
VERKEHRS-ARCHIV

Bearbeitet von Dr. Joseph Klersch

Nr. 1

Abgeschlossen am 20. März.

1923

Eisenbahnen.

[1] Deutsche Güter- und Tiertarife.

Erhöhungen: Zum 1. I. 23 um 70 %, zum 15. II. 23 um 100 %, zum 20. II. 23 um 60 %. Steigerung gegenüber den Friedenssätzen für eine Entfernung von 200 km für Stückgut durchschnittlich auf das 5300fache, für Wagenladungen durchschnittlich auf das 5200fache.

Änderungen im System sowie sonstige Änderungen allgemeiner Art.

Mit Gültigkeit vom 1. I. 23 tritt ein neuer D. E. G. T. Teil I Abtlg. B in Kraft, durch den der gleichnamige Tarifteil vom 1. II. 1922 nebst den Nachträgen I bis X aufgehoben wird.

Wichtige Änderungen sind: A) Die Neuregelung der Frachtberechnung für Wagenladungen aus ungleich tarifierten Gütern (§ 4 A T V). Die seit dem 1. I. 23 gültigen Bestimmungen unterscheiden sich von den früheren im wesentlichen in folgenden Punkten:

- 1) Für die Art der Frachtberechnung ist maßgebend, ob im Frachtbrief nur das Gesamtgewicht der Sendung oder auch die Einzelgewichte der verschieden tarifierten Güter angegeben sind. Im ersten Falle ist die Fracht für das Gesamtgewicht auf Grund des höchsten, für einen Teil der Sendung geltenden Frachtsatzes für Wagenladungen zu berechnen. Im anderen Falle kommt dagegen nur die getrennte Berechnung nach den Bestimmungen in den Absätzen (2) bis (4) des § 4 A. T. V. in Betracht. Die nach den früheren Vorschriften vorzunehmende Probeberechnung, ob sich bei getrennter Gewichtsangabe die Fracht nach den verschiedenen Tarifklassen billiger stellt als bei Berechnung für das Gesamtgewicht nach der höchsten Klasse, entfällt somit.
- 2a) Die getrennte Frachtberechnung ist gegen früher wesentlich vereinfacht; außerdem sind die Härten, die in der Anrechnung hoher Fehlgewichte lagen, wenn auch nicht immer beseitigt, so doch erheblich gemildert.
- b) Fehlgewichte werden nur noch eingerechnet:
 - I) wenn die Summe der auf volle 100 kg nach oben abgerundeten Einzelgewichte der ungleich tarifierten Güter 5000 kg nicht erreicht;
 - II) bei Sendungen, die Güter des § 9 (2) A. T. V. oder solcher Ausnahmetarife enthalten, die an die Ausnutzung des Ladegewichtes gebunden sind.

Eine grundsätzliche Aenderung bei der Anrechnung der Fehlgewichte ist insofern eingetreten, als sie bisher immer dem höchsttarifierten Gut zugeschlagen worden sind, während sie jetzt allgemein dem Gewichte des Gutes zugeschlagen werden, das der Menge nach überwiegt: nur bei gleichen Mengen wird das Fehlgewicht dem höchsttarifierten Gut zugerechnet.

B) Die Einführung einer neuen, zwischen den bisherigen Wagenladungsklassen A und B liegenden Wagenladungsklasse B mit den Nebenklassen für 5 t- und 10 t-Sendungen. Infolge der Einführung dieser Klasse bestehen nunmehr 6 Hauptklassen (A — F) für Wagenladungsgüter.

Für die Hauptklasse F (alt E) wurde eine eigene Nebenklasse für 10 t geschaffen; als Nebenklasse für 5 t gilt zu dieser Hauptklasse nach wie vor die Nebenklasse E 5 (alt Dn 5). Demnach ist für Wagenladungen der Klasse F im Gewicht zwischen 5000 kg und 10000 kg die Fracht nach der Nebenklasse E 5 für das wirkliche Gewicht solange zu berechnen, bis die Frachtberechnung nach der Nebenklasse F 10 für 10000 kg billiger ist.

Bei der Bezeichnung der Nebenklasse ist der Buchstabe „n“ weggefallen.

Seit dem 1. I. 23 sind folgende Nachträge zu den hauptsächlichsten Gütertarifteilen erschienen:

A) Zum D. E. G. T. Teil I Abtlg. A:

1) Nachtrag V zum 1. I. 1923 enthaltend einige Aenderungen und Ergänzungen der Eisenbahnverkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen und einige Aenderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung. Von den ersteren sind besonders hervorzuheben, daß die im § 72 in der Ausführungsbestimmung II (4) behandelten Nachnahmen von 500 auf 10000 Mk. erhöht sind und daß ferner die Barvorschüsse (bei der Auflieferung schon auszuzahlende Nachnahmen) von 30 auf 1000 Mk. erhöht wurden. Ferner ist im § 76 eine Bestimmung aufgenommen, nach der für Erbringung von Ablieferungsnachweisen künftig eine im Nebengebührentarif festgesetzte Gebühr zu entrichten ist.

2) Nachtrag VI zum 1. III. 23 enthaltend einige Aenderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen (§§ 54, 55, 63 und 75) sowie einige Aenderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

B) Zum d. E. G. T., Teil I, Abtlg. B.

