

- 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

Mk. 40.—) festgesetzt. Der Expressguttarif entspricht dem jeweils um 60 v. H. erhöhten Eilguttarif.

Die Gebühr für Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnsteige zum Aufgeben oder Abholen von Zeitungsbahnbriefen beträgt Mk. 300.— und die ermäßigten Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern Mk. 360.— für Monatskarten und Mk. 90.— für Wochenkarten.

Am 1. Februar Erhöhung um 100 v. H. durch Verdopplung der abgerundeten Januarsätze. Die Entfernung für die Berechnung der Mindestfahrpreise sowohl für die Einzel- als auch für die Zeitkarten wird von 11 km auf 9 km herabgesetzt. Sie erstreckt sich auch auf Schnellzugzuschläge, sowie die im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I, sowie im Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II enthaltenen sonstigen Gebührensätze. Die Gebühren für Bahnsteigkarten und für Erlaubniskarten pp. werden gleichfalls verdoppelt.

Am 1. März 1923 Erhöhung um 100 v. H. durch Vervierfachung der abgerundeten Januarsätze. Die Entfernung für die Berechnung der Mindestpreise sowohl für Einzelkarten als auch für Zeitkarten wurde vom gleichen Tage ab auf 8 km festgesetzt. Die Fahrpreise bis Mk. 500.— sind auf volle Mk. 10.— aufzurunden. Für die höheren Beträge verbleibt es bei den bisherigen Aufrundungssätzen. Die Erhöhung findet bei den oben genannten Tariffteilen und Gebühren in analoger Weise statt.

Am 1. Juni Erhöhung um 100 % der bisherigen Sätze.

Dr. B.

[59] **Verpachtung der elsass-lothringischen Bahnen an die französische Ostbahn?** Nach einem Gesetzentwurf der französischen Regierung soll das elsass-lothringische Eisenbahnnetz an die französische Ostbahn zunächst bis zum Ablauf der Konzession für diese — das sind noch 32 Jahre — verpachtet werden. Gegen diesen Plan sind innerhalb der einheimischen Bevölkerung scharfe Widerstände aufgetreten, besonders in den Kreisen der Eisenbahner selbst, ferner auch in Straßburg, das für seine Stellung im Rheinverkehr fürchtet. Vgl. Industrie- und Handelszeitung 77 und Archiv für Eisenbahnwesen 3 S. 498.

[60] **Die Sanierung der Südbahn** ist nach anderthalbjährigen Verhandlungen durch den Vertrag von Rom zu einem gewissen Abschluß gelangt. Auf die Einzelheiten des Vertrages näher einzugehen erübrigt sich, da sie in der Tagespresse ausführlich besprochen worden sind. Die wichtigste Frage, die nun noch der Lösung harret, ist die, ob die Südbahn künftig als Privatunternehmen unter einheitlicher Führung bestehen bleiben oder in vier selbständige Staatsbetriebe zerfallen wird. Im Laufe des Jahres dürfte auch hierüber die Entscheidung fallen.

[61] **Die Verstaatlichung der Buschtiehrader Bahn.** Nach einem Uebereinkommen zwischen der tschechoslowakischen Regierung und den Vertretern der Buschtiehrader Bahn wird diese mit Rückwirkung vom 1. I. 1923 verstaatlicht. Der Staat wird Gesamtnachfolger der Bahn. (Ztg. des Vereins der Eisenbahnverwaltungen 13).

[62] **Griechenland.** Eine Gruppe von englischen und französischen Finanzleuten ist im Begriff, mit der Regierung von Griechenland einen Vertrag abzuschließen, auf Grund dessen sie die Staatsbahnen auf längere Zeit übernehmen wird. (Ztg. des Vereins d. Eisenbahnverwaltungen 12).

[63] **Italien.** Auch die Entstaatlichung der Eisenbahnen ist in Italien beschlossene Sache (vgl. Nr. 48). Ueber die näheren Umstände berichtet eine Mailänder Meldung der Ztg. des Vereins d. Eisenbahnverwaltungen (16 S. 293).

