

Gütereinteilung, die vorgenommenen Detarifierungen, die erstellten Ausnahmetarife. Dies sind die wirkungsvollsten Waffen zur Durchführung der vom Staate beabsichtigten Wirtschaftspolitik.

Ein Vergleich der indischen und der deutschen Bahnen für das Jahr 1923/24 mag die Bedeutung der ersteren augenfälliger machen.

	Deutschland	Indien
Betriebslänge in km	53 000	60 000
1 km Bahn auf qkm	8	80
Anzahl der Lokomotiven	30 000	10 000
Anzahl der Personenwagen	68 000	20 000
Anzahl der Güterwagen	478 000	213 000
Beförderte Personen	2 800 000 000 ¹⁾	599 000 000
Personenkilometer	70 000 000 000 ¹⁾	31 118 000 000
Durchschnittliche Reiselänge in km	25,0	52,2
Durchschnittliche Einnahme je Personen-km in Pfg.	2,60	1,64
Beförderte Güter in Tonnen	393 000 000 ¹⁾	99 000 000
Tonnenkilometer	62 000 000 000 ¹⁾	30 160 000 000
Durchschnittliche Beförderungsstrecke in km	150	320
Durchschnittliche Einnahme je tkm in Pfg.	5,77	2,67
Verhältnis der Einnahmen:		
Personenverkehr	1	1
Güterverkehr	2,2	1,4
Zahl der Beamten und Arbeiter	717 000	727 000

Also nur ein Zehntel der Dichte des deutschen Netzes weist das indische Netz auf; bei der Hälfte der kilometrischen Leistungen nur ein Drittel der Lokomotiven und der Personenwagen, doppelte Reiselänge der Fahrgäste und doppelte Beförderungslänge der Güter, gleichen Personalstand bei der Hälfte der Leistungen. Auffallend ist vor allem die zahlenmäßig überaus niedrige Belastung von Fahrgästen und Gütertonnen je zurückgelegten km. Die indischen Bahnen zählen trotz der in den Kriegs- und Nachkriegsjahren vorgenommenen Tariferhöhungen zu den billigsten der Welt. Und trotzdem haben diese Tariferhöhungen schon eine fühlbare Abnahme der Reise- und Beförderungslängen mit sich gebracht. Die Folge davon war, daß z. B. bei einer Erhöhung der Einnahmen je tkm um 50% in der Zeit 1917—1924 die Einnahme je Tonne bewegten Gutes nur um 18% stieg. Eine Erscheinung, die auch außerhalb Indiens zu denken geben sollte.

¹⁾ Im Jahre 1922.

VERKEHRSARCHIV

Bearbeitet von

Dr. Joseph Klersch in Verbindung mit Dr. Wilh. Böttger und Dr. Anton F. Napp-Zinn

Nr. 1

Abgeschlossen am 19. Januar 1925

Eisenbahnen.

1. Tarifwesen.

Die Einheitssätze der Gütertarife der Reichsbahn betragen gegenwärtig beim:

A. Allgemeinen Klassentarif.

(Frachtsatzzeiger (Heft C Ia) des Reichsbahngütertarifs vom 1. Oktober 1924.)

Entfernung km	Stückgut		Wagenladungen					
			Klasse					
	I	II	A	B	C	D	E	F
Alle Entfernungen	A. Abfertigungsgebühren für 100 kg in Goldpfennig							
	32	32	20	20	18	14	12	10
	B. Streckensätze für das Tonnenkilometer in Goldpfennig							
1—100	17.1	13.4	11.5	9.6	7.8	6.2	3.7	2.7
101—200 (Anstoß)	15.4	12.0	10.3	8.6	7.1	5.5	3.4	2.5
201—300 "	13.7	10.8	9.3	7.7	6.2	5.0	2.9	2.1
301—400 "	11.9	9.4	8.0	6.7	5.4	4.4	2.6	1.9
401—500 "	10.3	8.0	6.9	5.8	4.7	3.7	2.2	1.6
501—600 "	8.6	6.7	5.8	4.8	3.9	3.1	1.9	1.4
601—700 "	6.8	5.4	4.6	3.8	3.1	2.5	1.4	1.0
701—800 "	5.1	4.0	3.4	2.9	2.4	1.8	1.1	0.8
801—900 "	3.4	2.7	2.3	1.9	1.5	1.3	0.8	0.6
über 900 "	1.3	1.3	1.2	1.0	0.8	0.6	0.4	0.3

Bruchpfennige, die sich bei Ermittlung der Frachtsätze nach vorstehenden Einheitssätzen ergeben, sind von 0.5 an aufwärts abgerundet, im übrigen fallengelassen.

Für Eilgut sind die doppelten Frachtsätze der Stückgutklasse I eingestellt.

Die Frachtsätze für die Nebenklassen der Wagenladungen sind durch Erhöhung der abgerundeten Frachtsätze für die entsprechenden Hauptklassen gebildet, und zwar:

A	10	um	10	v. H.	} der Hauptklasse A
A	5	"	20	" "	
B	10	"	10	" "	} B
B	5	"	20	" "	
C	10	"	15	" "	} C
C	5	"	30	" "	
D	10	"	20	" "	} D
D	5	"	40	" "	
E	10	"	25	" "	} E
E	5	"	50	" "	
F	10	"	30	" "	F

B. Allgemeinen Kohlenausnahmetarif (A.-T. 6) vom 18. September 1924:

Entfernung km	A	B
	Ablertigungs- gebühren für 100 kg in Goldpfennig	Streckensätze für das Tonnenkilometer in Goldpfennig
Alle Entfernungen	11	—
1—350	—	3,0
351—400 (Anstoß)	—	1,1
401—500	—	0,7
501—600	—	0,3
601—704	—	0,2
über 704	—	1,4

Neu erschienen sind:

Zum Gütertarif, Teil I, Abt. A, Nachtrag 2 am 20. Dezember 1924.

