. 377. N.-Z.

Binnenschifffahrt.

27. Westdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). A. Nordwestdeutsche Kanäle. Der Verkehr auf dem Dortmund-Ems- und dem Ems-Weser-Kanal bewegte sich im Oktober auf der Höhe der Vormonate, ließ aber im November und Dezember beträchtlich nach, wofür die Ursachen in einem Streik des Schiffahrtspersonals sowie in Eisbildung gegeben waren. Der Verkehr zwischen dem Rhein-Herne-Kanal und dem Rhein blieb bis zum November lebhaft, um dann auch eine saisonübliche z. T. durch Eis bedingte Einbuße zu erfahren. Es belief sich in 1000 t:

	Durchgang Schleuse Münster		Durchgang Schleuse Duisburg	
	zu Tal	zu Berg	zum Rhein	vom Rhein
Oktober	405,2	287,—	898,—	243,7
November	258,3	161,9	838,—	237,2
Dezember	113,8	38,5	657,6	224,—
Jahr 1927	3750,—	2773,—	10615,—	2846,—
Jahr 1926	3764,—	2226,—	10592,—	1621,—

Ein Vergleich des Jahresergebnis 1927 mit 1926 zeigt, daß der vom Ruhrgebiet ausgehende Verkehr (weitaus überwiegend Kohle) fast genau gleich groß war, worin sich angesichts der Ausnahmewirkung des englischen Bergarbeiterstreiks 1926 die günstige Konjunktur ebenso äußert wie in den gestiegenen Zufuhren (namentlich Erz).

B. Rhein. Die Verkehrsleistung hielt sich im Oktober 1927 etwa auf der Höhe des Vormonats, sank dann aber, gegen Jahresende etwas mehr, indessen nicht über das saisonübliche Maß, ab. Die Frachten nahmen hingegen, vornehmlich infolge Niedrigwassers und Nebels, eine steigende Richtung. Mitte November wurde die Schifffahrt durch eine glimpflich verlaufene Hochwasserwelle, vor Weihnachten durch Eisgang behindert.

Im Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze bei Emmerich brachte das IV. Viertel vor allem ein Nachlassen der Erzeinfuhr, die gleichwohl immer noch stark war. Die Getreideeinfuhr zeigte im Oktober eine vorübergehende, saisonbedingte Belebung. Wie der Bergverkehr in der Gesamtheit, war auch der Talverkehr etwas geringer, namentlich die Stein- und Kalitransporte.

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

Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Oktober	68	973	440	705	2186
November	32	899	336	606	1873
Dezember	34	969	296	578	1877
4. Viertel 1927	134	2841	1072	1889	5936
Jahr 1927	683	12601	3652	7103	24039
Jahr 1926	163	6697	2665	4587	14112
Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Oktober	1660	239	224	317	2440
November	1618	216	178	282	2294
Dezember	1616	217	109	259	2201
4. Viertel 1927	4894	672	511	858	6935
Jahr 1927	20775	2798	2785	3406	29764
Jahr 1926	28840	3134	2642	3093	37709

Eine Verminderung der Kohlentransporte zu Tal um rund 8 Millionen t, eine Vermehrung der Erztransporte zu Berg um 6 Millionen t sind die wichtigsten Ergebnisse des Rheinverkehrs 1927 gegenüber 1926. Während erstere die nachträgliche Folge des englischen Bergarbeiterstreiks 1926 ist, ist letztere der Ausdruck einer außergewöhnlich starken Hochkonjunktur. Auch die übrige starke Steigerung der Einfuhr leitet sich hieraus her. Die Rheinausfuhr hielt sich außer der Kohle, die gegenüber 1925 immer noch eine Vermehrung um rund $3\frac{1}{2}$ Millionen t zeigt, etwa auf gleicher Höhe wie 1926. Insgesamt muß die Steigerung des Bergverkehrs ohne besonderen Anlaß um 10 Millionen t in einem Jahr als ein ganz außerordentliches Ereignis bezeichnet werden, das im Verein mit der Steigerung der Kohlentransporte vom Ruhrgebiet zum Oberrhein der Rheinschifffahrt eine sehr günstige Beschäftigungsgrundlage bot. Gleichwohl lagen die Frachten unter denen der Jahre 1926 und 1925.

