

## 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 Nebenbührentarif 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.



### [109] Abhandlungen.

Währungsfragen in den internationalen Eisenbahngüterverkehren von Oberregierungsrat Dr. Meier (Köln). Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 23 S. 373; 24 S. 391.

## Seeschifffahrt.

### [110] Deutschlands Seeverkehr.

Hamburg, Seeverkehr im Mai: Angekommen: 1102 Schiffe mit 1.314.240 N. R. T. (1913 : 1242 : 1.193.526). Abgegangen: 1381 Schiffe mit 1.380.697 N. R. T. (1913 : 1362 : 1.253.987).

Bremen, Seeverkehr der bremischen Häfen im April. Angekommen: 391 Schiffe mit 435.196 N. R.-T. (1913 : 489 : 377.062). Abgegangen 354 Schiffe mit 405.393 N. R.-T. (1913 : 490 : 378.340). Im Mai angekommen 396 Schiffe mit 468.317 N. R. T. (1913 : 469 : 366.245). Abgegangen 408 Schiffe mit 477.650 N. R. T. (1913 : 498 : 401.632).

[111] Antwerpen. Der Seeschiffsverkehr des Antwerpener Hafens belief sich im Mai auf 681 Schiffe mit 1.161.138 belgische Tonnen gegen 725 Schiffe mit 1.332.462 belgische Tonnen im Mai 1922.

[112] Lettlands Seeverkehr 1922. Die Gesamtzahlen für den Seeverkehr aller lettischen Häfen i. J. 1922 lassen einen großen Aufschwung erkennen. In allen lettischen Häfen liefen 1922 insgesamt 2875 Schiffe mit 1.292.515 N. R.-T. ein gegen 784.850 N. R.-T. i. J. 1921. (Schiffahrt-Zeitung, Hamburg, 47.)

[113] Heuererhöhung und Einführung des Achtstundentages auf den amerikanischen Regierungsschiffen. In den Verhandlungen zwischen dem amerikanischen Schiffsamt und den Vertretern der International Seaman-Union ist eine Einigung dahin zustande gekommen, daß ab 14. Mai die Heuersätze auf den amerikanischen Regierungsschiffen um  $7\frac{1}{2}$  bis 10 Dollar im Monat erhöht werden, das Dreiwachensystem auf den Regierungsschiffen eingeführt wird und der Achtstundentag auch für die Arbeit im Hafen Gültigkeit erhält. Die American Steamship Owner's Association befürchtet von dieser Maßnahme eine Zunahme des Mannschaftsmangels auf ihren Schiffen und eine Verschärfung des ausländischen Wettbewerbs auf Grund der im Auslande geltenden niedrigeren Heuersätze. (Wirtschaftsdienst 23).

[114] Abhandlungen. Die Schiffsverkehrskonferenzen von Dr. G. Schiffahrt-Zeitung (Hamburg) 42 S. 9; 46 S. 11; 47 S. 11.

## Binnenschifffahrt.

[115] Westdeutsche Binnenschifffahrt. a) nordwestdeutsche Kanäle. Der Ruhr-einbruch und seine Folgeerscheinungen haben auf den dortigen Verkehr eine noch einschneidendere Wirkung hervorgebracht wie auf den Rhein. Im letzten Vierteljahr 1922 führte der Dortmund-Ems-Kanal dem Ruhrgebiet im Monatsdurchschnitt 102.000 t, davon 75 % Erz,  $8\frac{1}{2}$  % Getreide zu, während von der Ruhr zu Tal gingen: 92.000 t, davon 86 % Brennstoffe, der Rest Kali und Baustoffe. Die Zufuhr hielt bis Mitte II in ungefähr gleichem Ausmaß an, dann ging die Erzzufuhr stark zurück, sank Ende III auf ein Minimum, wogegen von Anfang IV an englische Kohle als Zufuhrgut erschien. Im Monatsdurchschnitt IV/V stellte sich die Gesamtzufuhr auf 19.400 t, davon 9.700 t Kohle, 2.100 t Erz, 5.500 t Getreide. Die Kohlentransporte von der Ruhr nach Emden, die schon Ende XII 22 zurückgingen, hörten nach Mitte I ganz auf. Der Verkehr Ruhr-Emden betrug in den Monaten II—V insgesamt nur 25.000 t, größtenteils Baustoffe. Der Verkehr von der Ruhr in Richtung Minden (Ems-Weser-Kanal), der im Durchschnitt der letzten drei Monate 1922 181.000 t, fast nur Brennstoffe, umfaßt hatte, zeigt die gleiche Entwicklung. Der Verkehr vom Mittellandkanal zur Ruhr, der im letzten Viertel 1922 monatlich 65.000 t betrug, davon 19 % Erz, 23 % Getreide, 19 % Zucker, 16 % Salz, behauptete sich bis