[64] **Die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen** ist in der Absicht, die Verwaltung einfacher und den Betrieb wirtschaft-

licher zu gestalten durch ein Bundesgesetz vom 1. II. 1923 (Bundesblatt S. 478) neu geregelt worden. Das Archiv für Eisenbahnwesen bringt in Heft 3 S. 530 das Gesetz zur Wiedergabe und auf S. 494 einen kurzen Kommentar.

[65] **Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1922.** Das Bundesverkehrsamt hat einen Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der amerikanischen Eisenbahnen i. J. 1922 veröffentlicht, zu dem das Amt für Eisenbahnstatistik einige Bemerkungen hinzugefügt hat. Die wichtigsten Angaben und Zahlen aus diesem Bericht bringt die Ztg. des Vereins d. Eisenbahnverwaltungen 18 S. 304.

[66] **Französisch Marocco.** Die Eisenbahnlinie Rabat-Fez über Meknes und Kenitra, die eine Länge von 155 Meilen hat, wurde am 5. IV. 1923 eröffnet. (Wirtschaftsdienst 17).

[67] **Abhandlungen.**

Die Betriebskosten der Verschiebebahnhöfe von Dr. Ing. Kümmell. Archiv für Eisenbahnwesen 1923 S. 1. 269. 411.

Zweck und Ziel einer „gewerkschaft-politischen“ Kartei bei den Reichsbahndirektionen von Regierungsbaurat Bach (Elberfeld). Verkehrstechnische Woche 17/18 S. 122.

Staatsbahnen und Reichsbahnen von Oberregierungsrat Riedenauer. Ztg. d. Vereins d. Eisenbahnverwaltungen 18 S. 293.

Die Neuordnung der Reichsbahnwerkstätten von Ministerialamtmann Hans Haase (Potsdam). Archiv für Eisenbahnwesen 3 S. 373.

Straßen- und Kleinbahnen.

[68] **Abhandlungen.**

Der Ein-Mann-Wagen. Beiträge von Baurat Nier, Dresden — Straßenbahndirektor Hühn, Erfurt — Baurat Soberski, Berlin — Dr.-Ing. Gläsel, Dresden. Verkehrstechnik 15 S. 113.

Die Berliner Nordsüdbahn von Stadtbaurat Hahn (Berlin). Verkehrstechnik 15 S. 124.

Neuregelung des Rechtsverhältnisses zwischen der Rheinprovinz als Straßenbesitzer und den Straßen- und Kleinbahnen von Oberbürgermeister a. D. Plabmann (Düsseldorf) Verkehrstechnik 17 S. 144.

Seeschifffahrt.

[69] **Deutschlands Seeverkehr.**

Hamburg angekommen März 1250 Seeschiffe mit 1 380 882 N. R. T. (1913 : 1227 : 1 242 996); April 1165 Seeschiffe mit 1 319 240 N. R. T. (1913 : 1921 : 1 200 301). Abgegangen März 1485 Seeschiffe mit 1 359 509 N. R. T. (1913 : 1297 : 1 123 753); April 1438 Seeschiffe mit 1 323 804 N. R. T. (1913 : 1436 : 1 289 623).

Bremen. Im März sind in den bremischen Häfen zu Handelszwecken angekommen 396 Schiffe mit 448 283 N. R. T. (1913 : 438 : 377 439), abgegangen sind 402 Schiffe mit 465 452 N. R. T. (1913 : 446 : 374 548).

Lübeck. Im März sind zu Handelszwecken angekommen 159 Schiffe mit 32 952 N. R. T. und abgegangen 153 Schiffe mit 31 659 N. R. T. Der Gesamtverkehr belief sich demnach auf 312 Schiffe mit 64 611 N. R. T. gegen 246 Schiffe mit 53 424 N. R. T. im Februar.

[70] **Antwerpen.** Im März wurde der Antwerpener Hafen von 849 Seeschiffen mit einer Gesamttonnage von 1 493 932 Tonnen angelaufen. Infolge der englischen Kohlentransporte ist gegenüber dem Vormonat ein starker Zuwachs zu verzeichnen. Im April betrug der Gesamtverkehr 858 Schiffe mit 1 521 804 belgische Tonnen.