Der Umschlag in Duisburg-Ruhrort betrug in 1000 t:

	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Erz	Zusammen
Oktober	1421	1294	560	332	1981
November	1481	1374	532	294	2013
Dezember	1386	1281	515	294	1901
Jahr 1927	18391	16997	5738	3484	24129
Jahr 1926	24046	22663	3196	1659	27242

Die Gesamtabfuhr des Jahres 1927 entsprach annähernd derjenigen des Jahres 1925, wogegen die Zufuhr, vornehmlich durch größere Erzankünfte, eine beträchtliche Belebung gegenüber den Vorjahren zeigte. An der gestiegenen Rhein-Getreide-Einfuhr nahm Duisburg keinen Anteil. Seine Vorkriegsstellung als Getreide-Umschlagsplatz scheint endgültig verloren.

Der Umschlag der Rheinzechen- und Hüttenhäfen (= Rheinhausen, Homberg-Essen, Orsoy, Ver. Stahlwerke Duisburg-Meiderich, Alsum/Schwelgern, Walsum) war im letzten Viertel infolge geringerer Erzzufuhren, die gleichwohl das Vorjahrsmaß bedeutend übertrafen, und geringerer Kohlenabfuhren rückgängig. Dagegen blieb der Umschlag in Mannheim/Ludwigshafen bis zum November belebt. Der Umschlag stellte sich in 1000 t auf:

	Oktober	November	Dezember	Jahr 1927
Rhein-Zechen-Häfen	1178	1066	1037	14488
Mannheim-Ludwigshafen	927	872	784	10687

Im Jahresergebnis 1927 zeigen die Rheinzechenhäfen eine Vermehrung des Umschlages um rund 6 Millionen t, fast ganz eine Folge der höheren Erzzufuhren, während die Kohlenabfuhren ungefähr die vorjährige Höhe erreichten. Auch Mannheim-Ludwigshafen weisen eine Umschlagssteigerung um annähernd 1½ Millionen t auf, die auf die erhöhte Anfuhr, namentlich von Kohle, Schwefelkies, Holz und Getreide zurückzuführen ist.

28. Eine Schlepp-Zentrale der Rheinschifffahrt wurde Anfang Oktober 1927 unter vorzugsweiser Beteiligung der Kohlenkontor-Reedereien gebildet mit dem Ziel einer Zusammenfassung der Schleppkraft zwecks rationeller Ausnutzung und Erhöhung der gedrückten Schlepplöhne. Nachdem man diese Ziele einen Monat lang nicht ohne Erfolg angestrebt hatte, erfolgte der angesichts der notorischen Uneinigkeit der Rheinschifffahrt zu erwartende Auseinanderfall.

29. Ostdeutsche Binnenschifffahrt (Konjunkturüberblick). Der Kohlen-Talverkehr auf der Oder setzte den im September begonnenen Abstieg fort, auch der Erzverkehr zu Berg war rückgängig. In der 2. Dezemberhälfte brachte der Frost den Verkehr zum Erliegen. Auf der Elbe und Havel war der Verkehr im Oktober sehr rege, insbesondere die Kohlentransporte Hamburg-Berlin. Der Durchgangsverkehr mit der Tschechoslowakei, insbesondere zu Tal, war im Oktober und November belebt. Im Dezember erfolgte auch im Elbgebiet ein bedeutender Verkehrsrückgang. Die Frachten waren hingegen im letzten Vierteljahr 1927, besonders auf der Elbe, beträchtlich höher. Der Umschlag betrug in 1000 t¹⁾:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Oktober	193,8	105,2	134,5	125,3
November	173,5	59,6	106,9	169,3
Dezember	59,—	23,8	23,4	37,2
Jahr 1927	2500,—	736,—	1216,—	1400,—
Jahr 1926	2394,—	729,—	984,—	2113,—
	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
Oktober	90,1	600,7	528,5	373,3
November	73,2	468,—	437,5	393,9
Dezember	30,—	224,2	258,9	214,4
Jahr 1927	910,—	5589,—	5089,—	3902,—
Jahr 1926	1000,—	4324,—	3343,—	4966,—
	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
Oktober	59,7	68,—	81,2	153,4
November	60,1	68,3	95,4	166,8
Dezember	59,—	98,3	39,6	82,4
Jahr 1927	641,—	786,—	813,—	1110,—
Jahr 1926	575,—	587,—	556,—	1641,—

¹⁾ Für 1926 endgültige, für 1927 vorläufige Ergebnisse; Magdeburg unexakt.