Zum Teil I, Abt. B, Nachtrag 3 am 20. Dezember 1924.

Zum Heft C Ib, enthaltend Zuschlags- und Anstoßfrachten, Nachtrag 2 am 28. Oktober, Nachtrag 3 am 6. November, Nachtrag 4 am 20. November, Nachtrag 5 am 1. Dezember 1924, Nachtrag 6 am 1. Januar 1925.

Zum Heft C Ic, enthaltend örtliche Gebühren, Nachtrag 1 am 1. November, Nachtrag 2 am 20. November 1924, Nachtrag 3 am 1. Januar 1925.

Der Tierfrachtzeiger als Anhang zum Reichsbahntiertarif am 1. Dezember 1924.

Deutsch-Dänischer Verbandstarif, Teil II, am 16. November 1924.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbandstarif, Teil II, Nachtrag 7 am 16. November 1924.

Polnisch-Oberschlesischer-Deutscher Verbandsgütertarif am 1. November 1924.

Deutsch-Litauisch-Lettländischer-Estländischer Gütertarif am 1. Januar 1925.

Neue Ausnahmetarife: Am 16. November 1924 A.-T. 6 für Steinkohlen.

Am 1. Dezember:

A.-T. 33b für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren für die Ausfuhr.

A.-T. 34b für Hanf für die Einfuhr.

A.-T. 39b für Stückgut der Klasse I, der Klasse IIe bei Aufgabe als Eilgut, Wagenladungen der Klasse A für die Ausfuhr.

A.-T. 53b für Fluß- und Schwerspat für die Ausfuhr.

A.-T. 55b für Wetzsteine für die Ausfuhr.

A.-T. 61 für Feuertonenwaren und Steinwaren für die Ausfuhr, sämtlich über belgische Häfen.

Am 15. Dezember:

A.-T. 35b für Eisen- und Stahlwaren.

A.-T. 49b für Glas- und Hohlglaswaren.

A.-T. 52b für Papier und Pappe zur Ausfuhr über belgische Häfen.

Am 1. Januar 1925 sind folgende Ausnahmetarife auf holländische Häfen ausgedehnt worden:

33H für Spielwaren.

34H für Hanf.

55H für Wetzsteine.

61H für Tonwaren.

Aufgehoben sind:

A.-T. 38 für Felle und Häute ab 20. November 1924.

A.-T. 48 für Zement ab 15. November 1924.

A.-T. 53 für Fluß- und Schwerspat ab 29. Dezember 1924.

Die Pauschvergütungen für Privatgleisanschlüsse betragen vom 1. Januar 1925 ab:

		bisherige Sätze
a) für Jahresbewachung	M 3 390.—	M 2 840.—
b) für die Bewachungsstunde	" 1,25	" 1,05
c) für die Unterhaltung eines laufenden Meter Gleises	" 0,65	" 0,50

Diese Erhöhung wird wie folgt begründet:

Gruppe III: Aufseher im Sicherungsdienst.

a) für Jahresbewachung:

		bisherige Sätze
Anfangsgehalt	M 1 080.—	M 960.—
Endgehalt	" 1 554.—	" 1 284.—
zusammen	M 2 634.—	M 2 244.—
Durchschnittsgehalt	M 1 317.—	M 1 122.—
Durchschnittsortszuschlag	" 318.—	" 219.—
Frauzulage	" 144.—	" 120.—
Kinderzulage für 2 Kinder mittl. Stufe	" 480.—	" 432.—
zusammen	M 2 259.—	M 1 893.—
50% Verwaltungskosten	" 1 129,50	" 946,50
zusammen	M 3 388,50	M 2 839,50
rund	M 3 390.—	M 2 840.—

b) für eine Arbeitsstunde:

$$3390 : 2700 = 1,25 \text{ M (bisheriger Satz: } 2840 : 2700 = 1,05 \text{ M).}$$

c) Unterhaltung eines laufenden m Gleises:

ein Stundenlohndurchschnittssatz	M 0,43
hierzu 10% Durchschnittsortslohnzuschlag	" 0,04
hierzu Sozialzulage für Frau und 2 Kinder	" 0,09
zusammen	M 0,56
hierzu 30% Verwaltungskosten	" 0,17
zusammen	M 0,73
rund	" 0,75
Zugrunde gelegt 0,64 Arbeitsstunden im Jahre	M 0,48
hierzu 10% für Arbeitsgeräte	" 0,05
hierzu 0,08 Arbeitsstunde f. Aufsichtsdienst, f. Treppengelände usw.	" 0,10
zusammen	M 0,63
rund	M 0,65

B.

2. Eine Bahnlinie Essen—Velbert—Elberfeld wird geplant. Die Ruhr soll auf einer 40 m hohen Etagenbrücke überschritten werden. Augenblicklich be-

schäftigt sich eine Studienkommission mit dem Projekt. (Verkehrstechnische Woche 1924, Nr. 49.)