(71) **Gemeinsamer deutscher Dienst nach der amerikanischen Westküste.** Für die Fahrt nach der amerikanischen Westküste haben sich kürzlich alle beteiligten deutschen Linien zu einem gemeinschaftlichen Dienst zusammengeschlossen. Der Zusammenschluß umfaßt die Hamburger Kosmos-Linie, die Bremer Roland-Linie und die Hapag, die ihre Beteiligung an dieser Fahrt in Gemeinschaft mit der Reederei F. Laeisz, die durch ihren Segelschiffsdienst mit den chilenischen Häfen bekannt ist, ausüben wird.

(72) **Austausch von Handelsschiffen zwischen Rußland und Deutschland.** In Ausführung des Rapallo-Vertrages wurde ein Vertrag über die während und nach dem Kriege in russische oder deutsche Hände übergegangenen Schiffe abgeschlossen, nach dem die während des Krieges beschlagnahmten Schiffe in den Händen der heutigen Besitzer bleiben; die Schiffe dagegen, die nach dem Brest-Litowsker Frieden ihren Besitzer wechselten, ausgetauscht werden und zwar so, daß beide Länder den gleichen Schiffsraum erhalten.

(73) **Holland.** Es verlautet, daß die Holland-Südafrika-Linie in einer noch näher zu bestimmenden Form mit der Holland-Ostafrika-Linie vereinigt werden soll, die von der Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij. kontrolliert wird. Weitere Gerüchte besagen, daß auch der Holland-Westafrika-Dienst in der einen oder anderen Form an diese Gesellschaft angeschlossen würde, die dann praktisch die ganze Afrikafahrt unter ihrer Leitung hätte. (Wirtschaftsdienst 14).

(74) **Die griechische Handelsflotte,** die während des Krieges sehr starke Verluste erlitten hat, hat ihren Vorkriegsbestand von ca. 960 000 Tons noch nicht wieder erreichen können; sie zählte Anfang 1923 im ganzen 1540 Schiffe mit 859 215 Tons, darunter 1121 Segler mit 122 596 Tons. (Nautische Rundschau 14).

(75) **Russische Befrachtungszentrale in London.** Der Vertrag der Sowjet-Regierung mit Det Bergenske Dampskibsselskab hat zur Gründung einer Gesellschaft Russo-Norwegian Navigation Co. Ltd. in London geführt. Diese Gesellschaft, an der Rußland und Bergenske je zur Hälfte beteiligt sind, übernimmt das bisherige Befrachtungskontor der russischen Genossenschaftszentrale in London und hat ein Monopol für alle Befrachtungen für die russische Regierung.

(76) **Der Verkauf der amerikanischen Regierungsschiffe.** Das Schiffsamt hat nach einer Konferenz mit Präsident Harding beschlossen, seine Schiffe gruppenweise zu verkaufen. Sollten sich keine Käufer finden, die einen angemessenen Preis zahlen, so sollen die Schiffe weiter von der Regierung kontrolliert werden. Der Verkauf wird dadurch erschwert, daß die Schiffe auch nach dem Verkauf noch die amerikanischen Gesetze beachten, insbesondere trocken bleiben sollen.

[77] **Abhandlungen.**

Die Linienschifffahrt als Wirtschaftsfaktor und die Notwendigkeit ihrer Erhaltung von Dr. Jul. Groß (Hamburg). Schiffs-Zeitung (Hamburg) 33 S. 10, 34 S. 9.

Die Entstehung der neuen Freihafenformen von Dr. Hellmuth Kugler (Kiel). Weltwirtschaftliches Archiv Bd. 19 Heft 2 S. 188.

Binnenschifffahrt.