Das Verkehrsergebnis des Jahres 1927 war im ganzen recht befriedigend. Der Kohlenverkehr auf der Oder zu Tal hielt sich auf der 1926 durch den englischen Bergarbeiterstreik gesteigerten Höhe; der Bergverkehr zeigte auf Elbe, Havel und Oder eine beträchtliche Belebung. Nur die 1926 ausnahmsweise größere Kohlenzufuhr in Stettin und der Braunkohlenverkehr aus Böhmen waren schwächer.

30. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hielt ihre zweite Tagung 1927 vom 7. bis 19. November in Straßburg ab. Bei der Fortsetzung der Revisionsberatung der Mannheimer Akte konnte die Regelung der Zollfragen einen Schritt weiter gebracht werden. Ferner begann die Kommission sich mit der Regelung des Verkehrs der Sportfahrzeuge und der Zusammensetzung der Schiffsbemannungen unter Berücksichtigung der technischen Fortschritte zu beschäftigen.

31. Der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen beging in Duisburg am 7. Oktober 1927 festlich sein 50-jähriges Bestehen. Bei dem Festakt im Stadttheater ergriffen u. a. das Wort der Reichsverkehrsminister Dr. h. c. Koch; der Präsident der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Minister Gout; als Vertreter der rheinischen Hochschulen Professor Dr. von der Leyen, der die Ernennung des Vorsitzenden des Vereins Generaldirektor J. Welker zum Dr. h. c. der philosophischen Fakultät der Universität Köln verkündete; als Vertreter der Hafenstädte des Rheinstromgebietes Oberbürgermeister Dr. Külb, Mainz; der Präsident des Zentralvereins für Deutsche Binnenschifffahrt Generaldirektor Dr. h. c. Ott. Den Festvortrag hielt Ministerialdirigent Geheimrat Koenigs, Berlin, über „Verkehrspolitik“ (vgl. Nr. 58).

32. Der Zentral-Verein für Deutsche Binnenschifffahrt hielt seine 58. Hauptversammlung am 7. Oktober 1927 in Duisburg ab, wobei die unter „Abhandlungen (Nr. 37 und 58)“ aufgeführten Vorträge von Syndikus E. Schreiber, Geh.-Rat Prof. Dr.-Ing. h. c. de Thierry und Dr. W. Däbritz stattfanden.

33. Der Großschiffahrtsweg vom Rhein nach Mülheim a. d. Ruhr (12 km lang), der größtenteils der unteren Ruhr folgt, 2 Schleusen aufweist und den Verkehr von Kähnen bis zu 2300 t Tragfähigkeit zuläßt, wurde am 7. Oktober 1927 anlässlich der Hauptversammlung des Zentralvereins für Deutsche Binnenschifffahrt feierlich eröffnet.

34. Der Maas-Waal-Kanal wurde am 27. Oktober in Anwesenheit der Königin Wilhelmina feierlich eröffnet. Der 1915 beschlossene, 1920 begonnene, 13 km lange Kanal verbindet die Maas bei Mook mit der Waal (= Rhein) bei Nymegen, hat an den beiden Enden je eine Schleuse und läßt den Verkehr von 2000-t-Kähnen zu.

35. Erweiterung des Straßburger Hafens. Der neue Petroleum-Hafen, ein Teil der geplanten Erweiterungsbauten, wurde am 1. Oktober 1927 eingeweiht.

36. Unterweser-Schifffahrt. Der Reichsverkehrsminister erließ unter dem 7. 12. 1927 eine Strom- und Schifffahrt-Polizeiordnung für die Binnenschifffahrt und Flößerei auf der Unterweser (unterhalb Bremen) mit Wirkung vom 1. 1. 1928. (Reichsgesetzblatt II, Nr. 52, S. 1109).

37. Abhandlungen.

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen im Rahmen der deutschen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik. Erich Schreiber. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 11, S. 465.

Begrenzung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Hugo Baur. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 10, S. 417.

Verkehr auf den Märkischen und Mecklenburgischen Wasserstraßen 1926. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 12, S. 539.

