

# VERKEHRS-ARCHIV

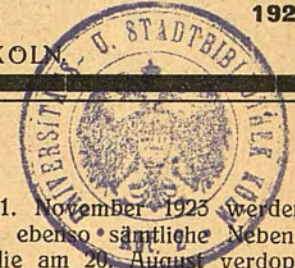
Bearbeitet von Dr. Joseph Klersch

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



von 3,3 auf 4,5 Pfg. einschließlich Verkehrssteuer heraufgesetzt. Die Erhöhung beträgt für beide Klassen je rund 36 %.

Der Einheitssatz für die 2. Klasse bleibt mit 6,6 Pfg. bestehen, dagegen wird der Satz für die 1. Klasse von 13,2 auf 9,6 Pfg. herabgesetzt.

Die Spannung zwischen den einzelnen Wagenklassen wird demnach künftig betragen 1:1,5:2,2:3,2 gegenüber der bisherigen Spannung von 1:1,5:3,6.

Die Mindestfahrpreise betragen bei einer Mindestentfernung von 3 km in der 1. Klasse 30 Pfg., 2. Klasse 20 Pfg. 3. Klasse 15 Pfg., 4. Klasse 10 Pfg.

Die Abrundung der Fahrpreise erfolgt nach den bisher üblichen Grundsätzen, nämlich auf 10 Pfg. — 10 Mk., auf 20 Pfg. über 10 — 40 Mk., auf volle Mark über 40 Mk.

Die jetzigen Schnellzugzuschläge für die

	1 Klasse	2. Klasse	3. Klasse
1 bis 75 km	2.— M	1.— M	0,50 M
76 bis 150 km	4.— M	2.— M	1.— M
über 150 km	6.— M	3.— M	1,50 M

bleiben bestehen.

Die Gepäckfrachtsätze werden wie bisher nach den um 30 % und die Expreßgutfrachtsätze nach den um 60 % erhöhten Frachtsätzen der allgemeinen Eilgutklasse (I e) berechnet.

Die Expreßzugzuschläge betragen ab 1. März in der 1. Klasse 6. Pfg., in der 2. Klasse 3 Pfg. für den Kilometer.

Dr. B.

**[129] Regietarife.** A) Gütertarife. Der Gütertarif zerfällt in zwei Hauptteile:

- 1) Tarif für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen mit den Tafeln A (Gütererteilung) und B (Frachtsatzzeiger).
- 2) Tarif für die Beförderung von Gütern als Stückgut mit der Tafel C (Frachtsatzzeiger).

Ein Entfernungszeiger für die Frachtberechnung besteht nicht. Die Entfernungen werden nach einer Entfernungskarte ermittelt. Die Fracht wird nach dem Gewicht berechnet, und zwar derart, daß je angefangene 10 km. als volle 10 km. gelten. Das Mindestgewicht beträgt 20 kg., die Mindestentfernung 5 km. Für Stückgut bestehen die Tarifklassen I und II und für Frachtgut III. und IV. Zu den ermäßigten Klassen II und IV gehören insbesondere Lebensmittel. Für sperrige Güter wird 50 % Zuschlag erhoben. Für Wagenladungen bestehen die Klassen A bis F mit Sätzen für 5, 10 und 15 t. Sendungen. Außerdem besteht ein Spezialtarif für „mineralische Brennstoffe“.

Im folgenden sind einige Beispiele über Tarifsätze angegeben:

Frachtsätze in Franken für 1000 kg										
Entfernung km	Stückgut				Klasse A			Klasse D		
	Eilgut		Frachtgut		5	10	15	5	10	15
	I	II	III	IV						
1-5	20.—	12.—	10.—	8.—	7,50	6,85	6,25	6,45	5,50	4,60
6-100 Anstoß	1.—	0,60	0,50	0,40	0,35	0,33	0,30	0,22	0,19	0,16
101-200	0,76	0,50	0,38	0,30	0,33	0,29	0,26	0,19	0,16	0,14
201-300	0,68	0,45	0,34	0,27	0,27	0,26	0,23	0,18	0,15	0,12
301-400	0,60	0,40	0,30	0,23	0,25	0,22	0,20	0,14	0,13	0,10

Am 16. Dezember 1923 Erhöhung dieser Sätze um 30 %, am 1. Februar 1924 um 50 %, sodaß z. Zt. 80 % dem Grundtarif zuzuschlagen sind.

Seit dem 16. III. 1924 haftet die Regie in beschränktem Umfange für Verspätungen, Teil- oder Gesamtverlust und Schäden bei der Beförderung von Gepäck, Eil- und Frachtgütern. Vgl. hierzu: Dr. Goltermann, Zur Haftung der Eisenbahnregie, Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 3.

B) Personen- und Gepäcktarife. Nach dem zum 1. Februar 1924 erschienenen Tarif betragen die Grundpreise für gewöhnliche Fahrkarten für das km. in der

1. Klasse	0,30 (0,20) Frs.
2. "	0,20 (0,12) "
3. "	0,12 (0,05) "
4. "	0,08 (0,03) "

Für Zeitkarten sind sie für das km. festgesetzt auf:

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	4. Klasse
für Monatskarten	12,— (8,—) Frs.	8,— (4,80) Frs.	4,80 (2,—) Frs.	3,20 (1,20) Frs.
für Monatskarten für Schüler, Studenten und Lehrlinge	4,50 (3,—) Frs.	3,— (1,80) "	1,80 (0,75) "	1,20 (0,45) "
für Arbeitermonatskarten	— —	— — "	— — "	1,22 (0,72) "
für Arbeiterwochenkarten	— —	— — "	— — "	0,36 (0,21) "
für Arbeiterrückfahrkarten	— —	— — "	— — "	0,075 (0,045) "

Die Schnellzugzuschläge sind erhöht auf:

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
1— 75 km	4,— (3,—) Frs.	3,— (2,25) Frs.	2,25 (1,50) Frs.
76—150 "	6,— (4,—) "	4,— (3,—) "	3,— (2,25) "
über 150 "	8,— (6,—) "	6,— (4,—) "	4,— (3,—) "

Der Preis einer Bahnsteigkarte beträgt 0,25 (0,15) Frs. Der Grundpreis für Hunde ist 0,072 (0,040) Frs. pro Kopf und km.

An Gepäckfracht werden erhoben 1,90 (1,05) Frs. für jedes angefangene km. und für 1000 kg; angefangene 10 kg. gelten für voll. Die Mindestfracht ist 1,60 (0,90) Frs.

Die Gebühr für die Aufbewahrung von Handgepäck ist festgesetzt auf 0,45 (0,25) Frs. für jeden der ersten 5 Tage, 0,55 (0,30) Frs. für jeden folgenden Tag.

Für Motorräder werden die Sätze verdoppelt. Der Tag der Uebergabe und der Zurücknahme werden je für einen vollen Tag gerechnet.

(Die eingeklammerten Zahlen sind die Grundpreise vor dem 1. Februar 1924).



C) Tiertarife. Tiere werden ausschließlich als Eilgut befördert. Für die Frachtberechnung von lebenden Tieren bestehen die Stückgutklassen I — V, die den Klassen S 1 bis S 5 des Deutschen Eisenbahntarifes Teil I entsprechen. Geflügel wird nach den Klassen VI — VIII befördert. Die Klasse VI entspricht der Klasse L 1, die Klasse VII den deutschen Klassen L 2 — L 6, die Klasse VIII der Klasse L 7 des Deutschen Tiertarifs Teil I. Die Frachtsätze sind wie diejenigen des Gütertarifs der Regiebahnen gestaffelt. Die Grundpreise der Tarifklassen sind folgende:

Entfernungen	Tarifklassen							
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
für den Kopf 1—5 km . . .	3.65	1.85	0.55	0.30	0.15	—	—	—
für den Kopf und Kilometer:								
6—100 km . . . . .	0.35	0.17	0.05	0.03	0.02	—	—	—
101—200 „ . . . . .	0.30	0.14	0.04	0.03	0.01	—	—	—
201—300 „ . . . . .	0.25	0.12	0.03	0.02	0.01	—	—	—
301—400 „ . . . . .	0.20	0.10	0.02	0.02	0.01	—	—	—
für das Quadratmeter und km 1—5 km . . . . .	—	—	—	—	—	1.300	1.500	1.600
für das Quadratmeter und Kilometer:								
6—100 km . . . . .	—	—	—	—	—	0.065	0.085	0.110
101—200 „ . . . . .	—	—	—	—	—	0.050	0.075	0.100
201—300 „ . . . . .	—	—	—	—	—	0.040	0.075	0.075
301—400 „ . . . . .	—	—	—	—	—	0.035	0.050	0.070

Mindestens wird die Fracht berechnet für 6 Tiere in der Klasse I, 10 in der Klasse II, 30 in der Klasse III, 40 in der Klasse IV und 120 in der Klasse V. Begleiter von Tiersendungen können gegen Lösung einer Fahrkarte IV. Klasse im Packwagen oder in einem Personenwagen des Zuges Platz nehmen. \*Die Desinfektionsgebühren betragen 5 Frs. für einen einbödigen Wagen, 8 Frs. für Wagen mit 2 Böden, 10 Frs. für Wagen mit mehr als 2 Böden.

Dr. B.

[130] Die deutsche Reichsbahn als selbständiges Unternehmen. Auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. XII. 1923 (R. Ges. Bl. I. S. 1179) hat die Reichsregierung nach Anhörung der Ausschüsse des Reichsrates und des Reichstages unter dem 12. II. 1924 (R. Ges. Bl. I. S. 57) eine Verordnung erlassen, durch die in Vollzug des Artikels 92 der Reichsverfassung unter der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ ein selbständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen geschaffen wird, das die Reichseisenbahn mit allem Zubehör, allen Rechten und Pflichten sowie allen Nebenbetrieben derselben umfaßt.

Bereits am 15. XI. 1924 war die Reichsbahn aus dem Zusammenhang mit der Reichsfinanzverwaltung gelöst worden.

[131] Reichsbahn und Regie. Am 11. Oktober 1923 begannen zwischen der Regie und der deutschen Eisenbahnverwaltung Vorverhandlungen, die aber zu keinem Ergebnis führten. Am 12. November wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen. Der Abschluß der Micum-Abkommen erforderte gebieterisch zwischen den beiden Bahnverwaltungen einen modus vivendi zu finden, sollte das Rheinland nicht in ein Chaos gestürzt werden. Die neuen Besprechungen ergaben eine Reihe von Uebereinstimmungen in Bezug auf Personalfragen, Fahrpläne, Wiederaufnahme der internationalen Verbindungen, Tariffragen, Teil-

lung der Einnahmen usw., die am 1. XII. 1923 in Mainz unterzeichnet wurden und am 10. XII. 1923 in Kraft traten.

In diesen Verhandlungen war der Brückenkopf Köln ausgenommen. Am 10. XII. 1923 wurde durch die britische Militärdelegation bei der Reichsbahndirektion Köln aus britischen Militärs und Reichsbahnbeamten ein Sonderausschuß gebildet, der mit der Regie in Verhandlungen trat. Während die Regie den Brückenkopf Köln in ihr Netz einbeziehen wollte, erklärte die britische Behörde: 1) die deutsche Verwaltung solle im Brückenkopf Köln bestehen bleiben, 2) der Verkehr solle baldmöglichst wieder in normale Bahnen gelenkt werden, 3) die Grenze des französisch-belgisch und des englisch besetzten Gebietes solle in keiner Weise eine verkehrstechnische Grenze sein.

Auf Grund dieser Sachlage begannen zwischen der Regie und der britischen Behörde am 12. XII. 1923 in Koblenz Besprechungen, um einen Mittelweg zu finden. Am 14. XII. 1923 gelangte man zu einer Einigung, die den englischen Wünschen Rechnung trug und auch beim Reichsverkehrsministerium Anklang fand. Die Ausführung des Koblenzer Abkommens wurde aber französischerseits durch politische und diplomatische Schwierigkeiten vereitelt. Die praktische Folge war eine Blockade der Kölner Zone durch die Regie. Zu einer endgültigen Lösung kam es erst in der Sitzung der Rheinlandkommission in Koblenz vom 8. II. 1924. Das Ergebnis war, daß das Koblenzer Abkommen vom 14. XII. 1923 als modus vivendi angenommen wurde. Die deutsche Eisenbahnverwaltung blieb im Brückenkopf Köln bestehen.

Auf Grund des Mainzer und Koblenzer Abkommens fanden dann in Mainz vom 14. II. 1924 an Verhandlungen über weitere technische Einzelheiten statt, da das Koblenzer Abkommen nur den Charakter eines Rahmenabkommens hatte. Diese Verhandlungen führten dann zu den jetzt bestehenden Verhältnissen. (Eine genaue Uebersicht bietet der äußerst vollständige und übersichtliche Zoll-, Post- und Eisenbahn-Führer für den Verkehr des besetzten Gebietes, den die Handelskammer Düsseldorf soeben in 4. Auflage herausgegeben hat). Vgl. auch Nr. 129.

[132] Reichsbahn und Sachverständigengutachten. Nach dem Vorschlag der Sachverständigen ist aus dem ganzen Netz der deutschen Reichsbahn einschließlich der Rhein-Ruhr-Bahnen eine A.-G. zu bilden, deren Kapital (Aktien und Obligationen) in den Händen der deutschen Regierung und des Auslandes liegen soll. Die Tilgung der Obligationen soll innerhalb 36 Jahren erfolgen; damit erlischt die Konzession und das Eisenbahnnetz der Gesellschaft fällt wieder der deutschen Regierung zu. Die Organisation der A. G., deren Bildung durch Gesetz erfolgt, ist im Wesentlichen in dem dem Gutachten beigefügten Statut gegeben. Einzelheiten soll ein vorübergehend einzusetzender Organisationsausschuß regeln.

Die Verwaltung soll eine durchgreifende Umgestaltung erfahren. Als ihre bestimmenden Organe sind gedacht 1) der Verwaltungsrat, 2) das Direktorium, 3) der Eisenbahnkommissar (Ausländer), 4) der Treuhänder der Obligationäre, 5) die deutsche Regierung, 6) das Schiedsgericht. Der vorliegende, zunächst ja nur als Entwurf zu bewertende Plan ist bereits in einer Sitzung der Reichsbahnpräsidenten im Reichsverkehrsministerium am 17. April unter dem Gesichtspunkt seiner Auswirkungen auf den Betrieb der Reichsbahn besprochen worden. Dergleichen hat der Vorstand des Industrie- und Handelstages in seiner Entschliebung zum Sachverständigengutachten zu ihm Stellung genommen und zwar in ablehnender Form; er fordert grundsätzlich, „daß die vorgeschlagene äußerst ungünstige, für die Sicherheit der Kriegslasten keinesfalls erforderliche Gestaltung der Eisenbahnverwaltung eine grundlegende Wandlung erfährt“.



[133] **Neuregelung des spanischen Eisenbahnwesens.** Von der Militärregierung ist Anfang 1924 ein Landeseisenbahnrat eingesetzt worden, dem folgende Aufgaben zugewiesen worden sind: Er soll 1) den Betrieb der Eisenbahnen im öffentlichen Interesse regeln und überwachen, 2) ein Gutachten über den Entwurf eines neuen Eisenbahngesetzes abgeben und 3) soll er, wenn das Gesetz in Kraft getreten ist, dessen Handhabung beaufsichtigen. Der Eisenbahnrat besteht aus 17 Mitgliedern, die ihr Amt 6 Jahre bekleiden, und zwar aus 6 Vertretern der Privatbahnen, 6 der Staatsbahnen, 4 von Handel, Gewerbe, Bergbau und Landwirtschaft und einem Vertreter der Eisenbahnbediensteten. Mitte April hat das Direktorium dann einen Erlaß veröffentlicht, der sich auf den Plan eines großzügigen Ausbaues des spanischen Eisenbahnnetzes bezieht. Das Projekt stellt sich als Teil einer großen Wirtschaftsaktion dar, die von der spanischen Regierung im Verein mit englischen und amerikanischen Finanzleuten geplant ist. Ueber die näheren Einzelheiten verlautet noch nichts Genaues.

[134] **50 Jahre Schwarzwaldbahn.** Am 10. XI. 1873 wurde die Schwarzwaldbahn in ihrer ganzen Länge von Offenburg nach Singen eröffnet. Ueber die Linienführung hatten zunächst Zweifel bestanden, aber sehr bald wurde die wirtschaftliche Ueberlegenheit der Kinzigtallinie bewiesen und diese erschien auch verkehrstechnisch als die beste, weil sie die kürzeste Verbindung von Straßburg nach dem Bodensee und damit von Frankreich nach der Ostschweiz und den österreichischen Alpenländern war. Als der geistige Schöpfer der Bahn ist der 1885 gestorbene Badische Baudirektor Robert Gerwig anzusehen. Im Sommer 1914 verkehrten zwischen Offenburg und Konstanz 2 Schnellzug- und 5 Eilzugpaare, außerdem 6 durchgehende Personenzüge. Noch bedeutender als der besonders zur Sommerzeit sehr rege Personenverkehr entwickelte sich der Güterverkehr, da die Bahn die Uhren- und Spielwarenindustrie sowie die Flechterei und Holzverarbeitung ganz bedeutend förderte.

[135] **Elektrisierung der Eisenbahnen in der Tschechoslowakei.** Die tschechoslowakische Regierung plant die Elektrisierung der in Prag einmündenden Hauptstrecken. Vor allem kommt die Strecke Prag-Pilsen, die sehr starken Personen- und Güterverkehr hat, in Frage. Insgesamt sollen 463 km. Streckenlänge auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. (Verkehrstechnik 1924 Nr. 14).

[136] **Eine Reichsbahndirektion Baden.** Zwischen dem Reichsverkehrsministerium und dem badischen Finanzministerium ist eine Vereinbarung getroffen worden, wonach die Reichsbahndirektion in Karlsruhe künftig die Bezeichnung Reichsbahndirektion Baden erhält und ihr besondere Befugnisse zugesprochen werden. In dem zukünftigen Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn erhält die badische Regierung eine Vertretung aus eigenem Recht. Ueber die Höhe des Betrages, den Baden nach dem Staatsvertrage für die Hingabe seiner Bahn an das Reich von diesem erhalten soll, werden erneute Verhandlungen mit dem Ziel der Neuregelung eingeleitet werden. Die badische Regierung ist bestrebt, eine ähnliche Regelung auch mit der Reichspostverwaltung zu treffen. (Kölnische Zeitung 1924, Nr. 315a. 4. V. 1924).

#### [137] **Abhandlungen.**

Die englische Eisenbahnpolitik der letzten vierzig Jahre (1882—1922) von Dr. E. Boehler. Archiv für Eisenbahnwesen 1922, S. 1048. 1923 S. 36, 243, 557.

Fünfzig Jahre Schwarzwaldbahn. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte Südwestdeutschlands von Dr. A. Kuntzemüller. Archiv für Eisenbahnwesen 1923, S. 778.

Die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn von Geh. Reg.-Rat Dr. A. Sarter. Archiv für Eisenbahnwesen. 1924, S. 201.

Die Reform der österreichischen Bundesbahnen von Eisenbahnminister a. D. Dr. H. Witteck. Archiv für Eisenbahnwesen 1924, S. 224.

Electrification partielle des chemins de fer français von M. Parodi. Annales des postes, télégraphes et téléphones. 1923, S. 1359.

Das Gedingeverfahren in den Reichsbahnwerkstätten von Werkstättenvorsteher E. Engelhardt Das Eisenbahnwerk 1923 Nr. 17.

Die Angriffe gegen die Akkordarbeit als Grundlage eines Akkordverfahrens. Eine Studie über das Gedingeverfahren in den Werkstätten der Deutschen Reichsbahn von Dr. H. A. Martens (Verkehrstechnik 1924, S. 1, 9, 20, 37).

Das Eisenbahnselbstkostenproblem im Spiegel der Literatur von Regierungsbaurat Dr. Ing. Gottschalk. Verkehrstechnische Woche 1923, S. 319, 329.

Zur Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen von Ministerialrat F. Kargel. Die Wasserkraft 1923, S. 293.

Entwicklungsfragen der Reichsbahn von Reichsverkehrsminister Oeser. Verkehrstechnische Woche 1924, S. 125.

## Seeschifffahrt.

### [138] **Deutschlands Seeverkehr im Jahre 1923.**

Im folgenden geben wir die Verkehrszahlen der bedeutenderen deutschen Seehäfen.

**Hamburg:** Es kamen an 13 192 Schiffe mit 15 344 000 N. R. T. und gingen ab 15 984 Schiffe mit 15 619 000 N. R. T. Während der Hamburger Seeverkehr 1922 gegen 1921 um rund 40 % stieg, blieb er gegen 1913 immer noch um 8 % zurück. I. J. 1923 wurden die Verkehrsziffern von 1913 (15 073 Schiffe mit 14 439 000 N. R. T. im Eingang und 16 627 Schiffe mit 14 439 000 im Ausgang) um 11.06 % überschritten.

**Bremen:** Die bremischen Verkehrsziffern zeigen das gleiche Bild wie die hamburgischen; die Zahlen von 1913 wurden um 11.08 % überschritten. Es kamen an 4 805 Schiffe mit 5 818 000 N. R. T. (1913 : 6323 : 5 251 000). und es gingen ab 4450 Schiffe mit 5 204 000 N. R. T.

**Lübeck:** Es kamen an 2325 Schiffe mit 505 479 N. R. T. und gingen ab 2318 Schiffe mit 503 926 N. R. T. Gegen 1922 ist der Verkehr um 12 % gestiegen, er beträgt aber immer noch nur etwa die Hälfte des Friedensverkehrs.

**Kiel** hat seine Erwartungen als Ostseehafen nicht enttäuscht gesehen. Die Hafenneubauten haben sich gelohnt, wenngleich sie noch lange nicht abgeschlossen sind. Der Verkehr hat sich 1923 gegen 1921 verdoppelt. Die Zahlen stellen sich im

#### Eingang.

1921	2230	Schiffe mit	228 300	N. R. T.
1922	3812	Schiffe mit	472 000	N. R. T.
1923	4594	Schiffe mit	527 700	N. R. T.

#### Ausgang.

1921	2335	Schiffe mit	254 900	Nr. R. T.
1922	3798	Schiffe mit	459 000	N. R. T.
1923	4584	Schiffe mit	522 000	N. R. T.

**Emden** wurde durch die Ruhraktion besonders stark in Mitleidenschaft gezogen. Der Verkehr mußte sich gänzlich umstellen. Während i. J. 1913 die



Einfuhr 1555 690 t und die Ausfuhr 1677 805 t betrug, betrug 1923 die Einfuhr 2097 104 t und die Ausfuhr 53 692 t. In der Einfuhr stehen die Kohlen mit 1318 466 t an erster Stelle, während sie 1913 überhaupt keine Rolle spielten. Wurden die Verkehrsziffern von 1913 auch nicht erreicht, so ist doch der Verkehr von 1922 ein- und ausgehend um ca. 200 000 N. R. T. überschritten worden; es kamen an 1361 Schiffe mit 1 008 807 N. R. T. und gingen ab 1354 Schiffe mit 1 038 486 N. R. T.

Stettin. Es kamen an 2682 Schiffe mit 1 739 359 N. R. T. und gingen ab 3165 Schiffe mit 2 026 013 N. R. T. Der Ruhrkampf kam Stettin zu Gute. Die Verkehrszahlen des Jahres 1913 wurden in N. R. T. gemessen fast erreicht, der Güterumschlag bleibt aber noch weiter zurück.

Königsberg hat Mühe gehabt, seinen Verkehr von 1922 zu halten. Es kamen an 794 Schiffe mit 410 820 N. R. T. und es gingen ab 1156 Schiffe mit 529 597 N. R. T. Die Güterumschlagszahlen stellen sich jedoch verhältnismäßig günstig.

[139] **Danzigs Seeverkehr 1923.** Es kamen an 2913 Schiffe mit 1 701 747 N. R. T. und liefen aus 2873 Schiffe mit 1 710 433 N. R. T. Die Zahlen für die bewegten Warenmengen werden leider nicht angegeben, so daß Schlüsse aus den Zahlen zu ziehen schwierig ist. (Deutsche Schifffahrt 1924 Nr. 2/3).

[140] **Deutschlands Seeverkehr 1924.**

Hamburg. Für das erste Vierteljahr 1924 ergeben sich für den Hamburger Hafen folgende Verkehrszahlen.

	Eingang.		
Januar	843 Schiffe mit	1 178 851 N. R. T.	(1913: 1037: 1075055)
Februar	837 " "	1 136 423 " "	(1913: 970: 1000256)
März	734 " "	1 071 582 " "	(1913: 1227: 1242936)
	Ausgang.		
Januar	893 Schiffe mit	1 207 026 N. R. T.	(1913: 1104: 1108489)
Februar	881 " "	1 109 549 " "	(1913: 1166: 1073155)
März	744 " "	846 077 " "	(1913: 1297: 1123753)

In den Zahlen macht sich der strenge Winter und was den Rückgang im März angeht, der Hafendarbeiterstreik deutlich bemerkbar. Bremen. In den bremischen Weserhäfen betrug der Seeschiffsverkehr im

	Eingang.	
Januar	439 845	N. R. T.
Februar	363 539	N. R. T.
März	372 685	N. R. T.
	Ausgang.	
Januar	433 462	N. R. T.
Februar	362 731	N. R. T.
März	337 045	N. R. T.

Der Hafenverkehr ist durch den langen Frost und den Hafendarbeiterstreik im März beeinträchtigt worden.

Lübeck. Die Stilllegung der Ostseeschifffahrt durch Eisgang hat sich in Lübeck natürlich empfindlich bemerkbar machen müssen. Während der Verkehr im Februar 1923 z. B. 246 Schiffe mit 53 424 N. R. T. betrug, stellte er sich in diesem Februar auf nur 79 Schiffe mit 24 817 N. R. T.

Emden hat einen außerordentlichen Verkehrsrückgang erfahren. Der Januar 1924 war der schlechteste Monat für die Schifffahrt seit Jahren. Die

Gründe hierfür sind mannigfacher Art; das Frostwetter und die allgemeine Geschäftsstille trugen das ihrige dazu bei; der Import der englischen Kohle ging stark zurück und der Frankensturz machte eine starke Konkurrenz seitens Antwerpens möglich. Der Februar brachte bei einem Eingang von 18 Schiffen kaum eine Aenderung. Der März läßt eine Besserung erhoffen.

Stettin und Königsberg litten gleichfalls stark unter dem harten Winter; auch hier brachte erst der März eine Belebung des Verkehrs.

[141] **Danziger Seeverkehr 1924.**

Starkes Frostwetter beeinträchtigte den Verkehr sehr.

	Eingang.	
Januar	175 Schiffe mit	107 485 N. R. T.
Februar	115 Schiffe mit	77 054 N. R. T.
	Ausgang.	
Januar	204 Schiffe mit	113 608 N. R. T.
Februar	103 Schiffe mit	77 705 N. R. T.

[142] **Der Verkehr im Hafen von Antwerpen 1923.** In den Hafen von Antwerpen liefen im Jahre 1923 ein 9351 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 17 349 098 belgische Tonnen (1922 : 8323 : 15 050 182). Den Hafen verließen 9 335 Schiffe, darunter 2 619 mit Ballast.

[143] **Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal 1923.** Den Kanal benutzten insgesamt 44 327 Schiffe mit 15 404 919 N. R. T., davon waren 29 018 Dampfer mit 13 760 269 N. R. T. und 11 035 Segelfahrzeuge mit 467 029 N. R. T. Gegen 1922 hat der Verkehr einen Zuwachs von 2 828 932 N. R. T. aufzuweisen. Von den Schiffen führten 73,1 % die deutsche Flagge.

[144] **Verkehr im Panamakanal 1923.** Der Verkehr weist gegen 1922 eine erhebliche Zunahme auf. Es durchfuhren den Kanal 1994 Schiffe mit 18 600 000 N. R. T. (1922 : 1095 : 11 400 000). Die beförderte Ladung belief sich auf 19 600 000 t. (10 900 009). An der passierenden Ladung war Amerika mit 56,5 % und England mit 25,2 % beteiligt.

[145] **Weltschiffbau 1923.** Nach dem Jahresbericht von Lloyds Register sind 1923 auf den Werften der Welt insgesamt 701 Schiffe mit 1 643 181 Br. Reg. T. zu Wasser gelassen worden. Das sind 82 903 Br. Reg. T. weniger als 1922 und nur etwa die Hälfte dessen, was 1913 vom Stapel lief. Die genaueren Zahlen finden sich in: Nautische Rundschau 1924 Nr. 3.

[146] **Die Außenhandelsstelle für Schiffe** hat mit dem 1. X. 23 ihre Tätigkeit eingestellt. Ihre Geschäfte gingen auf den Reichskommissar für Aus- und Einfuhrbewilligung über.

[147] **Stettin.** Laut Gesetz vom 22. IX. 1923 (Pr. Ges. Slg. 1923, S. 451) hat sich der pr. Staat mit der Stadt Stettin in der Stettiner Hafengemeinschaft zu einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts vereinigt. Die Stadt hat ihre Hafenanlagen mit allem Zubehör und dem städtischen Grundbesitz im Hafengebiet eingebracht, während der Staat die Kosten der Ersatz- und Erweiterungsbauten nach einem vereinbarten Bauplan übernommen hat.

[148] **Die türkische Handelsflotte.** Nach dem Bulletin de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Constantinople war die etwa 110 000 Tonnen große türkische



Handelsflotte durch den Krieg auf ca. 48 000 Tonnen zusammengeschmolzen. Am 1. XI. 1923 soll wieder ein Bestand von 456 Schiffen mit 83 000 Tonnen vorhanden gewesen sein. Es bestehen drei größere Schiffahrtsgesellschaften, von denen die eine, Seir Séfeine, rund 40 000 Tonnen kontrolliert. Die Flotte reicht für die Bedürfnisse des Landes bei weitem nicht aus, nicht einmal für die Küstenschiffahrt, die im Vertrage von Lausanne der türkischen Flagge vorbehalten wurde. Es scheint jedoch, daß in Lausanne zwischen England und der Türkei Sonderabmachungen getroffen worden sind bezüglich der Küstenschiffahrt; denn nach der Times ist vom 1. I. 1924 an drei englischen Schiffahrtsgesellschaften (Khevidial Mail Steamship Graving Dry Dock Co., M. & J. Constant und den Ellermann Linien) die Beteiligung am türkischen Küstendienst gestattet worden. (Deutsche Schiffahrt 1924, Nr. 2/3).

[149] **Der Deutsch-Amerikanische Handels- und Schiffahrts-Vertrag**, der am 8. XII. 1923 von dem deutschen Botschafter und dem amerikanischen Staatsdepartement unterzeichnet wurde, fußt auf dem Grundsatz der Meistbegünstigung. Die deutsche Flagge wird durch ihn der amerikanischen in allen schiffahrts- und handelspolitischen Fragen völlig gleichgestellt. Nur in bezug auf die amerikanische Küstenschiffahrt und die Durchfahrt des Panamakanals behielt sich Amerika ein Privileg vor. (Artikel XI. und XVI.)

Nach Bekanntgabe des Vertrages hat seitens der amerikanischen Reeder gegen den Vertrag eine heftige Propaganda eingesetzt, der sich auch die Werften anschlossen.

[150] **Große Motorschiffe in der Passagierfahrt**. Nach Lloyds List sind z. Z. 10 große, für die Passagierfahrt bestimmte Motorschiffe, davon 8 mit mehr als je 10 000 Br. R. T., im Bau. (Nautische Rundschau 1924, Nr. 6).

[151] **Neuer Abgabentarif für den Kaiser Wilhelm Kanal**. Auf Grund des Gesetzes über die Abgaben auf dem Kaiser Wilhelm Kanal vom 5. XI. 1921 hat der Reichsverkehrsminister in Uebereinstimmung mit dem Reichsrat am 28. III. 1924 einen neuen Abgabentarif für den Kaiser Wilhelm Kanal erlassen, der im R. Ges. Bl. II, Nr. 12 und im Deutschen Reichsanzeiger vom 28. III. 1924 veröffentlicht worden ist. Der neue Tarif beruht auf Goldmarkbasis und trägt den seit langem geäußerten Wünschen der Schiffahrt Rechnung. Vgl. Schiffahrt-Zeitung (Hamburg) Nr. 29 S. 11: Der neue Abgabentarif für den Kaiser Wilhelm Kanal.

[152] **Eine internationale Levante-Schiffahrts-Konferenz** zwischen den beteiligten Reedereien Deutschlands, Englands und Schwedens ist Ende März 1924 abgeschlossen worden. Ihre Aufgaben sind Festsetzungen von Mindestfrachten und Regelung des Dampferverkehrs (Internationale Schiffahrtsnachrichten Nr. 14).

[153] **Liquidationsergebnis der französischen Staatsflotte**. Die Kammer hat die Verkaufskontrakte für die Regierungsschiffe genehmigt und damit die Liquidation der Staatsflotte beendet. Verkauft wurden 442 Fahrzeuge mit 1 200 000 Br. R. T. Die Anschaffungskosten dieser Schiffe betragen 1425 Mill. Frs., das Ergebnis der Liquidation stellt sich aber nur auf 247,5 Millionen Frs. Die Liquidation der Staatsflotte war eine der Arbeiten des Unterstaatssekretärs Rio, dessen Amt als einer der 5 Unterstaatssekretärposten, die bei der letzten Umstellung des Kabinetts Poincaré aus Sparsamkeitsgründen abgebaut wurden, erledigt ist. (Nautische Rundschau 1924, Nr. 12).

[154] **Japan**. Um den Handel mit Südamerika zu fördern, wird die japanische Regierung die Unterstützungen an die den Südamerikadienst aufrecht erhalten-

den Gesellschaften von 650 000 auf 900 000 Yen erhöhen. (Nautische Rundschau 1924, Nr. 12).

[155] **Der VI. Deutsche Lotsentag** fand am 19. und 20. II. 1924 in Hamburg statt und hatte ein reichhaltiges Programm zu behandeln. Die wichtigsten Verhandlungspunkte sind wiedergegeben in: Nautische Rundschau Nr. 7, S. 175.

[156] **Der XI. Deutsche Seeschiffahrtstag** tagte am 7. und 8. IV. 1924 in Berlin, nachdem die Tagung i. J. 1923 wegen der ungünstigen Verhältnisse ausgefallen war. Die Teilnahme an der diesjährigen Tagung, die am 7. IV. 1924 vormittags 11 Uhr in der Aula der Handelshochschule eröffnet wurde, war — von den Reedern selbst abgesehen — äußerst stark; auch die Reichsbehörden hatten eine große Anzahl Vertreter entsandt. Von den Ländern waren die Hansestädte und Oldenburg bei der Tagung vertreten, außerdem die Freie Stadt Danzig. Der Tagung gingen voraus die Vorstandssitzungen des Deutschen Nautischen Vereins und des Vereins Deutscher Seeschiffahrt.

Von den bei dem XI. Deutschen Seeschiffahrtstag erstatteten Referaten sind zu erwähnen das des Vorsitzenden Reeder Holm über die Lage der deutschen Handelsschiffahrt, das des Kapitän Cordes über Seeschiffahrt und Konsulatswesen und ein besonders aktuelles des Kapitän Oertel über Lotsenpflicht im Nordostseekanal. C. Schroedter referierte über das Seeunfallgesetz, H. E. Johns über die Anwendung der Stabilitätslehre für den Bordgebrauch, Dr. A. Gildemeister über Wahrnehmung der Schiffahrtsbelange in den Reichsministerien, Kapitän Cordes über Verbesserung der Nebelsignalmittel, J. Behner über Rundfunk und Schiffsfunkverkehr, Dr. Ing. Commentz über Technisch-wirtschaftliche Fragen der Motorschiffahrt. Ein genauer Verhandlungsbericht findet sich in: Deutsche Schiffahrt Nr. 8 und Hansa Nr. 16.

[157] **Hugo Stinnes** †. Am 10. IV. 1924 ist Hugo Stinnes gestorben. Wer den Wiederaufbau von Deutschlands Seeschiffahrt nach Versailles betrachtet, kann an seiner Arbeit als Reeder nicht vorübergehen. Die Deutsche Nautische Zeitschrift „Hansa“ sagt von ihm, nachdem sie mannigfache Widerstände, auf die Stinnes als Nicht-Hanseat stieß, erwähnt hat: „Aber als alles Werk wieder von vorn anzufangen war, erscheint es doch dem, der sine ira et studio die Menschen und Dinge betrachten will, als ein Verdienst, daß auch ein Neuer kam, der mitanfangen wollte und der den Mut hatte, nicht erst mit kleineren Schiffstypen, wie es unter der Wucht des Zusammenbruches auf manchen Seiten geschah, den deutschen Seeverkehr wieder aufzunehmen, sondern da anzufangen, wo man 1914 aufgehört hatte, und zwar sofort, auch auf die Gefahr hin, daß die Entente nochmals alles wieder vernichten würde“. Wer freilich das ganze Lebenswerk von Stinnes betrachtet, dem erscheint seine Reederei als der gewaltige Schlußstein der von ihm geschaffenen Wirtschaftsorganisation. „Seine Reederei ist das große Ausfalltor für seine Erzeugnisse“ (Nautische Rundschau 1924, Nr. 11). Diese einzelwirtschaftlichen Motive dürfen aber bei einer Betrachtung der Nachkriegsentwicklung der deutschen Handelsschiffahrt zurücktreten vor der Bedeutung, die das Werk von Stinnes für das Ganze gehabt hat, und diese Bedeutung ist nicht gering.

[158] **Die Eröffnung des Kieler Freihafens** fand am 12. IV. 1924 mittags 12 Uhr durch den Oberbürgermeister Dr. Lucke statt, der ihn der Zollverwaltung übergab. Das jetzt in Benutzung genommene Gebiet, das 6,3 Hektar Landfläche und ebensoviel Wasserfläche umfaßt, stellt nur den Anfang der geplanten Freihafenentwicklung dar. Weiteres Freihafengebiet ist in Voosbrook und im Nordhafen vorgesehen.



[159] **Section 28 Merchant Marineact** sollte nach einer Bestimmung der zwischenstaatlichen Handelskommission Washington nicht wie ursprünglich beschlossen am 20. V. sondern erst am 20. VI. in Kraft treten. S. 28 gewährte allen auf amerikanischen Schiffen ein- und ausgeführten Waren Vorzugstarife auf den amerikanischen Eisenbahnen. Die Bestimmung fand jedoch in Wirtschaftskreisen und selbst bei den Reedern viel Opposition, so daß man es überhaupt für zweifelhaft hielt, ob das Gesetz in Kraft treten würde. Diese Zweifel haben sich als berechtigt erwiesen. Das Schifffahrts-Amt hat auf die Durchführung von S. 28 verzichtet.

[160] **Streik deutscher Seeleute in England.** In den ersten Tagen des Januar 1924 legten deutsche Schiffsbesatzungen in englischen Häfen die Arbeit nieder, nachdem Havelock Wigson, der Führer der englischen Seeleute, zugesagt hatte, sich für die Forderungen der deutschen Besatzungen bezüglich der Heuern — 9 Pfund pro Monat — einzusetzen. Juristisch war das Verhalten der Seeleute ein Verstoß gegen die Seemannsordnung. Der Streik war von keiner Gewerkschaft eingeleitet oder in seinem Gange beeinflußt und hatte deshalb schon von vornherein kaum Aussicht auf Erfolg. Es kam hinzu, daß die englische Regierung gegen die Streikenden auftrat. Am 8. II. 1924 war die Bewegung als beendet anzusehen. Am 11. II. 1924 kamen 660 Seeleute von England auf fremden Dampfern in Hamburg an, wo sie polizeilich vernommen und dann vorläufig freigelassen wurden. Ueber die Motive des Streiks und die englischen Beeinflussungen dürften erst die weiteren gerichtlichen Feststellungen volle Klarheit bringen.

[161] **Hafenarbeiterstreik.** Am 11. März begann in Hamburg ein Streik der Hafenarbeiter wegen Arbeitszeit- und Lohnfragen, dem sich am 12. III. die Arbeiter der Weserhäfen anschlossen, nachdem zuvor ein Spruch des Hamburger Schlichters vom 4. III. 1924 seitens der Arbeiterschaft abgelehnt worden war. Am 18. III. fanden neue Verhandlungen statt, die zu einem neuen Schiedsspruch führten, der den Forderungen der Arbeiter zum Teil entgegen kam, aber von beiden Parteien abgelehnt wurde. Am 22. III. fanden dann wiederum im Rathaus zu Hamburg Verhandlungen vor dem Reichsarbeitsminister statt, in dem beide Parteien nach dreizehnstündiger Verhandlung dem Minister die Entscheidung übertrugen. Dieser bestätigte den Spruch des Schlichters vom 18. III. und ordnete die Wiederaufnahme der Arbeit für den 25. III. an, welcher Anordnung ein hinreichend großer Teil der Arbeiterschaft Folge leistete.

#### [162] **Abhandlungen.**

Das Zeitalter der Klipperschiffe von Nordamerika und England (1849 — 1870) von Chr. Voigt. Hansa 1923 S. 1183, 1207.

Unwirtschaftliche Dampfertonnage? von Dr. Ing. C. Commentz. Hansa 1924, Nr. 9.

Schifffahrt und Handel mit den ehemaligen deutschen Kolonien von Dr. H. Feddersen. Nautische Rundschau 1924 Nr. 8.

Shipping Trade ob Irish free State. Nautical Gazette v. 18. III. 1923, S. 170.  
Die russische Handelsflotte von heute von Dr. Tessin. Schifffahrt-Zeitung 1924, Nr. 2.

Das Weltfrachtgeschäft 1923 von Kpt. L. Fenchel. Schifffahrt-Zeitung 1924, Nr. 8.

### **Binnenschifffahrt.**

[163] **Rheinschifffahrt** a) während des Ruhrkampfes. Die deutsche Rheinflotte lag, abgesehen von dem franco-belgischerseits beschlagnahmten Mate-

rial, im Rahmen des passiven Widerstandes überwiegend still. Notwendige Transporte wurden zumeist von Holländern ausgeführt, so in erster Linie die Zufuhr englischer Kohle, die im Sommerhalbjahr 1923 über 1 600 000 t betrug. Die Erzzufuhr schrumpfte zusammen, die von Getreide und sonstigem Gut hielt sich auf geringer Höhe. In der deutschen Rheinausfuhr spielten Steine und Erden, hauptsächlich vom Mittelrhein, eine Hauptrolle. Die Ausfuhr kleiner Kohlenmengen für Holland und Italien wurde aufrecht erhalten. Insgesamt standen im Sommerhalbjahr 1922 Bergtransporten über den Niederrhein von 2 900 000 t Taltransporte in Höhe von 1 650 000 (ohne den Abtransport beschlagnahmter Kohle gegenüber. Abgesehen von Köln, das auf neutralem (britischen) Gebiet sich zum Stapelplatze des Rheinlandes entwickelte, betrug der Verkehr in den deutschen Häfen nur Bruchteile des Normalen. Durch Genehmigungszwang und Kontrolle mannigfacher Art seitens des Gegners wurde er überdies stark gehemmt. — Die Gesamtzahl der franco-belgischerseits über Emmerich abtransportierten und der nach Straßburg verbrachten beschlagnahmten Kohle betrug in 1000 t in den Monaten IV. : 65, V. : 93, VI. : 150, VII. : 161, VIII. : 116, IX. : 113. Die Erfolge der Gegner auf dem Rhein, die bereits ihren Höhepunkt überschritten hatten, waren demnach kein bedeutender Grund für den Zusammenbruch der deutschen Abwehr.

b) **nach dem Ruhrkampf.** Die Beendigung des Kampfzustandes zögerte sich in der Rheinschifffahrt besonders lange hinaus. Noch bis Ende XII. 1923 fanden weitere Beschlagnahmungen deutscher Schiffe statt. Bis dahin war die Wiederbelebung daher nur gering. Insgesamt betrug die Zufuhr über Emmerich im 4. Viertel 1923 1 800 000 t, davon 960 000 t englischer Kohle, die Abfuhr 1 300 000 t, dazu 250 000 t beschlagnahmter bezw. Reparationskohle für Frankreich und Belgien. Der entscheidende Aufschwung trat Mitte Januar 1924 ein. In kleineren Stufen setzte sich die Belegung bis Mitte IV. fort. Die englische Kohle wurde allmählich von der deutschen verdrängt. Ihre Zufuhr sank auf 150 000 t im I. Viertel 1924. Während die Zufuhr von Erz erst in allmählicher Entwicklung begriffen war, (470 000 t), entsprach die von Getreide dem Maß vor der Ruhraktion (430 000 t). Der Zufuhr über den Niederrhein von insgesamt 1 470 000 t stand die Vorkriegshöhe erreichende Abfuhr von 4 190 000 t gegenüber, hiervon 3 320 000 t Export- und Reparationskohle, 210 000 t Eisen und 224 000 t Steine und Erden. Duisburg-Ruhrort wird im März pro Woche wieder einen Umschlag von 300 000 t, die Rheinzechenhäfen von 130 000 t, die Oberrheingruppe Mannheim-Ludwigshafen und Worms von 150 000 t aufweisen. Die wichtigsten verkehrshemmenden Bestimmungen der franz. Zollbehörde wurden, zumeist im März, aufgehoben. Ueber die Lösung der Frage der beschlagnahmten Schiffe wurde von XI. 1923 bis IV. 1924 verhandelt. Ende Dezember kam das Braunkohlensyndikat, Ende Januar der Fendel- und der Rhenania-Konzern, Mitte April die Mehrzahl der übrigen Reeder zum Abschluß mit der Gegenseite. Wegen der nur teilweise ermöglichten Durchführung des Neubau-Abkommens erfolgen abermals Abgaben aus dem Bestand der deutschen Rheinflotte. Gegen bestimmte Transport-Verpflichtungen erhielten die Reeder die freie Verfügung über ihr übriges Eigentum wieder.  
Dr. N.-Z.

[164] **Das Zusatzübereinkommen zur Elbschifffahrtsakte**, das am 27. I. 1923 unterzeichnet wurde, ist nach Bestätigung aller Signatarstaaten am 1. IV. 1924 in Kraft getreten. (Text siehe R. Ges. Bl. II, 1923, S. 485).

[165] **André Charguéraud**, der Präsident der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, ist am 30. XI. 1923 in Paris im Alter von 63 Jahren gestorben. Er bekleidete das Amt seit 1921 als Nachfolger des verstorbenen Präsidenten Claveille. An seiner Stelle wurde M. Gout, *Ministre Plénipotentiaire de Ire*



classe, Directeur du Service Francais de la Société des Nations, ernannt, der in der a. o. Sitzung vom 15. XII. 1923 erstmalig präsiidierte.

[166] **Straßburg.** Am 13. März hat die frz. Kammer die Vorlage, wodurch der Hafen von Straßburg autonom wird, angenommen. Dem Staat erwachsen daraus vorläufig keine Kosten, da die für die weiteren Anlagen erforderlichen Kosten im Betrage von 150 Millionen Frs. von der Stadt Straßburg durch eine Anleihe aufgebracht werden.

[167] **Der Rheumschlag in Basel 1923.** Der gesamte Baseler Rheinverkehr belief sich während der Fahrperiode 1923 auf kaum den vierten Teil d. J. 1922, nämlich auf 39 829 t, wovon 25 664 t auf die Berg- und 14 165 auf die Talfahrt entfallen (vgl. Nr. 27). Das Verhältnis zwischen Berg- und Talgütern hat sich aber sehr zu Gunsten letzterer verschoben und bietet günstige Aussichten für die künftige Rheinschiffahrt von Basel abwärts. Ungefähr ein Drittel der Talgüter besteht aus Kondensmilch, ein weiteres Drittel aus Zement.

[168] **Weser-Main Kanal.** Am 18. und 19. März 1924 fanden in Eisenach Tagungen des Werra-Kanal-Vereins und des See-Fulda-Main-Kanal-Vereins statt. Anlaß für beide war der Abschluß der Prüfungen des staatlichen Vorarbeitenamtes, das am 1. IV. 1924 aufgelöst wurde, für den Weser-Main-Kanal.

[169] **Cassel.** Der Magistrat der Stadt Cassel hat mit Wirkung vom 1. IV. 1924 die Verwaltung des Hafen- und Lagerhaus-Betriebes an die Zweigniederlassung von Schenker's Transportorganisation übertragen.

[170] **Der Berliner Westhafen** wurde am 3. IX. 1923 nach zehnjähriger Baudauer eingeweiht und der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-Ges. übergeben.

[171] **Die tschechoslowakische Oderschiffahrtsgesellschaft** hat sich unter Beteiligung der staatlichen Verwaltung und der Wittkowitz Berg- und Hüttenwerks-Gesellschaft, in deren Händen auch die betriebliche und kaufmännische Leitung liegt, mit dem Sitz in Prag konstituiert und die Schiffahrt Ende März aufgenommen.

[172] **Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben auf den westdeutschen Kanälen.** Nach einer Bekanntmachung der Besatzungsbehörde werden die Schiffahrtsabgaben auf den westdeutschen Kanälen im besetzten Gebiet um 40 % für alle Transporte von oder nach Belgien und Frankreich und um 20 % für alle übrigen Transporte herabgesetzt; die Schlepplohnsätze werden gleichfalls um 35 % bzw. 15 % ermäßigt. Für eine Uebergangszeit bis zum 31. Mai 1924 sind besondere Ermäßigungen festgesetzt worden.

#### [173] **Abhandlungen.**

Etude comparative des prix de fret sur la Seine et le Rhin von A. Detoef. La Navigation Du Rhin 1923 Nr. 10.

Die internationale Zollverwaltung und die Rheinschiffahrt von Dr. H. Schleichert. Der Rhein 1924, S. 28.

Der Wasserweg von der Schweiz zur Adria von J. R. Frey. Das Schiff 1924 Nr. 6.

Förderung der Binnenschiffahrt durch die Verkehrsstatistik von Reg.-Rat Dr. W. Teubert. Schiffbau 1923/24 Nr. 9.

Le projet de décret portant introduction en Alsace et Lorraine de la législation française afférente à la navigation intérieure. Von J.-P. Niboyet. La Navigation Du Rhin 1924 Nr. 4.

Das St.-Lorenz Projekt von Reg.-Baumeister Defig. Deutsche Wasserwirtschaft 1923 Nr. 11/12.

Die Weichselmündungen und ihre Umgestaltung in den letzten 100 Jahren von Geh. Oberbaurat A. Brandt. Deutsche Wasserwirtschaft 1924 Nr. 4.

Die Kanalisierung der holländischen Maas und der Bau eines Maas-Seitenkanals von Maastricht nach Maasbracht von Reg.- und Baurat Schmidt. Deutsche Wasserwirtschaft 1924 Nr. 4.

Der freie Rhein von Prof. Dr. jur. E. Ruck (Basel). Die Rheinquellen 1924, Nr. 4, S. 81.

## Luftverkehr.

[174] **Beirat für das Luftfahrwesen.** Vgl. Nr. 91. Der Beirat für das Luftfahrwesen wurde durch eine Verordnung der Reichsregierung vom 30. VI. 1923 (Reichsministerialblatt vom 20. VII. 1923 Nr. 38 S. 726) ins Leben gerufen. Diese Verordnung hat durch eine weitere Verordnung der Reichsregierung vom 5. II. 1924 (R. Ges. Bl. I, S. 43), die auf Grund des Ermächtigungsgesetzes erlassen worden ist, eine neue Fassung erhalten.

[175] **Die Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen des Reichsverkehrsministeriums** ist am 1. IV. 1924 unter Fortfall der Stelle eines Ministerialdirektors als ihres Leiters an die Abteilungen des R. V. M. für Wasserstraßen angegliedert worden. Ministerialdirektor Bredow ist in den Ruhestand getreten.

[176] **Deutschlands Luftverkehr 1923 und 1924.** Von den beiden Luftverkehrskonzernen Junkers und Aero-Lloyd wurden 1923 insgesamt 1 344 465 Flugkilometer zurückgelegt. Fahrgäste wurden befördert von den Junkers-Werken 17 750 und vom Aero-Lloyd 2 528. An Fracht und Post wurden zusammen 1 501 400 kg. befördert. (Verkehrstechnik 1924, Nr. 2.)

Eine genaue Statistik über den planmäßigen Verkehr auf den einzelnen Linien findet sich in den Nachrichten für Luftfahrer 1924, Nr. 15.

Im Luftverkehrsjahr 1924 werden voraussichtlich im regelmäßigen Dienst folgende Strecken befliegen: Der deutsche Aero-Lloyd A.-G. betreibt die Linien London — Amsterdam — Hannover — Berlin und Rotterdam — Amsterdam — Bremen — Hamburg — Kopenhagen in Gemeinschaft mit englischen, niederländischen und dänischen Luftverkehrsgesellschaften und die Linie Berlin — Danzig — Königsberg zusammen mit den Junkerswerken A.-G. Die Junkerswerke A.-G. betreiben die Linien Königsberg — Riga — Reval — Helsingfors, Genf — Zürich — München — Wien — Budapest und die Linie Frankfurt a. M. — München zusammen mit den der Trans-Europa-Union angeschlossenen ausländischen Luftverkehrsgesellschaften. Außerdem wird von der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft teilweise im Zusammenarbeiten mit dem Aero-Lloyd die Strecke Königsberg — Moskau geflogen.

Zu diesen von deutschen Unternehmen betriebenen Linien kommen noch einige ausländische, so London — Köln, Paris — Warschau und Anschlußstrecken.

[177] **Eine Statistik der Betriebsergebnisse der frz. Handelsluftfahrt 1919 — 1923** veröffentlichen die Nachrichten für Luftfahrer 1924, Nr. 5.

[178] **Die Luftfahrt in Rußland.** Die oberste Leitung des Zivillugwesens in Rußland untersteht dem Zentralrat für Zivillugwesen. In technischer Beziehung ressortiert die Zivilluftfahrt von einem besonderen Inspektorat, das der Haupt-



verwaltung der roten Luftflotte angegliedert ist. In Rußland bestehen folgende Luftverkehrslinien: 1) Moskau — Königsberg, 1200 km., betrieben von der Deruluft. 2) Moskau — Tiflis, 2700 km., betrieben von Junkers. 3) Moskau — Nischny-Newgorod, 480 km., betrieben von Dobrofet. Hinzukommen sollen noch die Linien Moskau — Petersburg, Nischny-Newgorod — Kasan, Chorkow — Odessa, Taschkent — Wernji und Buchara — Chiwa sowie Tiflis — Baku. Bis zum Jahre 1926 ist dann eine noch weitere Ausgestaltung des Luftverkehrsliniennetzes geplant. (Nachrichten für Luftfahrer 1924, Nr. 10).

[179] **Einen regelmäßigen Dienst mit Luftschiffen nach Indien** beabsichtigt die britische Regierung mit 6 Schiffen aufzunehmen. Träger des Unternehmens soll eine Luftschiffahrtsgesellschaft mit einem Kapital von 400 000 Pfund werden, die aus einer Garantiegesellschaft mit 600 000 Pfund Kapital hervorgehen soll. Der Staat soll sich verpflichten, für einen Zeitraum von sieben Jahren eine jährliche Beihilfe von 400 000 Pfund zu zahlen. (Luftfahrt 1924 Nr. 2).

[180] **Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1924.** Vom 15. — 31. VIII. mit dem Vorbehalt der Verlängerung bis zum 7. IX. 1924 findet in der Rhön der 5. deutsche Segelflugwettbewerb statt, verbunden mit einem Wettbewerb von Segelfluggeräten mit Hilfsmotor.

[181] **Generalmajor Hans Groß** ist am 28. II. 1924 gestorben. Groß wurde am 4. V. 1860 geboren. Er widmete sich dem Heeresdienst, wurde Pionieroffizier und trat noch in verhältnismäßig jungen Jahren zur Luftschifferabteilung über. Er zeichnete sich bald bei wissenschaftlichen Freiballonfahrten besonders aus und wurde ein nicht weniger guter Theoretiker als Praktiker der Luftfahrt. Die Erfolge des französischen Lebaudy-Luftschiffes ließen ihn dem Problem des Lenkluftschiffes näher treten. Er war inzwischen Hauptmann beim Stabe des Luftschifferbataillons geworden und in gemeinsamer Arbeit mit dem Oberingenieur Basenach gelang es ihm, in dem Militärluftschiff — vulgär kurz als „Groß“ bezeichnet — einen zeitweise leistungsfähigen Luftschiffotyp zu schaffen. Den Weg zum starren Großluftschiff, das im System Zeppelin seine idealste Verkörperung fand, vermochte Groß nicht zu gehen. Im Herbst 1913 gab er die Führung des Luftschifferbataillons Nr. 2 ab und trat zur Nachrichtentruppe über. Am Kriege nahm er als Regiments- und Brigadekommandeur bei der Infanterie teil und nahm 1918 als Generalmajor seinen Abschied. In der Geschichte der deutschen Luftfahrt wird Groß immer ein ehrenvolles Gedenken beanspruchen können.

#### [182] **Abhandlungen.**

Das Großluftschiff als modernes Verkehrsmittel von Marinebaurat Engberding, Direktor des Luftfahrzeugbaues Schütte-Lanz. Das Auto, 1923, Nr. 11, 12. Zur Krisis des Segelfluges von Dr. Ing. G. Lachmann. Luftfahrt 1924 Nr. 3.

### **Landverkehr und Spedition.**

[183] **Bestand an Motorfahrzeugen in der Schweiz.** Der Bestand betrug am 30. VI. 1923 insgesamt 16 697 Personenwagen (30. VI. 1914 : 5411), 6343 Lastwagen (920), 9 214 Krafträder (5504) und 1247 Hilfsmotorräder. Die jährliche Zunahme an Motorfahrzeugen betrug 1921/22 insgesamt 50 %, dagegen 1922/23 nur noch 10 %. Von den Personen- und Lastwagen stammen 25 % aus der Schweiz, je 21 % aus Deutschland und Frankreich und 15 % aus den Vereinigten Staaten. (Das Auto 1924, Nr. 3.)

[184] **Großbritanniens Automobilerzeugung** betrug nach den Angaben der Londoner Handelskammer i. J. 1923 etwa 4 000 000 Stück, das ist um die Hälfte

als 1922. Wenn man die fallenden Preise für Automobile erwägt, so dürfte die Erzeugung in diesem Jahre wiederum beträchtlich steigen.

[185] **Interessengemeinschaft Daimler-Benz.** Zwischen der Daimler-Motoren-gesellschaft und den Benz-Werken ist — noch vorbehaltlich der Genehmigung der beiderseitigen Generalversammlungen — eine bis zum 31. XII. 2000 laufende Interessengemeinschaft abgeschlossen worden, durch die der Wettbewerb zwischen den beiden Gesellschaften ausgeschaltet werden soll. Die Jahresgewinne sollen zusammengeworfen und nach Maßgabe des derzeitigen Stammaktienkapitals der beiden Gesellschaften im Verhältnis 600 : 346 verteilt werden. (Allgemeine Automobilzeitung 1924, Nr. 16).

[186] **Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 18. IV. 1924.** Die Allgemeine Automobilzeitung veröffentlicht in ihrer Nr. 18 den Wortlaut der neuen Verordnung nebst einer Besprechung der wichtigsten Neuerungen betr. Kleinkrafträder, Kleinkraftwagen und Zugmaschinen.

#### [187] **Spedition und Binnenschiffahrt.**

In Nr. 169 und 170 haben wir bereits auf die neuen engen Verbindungen zwischen Spedition und Binnenschiffahrt hingewiesen. Der Schenker-Konzern hat zu der Feier der Eröffnung des Berliner Westhafens eine Geleitschrift herausgegeben, in der Stadtrat Schünning die Motive für die Entstehung der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-G. näher erörtert. Der Berliner Westhafen ist gebaut worden unter den Voraussetzungen der Vorkriegszeit. Nach dem Zusammenbruch Deutschlands ergab sich nun ein ganz anderes Bild. Der Erweiterung der Hafenanlagen der Stadt und der privaten Anlagen stand eine starke Verminderung des Güterverkehrs entgegen. Es entstand ein Ueberangebot von Lagerraum in Berlin, das sich nur beheben ließ durch eine Verstärkung der Bedeutung Berlins als Lagerplatz und zwar in Konkurrenz mit anderen Hafenstädten. Da der wirtschaftliche Kampfplatz, auf dem die Rentabilität der Berliner Häfen errungen werden mußte, demgemäß außerhalb Berlin lag, so erschien eine Kommunalbehörde zur Führung des Betriebes ungeeignet, die Führung mußte in solche Hände übergehen, die diesen Kampfplatz kannten und beherrschten. Geradezu ausgeschlossen erschien es, die Häfen im Kampfe gegen die Spedition rentabel zu machen, dagegen schien eine Verbindung mit einer großen privaten Verkehrsorganisation, die einen weiten Ueberblick über den Umlauf der Güter bis ins Ausland hatte, zur Erreichung des Zieles sehr geeignet. Diese Gedankengänge führten dann zu der Verbindung mit dem Schenker-Konzern.

#### [188] **Abhandlungen.**

Omnibusverkehr in London. Das Auto 1924 Nr. 1.

### **Post- und Nachrichtenverkehr.**

[189] **Das Reichspostfinanzgesetz** ist im R. Ges. Bl. I Nr. 24 und im Amtsblatt des R. P. M. Nr. 26 veröffentlicht worden. Das Gesetz ist am 1. IV. 1924 in Kraft getreten. Der nach § 15 des Gesetzes zu bildende Verwaltungsrat ist inzwischen am 16. IV. ebenfalls vom Reichspräsidenten ernannt worden.

[190] **Die Postreklame** ist am 1. IV. 1924 aus der eigenen Regie der Reichspostverwaltung an die neugegründete Deutsche Reichspostreklame, G. m. b. H., deren Geschäftsanteile sämtlich dem Reiche gehören, übergegangen.

[191] **Deutscher Luftpostverkehr.** Am 23. IV. 1924 ist der regelmäßige Luftpost-



verkehr wieder aufgenommen worden. Die näheren Bestimmungen sind im Amtsblatt des R. P. M. 1924 Nr. 38 veröffentlicht worden.

[192] **Das Luftpostwesen** war Gegenstand der Prüfung durch einen von der britischen Regierung eingesetzten Ausschuss, der seine Ansichten in einem ausführlichen Bericht niedergelegt hat, den die Nachrichten für Luftfahrer 1924 Nr. 15. ff. veröffentlichen.

[193] **Eine post- und telegraphenwissenschaftliche Woche** wurde vom 7. — 12. April von der Verwaltungsakademie in Berlin veranstaltet, zu der sich 332 Teilnehmer eingefunden hatten, während die Zahl der Anmeldungen fast dreimal so groß gewesen war. Staatssekretär Sautter sprach über das Thema: Welche Aufgaben erwachsen dem Personal der Post- und Telegraphenverwaltung aus den Erfordernissen der wirtschaftlichen Betriebsführung? Oberregierungsrat Dr. Andersch sprach über die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichspost, Ministerialrat Schultze über Beamenschaft und Presse. Insgesamt umfaßte die Woche 27 Vortragsstunden, die durch Führungen ergänzt wurden.

[194] **Weltpostkongreß.** Die Eröffnung des nächsten Weltpostkongresses ist von der schwedischen Regierung auf den 4. Juli 1924 festgesetzt worden.

[195] **Ein alleuropäisches Fernsprechnet.** Vom 28. April bis 4. Mai 1924 hat in Paris eine internationale Konferenz über die Regelung des europäischen Fernsprechweitverkehrs stattgefunden, auf der Deutschland durch die Ministerialräte Lindow, Dr. Craemer, Breisig, Homberg, Ober-Regierungsrat Stegmann von der Abteilung München des R. P. M. und Oberpostrat Höpfner vertreten war.

Die Konferenz fußte auf den Vorarbeiten des „Vorläufigen technischen Ausschusses für den Fernsprechweitverkehr in Europa“, die in Paris vom 12. — 20. III. 1923 tagte und auf der Deutschland nicht vertreten war. Die Beschlüsse dieser Konferenz sind in der Zeitschrift „Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones“ 1923 Nr. 9 und in deutscher Uebersetzung in Heft 5 der Zeitschrift „Das Fernkabel“ veröffentlicht worden.

Die diesjährige Konferenz hat die vom vorläufigen technischen Ausschusse im vorigen Jahre vorgeschlagene Organisation genehmigt. Diese sieht vor 1) den beratenden technischen Ausschuss, 2) den aus diesem hervorgehenden ständigen Ausschuss, 3) den ständigen Sekretär, der von dem beratenden Ausschuss gewählt wird. Der beratende technische Ausschuss tritt in der Regel einmal jährlich zusammen. Der Tagungsort ist Paris. Der ständige Ausschuss tagt nach Bedarf, in der Regel in Paris. Als erster ständiger Sekretär, dessen Sitz ebenfalls Paris ist, wurde der französische Vertreter Ingenieur Valensi gewählt. Die an den Arbeiten des beratenden Ausschusses beteiligten Länder haben je eine Stimme. In dem ständigen Ausschusse sind Deutschland, Frankreich, England, Holland, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei und Serbien vertreten.

Deutschland hatte gewünscht, die Stimmenzahl jedes Staates in dem beratenden Ausschusse entsprechend der Bedeutung seines Telephonnetzes festzusetzen; es hatte ferner gewünscht, die Organisation möglichst von der Beeinflussung durch ein einzelnes Land unabhängig zu machen. (Sitz des Sekretariates in Bern). Diese Wünsche gingen einstweilen nicht in Erfüllung, erreicht haben die deutschen Vertreter jedoch, daß den in Amerika geltenden Regeln des Fernsprechweitverkehrs, auf denen sich die Beschlüsse der Vorkonferenz aufbauen, das von Deutschland auf wissenschaftlicher Grundlage selbständig aufgebaute System zur Seite gestellt wurde.

Als nächste Aufgabe der neuen Organisation wurde die Prüfung der Pläne über den Zusammenschluß der bestehenden Netze der europäischen Länder zu einem einheitlichen europäischen Fernsprechnet bezeichnet.

Die deutsche Delegation bot die Bereitschaft der deutschen Postverwaltung an, nach besten Kräften den ihr zufallenden Teil der Aufgabe zu fördern, wies aber gleichzeitig auf die Hindernisse hin, die seitens der Besatzungsbehörden im Rhein- und Ruhr-Gebiet dem geplanten Ausbau des Netzes in den Weg gelegt wurden.

[196] Der Reichspräsident hat auf Grund des Artikels 48 der Reichsverfassung eine Verordnung erlassen, wonach die Benutzung von Funkanlagen jeder Art ohne Genehmigung der für das Reichsfunkwesen verantwortlichen Reichstelegraphenverwaltung unter Strafe gestellt wird. Die Gründe, die zu der Verordnung, die im R. Ges. Bl. I., S. 273, 21, III. 1924 veröffentlicht worden ist, geführt haben, sind teils wirtschaftlicher, teils technischer, teils auch politischer Natur.

[197] **Argentinien.** Am 25. I. 1924 ist die Großfunkstation Monte Grande bei Buenos Aires eröffnet worden. An dem Bau der neuen Station waren deutsche Arbeit und deutsches Kapital stark beteiligt.

#### [198] **Abhandlungen.**

Geschichte des Begriffes und Begriff der Post nebst einem Anhang über die Entstehungszeit der Post von Dr. H. Kownatzki. Archiv für Post und Telegraphie 1923, S. 377.

Betriebsberichte für Telegraphen- und Fernsprechämter von Oberpostrat Hartz. Blätter für Post und Telegraphie 1924, Nr. 8.

Der Unterhaltungsrundfunk in Deutschland von Postrat H. Thurn. Telefunkenzeitung Nr. 32/33.

Siehe auch Nr. 136.

### **Reise- und Fremdenverkehr.**

[199] **Erschwerung von Auslandsreisen.** Der Reichspräsident hat unter dem 3. IV. 1924 auf Grund des Artikels 48 der Reichsverfassung eine Verordnung erlassen, wonach für Angehörige des Deutschen Reiches eine Ausreisegeldgebühr von 500 Goldmark erhoben wird (R. Ges. Bl. I, Nr. 29, S. 397), soweit nicht die Verordnung selbst Ausnahmen bestimmt.

Die Beurteilung dieser Maßnahme ist im In- und Auslande sehr verschieden gewesen. Besonders scharf ist natürlich die Kritik gewesen, die aus dem internationalen Hotelfachgewerbe an der Verordnung geübt worden ist. Ueber das Schicksal der Verordnung dürfte die neue Regierung alsbald zu entscheiden haben.

### **Verkehrsrecht.**

#### [200] **Entscheidungen.**

I. Ort der Verklarung bei zusammengesetzter See- und Binnenfahrt. Kammergericht 1. 10. 59/23. (Hansa 1923, Nr. 44).

II. Ein Rhein See-Dampfer untersteht auch dem Seerecht; es kommt hierbei auf die maßgebliche Verwendung dieses Schiffes an (§ 522 HGB.). Zur Auslegung des § 522 HGB. (Verkehrsrechtliche Rundschau 1924 Nr. 1, Spalte 41).

III. Seeuntauglichkeit oder schlechte Stauung. Entschdg. des obersten engl. Gerichtshofes. Zoll- und Speditions-Ztg. (Wien) Nr. 13, S. 14.



**[201] Abhandlungen.**

Le droit Suisse en matière de navigation intérieure von E. Hiss. La Navigation Du Rhin, 1924, Nr. 5.

Wer sind die Leute der Bahn? von Dr. H. Roeder. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 2, Spalte 60.

Sittenwidrigkeit von Haftungsbeschränkungen von Prof. Dr. Siegmund Grünberg. Zoll- und Speditionszeitung (Wien) 1924, Nr. 2.

Deutsche und ausländische Schiffspfandrechte an deutschen Fahrzeugen von Rechtsanwalt Dr. J. Schneider. Deutsche Schifffahrt 1924, Nr. 9, S. 115.



# VERKEHRS-ARCHIV

Bearbeitet von Dr. Joseph Klersch

Nr. 5

Abgeschlossen am 22. Juli

1924

VERLAG OSKAR MÜLLER, KÖLN.

## Eisenbahnen.

**[202] Reichsbahntarife.** A) Gütertarife. Am 15. April 1924 sind in Kraft getreten:

- 1) Ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I A. Hierdurch ist der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1922 nebst Nachträgen I—X aufgehoben.
- 2) Ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I B, mit Erläuterungen und Entscheidungen. Der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1923 nebst Nachträgen I—XVIII ist aufgehoben.
- 3) Ein neuer Anhang zum deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I A, enthaltend das alphabetische Verzeichnis der in der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung aufgeführten Gegenstände. Die gleichnamige Ausgabe vom Jahre 1922 ist aufgehoben.

Am 15. Mai 1924 sind in Kraft getreten:

- 1) Ein neues Heft A zum Reichsbahngütertarif enthaltend die besonderen Bestimmungen der deutschen Reichsbahn und anschließenden Privatbahnen.
- 2) Nachtrag 5 zum Heft C I b.

Am 1. Juni bzw. 1. Juli 1924 sind die Nachträge 6 bzw. 7 zum Heft C I b und am 1. Juni 1924 Nachtrag 2 zum Heft C I c und ferner Nachtrag 1 zum Gütertarif Teil I B erschienen. Heft C II (Ausnahmetarife) ist am 15. Juni 1924 neu zur Ausgabe gelangt.

Im einzelnen sind wichtig:

Ausnahmetarif 14 für Erdöl, roh, unverarbeitet, beim Versand unmittelbar von inländischen Erdölgewinnungsstätten an inländische Erdölraffinerien, (gültig ab 12. Mai 1924).

Ausnahmetarif 41 a für Stickstoff-Düngemehl aus Abfallentierischer Art zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern (gültig ab 30. Juni 1924).

Ausnahmetarif 54 für Erdölrückstände, (gültig ab 12. Mai 1924).

Ausnahmetarif 55 für Schleifsteine zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern (gültig ab 15. Mai 1924).

Ausnahmetarif 57 für Elektrodenkohlen, (gepresste Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern (gültig ab 20. Mai 1924).

Ausnahmetarif 58 für Reis, Reisflocken, Reisgries, (gültig ab 26. Mai 1924).

Ausnahmetarif 59 für Litopone, Zinkweiß und Zinkgrau zur Ausfuhr nach überseeischen Ländern, (gültig ab 22. Mai 1924).