3. Verschmelzung der irischen Eisenbahnen. Die irische Regierung hat in Angleichung an das englische ein irisches Eisenbahngesetz angenommen, durch das die Eisenbahnen veranlaßt werden, sich zu großen Gruppen zu verschmelzen. Die Verschmelzung erfolgt im volkswirtschaftlichen Interesse, insbesondere um die kleinen Bahnen zu stützen.

4. Die Zeitschrift *Wirtschaft und Statistik* bringt in Nr. 20, 1924, S. 632 eine Statistik der Eisenbahnen wichtiger Länder im Jahre 1922.

5. Abhandlungen.

Der deutsche Eisenbahnerstreik 1922 von Dr. Hanns Friedl, München, Archiv für Eisenbahnwesen 1924, Nr. 6, S. 938.

Die Eisenbahnpolitik Sowjetrußlands 1917—1924 von Dr. P. H. Seraphim, Breslau, Archiv für Eisenbahnwesen 1924, Nr. 6, S. 995.

Sammelladungsverkehr von Oberregierungsrat Paetzolt, Speditions- und Schiffsfahrts-Zeitung 1924, Nr. 44, S. 1008 (vgl. Verkehrsarchiv 1924, Nr. 256).

Gütertariffragen von Oberbaurat Rintelen, Köln, Verkehrstechnische Woche 1924, Nr. 41, S. 417.

Die Oberweserbahn Bodenfelde—Münden als Glied einer durchgehenden Verbindung Bremen—Bamberg von Oberregierungsbaurat Wilhelm Weber, Koblenz, Verkehrstechnische Woche 1924, Nr. 48, S. 509.

Entwicklung der Verkehrswege, insbesondere der Eisenbahnen, im Bergischen Land von Regierungsbaurat Bach, Elberfeld, Verkehrstechnische Woche 1924, Nr. 50, S. 562.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und Deutsche Wirtschaft von Reichsminister a. D. Oeser, Verkehrstechnische Woche 1925, Nr. 2, S. 13.

Litauische Eisenbahnpläne von Dr. Ing. Remy, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924, Nr. 41, S. 791.

Die Reichsbahn als Spediteur von Regierungsrat Dr. Fischl, Regensburg, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924, Nr. 45, S. 881.

Die Reichsbahn als Spediteur von Oberregierungsrat Dr. Goudefroy, Frankfurt a. M., Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924, Nr. 50, S. 1018.

Straßen- und Kleinbahnen.

6. Eine Untergrundbahn in Amsterdam wird von der Stadtverwaltung geplant. Es sind fünf Linien vorgesehen, die alle beim Hauptbahnhofplatz ihren Anfang nehmen sollen, eine davon ist als Ringlinie gedacht, die anderen als Radialen.

7. Abhandlungen.

Das Kleinbahnnetz des Bergischen Landes von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Feindler, Elberfeld, Verkehrstechnische Woche 1924, Nr. 50, S. 568.

Der Stück- und Massengüterverkehr und der Zubringerverkehr auf den Straßen- und Kleinbahnen von Generaldirektor Schwab, Düsseldorf-Oberkassel, Verkehrstechnik 1925, Nr. 2, S. 15.

Die elektrischen Bahnen von Budapest von Regierungsobererrat Dipl.-Ing. Stefan von Sztrókay, Budapest, Verkehrstechnik 1925, Nr. 3, S. 25.

Seeschifffahrt.

8. Deutschlands Seeverkehr. Hamburg. Der Verkehr im vierten Vierteljahr 1924 betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober	1 242	1 484 926	1 526	1 432 094
November	1 235	1 377 616	1 596	1 483 031
Dezember	1 189	1 462 288	1 418	1 470 021

Der Jahresverkehr betrug:

1913	15 073	14 185 496	16 627	14 440 026
1923	13 192	15 344 116	15 984	15 619 172
1924	12 735	15 622 020	15 390	15 932 151

Bremen. Der Verkehr im vierten Vierteljahr 1924 betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober	415	463 292	436	477 701
November	382	507 626	379	514 840
Dezember	394	545 509	366	500 070

Danzig. Der Verkehr im vierten Vierteljahr betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Oktober	311	162 508	308	167 143
November	317	165 601	332	160 979
Dezember	284	159 554	288	164 805

9. Deutsche Schiffsneubauten 1924. Die bedeutendsten Schiffsneubauten des Jahres 1924 sind: Dampfer „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd, erbaut von der Schichau-Werft in Danzig, 32 500 Br.-R.-T., 20 Knoten Geschwindigkeit durch Kolbenmaschinen von 28 000 PS i. Aufnahmefähigkeit: 419 Passagiere 1. Klasse, 639 2. Klasse, 831 3. Klasse. — Dampfer „Deutschland“ der Hamburg-Amerika-Linie, erbaut von Blohm & Voß in Hamburg, 22 000 Br.-R.-T., 15½ Knoten Geschwindigkeit durch Maschinenanlage von acht ölgefeuerten Kesseln und zwei Turbinen von 12 000 PS e. Aufnahmefähigkeit: 230 Passagiere 1. Klasse, 340 2. Klasse, 740 3. Klasse. — Motorschiff „Monte Sarmiento“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, erbaut von Blohm & Voß in Hamburg, 13 600 Br.-R.-T., 15 Knoten Geschwindigkeit durch vier Viertaktmotoren von 7 000 PS e. Aufnahmefähigkeit: 2470 Passagiere der Einheits- (3.) Klasse.