50 Jahre Kettenschifffahrt auf dem Neckar. Schleicher. Südwest-Deutschland 10, S. 173.

Verkehrstechnische Zusammenhänge zwischen See- und Binnenschifffahrt. W. Ulderup. Hansa 41, S. 1637.

Nordamerikanische Binnenschifffahrtsprobleme. de Thierry. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 11, S. 470.

Die Internationalisierung des Binnenschifffahrtsrechts. (Zum Ableben des Oberlandesgerichtspräsidenten Prof. Dr. Max Mittelstein.) Jony Schneider. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 11, S. 453.

Die Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte. Max Peters. Der Rhein 11, S. 195.

Zur Frage der Revision der Donauakte von 1921. Fritz Krieg. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 12, S. 535.

N.-Z.

Luftverkehr.

38. Internationaler Luftfahrtkongreß in Rom. Vom 24. bis 29. Oktober tagte in Rom unter Beteiligung aller europäischen Staaten der internationale Luftfahrtkongreß, auf dem zum ersten Male auch Deutschland vertreten war.

39. Internationale Luftverkehrskonferenz in Paris. Am 3. November begann in Paris eine internationale Luftverkehrskonferenz, auf welcher außer Frankreich, England, Belgien, Holland und der Tschechoslowakei auch Deutschland vertreten war. Die Konferenz befaßte sich mit praktischen Luftverkehrsfragen zwischen den beteiligten Staaten. (Luftfahrt 23, S. 364.)

40. Eine internationale Luftfahrtkonferenz wurde am 6. November in Brüssel eröffnet. Unter 30 beteiligten Staaten war auch Deutschland vertreten. Sie befaßte sich mit der Beratung von privatrechtlichen Luftverkehrsfragen.

41. Luftverkehrsabkommen zwischen Deutschland und Spanien. Am 9. Dezember wurde in Madrid vom spanischen und deutschen Vertreter das deutsch-spanische Luftverkehrsabkommen unterzeichnet.

42. Winterflugverkehr. Am 17. Oktober wurde bei der Deutschen Luft-Hansa der Winterflugverkehr eröffnet. Das Flugnetz ist gegenüber dem vorjährigen wesentlich vergrößert. Gleichzeitig sind die Flugpreise nicht unbeträchtlich ermäßigt worden.

43. Flugleistungen der Deutschen Lufthansa. Die Deutsche Luft-Hansa hat 1927 über 9 Millionen Flugkm. zurückgelegt. Befördert wurden rund 100 000 Personen und etwa 1900 Tonnen Güter.

44 Abhandlungen.

Luftverkehr und Staatsaufsicht. Luft- und Kraftfahrt 20, S. 321.

Österreich als Zentrum des europäischen Luftverkehrs 1927. Wulf Stratowa. Luftfahrt 22, S. 345.

Frachtflugzeuge. Aribert Müller. Luftfahrt 24, S. 371.

Sicherungskontrolle im Luftverkehr. Betriebsmitteilungen d. DLH. 24, S. 371.

Zusammenhänge zwischen Luftfahrt und Flugzeugbau. Junkers-Nachr. 4, S. 119.

D.

Post- und Nachrichtenverkehr.

45. Konjunkturüberblick.

Zeitabschnitt	Aufgelieferte Pakete in Mill.	Aufgelieferte Telegramme in Mill.	Orts-gespräche in Mill.	Fern-gespräche in Mill.	Einnahmen in Mill. RM
Oktober-Dezember 1926	83,265	9,876	479,805	57,679	458,9
Juli-September 1927	71,421	9,971	483,825	59,938	504,8
Oktober-Dezember 1927	85,441	9,049	532,694	60,536	559,5