(78) **Rheinschifffahrt.** Die Wochen von Mitte III bis Mitte V haben weiteren Verkehrsrückgang gezeitigt. Eine neue Ursache hierfür war die Verschärfung der Schiffsaufsicht durch die Franzosen, die z. Zt. das Anbordführen einer von den centres de contrôle auszustellenden Bescheinigung über die Ablieferung einer Manifestabschrift zwecks Vermeidung von Schwierigkeiten verlangen. Da ausländische Firmen hierzu eher bereit sind, haben diese den restlichen Verkehr fast ganz an sich gezogen. An den Plackereien sind die französischen Zollbehörden stark beteiligt. — Der Grenzverkehr in Emmerich betrug in

März und April im Wochendurchschnitt nur noch 90 000 t zu Berg und 45 000 t zu Tal. Die Beförderung engl. Kohle zu Berg nahm zu (III: 126 000 t, IV: 163 000 t) die deutscher zu Täl (f. Holl. u. Ital.) ab (III: 107 000 t, IV: 65 000 t). Die Erzzufuhr sank auf $\frac{1}{5}$ der normalen Menge. — Der Kipperbetrieb in Duisburg-Ruhrort mußte am 22. III. vollständig eingestellt werden. Der gegen Ende II zum Erliegen gekommene Braunkohlenumschlag in Wesseling wurde am 27. IV. wieder aufgenommen, um zugleich mit den Bedürfnissen der Besatzungstruppen die notwendigsten der rhein. Bevölkerung zu befriedigen, und erreichte Mitte V pro Woche wieder 30 000 t (normal: 40—50). In dem geringen Umschlag am Mittelrhein nehmen Steine, Erden einen Hauptplatz ein. In den Oberrheinhäfen ruht der Verkehr seit Mitte IV. Die Franzosen haben die auf Fahrt beschlagnahmten Kohlenkähne — über 200 — abgesehen von wenigen Freigaben endlich nach Ludwigshafen bzw. Straßburg gebracht. Die Abfuhr von erfaßter Ruhrkohle über den Niederrhein ist allmählich auch in Gang gebracht worden. Emmerich passierten III: 4 200 t, IV: 30 000 t, V 1. Hälfte: 20 200 t. Der Post- und Personendampferverkehr der „Köln-Düsseldorfer“ wurde langsam weiter ausgebaut und bis Uerdingen und Mainz ausgedehnt. Infolge des fehlenden Fremdenzustroms kann er indessen nicht den sonst im Sommer gewohnten Umfang erreichen.

Dr. N.-Z.

(79) **Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt** trat am 4 April zu ihrer ersten diesjährigen Tagung im Palais du Rhin zu Straßburg zusammen. Die deutschen Bevollmächtigten haben an dieser Tagung nicht teilgenommen. Eine Uebersetzung der Beschlüsse dieser Tagung, deren Rechtsgültigkeit zweifelhaft ist, bringt „Der Rhein“ Nr. 17.

(80) **Wasserumschlagtarife auf dem Rhein.** Der Reichseisenbahnrat hat in seiner Sitzung vom 24. III. 23 eine Vorlage der Reichseisenbahnverwaltung über die Einführung von Wasserumschlagtarifen für Stein- und Braunkohlentransporte, die in bestimmten Häfen am Rhein und Main umgeschlagen werden, verabschiedet, die einen A. T. 6 n mit vorläufig einjähriger Gültigkeit vorsieht.

(81) **Das Konzessionsgesuch für das Kraftwerk Kembs** mit Rückstau auf das Schweizer Gebiet ist am 3. April beim schweizerischen Bundesrat eingelaufen. Als Konzessionsbewerber treten die „Oberrheinischen Kraftwerke“ in Mülhausen auf. (Die Rheinquellen 4/5).

(82) **Personendampfer auf dem Oberrhein.** In Basel geht man mit der Absicht um, zwischen Basel und Rheinfelden den Personendampferbetrieb, der bereits in den Jahren 1908 bis 1914, durch den Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein subventioniert, von zwei Personendampfern der Köln-Mülheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft betrieben wurde, wieder aufzunehmen.

(83) **Die Dortmunder Häfen im Jahre 1922.** Gegenüber 1921 ist eine Zunahme des Verkehrs und Güterumschlages zu verzeichnen. Die Gütereinfuhr, besonders an Eisenerz, näherte sich den Friedenseinfuhrzahlen. Die Güterausfuhr zeigte gegen 1921 eine Besserung, hat aber die Zahlen von 1920 noch nicht erreicht (-54 026 t). Insgesamt verkehrten in den Häfen 4671 (3686) Schiffe. Der Gesamtumschlag betrug 958 339 (743 421) t.