10. Flettner-Rotor. Im Herbst 1924 wurden Versuchsfahrten mit dem der Hanseatischen Motorschiffahrtsgesellschaft gehörigen Windkraftschiff „Buckau“, einem ehemaligen Segelschiff, erfolgreich durchgeführt. Der Antrieb erfolgt durch Ausnutzung des sogenannten Magnus-Effektes mittels zweier Flettnerscher Rotortürme von 15,6 m Höhe und 2,8 m Durchmesser, deren Drehung durch eine diesel-elektrische Anlage veranlaßt wird.

11. Schiffbautechnische Gesellschaft. Vom 20. bis 22. November 1924 fand in der Aula der Technischen Hochschule in Charlottenburg die 25. Hauptversamm-

lung der Schiffbautechnischen Gesellschaft statt. Unter den zahlreichen Fachvorträgen fand insbesondere der Anton Flettners über „Die Anwendung der Erkenntnisse der Aerodynamik zum Windantrieb von Schiffen“, in dem er den Entwicklungsgang und den Stand seiner Entdeckungen auf diesem Gebiet darlegte, großes Interesse.

12. Der Abgabentarif für den Kaiser-Wilhelm-Kanal ist durch Erlass des Reichsverkehrsministers vom 30. November 1924 mit Wirkung vom 10. Dezember 1924 ermäßigt worden. Es haben fortan zu zahlen: Schiffe bei einer Größe von mehr als 100 N.-R.-T. für die ersten 500 T je *M* 0.40 (statt *M* 0.44), bis 750 T je *M* 0.30 (statt *M* 0.35), bis 1000 T je *M* 0.20 (statt *M* 0.26), bis 1500 T je *M* 0.15 (statt *M* 0.18), bis 2500 T je *M* 0.12 (statt *M* 0.15), darüber hinaus je *M* 0.10 (statt *M* 0.12).

13. Weltschiffbau. Nach den Angaben Lloyds befanden sich zu Ende des dritten Vierteljahres 1924 in den Hauptschiffbauländern in Bau:

	Dampfer		Motorschiffe	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Großbritannien mit Irland	273	1 079 000	56	388 000
Deutschland mit Danzig	75	125 000	50	283 000
Frankreich	22	96 000	5	41 000
Italien	20	77 000	13	54 000
Holland	27	54 000	8	35 000
Dänemark	9	10 000	17	64 000
Schweden	7	7 000	15	62 000
Vereinigte Staaten	15	51 000	3	1 000
Japan	12	39 000	3	11 000

Insgesamt befanden sich in Bau:

	Stahl		Holz	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Dampfer	510	1 619 000	6	3 000
Motorschiffe	163	936 000	13	4 000
Segelschiffe und Leichter	24	11 000	21	9 000

14. Kapitalumstellungen. Die führenden deutschen Seereedereien stellten ihr Papiermarkkapital wie folgt in Reichsmark um:

	Kapital 1913	Kapital vor der Umstellung		Kapital nach der Umstellung	
		Stamm	Vorzug	Stamm	Vorzug
in Millionen Mark					
Hamburg-Amerika-Linie	180	180	105	54	1,1
Norddeutscher Lloyd	125	800	200	32	1
Hamburg Süd	25	50	45	20	0,5
Deutsch-Austral	20	60	24	18	0,23
Kosmos	14	60	24	12	0,12
Roland	9	120	30	12	0,127
Hansa	25	120	50	12	—
Stettiner Dampfer Co.	3,167	125	30,5	6,25	0,1
A. G. Hugo Stinnes	—	5	—	5	—
Deutsch-Ostafrika	10	20	—	4	—
Woermann	20	20	—	4	—
Neptun	5	30	—	3	—
Bugsier	9	22	—	5,5	—

15. Södertälje-Kanal. Die Erweiterung des Södertälje-Kanals ist nach siebenjähriger Arbeit beendet worden. Der am 17. November 1924 dem Verkehr übergebene Kanal hat in der Mitte eine Tiefe von 7 m. Er verbindet die Ostsee mit dem Mälarsee und ist namentlich für die Zufuhr ausländischer Kohlen von Bedeutung.

16. Le Havre und Bordeaux. Die französischen Atlantikhäfen Le Havre und Bordeaux sind aus der Verwaltung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in die autonomer Körperschaften, in denen Staat und lokale Instanzen sich vereinigen, übergegangen.

17. Die amerikanische Handelsflotte zählte am 30. Juni 1924 26 575 Schiffe mit 17 740 000 Br.-R.-T. gegen 27 017 Schiffe mit 18 285 000 Br.-R.-T. am 30. Juni 1923. Von dem derzeitigen Bestand sind 2847 seegehende Schiffe mit 12 170 000 Br.-R.-T. größer als 1000 T. Der Schiffspark verteilt sich:

	Privatschifffahrt (500 T und darüber)			
	Stahl		Holz	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1. 7. 1923	1202	5 344 000	833	999 000
1. 7. 1924	1205	5 303 000	778	942 000

	U. S. Shipping Board (1000 T und darüber)			
	Stahl		Holz	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1. 7. 1923	1313	6 371 000	185	491 000
1. 7. 1924	1264	6 084 000	75	207 000

Von dem Abgang des Shipping Boards entfallen auf Abwrackung 122 Schiffe mit 363 000 T. — Als aufliegend wurden am 1. Juli 1924 angegeben:

	Schiffe	Tonnen
Privatschifffahrt (500 Tonnen und darüber)	345	714 000
Shipping Board (1000 Tonnen und darüber)	912	3 848 000

Von 230 000 angemusterten Mannschaften entfielen 157 600 auf Amerikaner. Die Anmusterung von Chinesen und Japanern nimmt ständig ab, die von Engländern und Deutschen zu.