Die Verkehrsentwicklung bei der Reichspost im letzten Vierteljahr läßt sich konjunkturmäßig nicht eindeutig erklären. Dies liegt an zwei Störungsmomenten: einmal an der Gebührenerhöhung vom 1. August ab, ferner daran, daß die Saisonschwankungen sehr stark sind und die Konjunkturbewegung teilweise überdecken. Abgesehen hiervon ist die Entwicklung auch nicht gleichmäßig. Während der Post- und Fernsprechverkehr teilweise beträchtliche Steigerungen gegenüber der vorhergehenden Berichtsperiode aufweisen, ist der Telegrammverkehr rückgängig. Im Postverkehr entspricht der Aufstieg vielleicht der im Herbst zu erwartenden Belegung. Beim Fernsprechverkehr ist außerdem noch zu berücksichtigen, daß er von der Gebührenerhöhung nicht betroffen wurde. So mag sein Aufschwung teilweise auch auf das Konto des Telegrammverkehrs zu buchen sein, der infolge seiner Verteuerung zugunsten des Fernsprechverkehrs zurückgetreten ist. Insgesamt dürfte aber, ebenso wie bei der Reichsbahn, auch bei der Post, unter Ausschaltung der Saisoneinflüsse zumindest ein Stillstand in der Aufwärtsbewegung eingetreten sein.

Desgleichen wird auch die Erhöhung der Einnahmen im Berichtsviertel, die gegenüber dem 3. Jahresviertel ca 50 Millionen Reichsmark beträgt, lediglich saisonbedingt sein, wenn man berücksichtigt, daß im Juli noch die alten Gebührensätze in Gültigkeit waren. Immerhin zeigen auch die Einnahmen, selbst wenn man rund 50 Millionen auf Konto der Gebührenerhöhung setzt, daß der Beschäftigungsgrad in diesem Jahresviertel um etwa 10 % besser war als zu Ende des vergangenen Jahres.

46. 100 Jahre Briefpostamt in Berlin. Am 1. Dezember konnte das Briefpostamt Berlin auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken.

47. Bildtelegraphendienst. Am 1. Dezember ist auf einer Fernkabelleitung zwischen Berlin und Wien versuchsweise ein öffentlicher Bildtelegraphendienst mit Österreich aufgenommen worden, an dem sich alle deutschen und österreichischen Post- und Telegraphenanstalten beteiligen können.

48. Internationale Funkkonferenz. Vom 4. Oktober bis Ende November 1927 fand in Washington eine internationale Funkkonferenz statt, auf der auch Deutschland vertreten war.

49. Die Zahl der Rundfunkteilnehmer in Deutschland betrug Ende 1927 2 009 842 gegenüber 1 376 564 Ende 1926.

50. Abhandlungen.

Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost. Hellmuth. Arch. f. Post u. Telegraphie 9, S. 229.

Der deutsche Nachrichtendienst für den Außenhandel. Fritz Runkel. Der Bund 13/14, S. 241.

Die Entwicklung des Fernsprechverkehrs zwischen den Ländern Europas. A. Zimmer. Europäischer Fernsprechdienst 6, S. 28.

Fortschritt und Zukunftsaufgaben des internationalen Fernsprechverkehrs. Craemer. Europäischer Fernsprechdienst 6, S. 3.

Der Postscheck- und Überweisungsverkehr in Schweden. L'Union postale 12, S. 405.

La téléphotographie, étude d'ensemble des nouveaux procédés de transmission électrique des images. Georges Kette et Walter Kiel. Annales des postes, télégraphes et téléphones 11, S. 1017.

L'état actuel du problème de la télévision. Valensi. Annales des postes, télégraphes et téléphones 11, S. 1047.

Neuere Arten der Postbeförderung durch Straßenbahnen. Schwaighofer. Verkehrstechnik 40, S. 705. D.

Spedition.

51. Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen. Nachdem bisher die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ der Spediteure einseitig durch den Verein Deutscher Spediteure festgelegt waren, indessen vielfach zu Verdruß bei den Auftraggebern geführt hatten — das Reichsgericht hatte auch einzelne Bestimmungen wegen Verstoßes gegen die guten Sitten für nichtig erklärt —, wurden nach monatelangen Verhandlungen neue „Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen“ gemeinsam von dem Deutschen Industrie- und Handelstag, dem Reichsverband der Deutschen Industrie, dem Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels, der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, dem Deutschen Versicherungs-Schutzverband und dem Verein Deutscher Spediteure e. V., Reichsverband des Deutschen Speditionsgewerbes festgestellt und mit dem 10. 8. 1927 in Kraft gesetzt. Die Spediteurhaftung wird danach durch eine neuartige Versicherung abgelöst.

52. Abhandlungen.

Alt-Nürnberg's Güterbestätte. Hald. Speditions- und Schiffahrts-Ztg. 33, S. 581; 43, S. 600.