(84) **Elbschiffsahrtsakte.** Nachdem die verfassungsmäßigen Instanzen der am 22. II. 1922 unterzeichneten Elbschiffsahrtsakte zugestimmt haben, hat diese Gesetzeskraft erlangt und ist im Reichsgesetzblatt Teil II Nr. 14 vom 26. III. 1923 veröffentlicht worden.

(85) **Die Kanalisierung des Pregel** zwischen Königsberg und Insterburg ist im Januar 1923 begonnen worden. Nach einem Kostenanschlag vom Monat März beläuft sich der Bauaufwand auf 150 Millionen Mark, wovon 25% auf die Provinz entfallen.

(86) **Masurischer Kanal.** Die Arbeiten am Kanal sind eingestellt worden.

Infolge der Finanznot nach Kriegsende wurde dem Kanal als Kraftquelle eine größere Bedeutung beigelegt als wie als Schifffahrtsstraße. Der Kanal hat die auf ihn gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt und seine Unwirtschaftlichkeit wird befürchtet.

[87] Schifffarmachung der Rhone Marseille-Lyon. Da sich die Rhonemündung von Lyon zum Meere für die Schifffahrt wenig eignet, wurde seiner Zeit beschlossen, von Marseille einen Kanal nach Arles a. d. Rhone herzustellen. Das erste Teilstück dieses Kanals, die unterirdische Verbindung des Marseiller Hafens mit dem Binnenmeer „Etang de Berre“ ist nur beinahe vollendet. Die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse der Rhone hat den Zweck, den Aktionsradius von Marseille bis nach Straßburg auszudehnen, was eine Schmälerung des Rhein-Gothard-Verkehrs bedeuten würde. (Der Rhein 14).

[88] Rußland. Die Regierung hat sich entschlossen, die Schifffahrt auf der Wolga, dem Dnjepr und anderen Strömen aus Anlaß der großen Verluste, mit denen der Staat gearbeitet hat, wieder in Privathände zu geben. (Zeitschrift für Binnenschifffahrt 4).

[89] Abhandlungen.

Die Rheinpolitik des Bundesrates. Die Rheinquellen 1—3 S. 1.

Die Donau von Regensburg bis zur Reichsgrenze als Großschifffahrtsstraße von Ministerialrat Krenser (München). Deutsche Wasserwirtschaft 3 S. 33.

Wissenswertes vom Wesergebiet von Dr. H. Flügel. Die Weser 12 S. 145.

Rheinschifffahrt von Straßburg bis zum Bodensee von Geh. Rat Prof. Dr. h. c. de Thierry. Zeitschrift für Binnenschifffahrt 4 S. 37.

Der Umschlagsverkehr der oberen Elbe von H. B. Industrie- und Handelsztg. 101. 1. Beiblatt.

Das Anwachsen der Schiffsgrößen in der Binnenschifffahrt und seine Einwirkung auf den Verkehr von Regierungs- und Baurat Momber (Goslar). Der Rhein 20 S. 146.

Les projets d'aménagement du Saint-Laurent pour la navigation et la force motrice von A. Antoine (Straßburg). La Navigation du Rhin 6 S. 122. Vgl. auch Nr. 102, 103.

Luftverkehr.

[90] Die Wiederaufnahme des deutschen Luftverkehrs. Die zwischen den Luftverkehrsunternehmen und dem Reichsluftamt gepflogenen Verhandlungen über die Aufnahme des deutschen Luftverkehrs haben zu einer vollen Einigung geführt. Es werden folgende Linien befliegen: Mit Beginn am 7. Mai: 1. Berlin — Danzig — Königsberg, dreimal wöchentlich; 2. Königsberg — Memel — Riga — Reval, werktätlich; diese Strecke wird noch im Mai bis Petersburg verlängert werden. Mit Beginn am 14. Mai: 3. Berlin — Leipzig — Fürth — Nürnberg — München, werktätlich; die Einschaltung einer weiteren Zwischenlandung in Dessau hängt von der Einrichtung eines geeigneten Flugplatzes dort ab. 4. München — Zürich — Genf, werktätlich. 5. München — Wien, werktätlich; die Verlängerung dieser Strecke bis Budapest ist ebenfalls nur noch eine Frage von wenigen Wochen. Der Verkehr geht jeweils in beiden Richtungen.

[91] Beirat für das Luftfahrtwesen. Dem Reichsrat ist der Entwurf einer dringlichen Verordnung zugegangen. Die Mitglieder des Beirates sollen vom Reichsverkehrsministerium ernannt werden und zwar je 8 Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer, 3 Vertreter zur Wahrung allgemeiner Luftfahrtinteressen, 1 Vertreter der Fach- und Tagespresse, 6 Vertreter von Ländern zur Wahrnehmung der Interessen der an der Luftfahrt beteiligten Bevölkerungskreise und Landesgebiete und 6 Sachverständige auf dem Gebiete des Luftfahrtwesens.

[92] Betriebsergebnisse der französischen Luftverkehrsgesellschaften i. J. 1922. Von 9 Unternehmungen mit 271 Flugzeugen wurden insgesamt 7626 Flüge ausgeführt. Befördert wurden 7938 Personen, 305 378 kg Güter und 40 954 kg Post. (Nachrichten für Luftfahrer Nr. 14).

[93] Luftverkehr Paris — Prag — Belgrad — Bukarest — (Konstantinopel). Die vom serbischen Verkehrsminister mit der Compagnie Franco-Roumaine abgeschlossene Konvention ist vom Ministerrat genehmigt worden. Die Gesellschaft wird vom Kgr. der Serben, Kroaten und Slowenen mit jährlich 2 Millionen Dinars subventioniert. Verwandt werden Flugzeuge für 5 Passagiere und 100 kg Post. (Nachrichten für Luftfahrer 10).

[94] Eine neue Luftlinie Toulouse — Barcelona — Alicante — Oran wird am 15. Juni eröffnet. Die Fahrtdauer wird auf 10 Stunden berechnet. (Wirtschaftsdienst 17).

[95] Australien. Seit April 1922 ist an der Westküste von Australien ein regelmäßiger Flugverkehr über die rd. 1900 km lange Strecke Geraldton — Derby eingerichtet worden. Befördert wurden bis Ende 1922 insgesamt 70 000 Briefe und monatlich durchschnittlich 275 kg Güter, namentlich Perlen. (Industrie- und Handels-Zeitung 77).

Landverkehr und Spedition.

[96] Die gesetzliche Neuregelung des Kraftfahrzeugverkehrs. Im Reichsgesetzblatt Teil I Nr. 21 vom 23. III. 1923 S. 169 wird die vom 15. III. 1923 datierte neue „Verordnung über Änderungen der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs“ veröffentlicht.

[97] Der internationale Straßenkongreß fand vom 7. bis 12. Mai in Sevilla statt. Er befaßte sich insbesondere mit dem Straßenbau, dem Automobilverkehr und der Regelung des Straßenverkehrs.

[98] Der Verkehr als selbständiger Wirtschaftsfaktor. Der Verkehrsausschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrates hat in seiner Sitzung vom 10. IV. 1923 den Beschluß gefaßt, bei der bevorstehenden reichsrechtlichen Gestaltung der Handelskammern neben den im Entwurf vorgesehenen drei Wahlgruppen Industrie, Groß- und Kleinhandel in der Regel eine vierte Wahlgruppe Verkehrsunternehmen und Spediteure zu bilden.

[99] Oesterreich. Der Zentralverband der Spediteure plante seit längerem eine durchgreifende Revision der Handelsbräuche im Verkehr mit den Parteien wie auch die Kodifikation der im Verkehr der Spediteure untereinander bestehenden Handelsbräuche. Das vom Zentralverbande eingesetzte Komitee und der Vorstand dieser Körperschaft stellten vor einiger Zeit Entwürfe fertig, die der am 12. Mai in Wien tagenden Generalversammlung zur Beschlußfassung vorgelegt und von dieser mit unwesentlichen Änderungen genehmigt wurden. Der Text der Entwürfe ist in Nr. 13 S. 3 der Wiener Zoll- und Speditionszeitung wiedergegeben.

[100] Abhandlungen.

Die gesetzliche Neuregelung des Kraftfahrzeugverkehrs von Joh. Buschmann, Direktor des Deutschen Automobilhändlerverbandes. Allg. Automobilztg. 14 S. 23.

Die Gestaltung des Landstraßenunterhaltungsbetriebes in Deutschland von Landesoberbaurat Geh. Baurat Nessenius (Hannover). Verkehrstechnik 13 S. 97. 15 S. 117. 17 S. 146.

Kraftfahrzeug-Verkehrsdichte in Europa und Uebersee von R. C. von Gorissen. Allg. Automobilztg. 18 S. 33.

Frachtberechnungen für „besonders hochwertige Güter“ in Oesterreich, Ungarn, Tschechoslowakei und Jugoslawien von Dr. Bauer (Wien), Globus (Prag) 18 S. 289.

Die Spediteurtagungen vom 12. und 13. V. 1923 in Wien. Zoll- und Speditionszeitung (Wien) 14 S. 1.

Post- und Nachrichtenverkehr.

[101] Abhandlungen.

Niederländisches Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen i. J. 1921. Archiv für Post und Telegraphie 4 S. 123.

Das dänische Postwesen i. J. 1921/22. L'Union Postale (Bern) 5 S. 65.

Le Téléphone en France et à l'étranger von M. G. Valensi. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones 5 S. 565.

Station radiotélégraphique de Lyon von H. Ballet. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones 5 S. 535.

Verkehrsrecht.

[102] Ein zweites Gesetz über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung vom 29. III. 1923 im Reichsgesetzblatt Teil I Nr. 25 vom 4. IV. 1923 S. 232 veröffentlicht. Vgl. Nr. 51.

[103] Frankreich. Der Verein für gesetzgeberische Studien hat einen Entwurf zu einem Binnenschiffahrtsgesetz ausgearbeitet, der noch 1923 der Kammer vorgelegt werden soll. Die Binnenschiffahrt war bisher dem allgemeinen Transportrecht unterstellt, das aber besonders den neuen Anforderungen des Rheinverkehrs nicht gerecht wird. (Rheinquellen 1 — 3).

[104] Entscheidungen.

- I. Einbruch im Lagerhause. O. L. G. Karlsruhe v. 19. XII. 1922. Z. z. B. R. 122/21. Dr. Senckpiel im Fuhrhalter 14 S. 219.
- II. Rechtsverhältnis bei zugesprochenen Telegrammen. R. G. v. 12. VII. 22. III. 674/21. Blätter für Post und Telegraphie 7. Beiblatt.
- III. Haftung der Bahn bei Verlust von Schleichhandelsware. R. G. v. 13. XII. 22. I. 673/21. Ztg. d. Vereins d. Eisenbahnverwaltungen 16 S. 274.
- IV. Die Pflicht der Bahn, in angemessener Frist zu liefern. R. G. v. 20. XII. 22. I. 120/22. Ztg. d. Vereins d. Eisenbahnverwaltungen 16 S. 274.
- V. Gibt es ein bahnamtlich beglaubigtes Frachtbriefduplikat? O. L. G. Dresden v. 10. II. 22. — 7. O. 17. 21. — (Sächs. A. 22, 227) Dr. Senckpiel in Sped. u. Schiff. Ztg. 16 S. 232.
- VI. Tagesmietvertrag und Garantiezeit. O. L. G. Düsseldorf. 8. Z. S. Der Rhein 16 S. 120.
- VII. Aufträge an Kutscher. R. G. I. Z. S. v. 6. XII. 22 (623/21). Der deutsche Möbeltransport 40 S. 353.
- VIII. Haftung der Eisenbahn bei verschuldeter Ablieferung von Gut an einen Unberechtigten. R. G. I. Z. S. v. 4. X. 22. Archiv für Eisenbahnwesen 3 S. 512.
- IX. Beschlagnahme einer Sendung Vieh infolge Ausfuhrverbots, keine Haftung der Eisenbahn. R. G. I. Z. S. v. 18. X. 22. Archiv für Eisenbahnwesen 3 S. 512.
- X. Haftbefreiung der Eisenbahn bei mangelhafter Verpackung von Gut. R. G. I. Z. S. v. 11. XI. 22. Archiv für Eisenbahnwesen 3 S. 515.
- XI. Abfertigung eines Frachtbriefes mit als fehlerhaft erkannter Bestimmungsstation grobe Fahrlässigkeit. R. G. I. Z. S. v. 11. XI. 22. Archiv für Eisenbahnwesen 3 S. 517.
- XII. Anwendung des § 90 EVO. bei Aufhebung der Lieferfristen. Ersatzansprüche des Empfangsberechtigten. R. G. I. Z. S. v. 20. XII. 22. Archiv für Eisenbahnwesen 3 S. 518.