18. Das Geschäftsergebnis des Shipping Boards 1923/24 ist ein Defizit von 41 Millionen Dollar, das überwiegend aus dem allgemeinen Frachtgeschäft resultiert, während die Tankschifflotte einen kleinen Gewinn erzielte. Die Flotte, die 3 Milliarden Dollar kostete, steht mit 211 Millionen zu Buch. Zur Förderung der amerikanischen Schifffahrt schlug das Shipping Board Gewährung von Subventionen in der Form von Entschädigungen für den Postdienst, Inkraftsetzung des § 28 der Merchant Marine Act (Einführung von Präferentialeisenbahntarifen für mit amerikanischen Schiffen beförderte Güter), Steuerbefreiung und organisatorische Änderungen vor.

19. Die Emergency Fleet Corporation erhielt vom Shipping Board eine Reihe weitgehender Vollmachten übertragen. Vom Shipping Board werden weiterhin

die Schiffsrouten bestimmt, während alle Einzelheiten des Dienstes und die Verwaltung der Schiffe der Emergency Fleet Corporation zufallen (vgl. Nautical Gazette vom 27. Dezember 1924, Nr. 26).

20. Abhandlungen.

Schiffspreise und ihre Einschätzung von Dr.-Ing. C. Commentz, Hansa 1924, Nr. 40.

Der Weltfrachtenmarkt im Jahre 1924 von Theo E. Sönnichsen, Hansa 1925, Nr. 1.

Das Schiffbaujahr 1924 von Dr.-Ing. C. Commentz, Hansa 1925, Nr. 1.
Reedereien, Werften und Hochseefischereien im Spiegel der Goldbilanz, Hansa 1925, Nr. 1.

Canada's principal ports and their traffic by A. E. Sanderson, The Nautical Gazette 1924, Nr. 19.

The present situation and the future prospects of American shipping by James A. Farrell, President United States Steel Corporation, The Nautical Gazette 1924, Nr. 22.

Die russische Schifffahrt von Dr. H. Feddersen, Nautische Rundschau 1924, Nr. 33—36.

Die Binnenseen Nordamerikas von M. Büttner, Nautische Rundschau 1924, Nr. 33.

Stand und Finanzierung der Bauten in den staatlichen Seehäfen Preußens von Oberregierungs- und Baurat Dr.-Ing. Lohmeyer, Schiffbau 1924, Nr. 27.

N—Z.

Binnenschifffahrt.

21. Westdeutsche Binnenschifffahrt. A. Nordwestdeutsche Kanäle. Der Verkehr auf dem Dortmund—Ems-Kanal, im Oktober 1924 recht lebhaft, zeigte in den beiden folgenden Monaten eine fallende Richtung, so daß im vierten Viertel 1924 die Ergebnisse des dritten Viertels nicht ganz erreicht wurden. Gemessen an der Schleuse Münster betrug der Verkehr im Wochendurchschnitt des letzten Viertels 67 900 t (gegen 72 600 t im dritten Viertel und 46 500 t im Gesamtwochendurchschnitt 1922). Der Erzverkehr zu Berg war mit durchschnittlich 32 400 t (gegen 31 700 t im dritten Viertel) etwas größer wie der Kohlenverkehr zu Tal (durchschnittlich 31 100 t gegen 35 900 t im dritten Viertel). Der Verkehr auf dem Rhein—Weser-Kanal hob sich unbedeutend auf wochendurchschnittlich 48 300 t (gegen 47 300 t im dritten Viertel und 52 000 t im Gesamtwochendurchschnitt 1922; gemessen an Schleuse Münster). Der Brennstoffverkehr nach Osten erreichte durchschnittlich 31 500 t (gegen 28 700 t im dritten Viertel), der Erzverkehr nach Westen 6 400 t (gegen 6 200 t). — Auf dem Rhein—Herne-Kanal ließ der Verkehr nach. Der Durchgang durch Schleuse I (bei Duisburg-Ruhrort) nach Westen erreichte im Wochendurchschnitt des vierten Viertels 1924 nur 134 000 t (gegen 169 300 t im dritten Viertel und 112 500 t im Gesamtwochendurchschnitt 1922). Darunter befanden sich durchschnittlich 119 400 t Brennstoffe (gegen 155 100 t im dritten Viertel). Der Durchgang nach Osten betrug wochendurchschnittlich 16 700 t (gegen 30 500 t im dritten Viertel und 21 000 t 1922), davon 5 300 t Erz (gegen 17 700 t).