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen. W. Kes. Verkehrstechnik 41, S. 721. N.-Z.

Reiseverkehr.

53. Der Internationale Hotelbesitzerverein hielt seine 52. Generalversammlung vom 9. bis 15. Oktober 1927 in Rom ab. Zum Präsidenten wurde Dr. L. Silenzi, Rom, Präsident der UNITI gewählt, zum geschäftsführenden Präsidenten A. Intra, Duisburg, wiedergewählt.

54. Abbau des Sichtvermerkzwanges. Außer im Verkehr mit den in Nr. 202 des Verkehrsarchivs 1926 genannten Ländern ist 1926/27 der Sichtvermerkzwang im Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Luxemburg, Portugal, Finnland, Jugoslawien andererseits aufgehoben worden, ferner seit dem 1. Januar 1928 im Verkehr Deutschland-Großbritannien, seit dem 1. Februar 1928 im Verkehr Deutschland-Norwegen.

55. Abhandlungen.

Der Fremdenverkehr in den deutschen Städten 1913—1924. W. Bloch. Verkehr und Bäder 29, S. 3.

Entwicklungen im Besuch der deutschen Großstädte. W. Morgenroth. Verkehr und Bäder 35, S. 3.

Die Wichtigkeit der Fremdenverkehrs-Statistik. Harry Nitsch. Hotel 41, S. 99. N.-Z.

Allgemeines.

56. Die 3. allgemeine Verkehrskonferenz des Völkerbundes fand Ende August 1927 in Genf statt. Sie beschäftigte sich vornehmlich mit Fragen der eigenen Organisation und sonstigen Kleinigkeiten.

57. Eine Ausstellung „Verkehr und Polizei“ fand vom 15. bis 31. 10. in Gelsenkirchen statt.

58. Abhandlungen.

Paneuropäische Verkehrsprobleme. Elemér Hantos. Ztschr. f. Geopolitik 7, S. 592.

Verkehrspolitik. Koenigs. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 11, S. 457; dsgl.: Der Rhein 11, S. 189.

Die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels. Blum. Verkehrstechn. Woche 37, S. 443.

Die Spezialisierung der Verkehrsarbeit und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung. Carl Pirath. Verkehrstechn. Woche 37, S. 451.

Das Selbstkostenproblem in der Verkehrswirtschaft und der Planwirtschaftsgedanke. Böttger. Technik und Wirtschaft 12, S. 321.

Selbstkostenermittlung im Verkehrswesen. Sommer. Verkehrstechn. Woche 35, S. 409; 36, S. 423.

Zur Frage der Großgasversorgung. Tecklenburg. Verkehrstechn. Woche 48, S. 585.

Die Kalivorkommen der Welt und die Kalitransportfrage. Bartling. Deutsche Schifffahrt 19, S. 389.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen und Hannover. Arthur Ulrich. Die Weser 9, S. 311.

Zehn Jahre Verkehrswesen (UdSSR 1917—1927). D. Sulimow. Die Volkswirtschaft der UdSSR 21/22, S. 65.

Die Bedeutung des Arbeitszeitnotgesetzes für das Verkehrsgewerbe. Goerrig. Nachrichtenblatt des Arbeitgeberverbandes der Deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen e. V. 9, S. 60.

Friedrich Harkort. Walter Däbritz. Ztschr. f. Binnenschifffahrt 11, S. 476.

N.-Z.

Literaturanzeigen.

Fremdenverkehr und Hotellerie in der Schweiz. Herausgegeben von der Schweizerischen Bankgesellschaft. Ohne Jahr und Ort. 40 S. Ein anspruchsloser, aber gefälliger Abriß des Werdens und der gegenwärtigen Lage der Schweizer Fremdenindustrie mit beachtenswerten Zahlenangaben (vielfach Schätzungen).
N.-Z.

Wieske, Alfred, Dr. Der Elbhandel und die Elbhandelspolitik bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Beiträge zur mitteldeutschen Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftskunde 6. Halberstadt 1927. Verlag H. Meyer's Buchdruckerei. 198 S. Die Arbeit ist aus einer Dissertation hervorgegangen und gibt ein mit großem Fleiße gefertigtes, geschlossenes Bild der wirtschaftlichen Entwicklung des Elbhandels und der Elbschifffahrt von den ersten Anfängen bis zur Elbschiffahrtsakte von 1871.
D.