1) Nachtrag I zum 1. II. 23 enthaltend einige Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs.

2) Nachtrag II zum 15. II. 23 enthaltend einige Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und einen neuen Nebengebührentarif mit den um rund 100 % erhöhten Sätzen.

3) Nachtrag III zum 1. III. 23 enthaltend einige Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, der Erläuterungen, des Nebengebührentarifs und des Sachverzeichnisses.

C) Zum d. E. T. T., Teil I

1) Nachtrag IV zum 1. I. 23

2) Nachtrag V zum 1. II. 23

3) Nachtrag VI zum 20. II. 23

4) Nachtrag VII zum 1. III. 23

sämtlich enthaltend einige unwesentliche Aenderungen, die hauptsächlich auf Grund der Tarifierhöhungen vorgenommen werden mußten und in Erhöhungen der schon bestehenden Gebührensätze bestanden.

D) Zum d. E. G. T., Teil II, Heft C II, (Ausnahmetarife)

1) Nachtrag 1 zum 1. I. 23

2) Nachtrag 2 zum 10. II. 23

3) Nachtrag 3 zum 15. II. 23

sämtlich enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Frachtberechnungsbestimmungen der Güter, die einen Ausnahmetarif genießen, oder der Frachtsätze für diese Güter.

C) Aenderungen und Ergänzungen der Frachtberechnung für einzelne Güter.

Zum 1. I. 23 sind weitere für die Volksernährung wichtige Lebensmittel sowie einige Holzwaren in die ermäßigte Stückgutklasse sowie in die neue Klasse B aufgenommen worden. Zum 1. III. 23 wurde ein neues Verzeichnis der sperrigen Stückgüter eingeführt, das wegen des neu aufgestellten Grundsatzes, nur Güter mit einem Gewicht bis zu 50 kg pro cbm Rauminhalt weiterhin noch als sperrig anzusehen, erheblich verkleinert wurde. Außerdem wurde noch eine Reihe weiterer Aenderungen in der Tarifierung einzelner Güter durchgeführt, deren Einzel-Aufführung hier zu weit führen würde. Dr. B.

[2] Die Eisenbahnkonferenz zwischen Deutschland, Lettland, Litauen u. Estland, die mit Unterbrechungen seit einem Jahr in Königsberg tagte, ist zu einem befriedigenden Abschluß geführt worden. Mit der Aufnahme des Güterverkehrs zwischen Ostpreußen und Estland sowie zwischen Ostpreußen und Lettland im Durchgangsverkehr durch Litauen ist zum Frühjahr zu rechnen. Ueber den Durchgangsverkehr durch den polnischen Korridor konnte noch keine Einigung mit Polen erzielt werden.

[3] Bern. An der hier tagenden Konferenz zur Revision des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und zur Beratung der Abänderungsvorschläge zum Entwurf des internationalen Uebereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck werden rd. 70 Vertreter der europäischen Staaten teilnehmen.

[4] Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen. Bis jetzt sind 357 km elektrisiert worden, auf 239 sollen die Elektrisierungsarbeiten 1923 und 1924 fertig werden und bis Herbst 1926 sollen 877 km oder rd 33 % elektrisiert sein. Die Kosten hierfür sollen 478 Millionen Franken betragen. Die Kohlenersparnis würde bei der Intensität des Verkehrs wie 1913 rd. 318 000 t gleich 45,4 % des Gesamtkohlenverbrauchs 1913 betragen.

[5] Polen. Der Fehlbetrag der polnischen Eisenbahnen wird für 1923 auf 150 Milliarden Mark veranschlagt.

[6] Kanada. Ende Januar ist die Grand Trunk Eb., nachdem zuvor die Mehrzahl der Aktien der Gesellschaft von dem Eisenbahnministerium erworben worden waren, dem Staatsbahnnetz, das nun etwa die Hälfte der Eisenbahnen des Landes umfaßt, einverleibt worden. (Ztg. d. V. d. Eb. Verw. 8).

[7] Abhandlungen.

Der Ausstand der Eisenbahn-Werkstättenarbeiter in den Vereinigten Staaten von Amerika v. K. Röbling. Archiv für Eisenbahnwesen 1923 S. 65.

Die gegenwärtige Lage des Personenverkehrswesens in der Republik Sowjet-Rußland. Archiv f. Eisenbahnwesen 1923 S. 166.

Die Neuordnung der Eisenbahnen Rußlands i. J. 1921 von Dr. Mertens. Archiv für Eisenbahnwesen 1923 S. 223.

Das Elend der Eisenbahnen (in den Vereinigten Staaten) und der Ausweg v. Virgil Jordan. Wirtschaftsdienst 4, S. 102.

Selbstkosten und Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn v. Min.-Rat Dr.-Ing. Tecklenburg. Ztg. d. V. d. Eb. Verw. 9 S. 149.

Die Hamburger Hoch- und Untergrundbahnen v. Dr.-Ing. Wilh. Mattersdorff. Verkehrstechnik 5 S. 34 6 S. 42, 7 S. 50.

Seeschifffahrt.