B. Rhein. Der Oktober war der verkehrsreichste Monat des Jahres 1924. In der ersten Novemberhälfte wurde die Schifffahrt durch ein großes Hochwasser, das vielerorts die Verladeplätze überflutete und an einigen Tagen das Befahren des Strandes unmöglich machte, stark behindert. Die zweite Novemberhälfte und der Dezember waren durch niedrigen Wasserstand, der gegen Jahresende die Schifffahrt nach den Häfen oberhalb Mannheims nur noch in geringem Umfang zuließ, viel Nebel und sehr hohe Frachten gekennzeichnet. Die Verkehrsleistung, Ende November nochmals die Intensität des Oktobers erreichend, war im Dezember rückgängig. Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze zeigte im vierten Viertel im Vergleich zum dritten eine erhebliche Belebung in der Einfuhr, namentlich an Getreide, in der Ausfuhr eine kleine Verminderung, bedingt durch Nachlassen des Exports von Steinen und Erden. Insgesamt stellte sich der Grenzverkehr im vierten Viertel 1924 auf folgende Größen in 1000 t:

Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Oktober	23	608	401	318	1350
November	38	561	295	352	1246
Dezember	20	630	175	354	1179
4. Viertel 1924	81	1799	871	1024	3775

Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Oktober	1429	145	113	259	1946
November	917	131	74	245	1367
Dezember	1414	74	69	312	1869
4. Viertel 1924	3760	350	256	816	5182

(Drittes Viertel 1924 zu Berg: rund 2 950 000 t, zu Tal: rund 5 500 000 t, 1913 durchschnittlich pro Vierteljahr zu Berg: rund 4 900 000 t, zu Tal: rund 4 350 000 t.) — Der wöchentliche Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug im Durchschnitt der letzten drei Monate 1924: 475 000 — 305 000 — 405 000 t, der der Rheinzechenhäfen (Homberg, Alsum/Schwegern, Walsum, Orsoy): 170 000 — 145 000 — 125 000 t. In den Hauptberrheinhäfen Mannheim/Ludwigshafen wies letzteres, namentlich im Dezember, einen relativ lebhaften Verkehr auf. Insgesamt erreichte der Wochendurchschnittsverkehr in Mannheim/Ludwigshafen 205 000 — 150 000 — 190 000 t (bei Hinzurechnung von Worms 220 000 — 160 000 — 200 000 t). — Anknüpfend an die Londoner Vereinbarungen wurde in Verhandlungen zwischen deutschen Regierungsvertretern und Organen der Besatzungsmächte die Rückgabe eines Teiles der durch letztere beschlagnahmten Landanlagen der Rheinschifffahrt erreicht.

22. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Auf der 2. Tagung 1924 vom 1.—17. Dezember setzte die Kommission die Beratungen betreffend Revision der Rheinschifffahrtsakte von 1868 fort. In erster Lesung wurde der Wortlaut der Bestimmungen festgestellt, die sich auf die Beibehaltung der Rheinschifffahrtsgerichte und die Gerichtsbarkeit der Kommission als Appellationsinstanz beziehen. Ferner wurden die mit den Arbeiten und Bauten zusammenhängenden Fragen eingehend geprüft, die Fortsetzung der diesbezüglichen Diskussion aber auf die nächste Tagung verschoben. — Von den anderen Beratungsgegenständen verdient Hervorhebung: Die Kommission stellte fest, daß Belgien, Frankreich, Italien, die Niederlande und die Schweiz das in Straßburg am 14. Dezember 1922 unterzeichnete

Abkommen betreffend Neuordnung der Rheinschifferpatente nebst Zusatzprotokoll vom 22. Dezember 1923 ratifiziert haben, und daß die Ratifikation durch die deutschen Staaten und Großbritannien demnächst zu erwarten ist. Zur Prüfung des von der Schweiz unterbreiteten Projektes betreffend Regulierung des Rheines zwischen Basel und Straßburg und des von Frankreich unterbreiteten Projektes betreffend Bau des Grand Canal d'Alsace wurde eine Unterkommission unter Vorsitz des britischen Delegierten J. G. Baldwin eingesetzt.

23. Ein neuer Güterbootstyp ist im November 1924 in die Rheinschifffahrt eingeführt worden. Als erstes von sechs Booten, deren Erbauer die Werft Walsum der Gute Hoffnungshütte ist, wurde das Dieselmotor-Güterboot „Jupiter“ der zum Badischen Rheinschiffahrts-Konzern gehörigen „Rhenus“ A.-G. für Schifffahrt und Spedition, Basel, in Dienst gestellt. Die Ausmaße des Bootes sind: Länge 65 m, Breite 8,70 m, Seitenhöhe 2,70 m. Bei einem Tiefgang von 2,30 m trägt das Schiff 722 t (einschließlich 30 t Betriebsöl). Die Geschwindigkeit des Bootes beträgt auf der Strecke Duisburg—Köln 10 km gegen den Strom bei voller Abladung. Der Antrieb geschieht durch zwei M.A.N.-Motore von je 250 PSe. — Auf der Donau wurden 1924 ebenfalls Dieselmotor-Frachtschiffe in Betrieb genommen. Es handelt sich zunächst um vier Schiffe des Bayerischen Lloyd, Regensburg, die von der Firma Hitzler, Regensburg, erbaut wurden. Die Ausmaße sind: Länge 50 m, Breite 5 m, Seitenhöhe 2,30 m. Die Tragfähigkeit ist bei 2 m Tiefgang 290 t. Die Maschinenanlage besteht aus zwei M.A.N.-Motoren von je 100 PSe. Bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 20—25 km in der Stunde zu Tal, 10—14 km zu Berg, ist die Möglichkeit gegeben, die Strecke Regensburg—Wien im Sommer an einem Tag zurückzulegen.