Mitte II, ging bis Ende III auf ein sechstel zurück und erreichte im Monatsdurchschnitt IV/V nur noch 7.400 t, überwiegend Getreide. Die Entwicklung Emdens als Binnenhafen von einem Abgangsort für Erz zu einem solchen für engl. Kohle tritt auch aus dem Verkehr Emden-Mittellandkanal hervor, der, vorher = 0, Ende II einsetzte und bis Anfang VI wöchentlich 3.500 t Kohle umfaßte. Die Unterbindung des Verkehrs mit der Ruhr führte III/IV zur Umlenkung kleinerer Erzmengen nach Osnabrück, wie überhaupt in den Vor-Ruhr-Häfen erhöhte Umschlagstätigkeit und zeitweilige Ueberfüllung eintrat. Der Verkehr Minden-Emden, der im Monatsdurchschnitt X 22 — II 23 11.000 t (nur Kali) betrug, hat sich seitdem vermindert, obschon Baustoffe als Transportgut hinzugetreten sind. — Die stärkste Wirkung hat der Wirtschaftskampf um die Ruhr auf den Verkehr des Rhein-Herne-Kanal geübt, der schnell erlag.

b) Rhein und Mosel. Am bemerkenswertesten ist die Zunahme des Abtransportes deutscher Kohle durch Franzosen und Belgier, die sich den deutschen Bemühungen zum Trotz dazu des Rhein-Herne-Kanals wie eines Teiles der Duisburg-Ruhrorter Kipperanlagen bedienen. Im Mai wurden insgesamt 55.000 t über Emmerich abgeführt, in der 1. Junihälfte 53.500 t, wogegen der Transport von Kohle für Holland und Italien sich weiter verminderte: nur 32.000 t im Mai. Die anderen Änderungen im Grenzverkehr sind weniger bedeutsam, wie überhaupt das allgemeine Verkehrsbild unverändert blieb. Infolge franz. Kohlensteuerforderungen mußte der Braunkohlenschlag in Wesseling mit Ende V wieder eingestellt werden. Am Oberrhein hat sich ein geringfügiger Verkehr neu entwickelt, da dort der franz. Zoll in seinen Kontrollvorschriften nachgegeben hat, denen man sich dort weniger wie am Mittelrhein zu fügen bereit war. In den Mannheimer und Karlsruher Häfen sind die Franzosen mit dem Abtransport der dort beschlagnahmten Holz- und Kohlenmengen beschäftigt. Die Baselfahrt wird bei dem anhaltend günstigen Wasserstand in dem ihr gesteckten Rahmen wie im Vorjahr rege betrieben. Eine überraschende Belebung hat durch die politische Lage der Moselverkehr gefunden, auf der sich z. Zt. eine Reihe kleinerer Schlepp- und Güterdampfer, zumeist vom Rhein gekommen tummelt. Auch blüht ein mit 4 Schiffen betriebener Personenverkehr zwischen Koblenz und Bullay mit Anschluß an die Moseltalbahn.

[116] Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt — Hafenbautechnische Gesellschaft. Die gemeinsame Tagung der beiden Körperschaften fand am 25. und 26. Mai in Regensburg statt. Außer den getrennten geschäftlichen Sitzungen fand eine gemeinsame Hauptversammlung statt, in der Staatsrat Dr. von Graßmann, Generaldirektor der Rhein-Main-Donau A. G., über: „Die süddeutschen Wasserstraßen und ihre Hafenanlagen“ und Handelskammersyndikus Dr. Dücker, Hamburg, über: „Die Beziehungen Süddeutschlands zu den deutschen Seehäfen“ sprachen. Einen eingehenden Bericht über die Tagung bringt die Zeitschrift für Binnenschifffahrt ab Heft 6, der u. a. auch den Geschäftsbericht des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt enthält.

[117] Der Güterverkehr auf den bayerischen Wasserstraßen im Jahre 1922. Nach den Mitteilungen des bayerischen statistischen Landesamtes wurden in sämtlichen Hafenplätzen der bayerischen Wasserstraßen i. J. 1922 3,26 (2,14 im Vorjahre) Millionen Tonnen ausgeladen. Das Jahr 1913 — 2,7 Millionen Tonnen — wurde um rund 0,5 Tonnen übertroffen. Die Gründe für dieses gute Ergebnis sind zu suchen in den günstigen Wasserverhältnissen, in den Reparationslieferungen und in der durch die Währungszerüttung begründeten Scheinblüte der Industrie. Von dem gesamten Ausladeverkehr entfallen allein rd. 72 % auf Ludwigshafen.

[118] Ein badisch-schweizerischer Vertrag über die Rheinregulierung ist vor kurzem abgeschlossen worden.

Durch den Vertrag wird dem badischen Wasserbauamt in Freiburg i. Br. die An-



# VERKEHRS-ARCHIV

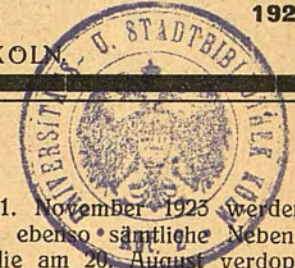
Bearbeitet von Dr. Joseph Klersch

Nr. 4

Abgeschlossen am 9. Mai

1924

VERLAG OSKAR MÜLLER, KÖLN



## Eisenbahnen.

[128] **Reichsbahntarife.** A) Gütertarife. Vom 1. November 1923 werden die Tarife der Reichsbahn in Goldmark berechnet, ebenso sämtliche Nebengebühren. Die Berechnung erfolgt dergestalt, daß die am 20. August verdoppelten Beträge des damals geltenden Gütertarifs als Goldmark angenommen werden.

Die Tariflage vom 20. 8. 23 im Vergleich mit den Vorkriegstarifen war folgende:

Bei einer Entfernung von	In Mark pro t bei 15 t Wagenladung							
	100 km		300 km		600 km		Durchschnitt	
	1. 4. 14	20.8.23	1. 4. 14	20.8.23	1. 4. 14	20.8.23	1. 4. 14	20.8.23
1. Getreide . . .	5.4	6.5	14.7	15.4	28.2	24.9	16.1	15.6
2. Lebensmittel . .	7.2	7.8	19.2	18.8	37.2	30.6	21.2	19.07
3. Kohle . . . . .	2.9	2.7	7.3	6.7	11.9	8.7	7.37	6.03
4. Leder . . . . .	7.2	9.1	19.2	22.3	37.2	36.3	21.2	22.57
5. Steine, Ziegel . .	3.4	3.3	7.8	7.6	14.4	12.2	8.53	7.7
6. Druckpapier . . .	7.2	5.1	19.2	12.1	37.2	19.6	21.2	12.27
7. Erden . . . . .	2.9	2.5	7.3	5.7	11.9	9.0	7.37	5.73
8. Eisen- und Stahl- halbfabrikate . . .	4.4	5.1	11.7	12.1	22.2	19.6	12.8	12.27
9. Werkzeuge, Ma- schinen, Baum- wolle . . . . .	5.4	9.1	14.7	22.3	28.2	36.3	16.1	22.57
10. Kartoffeln . . . .	2.9	0.5	7.3	1.14	11.9	1.8	7.37	1.15
Totaldurchschnitt							13.9	12.5

Ab 20. I. 24 Ermäßigung der Frachtsätze um 8 %, am 15. III. 24 um 10 %.

Außerdem wurden eine Reihe von Seehafenausnahmetarifen, insbesondere für Eisen und Stahl, sowie von Durchfuhrtarifen eingeführt. Seit 5. IV. 24 ist ein Seehafenausnahmetarif für alle Wagenladungsgüter der Klasse A zur Ausfuhr über See eingeführt. Am 15. 4. 24 ist der Teil I A und der Teil I B des D. E. G. T., die teilweise wesentliche Änderungen enthalten, neu erschienen.

B) Personen- und Gepäcktarif. Vom 1. März d. J. ab wird der kilometrische Einheitssatz der 4. Klasse von 2,2 auf 3 Pfg., der 3. Klasse