[8] **Hamburgs Seeverkehr** hat sich 1922 gegen 1921 um rd. 40 % gehoben. Hinter den Zahlen von 1923 bleibt der Verkehr um 8 % zurück, er hätte den Friedensstand wohl erreicht, wenn nicht zu Anfang d. J. der starke Eisgang und im Juli der Streik der Seemaschinisten gewesen wäre.

Angekommen.

1922 10,787 Schiffe mit 12,979,000 N. R. T.

1921 8,401 Schiffe mit 9,421,000 N. R. T.

1913 15,073 Schiffe mit 14,439,000 N. R. T.

Abgegangen

1922 12,782 Schiffe mit 13,303,000 N. R. T.

1921 9,842 Schiffe mit 9,443,000 N. R. T.

1913 16,627 Schiffe mit 14,439,000 N. R. T.

In den beiden ersten Monaten 1923 ist die Zahl der N. R. T. d. J. 1913 überschritten worden; damals kamen an 2007 Schiffe mit 2,075,311 N. R. T. und gingen ab 2270 Schiffe mit 2,181,644 N. R. T. Die diesjährigen Zahlen sind:

Angekommen.

Januar 993 Schiffe mit 1,142,472 N. R. T.

Februar 900 Schiffe mit 1,047,208 N. R. T.

Abgegangen.

Januar 1086 Schiffe mit 1,104,392 N. R. T.

Februar 1000 Schiffe mit 1,090,431 N. R. T.

[9] **Bremens Seeverkehr 1922** weist gegen 1921 eine rd. 50 %ige Steigerung auf. Es kamen an 4007 Schiffe mit 4,736,990 N. R. T. und gingen ab 3950 Schiffe mit 4,733,896 N. R. T. Auch in Bremen stellt sich der Schiffsverkehr für die ersten Monate 1923 günstig. Im Januar kamen an 307 Schiffe mit 342,415 N. R. T. und gingen ab 312 Schiffe mit 352,352 N. R. T. Im Februar kamen 308 Schiffe mit 339,453 N. R. T. an und gingen 295 Schiffe mit 337,393 N. R. T. ab. Damit hat auch Bremen für die ersten beiden Monate den Vorkriegsverkehr, gemessen an der Zahl der N. R. T., überschritten.

[10] **Lübeck.** Der Gesamtverkehr Lübecks belief sich 1922 auf 4456 Handelsschiffe mit 878,488 N. R. T. Gegen 1921 ist ein Zuwachs von 12,3% zu verzeichnen, doch hat der Verkehr noch nicht die Hälfte des Tonnengehalts der Friedenszeit erreicht. Im Januar 1923 betrug der Gesamtverkehr 308 Schiffe mit 58,617 N. R. T.

[11] **Antwerpens Seeverkehr** erreichte 1922 mit 8223 Schiffen und 15,047,634 N. R. T. fast den Vorkriegsverkehr und übertraf die Verkehrsziffern von 1921 um 2 Millionen Tonnen. Die deutsche Flagge steht schon wieder an zweiter Stelle hinter der englischen.

[12] **Lloyd Royal Belge** befindet sich schon seit längerer Zeit in mißlichen finanziellen Verhältnissen. Der Staat übernahm die Garantie für 100 Millionen Francs neuer Schuldverschreibungen, für die er 1922 den ganzen Zinsbetrag von 5 Millionen Francs zahlen mußte. Der L. R. B. schuldete dem amerikanischen

Schiffahrtsamt für gekaufte Schiffe 1 1/2 Million Dollars. Als der Lloyd gegen die Rechtmäßigkeit dieser Summe Bedenken erhob und außerdem i. d. V. St. einen Prozeß für 900,000 Dollar verlor, belegte das Schiffahrtsamt, in Ansehung der Finanzen des Lloyd in amerikanischen Häfen ankernde Schiffe des Lloyd trotz Protest der Brüsseler Regierung mit Beschlag. Neuerdings wird jedoch aus New York gemeldet, daß dem Lloyd gemäß einer Vereinbarung zwischen der belg. Regierung und den interessierten Banken frisches Kapital zugeführt werden soll, unter der Bedingung, daß ein Wechsel in der Leitung eintritt.

[13] **Frankreichs Seeverkehr 1922.** Der Schiffs- und Güterverkehr in den frz. Häfen hat 1922 eine beträchtliche Steigerung erfahren, der Güterverkehr um 37% Rouen (engl. Kohle) weist den größten Gesamtgüterverkehr mit 7,861,748 t auf, es folgen Marseille mit 5,824,785 t und Le Havre mit 4,034,883 t. Dem Raumgehalt nach steht Marseille mit 17,559,730 N. R. T. an der Spitze, es folgen Cherbourg (Anlaufhafen der Passagierdampfer der New Yorker Fahrt) mit 14,945,598 N. R. T., Le Havre mit 12,165,505, Rouen mit 7,539,642, Dünkirchen mit 5,718,326 und Bordeaux mit 5,699,597 N. R. T.

[14] **Italien.** Auch für 1923 sind insgesamt 150 Mill. Lire Schiffahrtssubventionen bewilligt worden.