24. Neues Rheinwerft Bonn. Ende Oktober 1924 übergab die Stadt Bonn einen neuen, im Norden der Stadt gelegenen, 450 m langen, mit zwei Kranen von je 7 t Tragfähigkeit und mit Eisenbahnanschluß versehenen Wasserumschlagsplatz dem Verkehr.

25. Mainhafen Hanau. Der Handels- und Industriehafen Hanau wurde am 25. Oktober 1924 eingeweiht. Die Kailänge beträgt vorerst 3000 m. Etwa 300 m oberhalb der Eisenbahnbrücke Hanau—Steinheim schneidet das Hafenbecken in fast 1100 m Länge südöstlich in das Gelände ein. Das Mainufer ist ober- bzw. unterhalb der Beckenmündung in 300 bzw. 800 m Länge zum Umschlag hergerichtet. Die Besiedlung des Hafens ist schon bedeutend entwickelt (vgl. den Aufsatz von Oberbürgermeister Dr. Blaum in „Der Rhein“ 1924, Nr. 44—47).

26. Kapitalumstellungen. Die Gesellschaften des Rhein-See-Konzerns (Preussische Rheinschiffahrtsgruppe) legten ihr Aktienkapital wie folgt zusammen: Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft von 4,5 Mill. Mark auf 3,15 Mill. Mark. Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft von 2,4 Mill. Mark auf 1,6 Mill. Mark. Niederrheinische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft von 0,75 Mill. Mark auf 0,525 Mill. Mark. Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G. von 0,75 Mill. Mark auf 0,525 Mill. Mark.

Die Hauptgesellschaften des Fendel-Konzerns (Badische Rheinschiffahrtsgruppe), d. h. Rheinschiffahrt-A.-G. vorm. Fendel und Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport stellten beide ihr Kapital von je 4 Mill. Papiermark

auf 4 Mill. Goldmark um. (Das bisherige Kapital beider Gruppen war nur unbedeutend verwässert.) Die Vereinigte Elbschiffahrt-Ges. legte ihr stark verwässertes Aktienkapital von 180 Mill. Papiermark Stamm- und 20 Mill. Papiermark Vorzugsaktien auf 7,2 bzw. 0,23 Mill. Goldmark um, die Schlesische Dampfer-Compagnie—Berliner Lloyd-A.-G. von 28 bzw. 14 Mill. Papiermark auf 4,2 bzw. 0,14 Mill. Goldmark, der Bayerische Lloyd-A.-G. von 54 Mill. Papiermark auf 9,72 Mill. Goldmark. Die Neue Deutsch-Böhmische Elbschiffahrt-A.-G. stellte ihr Kapital von 8,375 Mill. Papiermark auf 5,025 Mill. Goldmark um. 4000 Stück Aktien dieser Gesellschaft gingen in den Besitz des sächsischen Staates über, von dessen Regierung eine Reihe Mitglieder, u. a. der derzeitige Finanzminister, in den Aufsichtsrat eintraten.

27. Der 5. holländische Binnenschiffahrtskongreß fand am 24.—25. September 1924 in Utrecht statt. Insbesondere stand die Frage der Abgabenerhebung auf den niederländischen Wasserwegen zur Diskussion, wobei eine erhebliche Mißstimmung der Interessenten gegen die derzeitige Regelung zum Ausdruck kam.

28. Rhoneschifffahrt. Die Pläne auf Ausbau der Rhone für die Zwecke der Schifffahrt, der Kraftgewinnung und der Bewässerung sollten gemäß Gesetz vom 27. Mai 1921 durch eine unter Beteiligung öffentlicher wie privater Kreise zu gründende Gesellschaft in die Tat umgesetzt werden. Indessen ist die Errichtung der Gesellschaft bisher nicht überwundenen Hindernissen begegnet. Der Staatsrat hat seine Zustimmung zu dem Statutenentwurf der zu gründenden Gesellschaft verweigert. — Andererseits werden die Arbeiten an der Kanalverbindung Marseille—Rhone fortgesetzt, so daß die Vollendung Ende 1925 erwartet wird. Für die Strecke Lyon—Arles ist neuerdings ein Konzessionsgesuch für die Durchführung der Kettenschiffahrt beim Bautenministerium eingereicht worden. In Lyon hat sich eine Gesellschaft gebildet, die mit Gleitbooten oder auch anderen Fahrzeugen die Personenschiffahrt zwischen Lyon und Avignon wieder aufnehmen will.

29. Treidelei auf französischen Wasserstraßen. Eine Verordnung vom 22. August 1924 betreffend die Treidelei (Umfang, Preise, Konzessionsbedingungen), ist im Journal Officiel vom 17. September 1924 veröffentlicht. (Abgedruckt in „La Navigation du Rhin“ 1924, Nr. 12.)

30. Hundert Jahre Dampfschiffahrt. Im November 1924 waren sowohl 100 Jahre vergangen, als das erste Dampfschiff den Mittelrhein befuhr (der „Zeeuw“ unter G. M. Roentgen bis Bacharach) und der erste Dampfer („Wilhelm“ der Friedrichshafener Dampfschiffahrtsgesellschaft) den Bodensee.

31. Abhandlungen.

Stand der Arbeiten für den Ausbau des Oberrheins von Basel bis zum Bodensee von Baurat Altmayer, Der Rhein 1924, Nr. 48—52, und 1925, Nr. 1—4.

