

[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).

Ausnahmetarif 60 für Türen aus Holz, Kistenteile, Holzmehl und Holz-
wolle zur Ausfuhr über See, (gültig ab 2. Mai 1924).

Ausnahmetarif für Rindvieh zur Verwendung im deutschen Reich.
Der Geltungsbereich erstreckt sich von den in der Provinz Ostpreußen lie-
genden Stationen der deutschen Reichsbahn nach den übrigen Stationen der
deutschen Reichsbahn, (gültig vom 1. VI. 1924 bis längstens zum 31. III. 1925).

Durchfuhr-Ausnahmetarife D 41, D 43 und D 45 für den Holz-
verkehr von Polen nach den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz,
(gültig ab 10. Juni 1924).

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 104 für Stab- und Formeisen sowie
-stahl, Hohlglaswaren, Tafelglas, Malz, Schnittholz und Ton in Ladungen aus
der Tschecho-Slowakei nach Italien bei Durchfuhr über Eger, Furth i. Wald
und Eisenstein nach Kufstein, (gültig ab 10. Juni 1924).

Ausnahmetarif 62 für Wasserglas in Wagenladungen zur Ausfuhr
nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die Trockengrenze,
(gültig ab 20. Juni 1924).

Ausnahmetarif 63 für gesalzene Heringe in Wagenladungen zur Durch-
fuhr durch das deutsche Zollgebiet von den deutschen Seehäfen, (gültig ab 23.
Juni 1924).

Ausnahmetarif 64 für Lumpen und Lumpenabfälle, auch karbonisiert,
alte Filzwaren, altes Tauwerk, alte Watte, abgenutzte Weberlitzen, Lum-
penstaub, auch Karbonisierstaub, Filzabschnitzel, auch gerissen, zur Durch-
fuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern,
(gültig ab 7. Juli 1924).

Ausnahmetarif 61 für Tonwaren und zwar Feuertonwaren und Stein-
gutwaren, (gültig ab 15. Juni 1924).

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks,
Braunkohlen und Braunohlenbriketts im Rhein- und Main-Wasserumschlag-
verkehr, (gültig vom 15. Juni 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf). Der
Tarif gilt für folgende Stationen: Mannheim, Mannheim-Industriehafen, Mann-
heim-Rheinau-Hafen, Karlsruhe-Hafen, Kehl, Frankfurt-M.-Osthafen, Frank-
furt-M.-Westhafen und Aschaffenburg-Süd.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Koks usw. gilt mit Wirkung vom
15. Mai 1924 ab auch für Saar- und lothringische Kohlen, die über die Regiebahn
der deutschen Reichsbahn zugeführt werden.

Ausnahmetarif 6a für 1. Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gas-
koks), Steinkohlenbriketts vom Ruhrbezirk einschließlich Homberg (Niederrhein),
Mörs, Rheinkamp und Trompet) zum Betriebe von Eisenerzbergwerken, ein-
schließlich des Röstens der Erze von Hochöfen, Stahlwerken, Siemens-Martin,
Puddel- und Schweißöfen, von Walz- und Hammerwerken;

2. Braunkohlenbriketts vom rheinischen, hessen-nassauischen und oberhes-
sischen Bezirk zum Betriebe der Generatoren von Siemens-Martin, Puddel-
und Schweißöfen nach Stationen des Sieg-, Lahn-, Dill-, Osnabrücker und
Harzer Gebiets ist ab 23. Juni 1924 neu eingeführt und gültig bis auf jeder-
zeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1924.

Der Ausnahmetarif 6 a vom 1. April 1924 ist aufgehoben.

Ausnahmetarif 49 (Glas) ist vom 10. Juni 1924 ab auf Demyohns und
Korbflaschen ausgedehnt.

Die Pauschgebühren für Privatgleisanschlüsse sind am 1. Mai 1924 erhöht:
für Jahresbewachung auf 2520,— Mark, für die Bewachungsstunde auf 0,95
Mark.

B) Personentarife. Der Verwaltungskostenabzug bei Erstattung von
Fahrgeld ist von 20 Prozent auf 10 Prozent ermäßigt. Mindestabzug und
Mindesterstattungsbetrag bleiben mit 50 Pfg. bestehen. Der Höchstbetrag
ist auf 5,— Mark für die Fahrkarte begrenzt.

[203] Regietarife. A) Gütertarife. Laut Verfügung vom 26. Juni d. J.
hat die Regieverwaltung folgende Aenderung der Gütereinteilung bekanntge-
geben:

Fässer und Trommeln aus Eisenblech, neue Klasse B,
Gefäße und Behälter aus Eisen oder Stahl Klasse G.

Ferner teilt die Regie mit, daß leere Flaschen tarifieren wie: Packmittel,
nicht genannte, gebrauchte nach Klasse F, wie es bei der deutschen Reichs-
bahn der Fall ist.

Ausnahmetarif der Regie für Wegebaumaterial. Ein Ausnahmetarif für
Wegebaumaterial (Ausnahmetarif 5 der Reichseisenbahn) ist am 5. Juli in
Kraft getreten. Der Tarif gilt für folgende Baumaterialien: Ton, Kies, Kiesel-
steine, Steingrus, Steinsplitt aus Steinbrüchen, ungemahlen, Scherben oder
Brocken von Ton-, Zement- oder Betonwaren, Kohlschlacken, Grand, Eisen-
und Stahlbruch, Mergel, Pflastersteine, Steinschlag, Makadamsteine, Sand, Hoch-
ofenschlacken.

Frachtberechnung in der Kölner Zone. Im Verkehr von Regiebahn zu Re-
giebahn durch die englische Zone fand bisher der Regietarif für die Gesamt-
strecke Anwendung (also einschl. der Strecke innerhalb der englischen Zone).
Der Verkehr galt demnach in jeder Beziehung als innerer Verkehr der Regie.
Nunmehr erfolgt für die Regiestrecke und die Strecke der englischen Zone ge-
trennte Frachtberechnung. Die bisher beim Verkehr zwischen den Regiebahn-
höfen und den Reichsbahnstationen innerhalb der britischen Zone erforderliche
neue Aufgabe der Sendungen in Köln fällt jetzt fort. Die Sendungen werden
jetzt direkt abgefertigt. Die Fracht wird für die Strecke der Versandbahnen
in Frankatur für die Empfangsbahnen in Ueberweisung erhoben.

Laschen, Unterlagsplatten, Hakenplatten, Schienennägel, Laschenbolzen,
Tirefonds. Diese Gegenstände werden in die Position „Bestandteile aus Eisen
oder Stahl, nicht genannte, für Eisen- oder Straßenbahnfahrzeuge, mit Ausnahme
der mechanischen oder Maschinenbestandteile“ eingereiht. Zukünftig anzuwen-
dender Frachtsatz C.

Asche und Schlacken von Brennstoffen. Asche und Schlacken von Kohlen
und Koks werden nach der Klasse F berechnet. Das gleiche gilt für: Holz-
asche, (ausgenommen Rückstand der Seifensiedereien), Torfasche, Asche und
Schlacken der Müllverbrennung.

Leinsamen. Leinsamen aus Leinkuchenmehl gewonnen, tarifiert auf
den Streckn der Regie nach der Klasse E.

Die Berichtigungen treten am 10. Juni 1924 in Kraft.

Zollvorführungsgebühren werden an den Uebergangsbahnhö-
fen der Regieverwaltung, bei denen Uebergangsgüter der Zollverwaltung vor-
geführt werden, erhoben. Die Gebühren betragen:

Bei Stückgütern für je 100 kg 1.50 frs, bei einfacher Zollabfertigung.
Bei besonderer Vorführung und eingehender Revision beträgt die Gebühr
für je angefangene 100 kg 3 frs.

Für die Vorführung von Wagenladungen werden erhoben:

Bei eingehender Revision für 4000 kg 18 frs;

Bei einfacher Revision für 4000 kg 9 frs, für je weitere 1000 kg 1.50 frs;
für je weitere 1000 kg 8 frs.

Ferner werden für Kohlen, Koks, Steine, Erze, Erden, rohes Holz und
Eisenbahnmateriale ebenfalls Vorführungsgebühren erhoben, die für je 1000 kg
0.50 frs und mindestens für den Wagen 5 frs betragen. Diese Gebühren werden
z. Zt. um 80 Prozent (bisherige Tariferhöhung) erhöht.

Tarifänderungen: Ergänzungen und Berichtigungen der Tafel A (Ein-
teilung der Güter mit Angabe der anzuwendenden Tarifklasse für die Be-
förderung in Wagenladungen) und zwar:

Tarifierung von Braunkohlenteerkoks. Dieses Produkt tarifiert jetzt nach Klasse D. Tag der Anwendung: 12. Juni 1924.

Papier, aus alten Papierabfällen hergestellt. Diese Güterart tarifiert vom 10. Juni d. J. ab nach Klasse C.

B) Personentarife. Fahrpreismäßigung für mittellose Kranke und hilfsbedürftige Stadtkinder.

Im Verkehr von Stationen der englischen Zone nach Regiestationen werden folgende Fahrpreismäßigungen gewährt:

- a) für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen: Die Fahrkarte kostet 50 Prozent des gewöhnlichen Fahrpreises 3. oder 4. Klasse für die Gesamtstrecke (Reichsbahn und Regie).
- b) Zur vorübergehenden Unterbringung hilfsbedürftiger Stadtkinder auf dem Lande: Die Fahrkarte kostet ein Viertel des Fahrpreises 4. Klasse für Reichsbahnen, ein Halb des Fahrpreises 4. Klasse für Regie.

Die Beförderung von Expressgut ist ab 15. Juni 1924 zugelassen, das wie Reisegepäck behandelt wird. Ausgeschlossen sind Gegenstände, die dem Postzwang unterliegen und explosionsgefährlich sind.

Die Regie erhebt neuerdings folgende Fahrgeldzuschläge:

- 1) Von einem Reisenden ohne gültige Fahrkarte das Doppelte des Fahrpreises der zurückgelegten Strecke, mindestens aber 6,— Goldmark.
- 2) Bei unaufgeforderter Meldung beim Schaffner oder einem diensttuenden Beamten 1,— Goldmark, jedoch nicht mehr als das Doppelte des tarifmäßigen Fahrpreises, vorausgesetzt, daß nicht die Schuld der Bahn selbst festgestellt werden kann.
- 3) Beim Betreten des abgesperrten Bahnhofs ohne gültigen Fahrtausweis 1,— Goldmark.
- 4) Beim Platznehmen ohne Reiseabsicht 6,— Goldmark.
- 5) Für jedes gebührenpflichtige Tier ohne gültigen Fahrtausweis im allgemeinen die gleichen Sätze wie unter 1 und 2.

Für die Beförderung von Expressgut innerhalb der britischen Zone sind am 1. Juni 1924 die Frachtsätze neu geregelt. Die Fracht wird für eine Mindestentfernung von 5 km berechnet und das Gewicht auf volle 10 kg aufgerundet. Die Frachtsätze betragen z. B. für 10 kg und einer Entfernung von 1—7 km 0,16, 23—26 km 0,28, 49—52 km 0,44, 75—78 km 0,60, 99—100 km 0,74, 123—127 km 0,88, 149—151 km 1,02 frs.

Dr. B.

[204] Eisenbahn und Kraftwagen. Das Reichsverkehrsministerium beauftragte einen Ausschuß mit der Prüfung, wie das Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Kraftwagen gewährleistet werden könne. Der Ausschuß kam zu dem Ergebnis, daß er den Zusammenschluß der Reichsbahn mit dem Kraftwagen in organischer Weise mittels eines Gesellschaftsvertrages empfahl. Dieser Empfehlung ist die Hauptverwaltung der deutschen Reichsbahn gefolgt. Um den Vertrag abschließen zu können ist zunächst aus den bestehenden Kraftverkehrsgesellschaften eine neue G. m. b. H. „Kraftverkehr Deutschland“ gegründet worden. Mit dieser hat die Reichsbahn am 29. III. 1924 einen Gesellschaftsvertrag zu dem Zwecke geschlossen, „den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr zum Nutzen der Allgemeinheit in einander einzugliedern.“ Es kommt vorläufig vor allem die Beförderung von Stückgut im verdichteten Verkehr und im Nahverkehr in Frage. Ueber die näheren Einzelheiten unterrichten Deutsche Hafenverkehrszeitung Nr. 21, S. 347 und Speditions- und Schifffahrtszeitung Nr. 21, S. 473.

[205] Eisenbahnbauten in Polen. Die polnische Regierung plant den Bau einer Eisenbahn zur Verbindung des schlesischen Kohlenreviers mit Danzig. Ferner ist der Bau der Linie Krakau — Warschau über Nowy Miasto vorgesehen. Verhandlungen mit Vertretern englischen Kapitals zur Finanzierung dieser Bauten haben bereits stattgefunden. (Verkehrstechnik Nr. 23).

[206] Die französische Kolonialbahn Thiès — Kages wurde am 5. VIII. 1923 vollendet. Die vor 16 Jahren begonnene 667 km lange Eisenbahn verbindet mit der Linie Dakar — St. Louis den großen Hafen Dakar der Westküste mit Kages und mit der anschließenden, seit Ende 1904 vollendeten Bahn Kages — Kulikoro (555 km) mit dem Nigerstrom. Dadurch wird eine durchgehende Schienenverbindung in 1m-Spur von 1923 km zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Oberlauf der beiden entgegengesetzt gerichteten Ströme Senegal und Niger geschaffen, durch die die Kolonie Ober-Senegal und Niger eine wertvolle Ausfuhrlinie nach dem Hafen Dakar erhält. Nähere Angaben über die Bahn finden sich im Archiv für Eisenbahnwesen 1924, Heft 3.

[207] Drahtlose Fernbremsung von Eisenbahnzügen. Einen Apparat für Fernbremsung von Eisenbahnzügen hat Christoph Wirth erfunden. Elektrische Wellen setzen die Notbremse in Tätigkeit, sodaß der Zug auf kürzeste Distanz zum Halten gebracht wird. (Deutsche Verkehrszeitung Nr. 25).

[208] Abhandlungen.

Die Eisenbahnen des japanischen Inselreiches von Prof. F. Baltzer. Archiv für Eisenbahnwesen Nr. 3, S. 425.

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1915 bis 1921. Archiv für Eisenbahnwesen Nr. 3, S. 445.

Die Erdbebenschäden der japanischen Staatsbahnen 1923 von Mitsuo Nawa. Aus dem englischen Text übertragen von Reg.-Baurat Reuleaux. Verkehrstechnische Woche Nr. 19, S. 165.

Die Tarifreform der polnischen Staatsbahnen von J. Gieysztor. Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 5, S. 129.

Der Wiederaufbau des russischen Eisenbahnwesens von —dt. Verkehrstechnik Nr. 28, S. 201.

Die neuen Entwürfe von Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr von Wirkl. Geh. Rat Fritsch. Archiv für Eisenbahnwesen Nr. 4, S. 587.

Die eisenbahnorganisatorischen Grundbegriffe von Reg.-Baurat Alfons Blum. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 29, S. 537.

Straßen- und Kleinbahnen.

[209] Betriebslänge der amerikanischen Straßenbahnen. Nach einer Aufstellung die auf Angaben der amerikanischen Steuerbehörden beruht, betrug die Gleislänge der Straßenbahnen in den Vereinigten Staaten in den Jahren 1890 bis 1922 im Verhältnis zu den zahlenden Fahrgästen:

Jahr	Gleislängen in Betrieb. Meilen*)	Zahlende Fahrgäste im ganzen Millionen	Zahlende Fahrgäste bezogen auf 1 Meile
1890	8123	2023,0	249047
1902	22577	4774,2	212217
1907	34375	7441,1	216522
1912	41033	9545,6	232556
1917	44808	11304,7	252323
1922	43905	12665,3	288471

*) 1 Meile = 1609 m.
(Verkehrstechnik Nr. 28.)

[210] **Abhandlungen.**

Zur Finanzierung von Kleinbahnen von Dr. Kurt Kunow. Archiv für Eisenbahnwesen Nr. 1, S. 1.

Die Schnellbahnfrage in Philadelphia von Reg.-Baurat Dr. Ing. Heisterbergk. Verkehrstechnik Nr. 24, S. 239.

Die Berliner Nordsüdbahn von Oberbaurat Zangemeister. Verkehrstechnik Nr. 25, S. 251.

Seeschifffahrt.

[211] **Deutschlands Seeverkehr.**

Hamburg. Für das zweite Vierteljahr ergeben sich für den Hamburger Hafen folgende Verkehrszahlen:

Eingang:

April 1146 Schiffe mit 1382643 N. R. T.
Mai 1230 Schiffe mit 1517390 N. R. T.
Juni 1112 Schiffe mit 1232061 N. R. T.

Ausgang:

April 1454 Schiffe mit 1595796 N. R. T.
Mai 1619 Schiffe mit 1594562 N. R. T.
Juni 1418 Schiffe mit 1318865 N. R. T.

Der Halbjahrsverkehr hat, in N. R. T. gerechnet, den Verkehr von 1913 und 1923 überholt.

Bremen. In den bremischen Weserhäfen betrug der Seeschiffsverkehr im

Eingang:

April 340 Schiffe mit 460821 N. R. T.
Mai 392 Schiffe mit 486916 N. R. T.
Juni 312 Schiffe mit 446352 N. R. T.

Ausgang:

April 379 Schiffe mit 492547 N. R. T.
Mai 380 Schiffe mit 503271 N. R. T.
Juni 331 Schiffe mit 439878 N. R. T.

Lübeck. Im Lübecker Hafen wurden im April 66 500 Tonnen umgeschlagen, wovon 32 000 Tonnen auf die Einfuhr entfielen. Im Mai betrug der Umschlag rund 77 000 Tonnen, wobei sich Einfuhr und Ausfuhr ungefähr die Wage hielten.

Stettin. Im April kamen 208 Schiffe mit 1 010 74 N. R. T. an und gingen 220 Schiffe mit 1 092 65 N. R. T. ab. Im Mai stellte sich der Eingang auf 289 Schiffe mit 1 364 27 N. R. T., der Ausgang auf 269 Schiffe mit 1 308 38 N. R. T. Für den Juni liegen die endgültigen Zahlen noch nicht vor; der Verkehr war verhältnismäßig lebhaft; der seewärtige Güterumschlag erreichte rd. 370 000 Tonnen, von denen 300 000 Tonnen auf die Einfuhr entfallen, zumeist Erze.

Königsberg. Im April und Mai erfuhr der Verkehr eine stärkere Belebung, im Juni dagegen war wieder ein Rückgang zu verzeichnen.

[212] **Danziger Seeverkehr.**

Eingang:

April 307 Schiffe mit 1 634 33 N. R. T.
Mai 364 Schiffe mit 1 708 66 N. R. T.
Juni 328 Schiffe mit 1 448 16 N. R. T.

Ausgang:

April 296 Schiffe mit 1 614 05 N. R. T.
Mai 388 Schiffe mit 1 968 18 N. R. T.
Juni 313 Schiffe mit 1 359 64 N. R. T.

Nach den vorausgegangenen schlechten Monaten brachten die Monate April und Mai für Danzig außerordentlich große Verkehrszahlen. Im Juni trat ein Rückgang ein. Die deutsche Flagge steht bei weitem an erster Stelle.

Am 3. Juli 1924 wurde in Warschau von der polnischen Regierung und den Vertretern eines polnisch-französischen Konsortiums ein Vertrag über den Ausbau des Danziger Hafens abgeschlossen, der bis zum Jahre 1930 vollendet werden soll. Es handelt sich dabei um die Ausführung des Beschlusses des Völkerbundsrates vom 14. März, der einen Lagerplatz für polnische Munition auf der Westerplatte vorsieht.

[213] **Die neuen Königsberger Hafenanlagen.** Für die Erweiterung des deutschen Osthafens waren ursprünglich fünf neue Hafenbecken vorgesehen. Die Not der Zeit zwang zur Beschränkung auf drei und auch deren Ausführung war nur möglich dadurch, daß das Reich und Preußen je zwei Fünftel der Baukosten übernahmen. Zunächst galt es einen Freihafen zu schaffen, um dem scharfen Wettbewerb Danzigs und Memels begegnen zu können. Das neue Freihafenbecken hat eine Länge von 600 m und eine Sohlenbreite von 120 m. Es besitzt zwei große Lagerhallen und sechs elektrisch betriebene Halbportalkräne. Der Umfang des ganzen Freihafenbezirks beträgt 300 000 qm.

Das zweite Becken, der Handels- und Industriehafen, hat eine Länge von 1200 m und am Pregel eine Sohlenbreite von 180 m. Dem Umschlag dienen acht Vollportalkräne. Dieses Becken besitzt an Neubauten einen Turmspeicher von 21 000 Tonnen und einen Gruppenspeicher von 19 000 Tonnen Fassungsvermögen.

Um dem für Königsberg sehr wichtigen Holzhandel gerecht zu werden, ist das dritte Becken als Holzhafen gebaut und eingerichtet. Seine Länge beträgt 1050 m, seine Sohlenbreite 80 m.

Im Zusammenhang mit den Hafenneubauten ist eine Verbreiterung und Vertiefung des Königsberger Seekanals in Angriff genommen worden, die sich als notwendig herausgestellt hat.

[214] **Der Flensburger Freihafen** ist an die Firma Schenker & Co. verpachtet worden, trotzdem sich aus den Wirtschaftskreisen der Stadt gegen diese Verpachtung starke Widerstände bemerkbar machten. Nach dem abgeschlossenen Verträge wird eine Freihafen-A.-G. gegründet, in der die Zentralkommission der Firma Schenker das Übergewicht besitzt. Der Pachtvertrag gilt auf 30 Jahre, er verlängert sich auf 50 Jahre, wenn die Gesellschaft inzwischen größere Baulichkeiten im Freihafengebiet ausführt.

[215] **Gründung einer Lübecker Reederei aus Staatsmitteln.** Die unbefriedigende Entwicklung der Lübecker Schifffahrtsverhältnisse nach dem Kriege, besonders des Verkehrs nach Finnland, Rußland und den Randstaaten, hat den Lübecker Senat veranlaßt, der Bürgerschaft die Gewährung eines Darlehens bis zu 450 000 Mark für eine neu zu gründende Reederei Lübeck-Linie A.-G. vorzuschlagen. Der Staat Lübeck soll an dieser Reederei bis 1927 am Gewinn und Verlust voll beteiligt sein, von 1928 ab aber nur noch am Gewinn. Der Antrag des Senats wurde in der Sitzung der Bürgerschaft vom 15. Juli nach eingehender Besprechung einem neungliedrigen Ausschuß überwiesen.

[216] **Errichtung eines Lübecker Freihafens.** Das Reich hat der Freien Stadt Lübeck nach Verhandlungen mit dem Reichsfinanzministerium und in Anknüpfung an ein der Stadt Lübeck 1868 gewährtes Recht, die Schaffung eines

Freihafens grundsätzlich zugestanden. Vorläufig soll im Innenhafen eine Freizone geschaffen werden.

[217] **Hafenbautechnische Gesellschaft.** Vom 26. — 28. Mai hielt die Hafenbautechnische Gesellschaft in Königsberg ihre 6. Hauptversammlung verbunden mit der Feier ihres zehnjährigen Bestehens ab. Der Vizepräsident der Königsberger Handelskammer, Hans Litten, sprach über: „Ostpreußens Wirtschaft und den Königsberger Hafen“ und Stadtbaurat Kutschke, Königsberg, über: „Die Neubauten des Königsberger Hafens“. Weiterhin ist noch das Referat des Düsseldorfer Syndikus Hemson über: „Die Verkehrsbeziehungen zwischen Ost und West des Deutschen Reiches unter besonderer Berücksichtigung der Wasserwege“ zu erwähnen.

[218] **Internationale Schifffahrtskonferenz in London.** Die internationale Schifffahrtskonferenz, die zum ersten Male im November 1921 zusammentrat, hielt vom 13. — 16. Mai 1924 ihre zweite Tagung in London ab, die von Vertretern der Seeschifffahrt aus 14 verschiedenen Ländern besucht wurde. Die Aufgaben der Konferenz bestanden einmal darin, zu dem Ergebnis der Untersuchungen, die in Ausführung des Beschlüsse der ersten Konferenz vorgenommen waren, Stellung zu nehmen und weiter in der Aufnahme verschiedener neuer Gegenstände. Einen genauen Bericht über die erfolgreich zu nennende Tagung gibt die Zeitschrift „Hansa“, Nr. 23.

[219] **Das neue amerikanische Einwanderungsgesetz,** die von dem Senator Johnson eingebrachte Immigration Bill, ist vom Präsidenten Coolidge unterzeichnet worden. Das neue Gesetz bringt neben der Ausschließung der Japaner für alle Länder eine beträchtliche Verminderung der Quoten. Während die bisherige Quote 3 Prozent der im Lande befindlichen Angehörigen jeder Nation nach dem Zensus von 1910 betrug, ist die neue auf 2 Prozent nach dem Zensus von 1890 festgesetzt worden. Von dem neuen Gesetz werden besonders stark die süd- und osteuropäischen Länder betroffen. Der Unterschied der Quoten für die wichtigsten Länder stellt sich wie folgt:

	Quote 1923	Neue Quote		Quote 1923	Neue Quote
England	77342	62458	Ungarn	5747	488
Deutschland	67207	50129	Polen	30979	8872
Oesterreich	7342	990	Rumänien	7419	1792
Italien	42057	3889	Rußland	24405	1792
Tschechoslowakei	14357	1873	Jugoslawien	20042	9561
Frankreich	5729	3878	Schweden	6426	735
Griechenland	3063	100			

Die Einschränkung der Quoten muß notwendigerweise eine starke Rückwirkung auf das Passagiergeschäft haben. Die betroffenen Reedereien haben teilweise die Hoffnung, die Verluste durch einen größeren Ost-West-Verkehr, eine Besserung im Kajütengeschäft und die Möglichkeit eines gesteigerten Auswandererverkehrs nach Kanada einigermaßen auszugleichen.

[220] **Kanaltunnel.** Die Frage des Kanaltunnels, die in der letzten Zeit wieder einmal eifriger erörtert worden war, ist durch eine Entschließung des britischen Reichsverteidigungsausschusses in ablehnendem Sinn entschieden worden. In der ablehnenden Stellung Englands dürfte nach heutiger Voraussicht in absehbarer Zeit auch kaum eine Änderung eintreten.

[221] **Die staatliche Subvention des Kgl. Holländischen Lloyd.** Im März 1924 ließ die holländische Regierung dem Parlament einen Subventionsvorschlag für den Kgl. Holländischen Lloyd zugehen, nach dem die Reederei eine Subvention von 5 250 000 Gulden erhalten sollte, wozu die Stadt Amsterdam, in der der Lloyd seinen Sitz hat, noch 1 750 000 Gulden als Anleihe hinzufügen sollte. Als Bedingung war festgesetzt, daß die Gelder nur für den Betrieb der Reederei, nicht aber zur Deckung vorhandener Schulden gebraucht werden dürften und daß der Lloyd die Verpflichtung übernehme, eine regelmäßige Verbindung

zwischen Amsterdam und Brasilien sowie Argentinien zu unterhalten. Der Plan ist von Rotterdam aus heftig beföhdet worden, während die Amsterdamer vor allem auf die Wichtigkeit des Lloyd für den Kaffeehandel hinweisen. Man kann wohl annehmen, daß die Subvention bewilligt werden wird. (Hansa Nr. 23).

[222] **Der Suez-Kanal im Jahre 1923.** Der Kanal wurde von 4621 Schiffen mit 22 730 162 N. R. T. benutzt, seit seinem Bestehen der höchste Verkehr. Die Gesamteinnahmen betragen 419 250 419,65 Frs. Das 1912 vorgesehene Arbeitsprogramm wird am Schlusse dieses Jahres beendet sein. Der Kanal soll nun überall auf 13 m Tiefe und im nördlichen Teile auf 60 m Breite gebracht werden.

[223] **Abhandlungen.**

Tarifliche Neuregelung in der Seeschifffahrt von Dr. A. Schröder. Schiffbau Nr. 15, S. 395.

Die Entwicklung des Schiffsschraube von Dr. Ing. Günther Kempf, Direktor der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt. Schifffahrt-Zeitung Nr. 38, S. 20.

Die Entwicklung der Steuereinrichtungen der Schiffe von Geh. Marine-Baurat a. D. Tjard Schwarz. Schifffahrts-Zeitung Nr. 38, S. 22.

Die Rentabilität der Staatsschifffahrt von Dr. Harald Feddersen. Nautische Rundschau Nr. 13, S. 349; Nr. 15, S. 405; Nr. 16, S. 437, Nr. 19, S. 535.

Königsberg als Hafenstadt von Stadtbaurat Kutschke. Deutsche Wasserwirtschaft Nr. 6, S. 161.

Ein Halbjahr Weltfrachtgeschäft von Kapitän L. Fenchel. Schifffahrts-Zeitung Nr. 56, S. 8.

Die internationale Stellung des Memelhafens von Dr. Hans Wehberg. Hansa Nr. 28, S. 777.

Zur Freibordfrage der Tanker von Dr. E. Dehning. Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 20, Heft 3, S. 461.

Stettin als deutscher Hafen von Dr. Lingnau. Hansa Nr. 25, S. 685.

Subventionierte Motorschiffe in angelsächsischen Ländern. Hansa Nr. 29, S. 807.

Binnenschifffahrt.

[224] **Westdeutsche Binnenschifffahrt.** A) **Nordwestdeutsche Kanäle.** Der Verkehr auf dem Dortmund-Ems- und dem Rhein-Weser-Kanal war 1923 durch die Folgen der Ruhraktion stark beschränkt. Obschon durch die Wiederherstellung der infolge der seinerzeitigen Sprengung der Emscherunterführung unbrauchbar gewordenen Strecke des Zweigkanals nach Herne die Wasserverbindung des Ruhrgebietes nach Osten seit Anfang Februar 1924 wieder bestand, blieb der Verkehr im ersten Vierteljahr 1924, durch Eis unterbrochen, gering, um im zweiten wieder ansehnliche Ausmaße anzunehmen. Gemessen an der Schleuse Münster betrug der Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals im Wochendurchschnitt April-Juni 1924 53 800 t gegen 46 500 t des Wochendurchschnittes des Jahres 1922, also 16 Prozent mehr; der des Rhein-Weser-Kanals 23 800 t gegen 52 000 t, also 54 Prozent weniger. Die Zunahme des Dortmund-Ems-Kanals-Verkehrs beruht auf Vermehrung der Erzzufuhren von Emden zum Ruhrgebiet, die wochendurchschnittlich 29 800 t gegen 17 000 t 1922 betragen (die Erzzufuhr über den Rhein-Weser-Kanal 2800 t gegen 3000 t), die Abnahme des Rhein-Weser-Kanal-Verkehrs auf Verminderung der Kohlenabfuhr: 14 300 t gegen 38 000 t 1922. Dabei ist allerdings zu bedenken, daß der Ruhrbergarbeiterstreik im Mai den Kohlenverkehr von Mitte Mai bis Mitte Juni auf wenige 1000 t wöchentlich sinken ließ. Dadurch belief sich die Kohlenabfuhr über den Dortmund-Ems-Kanal

auch nur auf 17 400 t gegen 17 000 t 1922. — Auf dem Rhein-Herne-Kanal führten ebenfalls vermehrte, vom Rhein kommende Erzzufuhren im 2. Vierteljahr 1924 zur Ueberschreitung der 1922 erreichten Ziffern. Wochendurchschnittlich passierten Schleuse I nach Osten 31 300 t, davon 24 100 t Erz (1922: 21 000 t, davon 10 400 t Erz), nach Westen 107 200 t, davon trotz des Streikes 97 600 t Kohle (1922: 112 500 t, davon 95 700 t Kohle). Die während des Krieges und in den Nachkriegsjahren bedeutende Zufuhr von Erzen durch den Rhein-Herne-Kanal zum Rhein ist auf ein Minimum gesunken. —

B) Rhein. Auch hier wurde die aufstrebende Verkehrsentwicklung vornehmlich von Mitte Mai bis Mitte Juni durch den Bergarbeiterausstand an der Ruhr zurückgeworfen. Durch diesen vermehrte sich wieder die Einfuhr englischer Kohle, die auch nach Beendigung des Streiks anhielt. Andererseits brachte die seit April wieder in größeren Mengen erfolgende Erzzufuhr ein neues belebendes Moment. Der die deutsch-niederländische Grenzé passierende Rheinverkehr stellte sich in den Hauptgütertungen im 2. Vierteljahr auf folgende Größen in 1000 t:

Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
April	17	460	158	306	941
Mai	161	791	110	275	1337
Juni	161	663	90	281	1145
2. Viertel 1924	339	1914	358	812	3423

Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
April	1454	137	104	116	1811
Mai	561	125	199	178	1063
Juni	848	91	264	192	1395
2. Viertel 1924	2863	353	567	486	4269

Somit übertraf der Grenzverkehr des 2. Viertels 1924 mit rd. 7 690 000 t trotz des Bergarbeiterstreiks den des 1. Viertels um 2 030 000 t. Der wochendurchschnittliche Umschlag Duisburg/Ruhrorts belief sich im April auf 365 000 t, sank in den Streikwochen auf 200 000 t, stieg aber Ende Juni auf 400 000 t. Der Wochenumschlag der Rheinzechenhäfen hielt sich dauernd infolge der während des Streikes gesteigerten Erzzufuhren auf 120 000 t, der der Ober- rheingruppe Mannheim/Ludwigshafen/Worms blieb nieder mit 115—100—110 000.

Gegenüber der Vorkriegszeit fehlt es noch an Spezial-Massengütern. — Infolge der im April getroffenen Vereinbarungen mit der Gegenseite ist die Mehrzahl der francobelgischerseits beschlagnahmten Fahrzeuge inzwischen den deutschen Eigentümern zurückgegeben. Indessen verliert die deutsche Rheinschiffahrt wieder 11 Kähne sowie — besonders schmerzlich — 4 neue, starke Schlepper. Die Hauptgruppe der deutschen Rheinschiffahrt (Kohlenkontor und Rhein-See-Konzern) ist verpflichtet, monatlich 120 000 t Wiedergutmachungs-transporte Ruhr—Straßburg (bei Wahl kürzerer Strecken entsprechend mehr) auszuführen. Die zumeist im März erklärte Aufhebung verkehrshemmender Zollformalitäten der französischen Zollbehörde blieb infolge mangelnder Befolgung durch die nachgeordneten Stellen überwiegend auf dem Papier stehen, sodaß weitere dringliche Vorstellungen der rheinischen Schiffahrtstreibenden notwendig waren. —

Dr. N.-Z.

[225] Oberrhein. Die Frist für die Konzessionserteilung des Kembser Werkes (vgl. Nr. 81), die am 3. Juli abgelaufen wäre, ist auf Grund eines Begehrens der Regierung Basel-Stadt um sechs Monate bis zum 3. Januar 1925 verlängert worden. Was die Fortsetzung des Kanals in der Richtung Straßburg angeht, so hat das französische Bautenministerium kürzlich ein Gesamtprojekt erstellt, das der Regierung unterbreitet worden ist und später der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vorgelegt werden soll. (Rheinquellen Nr. 6).

[226] Elbschiffahrtsgerichte. Der preußische Landtag hat unter dem 4. VI. 1924

durch Gesetz die Frage der Elbschiffahrtsgerichte näher geregelt. (Preußische Gesetz-Sammlung 1924 Nr. 36, S. 543.)

[227] Ein neuer Berliner Nordkanal. Der seit den 80ziger Jahren wiederholt erwogene Plan einer Kanalverbindung von Spree und Havel im Norden Berlins ist Ende 1923 von der Stadtgemeinde Groß-Berlin wieder aufgegriffen worden. Man hat zunächst einen allgemein gehaltenen Entwurf aufgestellt, der zur Zeit der Prüfung der Behörden und Interessenten unterliegt. Der neue Kanal, der für 1000 t-Schiffe bestimmt ist, geht vom Tegeler See aus über Tegel, Wittenau, Rosenthal, Reinickendorf, Buchholz, Blankenburg, Pankow, Hohen-Schönhausen, Weißensee und Lichtenberg und mündet unterhalb von Cöpenick in die obere Spree.

[228] Tagungen. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt hielt am 30. Mai 1924 in Berlin die diesjährige Hauptversammlung ab. Der Geschäftsbericht des Syndikus Schreiber bezeichnete das Jahr 1923 als ein schwarzes Kapitel in der Geschichte des Zentralvereins. Die Zahl der Mitglieder sank von 1011 auf 791 und ab Juli konnte die Zeitschrift für Binnenschiffahrt bis Januar 1924 nicht erscheinen. Trotzdem gelang es dem Verein auf wissenschaftlichem und praktischem Gebiete Nützliches zu leisten, wovon der Bericht über die Tagung in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt Nr. 6 Kunde gibt. Nach Erledigung des geschäftlichen Teils hielt Ober- und Regierungsbaurat Innecken einen Vortrag über die Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main und Oberingenieur Hülsmeier sprach über den fabrikmäßigen Schiffbau.

Der Deutsche Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband E. V. hielt am 22. Mai in der Aula der Charlottenburger Technischen Hochschule seine diesjährige Hauptversammlung ab. Die im öffentlichen Teile der Tagung gehaltenen Vorträge sind wiedergegeben in: Die Wasserkraft Nr. 12. Siehe auch 217.

[229] Congrès national de Navigation. Der französische Binnenschiffahrtskongreß wurde am 30. Juni in Lille unter zahlreicher Beteiligung eröffnet. Besonders eingehend wurden u. a. die Verbesserungen der östlichen Wasserstraßen besprochen.

[230] Abhandlungen.

Die Bauausführung des Walchenseewerkes von Oberregierungsrat Bürner. Die Wasserkraft Nr. 10, S. 127.

Der Rhein-Weser-Kanal, sein Verkehr und Ertrag nach der Vorausschätzung und nach der tatsächlichen Entwicklung von 1914 bis 1924 von Regierungsrat Barche. Deutsche Wasserwirtschaft Nr. 3, S. 73.

Schweizer Wasserstraßenpläne von Reg. und Baurat Leopold. Deutsche Wasserwirtschaft Nr. 5, S. 141.

Das Flettnerruder in der Binnenschiffahrt von Dipl.-Ing. J. Weiß und R. Türk. Schiffbau Nr. 15, S. 389.

Zur Einführung des Flettnerruders in der Binnenschiffahrt von Dr. G. Nonnenmacher. Zeitschrift für Binnenschiffahrt Nr. 6, S. 135.

Der Plan eines Berliner Nordkanals von Prof. Dr. O. Th. L. Zschucke. Das Schiff Nr. 12, S. 121.

Strasbourg, port de redistribution pour le vin von A. Corvez, Commissaire principale de la marine. La navigation du Rhin Nr. 9, S. 291.

Luftverkehr.

[231] Der 18. ordentliche deutsche Luftfahrttag fand am 24. Mai zu Breslau statt. Den Geschäftsbericht des Deutschen Luftfahrt-Verbandes erstattete Konteradmiral a. D. Herr, an den sich die Sonderberichte der Fachausschüsse angeschlossen. Das wichtigste Ergebnis der Tagung war die Schaffung einer all-

gemein anerkannten sportlichen Oberaufsicht, des „Luftrates“, deren Sitz Berlin ist. Der Luftrat besteht aus 25 sachverständigen Persönlichkeiten; er wird dem Reichsluftamt beratend zur Seite stehen und in allen Fragen und auf allen Gebieten die oberste deutsche Luftbehörde darstellen. Durch diese Regelung ist auf dem Gebiete der Luftfahrt die langersehnte Einigkeit hergestellt worden. Der Aero-Club von Deutschland und der Ring der Flieger sind dem Deutschen Luftfahrtverband als Mitglieder beigetreten.

Der Deutsche Luftrat hat sich bereits seine Satzungen gegeben und am 19. Juni 1924 seine erste Sitzung abgehalten. Näheres siehe Luftfahrt Nr. 6 und 7 und Luftweg Nr. 6 und 7.

[232] **Der zweite Deutsche Küstensegelflug-Wettbewerb** fand vom 10. bis 16. Mai 1924 auf der Kurischen Nehrung bei Rositten statt. Der Wettbewerb wurde gekrönt von dem neuen Weltrekord im Dauersegelflug des ostpreußischen Lehrers Ferdinand Schulz von 8 St. 42 Min. 9 Sek. Näheres siehe Luftfahrt Nr. 6, wo Schulz selbst seine Erfahrungen im Rekordflug aufgezeichnet hat.

[233] **Internationale Flugzeugausstellung in Prag.** Die III. Internationale Flugzeugausstellung fand vom 31. Mai bis 9. Juni in Prag statt. Näheres siehe Kölnische Zeitung Nr. 460 und 474, Luftfahrt Nr. 7 und Luftweg Nr. 7.

[234] **Statistik des dänischen Luftverkehrs im Jahre 1923.** Flugzeit 17. IV. bis 16. X. 1923. Ausgeführte Flüge 304 (davon planmäßig 287).

Beförderte Fluggäste	414
" Post in kg	485
" Güter in kg	4914
Nutzlast zusammen in kg	40589
" je Reise	184
Flugkilometer	89480
Flugstunden	633
Fluggeschwindigkeit im Durchschnitt km	141
Größte Fluggeschwindigkeit km	237
Geringste " km	90

(Nachrichten für Luftfahrer Nr. 28 nach Statistik Aarbog, Kopenhagen 1923).

[235] **Abhandlungen.**

Die Ausdehnung des zivilen Luftverkehrs von W. E. Schmidt. Verkehrstechnische Woche Nr. 13/14, S. 109.

Das Flugwesen in Südamerika, Illustrierte Flugwoche Nr. 7, S. 61.

Zur Geschichte der Einigung der deutschen Luftfahrtorganisationen von Prof. Dr. Franz Linke. Luftfahrt Nr. 6, S. 97.

Politik in der Luftschiffahrt. Luftfahrt Nr. 8, S. 133.

Landverkehr und Spedition.

[236] **Allgemeine Bedingungen für bahnamtliche Rollfuhrunternehmer.** Unter dieser Bezeichnung sind am 1. Mai 1924 neue Bestimmungen über das An- und Abrollen der Stückgüter durch Rollfuhrunternehmer in Kraft getreten, durch die das Verhältnis zwischen Eisenbahn und bahnamtlichem Rollfuhrunternehmen für den Bereich der Deutschen Reichsbahn neue geregelt wird. Einzelheiten siehe Der Landtransport Nr. 8.

[237] **Die Einwirkung der Kraftfahrzeuge auf die Straßendecke.** Der deutsche Straßenbauverband hat über die Einwirkung der Kraftfahrzeuge auf die Straßendecke ein Gutachten abgegeben. (Verkehrstechnik Nr. 24 im Wortlaut veröffentlicht.)

[238] **Rückgang des Kraftwagenverkehrs in Amerika?** Nach einer Meldung der Verkehrstechnik (Nr. 22) mehren sich die Anzeichen, daß in Amerika allmählich eine Abkehr vom eignen Kraftwagen eintritt, besonders im städtischen Verkehr. Die übergroße Zahl der Kraftwagen und die dadurch veranlaßten Verkehrsschwierigkeiten und Gefahren heben die Vorteile des Kraftwagens wieder auf. Dazu kommt, daß manche Städte bereits dazu übergegangen sind, in gewissen Straßenbezirken das Aufstellen von Autos ganz zu verbieten. So treten Straßen- und Untergrundbahn wieder mehr in den Vordergrund.

[239] **Tagungen.** Der Verein deutscher Spediteure hielt seine diesjährige Hauptversammlung vom 25. bis 27. Mai in Heidelberg ab. Der geschäftsführende Direktor Dr. Kes erstattete den Bericht über das Geschäftsjahr 1923/24, K. H. Valentin berichtete als Vorsitzender des Ages über dessen Tätigkeit. Von den weiteren Referaten sind zu erwähnen: Bannier (Berlin) über Sammelladungsverkehr, Veiters (Dresden) über den Spediteur als Lagerplatzmieter und Anschlußgleisbesitzer, Konsul Vollbrecht (Stettin) über die Fragen: Was bedeutet der Spediteur? — Was soll er bedeuten? — Was verlangt man von ihm? — Was kann er verlangen? —, Köhler (Köln) über Ziele und Existenzbedingungen einer örtlichen Vereinigung, Dr. Esch (Köln) über Ziele und Erfolge des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.

Die Zentralstelle des deutschen Möbeltransports hielt am 2. Juni in Swinemünde ihre 24. Hauptversammlung ab. Es sprachen Hugo Rosenberger (Berlin) über die Wirtschaftslage des Möbeltransports, C. W. Kratzert (Heidelberg) über den Wohnungstauschanzeiger und Generalsekretär Richard Huth (Berlin) über Preisgestaltung im Möbeltransportgewerbe.

Der Internationale Möbeltransportverband hielt am 15. Juni in München seine 30. Jahresversammlung ab. Die Neubearbeitung der Umzugs- und Lagerbedingungen und die Zweckmäßigkeit des Uebergangs zum Auto-Möbeltransport wurden eingehend erörtert.

Der Reichsverband der Fuhrbetriebe hielt vom 16.—18. Juni seinen 5. Verbandstag in Heidelberg ab. Die Belange des Fuhrgewerbes wurden eingehend erörtert. Dr. Lauts (Hamburg) sprach über die geplante Neuregelung des Fuhrwerks- und Automobilverkehrs, Rechtsanwalt Dr. Kederer über Haftpflicht des Fuhrherrn und Haftpflichtversicherungen.

Am 24. und 25. Mai haben die Generalversammlungen der beiden zentralen Organisationen des Speditions- und Möbeltransportgewerbes — die XI. Generalversammlung des Zentralverbandes der Spediteure und die XIII. Generalversammlung des Allgemeinen Möbeltransportverbandes — in Wien stattgefunden. Die Spediteurversammlung befaßte sich vor allem mit der Frage der „Handelsbräuche“, über welches Thema der Vizepräsident Kommerzialrat Schulhof referierte, des weiteren mit der „Internationalen Rechtshilfe“ (Referent Direktor Weiß) und der „Herstellung von Interessengemeinschaften mit auswärtigen Spediteurorganisationen (Referent Kammerrat Lakenbacher). Rechtsanwalt Dr. Schweinburg wies im Anschluß an die Referate auf die Möglichkeit der Gründung einer großen internationalen Spediteurorganisation hin.

Die Generalversammlung des Allgemeinen Möbeltransportverbandes befaßte sich in der Hauptsache mit dem Ferntransporttarif, über den das Vorstandsmitglied Eybner referierte. Der Verbandssyndikus Rechtsanwalt Dr. Schweinburg sprach über die Revision des Lagerscheines für den Möbeltransport. Besonders großes Interesse fand ein eingeschobener Vortrag von Richard Kirchenberger (Prag), der den Versuch machte, die Kalkulationsgrundlagen für das Speditions-gewerbe auf theoretischem Wege zu erforschen und zu einer Formel gelangte, um die Selbstkosten auf abstrakte Weise zu ermitteln. Das stenographische Protokoll der Versammlungen wird in der

Zoll-, Speditions- und Schiffszeitung (Wien) ab Nr. 16 veröffentlicht.

Der Zentralverband Schweizerischer Möbeltransporteure hielt am 22. Juni zu Solothurn seine 7. Hauptversammlung ab. Besonders eingehend wurden behandelt die Beziehungen zum Auslande und der Vorschlag des schweizerischen Spediteurvereins, einen Zusammenschluß der vier Verbände des schweizerischen Transportgewerbes zu schaffen.

[240] Abhandlungen.

Eisenbahn und Kraftwagen von Dr. Teubner. Verkehrstechnische Woche Nr. 1/2, S. 1.

Eisenbahn und Lastkraftwagen im Güterverkehr von Dipl. Ing. Schaar. Verkehrstechnische Woche Nr. 21, S. 189.

Amerikanische Untersuchungen über den Einfluß des Kraftfahrzeugverkehrs auf Landstraßen von Ministerialrat Pflug. Verkehrstechnische Woche Nr. 23, S. 227.

Die Kalkulationsgrundlagen für das Speditions-gewerbe und für das Gewerbe im allgemeinen von Richard Kirchenberger. Zoll-, Speditions- und Schiffszeitung (Wien) Nr. 17, S. 1.

Verkehrsadern im Stadtgrundriß von Reg.-Baumeister Luz. Verkehrstechnik Nr. 28, S. 289.

Post- und Nachrichtenverkehr.

[241] Die Geschäftsordnung des Verwaltungsrates der Deutschen Reichspost ist von der Reichsregierung im Verordnungswege auf Grund § 5 des Reichspostfinanzgesetzes erlassen worden und wird im Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 58 veröffentlicht.

[242] Eine neue Fernsprechordnung ist unter dem 21. VI. 1924 auf Grund § 6 des Reichspostfinanzgesetzes erlassen und im Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 61 vom 25. VI. 1924 veröffentlicht worden. Die neue Ordnung ist am 1. Juli in Kraft getreten.

[243] Der Unterhaltungsrundfunk. An die Stelle aller bisher über den Unterhaltungsrundfunk (Rf) erlassenen Einzelverfügungen ist eine zusammenfassende Neuregelung getreten, die im Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 46 vom 14. Mai veröffentlicht wird.

[244] Funkfernverkehr mit Schiffen in See. Die Bordfunkstellen, die im allgemeinen mit Apparaten für ungedämpfte Wellen ausgerüstet sind, verfügen meist über Reichweiten von etwa 300 bis 350 Seemeilen bei Tage. Neuerdings geht man nun dazu über, die größeren Schiffe mit Einrichtungen für ungedämpfte Wellen auszurüsten. Mit derartigen Einrichtungen werden erheblich größere Reichweiten erzielt. So war es den deutschen Dampfern Cap Norte und Cap Polonio auf ihren Reisen nach Südamerika möglich, mit der Küstenfunkstelle Norddeich noch in der Nähe von Teneriffa auf eine Entfernung von rund 2000 Seemeilen am Tage Telegrammverkehr zu unterhalten. Der Bordfunkstelle Cap Norte ist es in einer der folgenden Nächte sogar noch gelungen, mit Norddeich in einer Entfernung von 3600 Seemeilen unmittelbar zu verkehren.

[245] Internationale Funktelegraphenkonferenz. Wie die Informationsabteilung des Generalsekretariats des Völkerbundes mitteilt, hat der Rat auf seiner letzten Tagung einem Vorschlag Lord Parmoors entsprechend beschlossen, die Beratung über die Einberufung einer internationalen Funktelegraphenkonferenz auf eine seiner nächsten Zusammenkünfte zu verschieben.

[246] Der Weltpostkongreß (vgl. Nr. 194) ist am 4. Juli vom König von Schweden feierlich eröffnet worden. Der Kongreß tagt im Reichstagsgebäude. Am 6. Juli fand die erste Vollsitzung statt.

[247] Abhandlungen.

Das neue Reichspost-Finanzgesetz. Archiv für Eisenbahnwesen Nr. 3, S. 413.

La réorganisation financière des postes et télégraphes et l'entreprise postale von M. E. Allix. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones Nr. 1, S. 56.

Etude sur l'organisation du service postal de la ville de Londres: Expedition et distribution des correspondances von M. Bouillard. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones Nr. 4, S. 386.

Die neue argentinische Großstation Monte Grande bei Buenos-Aires von Doetsch. Telefunken-Zeitung Nr. 36, S. 33.

Das Reichspostfinanzgesetz von Geh. Oberpostrat Scheda. Archiv für Post und Telegraphie Nr. 2, S. 41.

Reise- und Fremdenverkehr.

[248] Die Verordnung des Reichspräsidenten vom 3. IV. 1924 betreffend Erhebung von Ausreisegebühren (vgl. Nr. 199) ist, nachdem sich das Reichskabinett am 16. Juni für die Aufhebung ausgesprochen hatte, durch eine Verordnung des Reichspräsidenten vom 18. Juni 1924 (Reichsgesetzblatt Teil I, Nr. 43, S. 648) aufgehoben worden.

[249] Abhandlungen. Zur Statistik des Auslandsfremdenverkehrs in Berlin. Wochenblatt für das Verkehrswesen, Nr. 9.

Verkehrsrecht.

[250] Entscheidungen. I. Der Spediteur verstößt gegen die Treue im Handelsverkehre, wenn er bei Vereinbarung eines Einheitssatzes vor der Expedition seinen Auftraggeber nicht verständigt, daß eine Verpflichtung zur Zahlung von Zwangsanleihe im Sinne des tschechoslowakischen Gesetzes vom 18. III. 1921, Nr. 126, besteht. Entscheidung des österreichischen obersten Gerichtshofes vom 26. III. 1924, Ob. III. 122/23/1. Mitgeteilt von Oberlandesgerichtsrat Dr. Otto Weinberger in der Zoll-, Speditions- und Schiffszeitung (Wien), Nr. 14.

II. Wenn bei einem Verkaufe „fob Hamburg“ der Käufer durch seinen Spediteur den Umschlag eines Waggons bis zum Kai oder bis zum Schiff besorgen läßt, so ist er verpflichtet, den Zustand der Ware zu untersuchen, sobald sie in Hamburg mit der Bahn eintrifft und die Bahn seinem Spediteur die Ankunft anzeigt. Er darf die Untersuchung nicht bis zur Entladung des Waggons am Kai verschieben (§ 377 HGB.). Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 3, Spalte 123.

III. Auch für die Binnenschifffahrt gilt der Rechtssatz, daß ein Dampfer, auf sein Wegerecht pochend, einen ausweichpflichtigen Dampfer nicht überrennen darf. (Art. 21, 27 SeestO). Reichsgericht vom 7. III. 1923. I 802/22. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 5, Spalte 217.

IV. Der Fiskus, der einen staatlichen Kanal dem öffentlichen Schiffsverkehr übergibt, hat gefahrbringende Stellen in diesem deutlich erkennbar zu machen (§ 823 BGB.). Reichsgericht vom 28. II. 1923. I 383/22. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 5, Spalte 223.

V. a) Stellt die Bahn einen mangelhaften Wagen dem Selbstverlader zur Verfügung, so ist sie nur dann völlig haftfrei, wenn sie nachweist, daß der Verlader Kenntnis von dem Mangel hatte. b) Abzulehnen ist die Ansicht, daß der Selbstverlader die Pflicht hat zu untersuchen, ob der zur Verfügung gestellte Wagen für den Transport geeignet ist oder ob nicht Mängel an diesem vorhanden sein können, (§ 86, Abs. 1 Z 3 EVO, Art. 31 Abs. 1 Z 3 IntÜ) Oesterr. Ob. Gerichtshof vom 30. I. 1923, Ob II 25/23. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 5, Spalte 224.

VI. Findet sich eine abhandengekommene versicherte Sache wieder ein und hat die Versicherungsgesellschaft über sie Besitz ergriffen, so hat sie diese dem Versicherten gegen Rückzahlung der Versicherungssumme, die entsprechend aufzuwerten ist, zurückzugeben (§§ 67 V. VG, 5 Abs. 5 Allg. Vers.-Bed.) Reichsgericht vom 4. III. 1924. VII 348/23. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 5, Spalte 220.

VII. Frachtzuschläge durch Nachnahme im internationalen Verkehr auf der Grenzstation. Verjährung aus Art. 12 (4) J. U. Reichsgericht I vom 27. II. 1924. Archiv für Eisenbahnwesen Heft 4, S. 697.

VIII. Zuviel erhobene Frachten ausländischer Währung hat die österreichische Bahn entweder in eben dieser Währung oder in österreichischer nach dem Kurse des Erstattungstages zu erstatten. Oesterr. Oberster Gerichtshof vom 4. IV. 1922. Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 4, S. 105.

IX. Die Eisenbahnverwaltungen sind für die Anzahl der Versandstücke nur verantwortlich, wenn bei der Auflieferung eine Nachzählung stattgefunden hat, und zwar auch dann, wenn die Anzahl der Stücke auf dem dem Absender übergebenen Frachtbrief erwähnt worden ist. — Rechtsverhältnis des Absenders gegenüber dem Empfänger. J. U. Artikel 8 (4). Kassationshof Paris vom 18. II. 1923. Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 6, S. 165.

X. Bedeutung der in einer Verrechnungskarte bei Einlösung des Frachtbriefes über den Empfang des Gutes geleisteten Quittung für die Frage, ob eine Annahme des Gutes im Sinne des § 97, Abs. 1 E. V. O. erfolgt ist, R.-G. 16. IV. 1924 — I 216/1923. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 29.

[251] Abhandlungen.

La limitation des fonctions des courtiers maritimes et le droit de surveillance de l'autorité administrative, à raison de la qualité d' officiers ministériels de ces courtiers von Jul. Bonnacase, prof. à la faculté de droit de Bordeaux. Les Transports Nr. 24, S. 557.

Neuerungen im Internationalen Übereinkommen von Sektionschef i. R. Dr. Franz Hilscher. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 4, Spalte 148.

Die Zwangsvollstreckung in Eisenbahngut von Regierungsrat Dr. Seybold. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 4, Spalte 157.

Zwangsvollstreckung auf hoher See und Funkwesen von Rechtsanwalt Dr. Alfred Karger. Schiffahrts-Zeitung Nr. 36, S. 8.

Die Haftpflicht der Regie von Dr. Senckpiehl. Wochenblatt für das Verkehrswesen Nr. 14.

Ist ein Streik als Fall höherer Gewalt zu betrachten (J. U. Art. 29, 30, 41)? Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 5, S. 132.

Hat die Verklarung noch Existenzberechtigung? von Rechtsanwalt Dr. Sebba. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 5, Spalte 193.



Druck von Emil Pilgram, Hoffnungsthal-Köln.

VERKEHRS-ARCHIV

Bearbeitet von Dr. Joseph Klersch

Nr. 6

Abgeschlossen am 16. Oktober

1924

VERLAG OSKAR MÜLLER, KÖLN.

Eisenbahnen.

[252] Reichsbahntarife. a) Gütertarife. Am 18. September 1924 wurden die Frachtsätze für die normalen Tarifklassen des Gütertarifes, sowie die Sätze des Tiertarifes und die Frachten des allgemeinen Kohlen-Ausnahmetarifs (A. T. 6) um 10 % ermäßigt, letztere jedoch nicht unter die Vorkriegssätze. Ebenso wurden ermäßigt die Ausnahmetarife für:

- 1 a (Rundhölzer zu Grubenzwecken);
- 2 b (Holzsägemehl, Holzsägespäne- und Holzabfallspäne, Holzwollabfälle zu Streuzwecken; Torfstreu und Torfmulle, auch gepreßt oder in Säcken verpackt);
- 4 a (Gipssteine, rohe);
- 4 b (Kalk, gebrannter (Aetzkalk), zum Düngen und zu anderen Zwecken);
- 5 b (Kalkbruchsteine, rohe; Dolomitbruchsteine, rohe);
- 5 d (Kalkschiefer);
- 5 f (Kalkrückstände der Azetylenherzeugung (Karbidekalk);
- 7 (Eisenerz, Manganerz, Eisenschlacken usw.);
- 7 b (Eisenerz und Manganerz aus dem Siegerland nach Oberschlesien);
- 7 e (Puddelofen- und Schweißofenschlacken);
- 8 (Seefische, frische, gefrorene, Seemussheln, frische, Krabben, frische oder nur abgekocht);
- 10 a (Torfstreu und Torfmull);
- 11 (Düngemittel);
- 11 b (Abfälle von Häuten oder Leder zur Bereitung von Düngemitteln);
- 13 (frische Kartoffeln bei Aufgabe als Frachtstückgut);
- 16 (frische Feld- und Gartenfrüchte);
- 17 (Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenschrot und Oelkuchenschrot zu Futterzwecken in Ostpreußen);
- 19 (Wanderausstellung für hygienische Volksbelehrung);
- 23 (Weißes Ausschußporzellangebrauchsgeschirr);
- 25 (Regelmäßige Beförderung von Milch);
- 39 (Stückgut der Klasse II und IIe, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern);
- 40 (Steinsalz zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern);
- 40 a (Steinsalz nach Binnenhäfen);