[15] **Vereinigte Staaten.** Nach dem Fall der Subsidiensbill wurde mehrfach gemeldet, das Schiffahrtsamt beabsichtige, seine Schiffe zu verkaufen. Nach neueren Erklärungen kann es jedoch als sicher gelten, daß die Schiffe unter amerikanischer Flagge bleiben werden. Bei einem Wechsel des Eigentumsrechtes kann es sich nur um Uebernahme durch amerikanische Reedereien handeln.

[16] **Zusammenbruch der amerikanischen Mittelmeer - Passage - Konferenz?** Mehrere am Passagierverkehr New-York — Mittelmeer beteiligte Gesellschaften haben erklärt, daß sie sich infolge des verschiedenartigen Verhaltens der Konferenzmitglieder in der Frage der Agentenprovision nicht länger an die Konferenzbestimmungen halten wollen.

[17] **Protest des amerikanischen Reederverbandes gegen das Abkommen U. St. Lines — Norddeutscher Lloyd.** Die American Steamship Owners Association wendet sich in einem scharfen Protest gegen das getroffene Abkommen. Dieser Standpunkt wird aber nicht von allen Mitgliedern eingenommen (Wirtschaftsdienst 2).

[18] **50jähriges Jubiläum der Red Star Linie.** Im Jahre 1871 wurde von interessierten Kreisen Philadelphias und der Pennsylvania Railroad Comp. die International Navigation Comp. für den direkten Europaverkehr gegründet. Die bedeutsame Stellung Antwerpens nach dem Kriege 1870/71 führte zur Aufnahme eines Dienstes Philadelphia-Antwerpen und zu gleicher Zeit wurde der Name Red Star Linie angenommen. In der Folgezeit wurden die Beziehungen zu Antwerpen immer stärker und die Organisation in Belgien immer mehr ausgestaltet. Bei ihrem 50jährigen Bestehen verfügt die Linie über 19 Schiffe, von denen das jüngste, der 27 000 Tonnen-Dampfer Belgenland, in diesem Frühjahr in Dienst gestellt wird.

[19] **Die nordischen Handelsflotten.** Ende 1922 besaß Norwegen 2 543 000 Tons (plus 16 000), Schweden 1 145 000 (plus 72 000) und Dänemark 1 017 000 Tons (plus 36 000) Schifffraum.

[20] **Die Deutsch-Russische Transport-Gesellschaft (Derutra)** ist mit der Sowjetregierung in Verhandlungen über die Ausdehnung ihrer Tätigkeit auf das

Schwarze Meer eingetreten. Abteilungen der Derutra sollen in Odessa, Nikolajew, Noworossijsk und Batum eröffnet werden.

[21] **Die jugoslawischen Schiffsgesellschaften** wollen sich in einer Gesellschaft vereinigen, die über 94 Schiffe verfügt und eine Staatssubvention von 57 Millionen Dinar erhält. Außer den Seeverbindungen mit Italien, Albanien, Griechenland, Saloniki, Kleinasien, dem Schwarzen Meer und Marseille wird die Gesellschaft auch den Donaudienst übernehmen. (Hansa 6).

[22] **Verkauf des Lloyd Brasileiro.** Nautische Rundschau meldet nach Journal de la Marine Marchande, daß die brasilianische Kammer ihre Einwilligung zum Verkauf des vom Staate kontrollierten L. B. gegeben hat, da der Betrieb zu unrentabel ist.

[23] **Suezkanal.** Im Jahre 1922 wies der Suezkanal einen Verkehr von 20,743,245 t auf gegen 18,118,999 t im Jahre 1921.

[24] **Panamakanal.** Den P. K. haben im Jahre 1922 nach beiden Richtungen zusammen 2997 Schiffe mit 12,085,000 N. R.-T. befahren, gegen 1921 ein mehr von 183 Schiffen und 649,189 N. R. T.

[25] **Abhandlungen.** Der Stillstand Antwerpens v. Prof. Dr. Ernst Schultze (Leipzig). Nautische Rundschau 2, S. 30.

Der deutsche Schifffahrtsaktienmarkt 1922 v. A. Hauptmann. (Hbg.) Schifffahrt-Ztg. (Hbg.) 8 S. 15.

Present year's new transatlantic Liners. The Nautical gazette 10 S. 277.

Binnenschifffahrt.

[26] **Rheinschifffahrt und Ruhraktion.** Während der Wasserstand in den 10 ersten Wochen 1923 — die Fahrtiefe im Gebirge übersieg zumeist 2,5 m — die Schifffahrt begünstigte, hat die Ruhraktion sie großenteils zum Erliegen gebracht. Die Haupthemmnungen sind: 1) Die Gefahr der Beschlagnahme, der die meisten Transporte deutscher Kohle ausgesetzt sind, 2) der überwiegende Wille, die Ausfuhrabgabe nicht in die Taschen der Franzosen und Belgier fließen zu lassen. Die d. Schleppschifffahrt ruht fast ganz. Holl. Kahnraum und Schleppkraft (durchgängig kleine Schraubenboote) verkehren stärker zwischen See- und Binnenhäfen und zwischen letzteren. Die deutschen und fremden Güterboote haben infolge des Ausfalls der Bahnen längs des Flusses recht gute Beschäftigung. Der geringe Kahnverkehr innerhalb des deutschen Rheingebiets beschränkt sich großenteils auf Erden und den Verkehr zwischen den rheinischen Produktionszentren (Leverkusen, Höchst, Ludwigshafen). Von Holland kommen unbehindert große Mengen Erz, auch Getreide, bislang geringe Mengen engl. Kohle (Gesamtwocheneingang über Emmerich rd. 200,000 t im Dez. 22 und Jan. 23, 120 000 t im Febr. 23). Rheinab gehen regelmäßig und unbehindert d. d. Kohlen für Holland und die Reparationslieferungen für Italien. Der Kohlenumschlag in Duisburg und Umgebung beschränkt sich auf diese und Verladungen für die am Niederrhein gelegene Industrie (Kipperwochenleistung rd. 140,000 t im Nov. und Dez., rd. 100,000 bis 20. Jan., im Febr. unter 20,000 t). Für die im besetzten Oberrheingebiet liegende Industrie bestimmte Brennstoffe unterliegen teilweise der Beschlagnahme. Die Franzosen können sie indessen mit ungeschultem Personal nur mit großen Zeitverlusten, bei zahllosen Havarien in minimalen Mengen nach Straßburg bringen. Die dortige Industrie leidet unter Kohlenmangel. Die Köln-Düsseldorfer Dampfschifffahrt hat mit dem 11. III. einen regelmäßigen Personenverkehr mit 2 großen Dampfern zwischen Köln und Bieberich (Wiesbaden) eröffnet. Mainz liegt fast von jedem Verkehr abgeschlossen, während der Kölner Gesamtverkehr stärker wie vordem ist. Dr. N.-Z.

[27] **Basel.** Der Güterverkehr Straßburg-Basel dauerte von März bis Ende November 1922. Im Baseler Hafen wurden rd. 170,800 t Güter umgeschlagen, wovon 43816 t auf die Talfahrt entfielen d. s. 34,5 % der Berggüter und 25 % des Gesamtumschlages; eine in Straßburg sehr beachtete Tatsache.

[28] **Elbschifffahrtskonvention.** Am 31. I. hat die französische Kammer den Gesetzentwurf betr. die frz. Zustimmung zu der am 22. II. 22 in Dresden zwischen Deutschland, Frankreich, Belgien, England und der Tschechoslowakei abgeschlossenen Elbschifffahrtskonvention angenommen.

[29] **Berlin.** Die Berliner Stadtverordneten haben mit großer Mehrheit den Verträgen über die Verpachtung der Berliner Häfen, Lagerhäuser und Ladestraßen an eine Hafen- und Lagerhaus A.-G. zugestimmt. Der Vertrag zwischen der Stadt Berlin und dem Konsortium der Firmen Schenker & Co. und J. Busch & Co. G. m. b. H. ist formell abgeschlossen und die darin vorgesehene erste Entschädigung von 1½ Milliarde Mk. an die Stadt gezahlt worden. Am 26. II. ist dann die Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-G. gegründet worden. Die Stadt ist mit 25 % beteiligt und stellt demnach 6 der 24 Aufsichtsratsmitglieder. Generaldirektor der neuen Ges. wird Kapitän a. D. Ulderup, Vorsitzende des Aufsichtsrates Generaldirektor Holzer, beide vom Schenker-Konzern. Ob sich aus diesem Schritt der Stadt Berlin auch für die Straßenbahnen sowie Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke Folgerungen ergeben, bleibt abzuwarten.

[30] **Tschechoslowakei.** Am 10. III. fand in Brünn ein von 200 Delegierten besuchter Wasserstraßenkongreß statt. In einer Entschließung wurde die Führung eines Kanals Pardubitz-Prerau und Oderberg-Prerau nach Preßburg empfohlen. Diese Linie ist auch für das ganze Elbe-, Oder- und Donaunetz von Bedeutung.

[31] **Abhandlungen.** Die Güterschifffahrt auf der Saale. Ihre Bedeutung und ihre gegenwärtige Lage von Dr. rer. pol. W. Bastian (Halle). Fördertechnik und Frachtverkehr 2 S. 16.

Luftverkehr.

[32] **Deutscher Luftverkehr 1922.** In der Flugzeit 1922 vom 1. IV. bis 30. IX. wurden von deutschen Flugzeugen insgesamt 1,204,000 km geflogen. Befördert wurden rd. 7730 Personen und rd. 65,370 kg. Postsendungen und sonstiges Gepäck. Die monatliche durchschnittliche Regelmäßigkeit schwankte zwischen 79,20 % im September und 96,33 % im Mai.

[33] **Ein deutsches Ausstellungskomitee für die Internationale Luftfahrtausstellung in Gothenburg 1923** ist unter dem Vorsitz des schwedischen Generalkonsuls Geh. Kom.-Rat Dr. Ravené gebildet worden. Geschäftsstelle: Verband Deutscher Luftfahrzeugindustrieller G. m. b. H., Berlin, Schöneberger Ufer 40.

[34] **Aero-Lloyd A.-G.** Die deutsche Luftreederei und der Lloyd Luftdienst haben sich zu der Aero-Lloyd A.-G. vereinigt. Vorsitzender des Aufsichtsrates: Reichsminister a. D. von Raumer, Stellvertreter: Direktor Ritter von der Hapag und Geheimrat Stimming vom Nordd. Lloyd.