Industrie-Bibliothek. Verlag M. Schröder, Berlin. Bd. 17: Deutschlands

Brauindustrie (mit Darstellung der Berliner Kindl Brauerei A.-G.), 72 S. Ill. Bd. 19: 100 Jahre Gas (Darstellung der Frankfurter Gasgesellschaft), 90 S. Ill. — Bd. 21: Der Automobilserienbau (Darstellung der Firma Adam Opel, Rüsselsheim), 182 S. Ill. Die Sammlung entspricht in erster Linie dem Bedürfnis führender Werke nach einer repräsentativen Reklame, bietet aber auch mit ihren umfangreichen Werk-Monographien ein brauchbares wirtschaftswissenschaftlich wertbares Informationsmaterial. Insbesondere darf der Band über das Werk Opel, dessen Aufstieg und Aufbau in Deutschland seinesgleichen sucht, gegenständlich wie darstellerisch das Interesse jedermanns beanspruchen. N.-Z.

Deutsche Kraftfahrzeug-Typenschau. Herausgegeben von C. W. Erich Meyer. Verlag Deutsche Motor-Zeitschrift G. m. b. H., Dresden. Neuausgaben: Teil I: Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren 1927, 76 S. — Teil II: Omnibusse, Nutzkraftwagen, Zugmaschinen 1927, 112 S. — Teil III: Personenkraftwagen und Krafträder 1928, 144 S. Die Fahrzeuge werden im Bild gezeigt und ihre wichtigsten technischen Daten mitgeteilt. Die Typenschau erfüllt damit die Aufgabe einer völlig objektiven Unterrichtsquelle.

Handbuch des Luftverkehrs. Bearbeitet von der Geschäftsstelle der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf. Düsseldorf 1927. 40 S. Kurze Darstellung der Grundzüge des Luftverkehrsrechts, der Organisation des deutschen Luftverkehrs und der für die Personen-, Güter- und Postbeförderung im Flugverkehr gültigen Bestimmungen.

Automobil-Einreise-Vorschriften. Vorschriften für die Einreise mit einem Automobil in europäische Länder. Herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf unter Mitwirkung des Automobilklub von Deutschland, Berlin. Stand vom 15. Dezember 1927. Die erweiterte Neuauflage enthält außer den Vorschriften u. a. die Zollgefälle und Bürgschaftsgebühren.

Industrie und Handelskammer Düsseldorf. Jahresbericht 1927. 70 S. I. Das Wirtschaftsjahr 1927. II. Die Tätigkeit der Kammer.

Tarif- und Interessengemeinschaft des deutschen Möbeltransports, Berlin SW 68. Tarifheft, enthaltend Tarife, Ortseinteilung und Sonderbestimmungen. Stand von Ende 1927. 80 S.

Fernsprechverkehr mit dem Auslande. Sprechbeziehungen und Gebühren. Nach amtlichen Quellen. Stand vom 1. Januar 1928. Hrsg. Europäischer Fernsprechdienst G. m. b. H. Berlin SW 68. 72 S.

Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle vom 29. Dezember 1922. Neudruck 1928. Materialien des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen e. V. Rhein-Verlag G. m. b. H. Duisburg. 44 S.

Conseil Supérieur de la Navigation Intérieure, Conditions Générales d'Affrètement adoptées par le C. S. N. I. en séance du 29 avril 1927. Textausgabe: französisch und flämisch. Brüssel 1927. Druckerei Heyvaert & Hermant. 31 S.

Wirth, Karl, Dr.-Ing., Dr. rer. pol. Rostschutz. Sonderdruck aus: Bayerisches Industrie- und Gewerbeblatt. 1926. 24 S. Belehrt über die Hauptmethoden zur Verhütung der Rostbildung.

Straßenbau mit Spramex und Mexphalt. Herausgegeben von der Rhenania-Ossag, Mineralölwerke A.-G., Düsseldorf 1927. 50 S. Kostenlos von der Gesellschaft zu beziehen.

Bildliche Darstellungen: Der Aufbau der Organe und Geschäftsstellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und die Gliederung der Reichsbahndirektionen. Blatt I—VII von Reichsbahnrat Gold. Volkskraft Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin.