

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. Bonneau, 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. Schiffs-Zeitung Nr. 36, S. 8.

Die Haftpflicht der Regie von Dr. Senckpiel. 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, Holzwoollabfälle 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 Azetylenezeugung (Karbonkalk);
- 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);

- 41 (Düngemittel zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern);
 41 a (Stickstoff-Düngemehl zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern);
 65 (Prügelholz, Rundholz und Schnittholz (Papierholz) aus dem Auslande nach ostpreußischen Zellstoffabriken);

Aus Anlaß der Frachtermäßigung sind ab 1. Oktober neu erschienen:

1. Heft C Ia: Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen;
2. Heft C Ib: enthaltend Stationsfrachtsätze sowie Zuschlag- und Anschlußfrachten auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn und anschließenden Privatbahnen.
3. Heft C II: Neue Ausnahmetarife im Verkehr der Deutschen Reichsbahn und anschließenden Privatbahnen.

Wichtig sind:

Ausnahmetarif 1 für Holz, wie in Klasse D, Ziffer 1 und 2 genannt, von und nach allen Reichsbahnstationen (gültig ab 22. September 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 1b für Holz, wie in Klasse D, Ziffer 3 und 4 genannt, von und nach allen Reichsbahnstationen (gültig ab 22. September 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 1c für Holz, wie in Klasse D, Ziffer 3 und 4 genannt, von den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Königsberg (Pr.) nach den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Berlin (gültig ab 22. September 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 1d für Holz, wie in Klasse D, Ziffer 3 und 4 genannt, zwischen den Stationen der Reichsbahndirektionsbezirke Breslau, Oppeln und Osten in Frankfurt (Oder) (gültig ab 22. September 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren nach Ostpreußen (gültig ab 1. Oktober 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. ist mit Gültigkeit vom 1. September 1924 ab auf Motorfahräder und Motorfahräder ausge dehnt worden.

Ausnahmetarif 65 für Prügelholz, Rundholz und Schnittholz (Papierholz), wie in Tarifklasse E, Absatz 3 genannt, aus dem Auslande nach ostpreußischen Zellstoffabriken. (Gültig ab 1. August 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 66 für Holzdraht der Tarifklasse A zur Ausfuhr. Der Ausnahmetarif gilt für Sendungen mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen von Zwiesel über Kehl oder Wintersdorf (Baden) Grenze nach Frankreich. (Gültig ab 15. August 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 67 für Magnesit, roh, auch kaustisch gebrannt, sowie gemahlen; Magnesit sintergebrannt (Sintermagnesit), auch gemahlen (Magnesitmehl) sowie Magnesitteermasse; Magnesitsteine, Magnesitziegel zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern. (Gültig ab 18. August 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 68 für Chilesalpeter, über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt zur Durchfuhr durch Deutschland nach der Tschechoslowakei. (Gültig ab 18. August 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 69 für Getreide der Tarifstelle „Getreide, sonst nicht genannt“ der Tarifklasse C über See aus außerdeutschen Ländern einge-

geführtes, im Versande von Seehafenstationen für Unterweser (gültig vom 28. August 1924 ab bis auf jederzeitigen Widerruf).

Ausnahmetarif 70 für Steinkohlenteeröle der Tarifstelle Oele unter Ziffer 1 der Klasse E aufgeführt, zur Durchfuhr durch das deutsche Reich und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern. (Gültig ab 10. September 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf).

Verlängert sind: der Nottarif sowie die Ausnahmetarife für Düngemittel bis zum 30. November 1924.

Der Zuschlag für die Beförderung in gedeckten Wagen ist vom 18. September 1924 ab von 10 % auf 5 % ermäßigt. Ebenso ist das Wagenstandgeld für die ersten 24 Stunden auf Mk. 2.—, für die zweiten 24 Stunden auf Mk. 4.—, für jede weiteren 24 Stunden auf Mk. 6.— ermäßigt worden. Die Vertragsstrafe bei Frachtstundungen für verspätete Zahlung ist vom 1. September von 1/2 % auf 1/4 % pro Tag herabgesetzt worden. Die Anschlußgebühren sind vom 18. September 1924 ab wie folgt festgesetzt:

A. Bahnhofsanschlüsse.

Entfernung	Jährlicher Wagenverkehr					
	1—3000		3001—10000		über 10000	
	Kohle	alle übrigen Güter	Kohle	alle übrigen Güter	Kohle	alle übrigen Güter
	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
	Goldpfennig für einen beladenen Wagen					
bis 1 km einschl.	118	121	90	97	66	71
über 1 km bis 2 km einschl.	142	152	113	122	83	90
„ 2 „ „ 3 „ „	171	183	136	147	100	109
„ 3 „ „ 4 „ „	200	214	159	172	117	128
„ 4 „ „ 5 „ „	229	245	182	197	134	147
„ 5 „ „ 6 „ „	258	276	205	222	151	166
„ 6 „ „ 7 „ „	287	307	228	247	168	185
„ 7 „ „ 8 „ „	316	338	251	272	185	204
für jedes weitere km mehr	29	31	23	25	17	25

B, Anschlüsse auf freier Strecke.

bis 1 km einschl.	170	182	135	144	98	105
über 1 km bis 2 km einschl.	227	243	179	192	132	142
„ 2 „ „ 3 „ „	298	319	236	253	172	184
„ 3 „ „ 4 „ „	351	376	277	297	202	217
„ 4 „ „ 5 „ „	404	433	318	341	232	250
„ 5 „ „ 6 „ „	457	490	359	385	262	283
„ 6 „ „ 7 „ „	510	547	400	429	292	316
„ 7 „ „ 8 „ „	563	604	441	473	322	349
für jedes weitere km mehr	53	57	41	44	30	33

b) Personentarife. Die Gepäck- und Expressgutsätze sind vom 1. Oktober 1924 ab um 10% ermäßigt.

[253] Regietarife. a) Gütertarife. Vom 18. September 1924 werden im Verkehr mit der Regie von den Frachtsätzen der regelrechten Tarifklassen und der Ausnahmetarife in Abzug gebracht:

		Für 100 kg		Für 100 kg
Bei Klasse	E 5	9 Pfg.	Bei Ausnahmetarif 12	
" "	E 10	7,5 "	a) Hauptklasse	5 Pfg.
" "	E	6 "	b) 10 t	5,5 "
" "	F 10	6,5 "	c) 5 t	6 "
" "	F	5 "	Bei Ausnahmetarif 16	
Ausnahmetarif	1 a	6 "	a) Hauptklasse	5 "
"	2 a	2,35 "	b) 10 t	6,5 "
"	2 e	4 "	c) 5 t	8 "
"	5	3,5 "	Verkehrssteuerfreie Güter:	
"	5 c	3,2 "	Klasse E 5	8,4 Pfg.
"	6	5,5 "	" E 10	7 "
"	6 a	5 "	" E	5,6 "
"	6 b	5 "	" F 10	6,1 "
"	6 u	5 "	" F	4,7 "
"	7	5 "		
"	7 a	5 "		
"	10 a	5 "		

Gleichzeitig wurden die prozentualen Abschläge festgesetzt bei Ausnahmetarif 4 b, Ziffer 1, auf 45 %, Ziffer 2, auf 10 %. A. T. 11 Abt. 1 auf 0 %, Abt. A auf 20 %, Abt. 2 B auf 30 %, Abt. 3 A auf 20 %, Abt. 3 B auf 30 %, Abt. 3 C auf 35 %, Abt. 3 D auf 45 %, Nottarif für Lebensmittel auf 10 %.

b) Personentarife. Am 3. August hat die Regie die Personenfahrtpreise um 60 % erhöht. Die Sätze für das Kilometer sind folgende:

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	4. Klasse
	0,42 Frs.	0,28 Frs.	0,192 Frs.	0,128 Frs.
Die Schnellzugzuschläge betragen:				
für 1 bis 75 km	8 Frs.	4 Frs.	2,25 Frs.	—
" 76 „ 150 „	12 „	6 „	4 „	—
über 150 „	16 „	9 „	6 „	—

Dr. B.

[254] Die Neuorganisation der Reichsbahn. Durch das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 — R. G. Bl. Teil II S. 272 — ist durch das Reich eine A.-G. mit der Firma „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ errichtet worden, deren Gesellschaftssatzung ein Bestandteil des Reichsbahngesetzes ist, während die Personalverhältnisse durch ein besonderes Reichsbahn-Personalgesetz vom gleichen Tage — R. G. Bl. Teil II, S. 287 — geordnet worden sind. (Weitere Einzelheiten siehe in Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40, Verkehrstechnische Woche Nr. 34). Die Regiebahnen der Dortmunder Zone sollen am 19. X., die übrigen am 16. XI. der Reichsbahn-Gesellschaft übergeben werden.

[255] Die eisenbahntechnische Tagung in Berlin, die vom 22. bis 27. September stattfand und vom Verein Deutscher Ingenieure veranstaltet war, war sehr stark besucht. Insgesamt nahmen an der Tagung etwa 4000 Personen, darunter 300 — 400 Ausländer teil. Eine gute Uebersicht über die Tagung gibt die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Nr. 40 und die Verkehrstechnik in Nr. 40 ff.

Im Zusammenhang mit der Tagung wurde in Seddin eine Eisenbahntechnische Ausstellung veranstaltet, die die größte, bisher veranstaltete Fachausstellung des Eisenbahnwesens ist und ihren besonderen Anreiz dadurch erhält, daß ein großer Teil der ausgestellten Gegenstände im Betrieb

vorgeführt wird. Veranstalter der Ausstellung ist ebenfalls der Verein Deutscher Ingenieure in enger Gemeinschaft mit der deutschen Reichsbahn. Die Ausstellung dauert vom 21. September bis zum 19. Oktober.

[256] Abhandlungen.

Die Buch- und Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn von Reg.-Baurat Otto Buschbaum. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 30 S. 559, Nr. 31, S. 581, Nr. 32, S. 601.

Der Sammelladungsverkehr vom tarifarischen Standpunkt aus betrachtet von Regierungsrat Paetzolt. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 31, S. 587.

Die Spurweiten der brasilianischen Eisenbahnen von Reg.-Baurat Eugen Bloch (Rio de Janeiro). Archiv für Eisenbahnwesen Heft 5, S. 765.

Ueber Eisenbahnverkehrssteuern und insbesondere deren Herabsetzung in Oesterreich von Ministerialrat Dr. Rottleuthner (Wien). Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 37, S. 697.

Die Entwicklung der deutschen Tiertarife von Eb.-Ob.-Insp. Bastiansen (Berlin). Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40, S. 766.

Sammelladungs- und Stückgutverkehr von R. Leskow (Leipzig). Speditions- und Schiffszeitung Nr. 37, S. 839.

Zur Neuordnung des Rechts der Privatgleisanschlüsse von Dr. W. Böttger (Düsseldorf). Wirtschaft und Verkehr Nr. 14, S. 390, Nr. 16, S. 451.

Litauische Eisenbahnpläne von Dr.-Ing. Remy. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 41, S. 791.

Die neue Reichsbahn-Gesellschaft und das deutsche Wirtschaftsleben von Dr. Kurt Giese (Hamburg). Verkehrstechnik Nr. 37, S. 441.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft von Geh. Reg.-Rat Dr. Sarter (Berlin). Verkehrstechnik Nr. 37, S. 444.

Strassen- und Kleinbahnen.

[257] Ein neues Verkehrsgesetz für London hat die britische Regierung im Entwurf fertiggestellt, durch das der gesamte Verkehr in einem Umkreise von 40 km von Charing Cross neu geregelt wird. Durch dieses Gesetz soll der Verkehrsminister die Befugnis erhalten, jeden übertriebenen und kostspieligen Wettbewerb zwischen sämtlichen Verkehrsunternehmen zu unterbinden.

[258] Der II. Kongreß des internationalen Straßen- und Kleinbahnvereins fand am 4. und 5. September in Bad Homburg v. d. H. statt, verbunden mit der XXI. ordentlichen Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen am 6. September.

[259] Abhandlungen.

Zusammenwirken von Straßenbahn und Motoromnibus. Untersuchungen in Amerika und Schweden. Verkehrstechnik Nr. 30, S. 312.

Rückblicke in das Wirtschaftsleben der deutschen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen von Reg.-Baurat Czygan (Hannover). Verkehrstechnische Woche Nr. 26, S. 235; Nr. 27, S. 245; Nr. 28, S. 254; Nr. 29, S. 267.

Seeschifffahrt.

[260] Deutschlands Seeverkehr. Hamburg.

	Eingang.	
Juli	1078 Schiffe mit	1252009 N. R. T.
August	1113 „ „	1274639 „
September	1104 „ „	1253662 „

		Ausgang.	
Bremen.	Juli	1326	Schiffe mit 1 304 076 N. R. T.
	August	1370	" " 1 297 047 "
	September	1173	" " 1 276 077 "

		Eingang.	
Bremen.	Juli	350	Schiffe mit 413 576 N. R. T.
	August	370	" " 387 820 "
	September	368	" " 411 932 "

		Ausgang.	
Lübeck.	Juli	364	Schiffe mit 403 302 N. R. T.
	August	430	" " 412 144 "
	September	389	" " 413 159 "

Lübeck. Im Juli wurden 95 700 t umgeschlagen, im August 107 000 t und im September 83 500 t.

Stettin. Der Schiffsverkehr im Monat Juni betrug im Eingang 210 Schiffe mit 119 721 N. R. T. und im Ausgang 199 Schiffe mit 106 578 N. R. T.. Im Juli erreichte der seewärtige Güterumschlag über 300 000 t und stieg im August weiter auf 355 000 t. Der September brachte einen Rückgang auf 275 000 t, von denen rund 200 000 t auf den Eingang entfielen.

Königsberg. Im Juli trat eine erhebliche Steigerung des Verkehrs ein; es kamen an 125 Fahrzeuge, darunter 117 Dampfer mit zusammen 167 574 Netto-Kubikmeter, und es gingen ab 120 Schiffe, darunter 109 Dampfer. Im August hob sich der Verkehr weiter. Es kamen an insgesamt 154 Schiffe und es gingen aus 153 Fahrzeuge. Im September gingen 150 Schiffe aus und 140 kamen an.

[261] Danzigs Seeverkehr. Im Juli ging der Verkehr gegen Juni um 4 000 Tonnen zurück, der Verkehr war auch geringer als im Juli 1923, was auf den Rückgang des Warenverkehrs und der polnischen Ausfuhr zurückzuführen ist. Eingelaufen sind im Juli 356 Schiffe mit 140 384 N. R. T. Sehr groß ist der Anteil der kleinen Passagierdampfer, die nach Zoppot und Hela fahren. Ausgegangen sind im Juli 385 Schiffe mit 149 983 N. R. T. Der August brachte einen sehr starken Rückschlag infolge Hafentarbeiterstreiks. Ausgegangen sind 304 Schiffe mit 89 711 N. R. T. Da der Streik während des ganzen Monats September fort dauerte, war der Verkehr schwach. Es kamen an 263 Schiffe mit 113 967 N. R. T. und gingen ab 249 Schiffe mit 99 052 N. R. T.

[262] Internationales Frachtabkommen in der Afrika-Schiffahrt. Zwischen den deutschen, britischen und holländischen Afrika-Reedereien ist ein Pool zustande gekommen, dem folgende Linien angehören: Deutsche Ostafrika-Linie, Woermann-Linie, Deutsch-Australische D. G., Union Castle Line St. C., Natal Line of Steamers, Bullard, King & Co. Ltd., Ellermann and Bucknall Lines, Harrison Line, Holland-Oost-Afrika Lijn, Holland Zuid Afrika Lijn.

[263] Lübeck-Linie A.-G. vgl. Nr. 215. Am 28. Juli hat die Bürgerschaft den Antrag angenommen, einer neu zu gründenden Reederei ein Darlehn von 450 000 G.-M. zu geben, unter der Bedingung, daß der Senat der Reederei das Darlehen bis 1927 zinslos gibt, wobei er aber am Gewinn bzw. Verlust wie das übrige Aktienkapital beteiligt ist, von 1927 an mit einem Zinsfuß von 5 % im Jahr.

[264] Abhandlungen.

Das Schiffsregister, von Dipl.-Ing. Skalweit. Schiffbau Nr. 20 S. 543.

Effect of Kemalist Regulations on Turkish ports and shipping. Nautical gazette. Vol 107. Nr. 13. S. 339.

Jugoslawische Schiffahrt und Schiffahrtspolitik von Dr. Svetilav R. Petrovitch. Nautische Rundschau Nr. 22. S. 609.

Binnenschiffahrt.

[265] Westdeutsche Binnenschiffahrt. A. Nordwestdeutsche Kanäle. Das 3. Viertel 1924 zeigte seit Beginn des Ruhrkampfes erstmalig wieder als normal zu bezeichnende Verhältnisse. Der im 2. Viertel durch den Bergarbeiterstreik gehemmte Kohlenverkehr entwickelte sich bedeutend, wogegen der Erzverkehr ungefähr gleich blieb. Gemessen an der Schleuse Münster betrug der Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals im Wochendurchschnitt Juli — September 72 600 t (gegen 53 800 t im 2. Viertel und 46 500 t im Gesamt-Wochendurchschnitt 1922), der des Rhein-Weser-Kanals 47 300 t (gegen 23 800 t und 52 000 t). Auf dem Dortmund-Ems-Kanal entsprach der Erzverkehr zu Berg (durchschnittlich 31 700 t gegen 29 800 t im 2. Viertel) in etwa dem Kohlenverkehr zu Tal (durchschnittlich 35 900 t gegen 17 400 t im 2. Viertel). Auf dem Rhein-Weser-Kanal weisen sowohl Brennstoffe nach Osten (28 700 t gegen 14 300 t) wie Erz nach Westen (6 200 t gegen 2 800 t) mehr wie eine Verdoppelung auf. — Auf dem Rhein-Herne-Kanal entsprach der Durchgang durch Schleuse I nach Osten dem des 2. Viertels, nämlich durchschnittlich 30 500 t gegen 31 300 t und 21 000 t 1922, davon 17 700 t Erz gegen 24 100 t. Nach Westen vergrößerte sich der Durchgang auf durchschnittlich 169 300 t gegen 107 200 t und 112 500 t dank Verstärkung der Kohlenabfuhr auf 155 100 t (2. Viertel 97 600 t).

B. Rhein. Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze wies in den Monaten Juli — September 1924 relativ gleichbleibende Zahlen auf. Der Kohlenverkehr ließ etwas nach, Getreideimport und Kaliexport belebten sich im September:

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Juli		67	526	147	220	960
August		34	577	136	232	979
September		6	571	192	244	1013
3. Viertel 1924	107	1674	475	696	2952	
	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Juli		1291	137	220	261	1909
August		1181	156	204	300	1841
September		1149	124	166	307	1746
3. Viertel 1924	3621	417	590	868	5496	

(in 1 000 t). Der Durchschnitts-Vierteljahr-Verkehr von 1913 ist damit zu Berg (rund 2 950 000 t gegen 4 900 000 t) noch lange nicht erreicht, zu Tal dagegen (rd. 5 500 000 t gegen 4 350 000 t) bedeutend überschritten. — Der wöchentliche Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen bewegte sich im Durchschnitt der Monate Juli-September: 455 000 — 395 000 — 470 000 t, der der Rheinzeehäfen: 130 000 — 160 000 — 165 000 t. Die Oberrheingruppe Mannheim — Ludwigshafen — Worms wies endlich mit gegen 200 000 t durchschnittlichem Wochenumschlag regere Beschäftigung auf. Bis Mitte September wurde auch die Baselfahrt lebhaft betrieben und neue Höchstzahlen erreicht. Infolge der Durchführung der Londoner Abmachungen hat die Rheinschiffahrt während des Septembers ihre Freiheit im Rahmen des sie nach wie vor leicht beschränkenden Rheinlandabkommens wieder erreicht.

Dr. N.-Z.

[266] Die Aenderung der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen. Verhandlungen im preußischen Handelsministerium führten im Vorjahre zu der Absicht, den Duisburg-Ruhrorter Hafen gemeinsam mit den noch der Stadt Duisburg gehörenden Hafenanlagen in eine A.-G. umzuwandeln. Im Juli dieses Jahres legte die preußische Regierung einen diesbezüglichen Gesetzentwurf vor, nach dem das Grundkapital der Gesellschaft 10 Millionen Goldmark betragen sollte, von dem 5,1 Million auf den preußischen Staat und 4,9 Millionen auf die Stadt entfallen sollten. Der Entwurf wurde zunächst am 16. Juli vom Staatsrat beraten, der keine Einwendungen erhob. Ende September ging der Entwurf dem Landtage zu, der ihn in der ersten Lesung ohne Aussprache dem Hauptausschuß überwies, der ihn aber einstimmig ablehnte, zumal der Handelsminister erklärte, die Vorlage würde in der gegenwärtigen Zeit wohl nicht zustande gekommen sein. Der Hauptausschuß sprach den Wunsch aus, das Staatsministerium möge nachprüfen, ob die auf dem Vertrag der Betriebsgemeinschaft aus dem Jahre 1905 beruhende Form der Verwaltung nicht freier gestaltet werden könne.

[267] Rheinschiffahrtstag. Die diesjährige ordentliche Hauptversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen fand am 6. IX. in Frankfurt a. M. statt, die außerordentlich zahlreich, auch von in- und ausländischen Behörden, besucht war. Von der Versammlung wurden 3 Entschliebungen betr. Paßfragen, Errichtung einer ständigen Mainkommission und einer ständigen technischen Kommission innerhalb des Vereins angenommen. Desgleichen wurde die Stiftung einer „Rheinflagge“, die zugleich Hausflagge des Vereins sein soll, beschlossen, die als Ehrenzeichen in der Regel einmal im Jahre an Männer, die sich um das Verkehrswesen des Rheinstromes besonders verdient gemacht haben, verliehen werden soll. Die Rheinflagge wurde als ersten dem Oberbaurat Dr. Ing. E. h. Kupferschmid (Karlsruhe) und dem Schiffbauer Caspar Berninghaus (Duisburg) verliehen. Von den gehaltenen Vorträgen sind zu erwähnen: Magistratsbaurat Uhlfelder (Frankfurt), „Ausbau des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau durch Herstellung der Großschiffahrtsstraße des Untermain“, Prof. Dr. Mittelstein (Hamburg), „Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechtes unter besonderer Berücksichtigung des Rheingebietes“, Ober-Ing. von Schuh (Nürnberg), „Die Verwendung des Dieselmotors in der Binnenschiffahrt“, Dipl.-Ing. J. Weiß (Köln), „Zeitfragen des Rheinschiffahrts- und Hafenumschlagwesens unter besonderer Berücksichtigung des Braunkohlenbriketts als Umschlags- und Transportgut“. Die Vorträge erscheinen gesammelt in einer Broschüre „Der Rheinschiffahrtstag 1924“.

[268] Weserbund und Vereinigung der Weser-Schiffahrts-Interessenten hielten am 18. September in Hameln ihre Hauptversammlung ab, der eine mehrtägige Bereisung des Oberwesergebietes vorausging. Der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums konnte die Mitteilung machen, daß die von der Wasserstraßen-direktion Hannover eingereichten Pläne für die Kanalisierung der Weser von Minden abwärts die Zustimmung des Ministeriums gefunden hätten, und daß man hoffe, die Frage der Aufbringung der nicht durch die Kraftgewinnung gedeckten Baukosten zwischen dem Reiche und den Ländern zu klären und noch vor der nächsten Tagung den ersten Spatenstich zu tun.

[269] Abhandlungen.

Wirtschaftliche Betrachtungen zur Rheinschiffahrt Straßburg-Basel-Boden-see von Baurat J. Altmayer. Die Rheinquellen Nr. 7. S. 172.

Die 1. Welt-Kraft-Konferenz zu London. Die Wasserkraft Nr. 14 S. 240, Nr. 15 S. 269.

Das Reichsverkehrsministerium und die Wasserumschlagtarife von Direktor O. Tillich. Der Rhein Nr. 31 — 34. S. 211.

Die Magdeburger Schifferbrüderschaft und ihr Kampf um ihr Schifferrecht von Dr. Vester. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 7 Spalte 308.

Die Entwicklung der Mainschiffahrtsstraße im Verwaltungsbereich des Wasserbauamts Frankfurt seit 1886, dem Jahre der Fertigstellung der Kanalisierung von der Mündung bis Frankfurt a. M. von Baurat Bode (Frankfurt a. M.). Der Rhein Nr. 35 — 38. S. 236.

Das Problem der Donauversinkung von Reg.-Baumeister a. D. Karl Köbler (Karlsruhe). Deutsche Wasserwirtschaft Nr. 8 S. 221.

Hansestädte und Hansakanal von W. Richard. Verkehrstechnische Woche Nr. 40 S. 409.

Luftverkehr.

[270] Der Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1924 hat trotz des schlechten Wetters viel Neues und Erfreuliches gebracht. Zu den Wettbewerben waren 78 Flugzeuge, darunter 30 mit Kleinmotoren, angemeldet, von denen 65 erschienen. Im einzelnen berichten: Der Luftweg Nr. 12, Luftfahrt Nr. 11 und Illustrierte Flugwoche Nr. 19.

[271] Die wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt hielt vom 2. — 5. September in Frankfurt a. M. ihre 13. Tagung ab. Näheres siehe Luftfahrt Nr. 12.

[272] Die Ueberfahrt des Z. R. 3 nach Amerika. Am 12. Oktober 1924 morgens um 6,35 früh stieg der Z. R. 3 (L. Z. 126) zu seiner Ueberführungsfahrt nach Amerika auf. Die Reise ging über Konstanz, Basel, Montbeliard südlich Belfort, Dijon, von dort in südwestlicher Richtung über Confolens zur Girondemündung. Ueber den Golf von Biscaya gelangte das Luftschiff am Abend des 12. Oktober um 9,36 Uhr nach Cap Ortegal, der Nordwestspitze Spaniens. Am 13. nachmittags 3,30 mitteleuropäischer Zeit befand sich das Luftschiff über der Insel Fayal (Azoren). Von den Azoren steuerte das Schiff zunächst auf direktem Kurse in Richtung seines Landungshafens Lakehurst weiter, geriet dann aber in einen schweren Südweststurm. Die Wetterlage ergab, daß das Schiff in eine von den Bermuda-Inseln bis nach Irland reichende Tiefrinne mit starken Südwestwinden steuerte, und deshalb beschloß die Schiffsleitung nach Nordwesten auszubiegen und Kurs Neu-Schottland (Canada) zu steuern, dessen Südspitze Cap Sable am 15. morgens 1 Uhr früh erreicht wurde. Um 10 Uhr mitteleuropäische Zeit war das Schiff in Boston und setzte seine Fahrt weiterhin über die Küstenstädte fort. Um 12,35 Uhr erreichte das Schiff New-York und kreuzte alsdann 1½ Stunde über Hafen und Stadt New-York. Um 2,20 Uhr (8 Uhr vorm. amer. Zeit) überflog das Schiff die Freiheitsstatue und setzte darauf seine Fahrt über Upton nach seinem Hafen Lakehurst fort, wo es um 3,32 Uhr glatt vor Anker ging. Die ganze Fahrt verlief ohne wesentliche Störungen und Defekte an Schiff und Motoren, auch war bei der Landung noch eine ausreichende Reserve an Brennstoff vorhanden. Die gesamte Fahrtdauer betrug 81,17 Stunden, davon rund 62 über See. Die zurückgelegte Entfernung betrug 8 600 km, davon rund 7 500 km über See. Die höchste Höhe, die erreicht wurde, betrug 3 680 m.

[273] Abhandlungen.

„Le danger aérien allemand“. (Ein Beitrag zur Tätigkeit des „Comité français de propagande aérienne“. von Fischer von Poturzyn. Illustrierte Flugwoche Nr. 14, S. 171.)

Die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt von Dr. Georgi (Hamburg). Hansa Nr. 38, S. 1091.

Luftfrachtverkehr. Speditions- und Schiffszeitung Nr. 39, S. 1886.

Der europäische Luftverkehr im Jahre 1923. Wirtschaft und Statistik Nr. 16, S. 503.

Post- und Nachrichtenverkehr.

[274] **Der Weltpostkongreß in Stockholm.** Am 28. August sind die Weltpostvereinsverträge von den Vertretern der beteiligten Staaten unterzeichnet worden. Als Tagungsort des nächsten Kongresses wurde London, als Jahr der Tagung 1929 bestimmt.

Der diesjährige 8. Weltpostkongreß wurde am 4. Juli eröffnet (vgl. Nr. 246), seine Arbeiten nahmen also ungefähr zwei Monate in Anspruch. Außer den zahlreichen Sitzungen der Ausschüsse und Unterausschüsse fanden während des Kongresses 10 Vollsitzungen statt.

Die Aufgabe des Kongresses war im Wesentlichen die Prüfung der von der Studienkommission bearbeiteten neuen Vertragsentwürfe und der rund 1200 Vorschläge, die sachliche Änderungen an dem Inhalt der Verträge zum Ziele hatten. Beschlossen wurden neue Grundlagen für die Briefgebühren und eine Anzahl Änderungen in den Bedingungen für Briefsendungen. Für Postkarten wurde eine einheitliche Höchstgrenze von 10,5 × 15 cm bestimmt, die auch im inneren Verkehr gültig sein soll. Desgleichen wurden im Paketverkehr eine Anzahl Neuerungen getroffen, insbesondere müssen alle Länder, die das Paketabkommen ausführen, das 1 kg Paket zulassen. Das Postnachnahmeverfahren wurde für Briefsendungen und Pakete gleich gestaltet.

Sämtliche beschlossenen Änderungen treten erst zum 1. Oktober 1925 in Kraft.

Als Münzeinheit für die verschiedenen Vorschriften des Vertrages und der Abkommen wurde der Goldfranken zu 100 Centimes mit einem Gewicht $\frac{10}{31}$ Gramm und einem Feingehalt von 0,900 angenommen.

[275] Abhandlungen.

Zum 50jährigen Bestehen des Weltpostvereins von H. Herzog, Präsidenten der O.-P.-D. Frankfurt (Oder). Archiv für Post und Telegraphie Nr. 3, S. 81.

Des Weltpostvereins Werden und Entstehen von Postrat Franck. Deutsche Verkehrszeitung Nr. 41, S. 312.

Geschichtstafel des Weltpostvereins von H. Herzog. Deutsche Verkehrszeitung Nr. 41, S. 317.

Landverkehr und Spedition.

[276] Abhandlungen.

Kraftwagen und Verkehrsregelung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika von Oberbaudirektor G. Leo (Hamburg). Verkehrstechnik Nr. 29, S. 299.

Vier Jahre Kraftverkehrsgesellschaft von Oberst a. D. Boethke, Verkehrstechnische Woche Nr. 30, S. 273.

Verkehrsrecht.

[277] Entscheidungen.

I. Voraussetzungen frachtpflichtiger Beförderung leerer Privatgüterwagen. R.-G. 17. V. 1924 — I. 451/1923 — Karlsruhe. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 30, S. 573.

II. Beschädigung des Gutes durch Regenwasser, das durch die Türfugen und Klappen des Wagens gedrungen ist. Nicht-Haftung der Eisenbahn, wenn sich der Wagen in tadellosem Zustand befand und er nach dem in der Verwaltung üblichen Typ gebaut war. Urteil des Appellationshofes in Mailand vom 16./23. Oktober 1923. — Vergl. J. Ue. Art. 30. — Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 7, S. 202.

III. Schlepsschiffahrt und Umsatzsteuer. (§ 2 Nr. 5 Ums.-St.-G.) Reichsfinanzhof vom 23. III. 1924 VA 74/23. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 6, Spalte 282.

IV. Wenn mangels direkter Tarife zwischen Aufgabe und Ablieferung der am Aufgabetage gültige Tarif erhöht wurde, ist die Bahn nur dann berechtigt, die erhöhte Fracht einzuheben, wenn beim Uebergang von Bahn zu Bahn der erhöhte Tarif schon in Geltung stand und eine wirkliche Umkartierung (Umbehandlung) stattgefunden hat.

Die Beurteilung dieser Frage steht ausschließlich dem Gerichte zu, woran weder Auskünfte des Bundesministeriums für Verkehrswesen noch Sachverständigengutachten etwas zu ändern vermögen.

Oesterr. Ob.-Gerichtshof vom 3. X. 1922. Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport Nr. 8, S. 233.

V. Der Versendungsspediteur, der an die Eisenbahn Nachfracht gezahlt hat, ist nicht berechtigt, aus eigenem Recht gegen den Empfänger auf Ersatz zu klagen. R.-G. vom 24. IV. 1924 I 342/23. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 7, Spalte 330.

VI. Hat sich das Land des Bestimmungsortes dem J. Ue. nicht angeschlossen, so haftet die Versandbahn dem Frachtberechtigten für die ganze Beförderungsstrecke. (§ 100 E. V. O., Art. 401, 429 H. G. B.) Oesterr. Ob.-Gerichtshof vom 1. April 1924, Ob. II 190/24.

Zoll-, Speditions- und Schiffszeitung (Wien) Nr. 28, S. 5.

[278] Abhandlungen.

Die Enteignungsbefugnis des Reichs für Zwecke der Reichseisenbahn von Ministerialrat Dr. Lammers. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 6, Spalte 241.

Die rechtliche Stellung der Dispatcheure von Rechtsanwalt Lindeck. Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 6, Spalte 257.