[105] Abhandlungen.

Die Haftung des Spediteurs aus dem Versicherungsauftrage von Rechtsanwalt Dr. Karl Schweinburg. Zoll- und Speditionsztg. (Wien) 9 S. 1.

Die Gewährleistung im Weltpostverkehr von Postassessor Dr. jur. Evenius (Düsseldorf). Archiv für Post und Telegraphie 4 S. 118.

Die Verfolgung von Reklamationen durch den Spediteur von Dr. Senckpiel (Werder). Speditions- und Schiffahrtsztg. 18 S. 259.
Vgl. auch Nr. 84 und 96.

VERKEHRS-ARCHIV

Bearbeitet von Dr. Joseph Klersch

Nr. 3

Abgeschlossen am 25. Juni

1923

VERLAG OSKAR MÜLLER, KÖLN.

Eisenbahnen.

[106] Deutsches Tarifwesen. a) Güter- und Tiertarife. Ab 1. Juli 1923 Erhöhung um 200 v. H.

Änderungen: Durch den Nachtrag IV. zum D. E. G. T. Teil I B vom 1. Juni 1923 wird die Tarifstelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren“ in völlig umgearbeiteter Form neu herausgegeben. In den allgemeinen Tarifvorschriften finden sich einige weniger wichtige Änderungen. Der Nebengebührentarif ist ebenfalls im Nachtrag IV neu aufgestellt.

Neu eingeführt ist ab 6. Juni 1923 der Ausnahmetarif 9 für Bier. Frachtzahlung erfolgt für

- a) das wirklich verladene Gewicht, mindestens 5000 für den Frachtbrief und Wagen,
- b) das wirklich verladene Gewicht, mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen,
- c) mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Die Fracht wird nach den Entfernungen des Kilometerzeigers und den Frachtsätzen unter a, b und c berechnet.

- b) Personen- und Gepäcktarife. Ab 1. Juli 1923 Erhöhung, a) 3. und 4. Klasse 200 v. H., b) 1. und 2. Klasse und Gepäcktarife 300 v. H.

Vor dem 1. Juli gelöste Fahrscheine des Mitteleuropäischen Reisebüros dürfen nach dem 3. Juni nur noch gegen Nachzahlung benutzt werden. Dr. B.

[107] Die Eisenbahnen Großbritanniens im Jahre 1922. Im Personenverkehr hat sich der Verkehr auf Zeitkarten ungefähr auf der alten Höhe gehalten, während der übrige Personenverkehr um 31 Millionen Reisende zurückgegangen ist. Der Güterverkehr hat eine starke Steigerung erfahren. Die beförderten Gütermengen betragen 301 418 000 t gegen 217 708 815 t i. J. 1921. Diese Steigerung ist hauptsächlich auf die Zunahme der Kohlentransporte zurückzuführen, die 1921 durch den langen Streik empfindlich zurückgeblieben waren. Gegen das Jahr 1913 blieb der Verkehr in allen Frachtklassen noch weit zurück. Trotz der Herabsetzung der Tarife von 9 s 10 d auf 7 s 6 d für die Tonne beliefen sich die gesamten Reineinnahmen der Eisenbahngesellschaft auf 47,2 Pfund, während das Jahr 1921 noch ein Betriebsdefizit von annähernd 9 Millionen Pfund brachte. Dieses Ergebnis ist hauptsächlich auf die Verminderung der Ausgaben um 56 Millionen Pfund zurückzuführen.

[108] Bagdadbahn. Eine englisch-schweizerische Finanzgruppe hat die deutschen und österreichischen Anteile der Bagdadbahn übernommen. Besprechungen mit den Türken wegen der Uebernahme des Betriebes fanden statt.