[35] **Eine Segelfluggesellschaft m. b. H.** wurde von Vertretern des Deutschen Luftfahrerverbandes, der wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt und der Luftfahrzeugindustrie mit dem Sitz Frankfurt a. M. gegründet. Ihre Ziele sind wissenschaftlicher, technischer und erzieherischer Art. Außerdem wurde ein Ausschuß für Wettbewerbe und Preise gebildet, auch die Verwaltung von Stiftungen ist beabsichtigt.

[36] **Flugverkehr London-Berlin-Budapest.** Die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen der ungarischen Regierung und der Budapester englischen Wirtschaftszentrale sind zum Abschluß gelangt. Die Hauptlinie wird über Brüssel und Berlin nach Budapest führen. Es ist beabsichtigt, den Verkehr von B. teils nach Warschau, teils nach Konstantinopel, Bagdad und Indien auszubauen. (Illustrierte Flugwoche 1/2).

[37] **Ungarn.** Nach der Aufhebung des Luftverkehrsverbotes Ende November 1922 haben sich in Budapest zwei Luftverkehrsunternehmen gebildet. Die mit 100 Millionen Kronen Kapital gegr. Luftverkehrs A.-G. wird hauptsächlich den Verkehr Wien-Belgrad, die mit 160 Millionen Kronen gegründete Ungarische Aeroexpress A.-G. den Verkehr Prag-Zagreb und Budapest-Siofok übernehmen.

[38] **Tschechoslowakei.** Mit der britischen Regierung ist eine Konvention über die Einrichtung einer Luftverkehrslinie London-Köln-Prag-Budapest abgeschlossen worden.

[39] In Tiflis ist eine **Transkaukasische Luftverkehrsgesellschaft** mit 800 000 Goldrubel Grundkapital gegründet worden. Als Linien sind geplant Verbindungen von Tiflis mit Baku, Batum, Eriwan, Angora und Taebri.

[40] **Argentinien.** Die Compania Italo Argentina de Aerobus Caproni' eröffnete einen Luftomnibusdienst zwischen Buenos Aires und Montevideo.

[41] **Weltluftverkehr.** Am 29. und 30. I. wurde in Wiesbaden die 9. Zusammenkunft der International Air Traffic Association (IATA) abgehalten, an der Vertretungen von Deutschland, Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Holland und Schweden teilnahmen. Es wurde beschlossen, den Sommerdienst am 15. IV. zu eröffnen. Die Flugpläne der verschiedenen Linien wurden festgesetzt. Beraten wurde das Zusammenwirken der verschiedenen Linien, um unter Zuhilfenahme von Nachtzügen die Reise London-Berlin-Königsberg-Moskau in 30 und die Reise Kopenhagen-Amsterdam-Paris-Toulouse-Casablanca in 16 Stunden zu bewältigen. Ein enges Zusammenarbeiten mit den internationalen Luft- und Eisenbahnorganisationen sowie dem Weltpostverein wird erstrebt. (Nachr. f. Luftfahrer 8).

[42] **Abhandlungen.** Die Luftfahrt in Dänemark v. Reg.-Oberinspektor Schnitzler (Berlin). Luftfahrt 2 S. 18.
Linienführung und Flugpläne v. Aeronautus. Luftweg 1 S. 4.

Landverkehr und Spedition.

[43] **Der Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen** vom 3. V. 1909 liegt gegenwärtig dem 33. Ausschuß des Reichstages vor. Zu dem Entwurf haben der Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller sowie die Reichsabteilung der Kraftfahrer im Deutschen Verkehrsbund in Abänderungsanträgen Stellung genommen.

[44] **Der deutsche Industrie und Handelstag** hat den Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der ständigen Tarifkommission gebeten, für eine Detarifizierung des Sammelladungsverkehrs (Versetzung aus Wagenladungsklasse A nach B) einzutreten.

[45] **Abhandlungen.** Zur Gütertariferhöhung vom 1. I. 1923 v. Spediteur Fritz Bäte (Hannover). Speditions- und Schiffszeitung 4 S. 60.

Organisationsfragen des Speditionsgewerbes v. Dr. Walter Kes (Berlin). Speditions- und Schiffszeitung 5 S. 75.

Die Notwendigkeit des Sammelladungsgeschäftes im Speditionsgewerbe von Dr. Erich Meyer (Riesa). Der Fuhrhalter 7.
Die Statistik im Dienst des Spediteurs. Speditions- und Schiffszeitung 1 S. 5.

Siehe auch unter Verkehrsrecht.

Post- und Nachrichtenverkehr.

[46] **Drahtloser Wirtschafts-Rundspruchverkehr.** Die diesbezüglichen Bestimmungen sind im Amtsblatt des Reichspostministeriums 1923 Nr. 1 veröffentlicht worden.

[47] **Neue Fernkabel in England.** Während bis z. J. 1916 England nur über rd. 700 km Fernkabel verfügte, sind bis 1921 die Lieferungen für weitere 1300 km in Auftrag gegeben worden. I. J. 1922 wurden vom Parlament für denselben Zweck 2 $\frac{1}{4}$ Mill. Pfund bewilligt. (Das Fernkabel 2).

[48] **Italien.** Die bereits früher erwogene Ueberleitung des staatlichen Telephonwesens an Private ist jetzt in Angriff genommen worden. Ein entsprechender Regierungserlaß steht unmittelbar bevor. Es sollen Konzessionen auf mindestens 25 Jahre erteilt werden, jedoch so, daß dem Staate ein erleichtertes Rückkaufsrecht und ein Anteil am Reinertrage gewahrt bleibt. (Industrie- und Handelszeitung 61.)

[49] **Neue Großstationen für F. T.** befinden sich im Bau oder sind beschlossen in Shanghai (American Federal Telegraph-Comp.), Madras und in der Südafrikanischen Union. (Marconi-Wireless Telegraph Comp.) Beabsichtigt ist der Bau einer Großstation in Canada (canadische Marconi Comp.). Neuseeland und auf der Insel Yap.

[50] **Abhandlungen.** Die Luftpost in den Ländern des Weltpostvereins. Deutsche Verkehrszeitung 1, S. 2.
Luftpost in Kolumbien. Deutsche Verkehrszeitung 2, S. 14.
Das Fernkabelnetz Hollands v. E. F. Petritsch. Das Fernkabel 2, S. 4.
Die Großfunkstelle Eilvese. Telefunkenzeitung Nr. 29, S. 26.

Verkehrsrecht.

[51] **Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung.** Der Reichstag hat am 25. I. den Entwurf eines Gesetzes über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung in drei Lesungen angenommen. Reichsgesetzblatt Teil I, Nr. 8, S. 90.

[52] **Entscheidungen.**

- I. Der Spediteur, der einen Versendungsauftrag mit der Weisung „Transportversicherung vornehmen“ erhält, ist verpflichtet, Versicherung für den ganzen Transport einschl. Bahnbeförderung zu nehmen. O. L. G. Hamburg 21. III. 1921. (Dr. G. Brandis in Deutsche Hafenverkehrszeitung 1, S. 5).
- II. Die allgemeinen Spediteurbedingungen stellen in Lübeck Handelsbrauch dar. Hans. O. L. G. I Zivilsenat 5. I. 1923. (Dr. G. Brandis in Deutsche Hafenverkehrszeitung 6, S. 83).
- III. Gültigkeit des Widerrufs vom Auftraggeber an den Spediteur. Hans. O. L. G. V. vom 4. X. 22. Deutsche Hafenverkehrszeitung 8, S. 115).
- IV. Beraubung verschlossener, auf offenen Eisenbahnwagen verladener Möbelwagen auf einem Güterbahnhof. Volle Ersatzpflicht der Eb. wegen Fehlens jeder Bewachung des Güterbahnhofs. (§ 457 Abs. 3 B. G. B.) R. G. I. Zivilsenat. 20. V. 22 (Archiv für Eisenbahnwesen 1923 S. 341).

- V. Die rechtliche Stellung des Bahnspediteurs (Dr. Senckpiehl in Speditions- und Schiffszeitung 2, S. 29).
 VI. Lagerplätze fallen unter die Mieterschutzverordnung. Entschdg. d. R. G. vom 17. VI. 22. III 645/1921. (Speditions- und Schiffszeitung 3 S. 44).
 VII. Die Haftung des Zwischenspediteurs. Entschdg. d. R. G. vom 28. X. 1922. ^{11/22} I. (Juristische Wochenschrift 5, S. 179).

[53] Abhandlungen.

Ursprung der Bestimmungen über das Verwaltungsstrafverfahren bei Vergehen gegen das Postgesetz v. Reg. Rat Dr. Staedler (Berlin). Archiv für Post und Telegraphie 1923 S. 33.

Seelische Schäden im Autorecht v. Synd. Dr. Weitz. Das Auto 1, S. 5.

Die Beschädigung des Beförderungsmittels durch Absender und Empfänger v. Dr. Senckpiehl (Werder). Der Rhein 5, S. 49.

Die Schadenshaftung nach dem Luftverkehrsgesetz v. Rechtsanwalt Dr. R. Alexander (Hamburg). Illustrierte Flugwoche 1/2, S. 1.

Der deutsche Industrie- und Handelstag zur Haftpflicht der Spediteure. Speditions- und Schiffszeitung 2, S. 28.

Die Geltendmachung des Pfandrechtes des Spediteurs und Frachtführers v. Dr. Senckpiehl. Speditions- und Schiffszeitung 3, S. 44.

Muß die Eisenbahn, wenn sie gemäß § 88 E. V. O., 430 H. G. B., schadensersatzpflichtig wird, auch die Geldentwertung mit vergüten? v. Dr. Roeder. Juristische Wochenschrift 4, S. 114.

Industrie der Verkehrsmittel.

[54] Weltschiffbau. Die Depression in der Weltschiffahrt hat im Jahre 1922 auch zu einem Rückgang des Weltschiffbaues geführt. Der Gesamt rückgang der Bautonnage beträgt rd. 2,000,000 Br. R. T. Nur Deutschland hat eine Zunahme von 66 000 Tons gegenüber 1921 zu verzeichnen. Nähere Zahlenangaben siehe: Deutsche Schiffsahrt 5, Hansa 3, Schiffbau 19, Wirtschaftsdienst 4.

[55] Ein Riesenschwimmdock von 293 m Länge und von 60,000 t Hebekraft wird in Southampton gebaut, das Schiffe bis zu 52,000 t aufnehmen soll. (Die Umschau 1923 S. 46).

[56] Europäische Automobile in den Vereinigten Staaten. Während die Gesamtzahl der in den V. St. in Betrieb befindlichen Automobile sich auf rd. 10,500,000 vier-rädrige Kraftwagen beläuft, ist erst 1922 das zweite Tausend europäischer Wagen überschritten worden. Bis 1920 ergab sich folgende Einfuhrstatistik: Frankreich 719, Italien 395, England 318, Deutschland 163, Belgien 67, Oesterreich 19, Niederlande 15. Seit 1920 sind aus den valutaschwachen Ländern in stärkerem Maße Kraftwagen eingeführt worden, aus Deutschland vornehmlich Mercedes- und Benzwagen. Immerhin betragen die europäischen Wagen noch nicht $\frac{1}{50}$ % der Gesamtsumme. (Allg. Automobilzeitung 4/5).

[57] Abhandlungen.

Der Schiffbau in China v. Prof. Dr. Ernst Schultze (Leipzig), Nautische Rundschau 7, S. 169.

50 Jahre Ingenieurarbeit des Ruhrbezirks im Hafenanbau der Welt v. Prof. Dr. Kessner und Ing. Krahn. Schiffbau 18, S. 281.

Aus dem Geschäftsbericht 1921/22 des Deutschen Automobilhändlerverbandes. Allgemeine Automobilzeitung 8/9 S. 27. 10/11 S. 33.

Der Kraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika v. Generalsekretär Joh. Buschmann. Allgemeine Automobilzeitung. 10/11 S. 29.

VERKEHRS-ARCHIV

Bearbeitet von Dr. Joseph Klersch.

Nr. 2

Abgeschlossen am 22. Mai

1923

VERLAG OSKAR MÜLLER, KÖLN



Eisenbahnen.

[58] Deutsches Tarifwesen. a) Güter- und Tiertarife. Durch den Nachtrag 1 zum Heft C I a (Frachtsatzzeiger) vom 1. Mai werden die Sätze der Klasse C etwas erniedrigt. Es handelt sich hierbei um keine Tarifiermäßigung, sondern lediglich um eine Richtigstellung der Sätze der Klasse C, deren Verhältnis zur Klasse A bei der letzten Tarifierhöhung (15. II. 1923) etwas verschoben war.

Neu eingeführt sind:

a) Der Ausnahmetarif 10c für gebrauchte leere Kohlensäureflaschen bei Aufgabe als Frachtstückgut zum 1. III. 1923. Frachtberechnung erfolgt für ein Viertel des wirklichen Gewichts, mindestens jedoch für 10 kg nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse I.

b) Der Ausnahmetarif 18 für Baumschulenerzeugnisse, der zunächst nur für Wagenladungen galt, vom 12. IV. ab auch auf Stückgut ausgedehnt wurde. Frachtberechnung erfolgt bei Aufgabe als Eil- oder Frachtgut für Ladungen nach den Sätzen der Klasse E bzw. E 5 und E 10, für Stückgut nach den Sätzen der ermäßigten Stückgutklasse.

c) Der Ausnahmetarif 20 für frischen Spinat zur Verwendung im Deutschen Reich vom 12. IV. ab, sowohl für Stückgut wie für Wagenladungen zu 5 t gültig. (Eilgut und Frachtgut). Frachtberechnung erfolgt zu den um 50 % gekürzten Sätzen der regelmäßigen Tarifklassen für frischen Spinat.

Ab 1. Juni tritt eine Erhöhung der Güter- und Tiertarife um 50 % ein.

b) Personen- und Gepäcktarife. 1) Erhöhungen. Ab 1. Januar 1923 gelten folgende Einheitssätze: Für das km 4. Klasse Mk. 4.—, 3. Klasse Mk. 6.—, 2. Klasse Mk. 12.— und 1. Klasse Mk. 24.—. Die Fahrpreise bis 100 Mk. werden auf volle 2 Mk., über 100 bis 500 Mk. auf 10 Mk., über 500 bis 1000 Mk. auf 20 Mk., über 1000 bis 2000 auf 50 Mk. und über 2000 Mk. auf 100 Mk. abgerundet.

An Schnellzugszuschlägen werden erhoben:

	3. Klasse	2. Klasse	1. Klasse
Zone I (1—75 km)	100 Mk.	200 Mk.	400 Mk.
Zone II (76—150 km)	200 "	400 "	800 "
Zone III (über 150 km)	300 "	600 "	1200 "

An den Grundsätzen für die Berechnung der Mindestsätze der Zeitkarten und der sonstigen Fahrkarten mit unregelmäßiger Preisbildung wird nichts geändert.

Die Gepäckfracht wird auf Mk. 1.— (bisher 40 Pfg.) für je 10 kg und 1 km erhöht. Die Grundsätze für die Berechnung und Aufrundung der Gepäckfracht bleiben unverändert. Die Mindestfracht wird auf Mk. 100.— (bisher