Verkehrsaufgaben der Duisburg-Ruhrorter Häfen von Regierungs- und Baurat Hoffbauer, Der Rhein 1925, Nr. 1—4.

Der Frachtvertrag in der Rheinschiffahrt von Dr. Reinig, Das Rheinschiff 1924, Nr. 10.

Le développement du port de Bâle par P. Buser, Direktor des Schifffahrtsamtes des Kantons Basel-Stadt, La Navigation du Rhin 1924, Nr. 12.

Le régime fluvial polonais par Léon Babinski, Professor an der Handelshochschule Warschau, La Navigation du Rhin 1924, Nr. 14.

Die Schweiz und die Poschiffahrt von Advokat Dr. C. Doka, Die Rheinquellen 1924, Nr. 10—11.

Die Internationalisierung der deutschen Wasserstraßen von Staatssekretär a. D. Peters, Das Schiff 1924, Nr. 22—23.

Ausbau der deutschen Wasserstraßen und Ausnutzung der Wasserkräfte von Dr. Kreuzkam, Das Schiff 1924, Nr. 25—26, 1925, Nr. 1. N.-Z.

Luftverkehr.

32. Allgemeine Beförderungsbedingungen der Deutschen Luftverkehrsgesellschaften für den Passagierverkehr werden in den Nachrichten für Luftfahrer 1924, Nr. 45 veröffentlicht.

33. Die internationale Luftfahrtkonferenz, die auf Einladung der dänischen Regierung vom 1.—3. Dezember 1924 in Kopenhagen stattfand, war von neun Staaten beschickt, nämlich von Deutschland, Dänemark, Großbritannien, Norwegen, den Niederlanden und Schweden, außerdem von Belgien, Finnland und Frankreich. Eine erste derartige Konferenz hat bereits im November 1923 im Haag stattgefunden, an der aber die drei letztgenannten Staaten nicht teilnahmen. Die Konferenz befaßte sich hauptsächlich mit dem zwischenstaatlichen Luftverkehr, seiner Erweiterung sowie seinem technischen und postalischen Ausbau. Näheres siehe Deutsche Verkehrszeitung 1924, Nr. 50.

34. Eine Badische Luftverkehrsgesellschaft wurde in Karlsruhe mit einem Kapital von M 350 000.— gegründet. Die neue Gesellschaft hat die Aufgabe, eine Nordsüdlinie Frankfurt—Karlsruhe—Basel und eine Westostlinie Karlsruhe—Stuttgart zu errichten. Der Verkehr soll im März 1925 beginnen (Verkehrstechnik 1925, Nr. 3).

35. Das Zivilluftfahrwesen Großbritanniens. Die Nachrichten für Luftfahrer 1924, Nr. 47 bringen eine Statistik des englischen Zivilluftverkehrs in der Nachkriegszeit, die die Zeit von Mai 1919 bis März 1924 einschließlich umfaßt. Den sehr interessanten Zusammenstellungen entnehmen wir im folgenden einige Zahlen.

Die Gesamtsumme der im eigentlichen Luftverkehr ausgeführten Flüge beträgt 13 563 mit zusammen 2 808 000 Flugmeilen (4 530 000 Flugkilometer). Davon entfallen auf das Rechnungsjahr 1919/20 754 Flüge mit 168 000 Flugmeilen und auf das Rechnungsjahr 1923/24 5012 Flüge mit 1 004 000 Flugmeilen. Befördert wurden in der ganzen Zeit 39 074 Personen und 840,6 t Fracht, davon im Rechnungsjahr 1919/20 1155 Personen und 46,0 t und im Rechnungsjahr 1923/24 15 013 Personen und 427,1 t.

Neben dem eigentlichen Luftverkehr spielen aber auch sonstige Flüge, besonders die Vergnügungsflüge, eine große Rolle. In der ganzen Berichtszeit fanden insgesamt 118 767 derartige Flüge mit 1 289 000 Flugmeilen (2 080 000 Flugkilometer) statt, bei denen 204 007 Personen befördert wurden. Indessen ergibt sich hier erfreulicherweise das umgekehrte Verhältnis wie vorhin, die Flugzahl fiel von

37 067 im Rechnungsjahr 1919/20 auf 22 842 im Rechnungsjahr 1923/24, die Zahl der Fluggäste von 66 785 auf 39 227 Personen.

Der Wert der auf dem Luftwege eingeführten Güter betrug in der Berichtszeit 2 260 148 £, der ausgeführten und wiederausgeführten Güter 1 150 094 £.

36. Persien. Die persische Regierung hat mit der Junkers-Luftverkehr-A.-G. einen Vertrag abgeschlossen, der dieser den Betrieb großer staatlich subventionierter Luftverkehrsstrecken in Persien überträgt. Zunächst soll die Linie Baku—Enseli—Teheran und alsbald deren Fortsetzung bis nach Bushire am Persischen Golf eröffnet werden.

37. Abhandlungen.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Luftschiffahrt von Dr. Hans Merten, Illustrierte Flugwoche 1924, Nr. 24, S. 339.

Die bayerische Flughafengesellschaft von Stadtdirektor Dr. Schwink, München, Illustrierte Flugwoche 1924, Nr. 24, S. 350.

Die Entwicklung des Verkehrsflugzeuges von Dr.-Ing. von Langsdorff, Luftfahrt 1924, Nr. 15, S. 249.

Die internationale Luftfahrtkommission, Luftfahrt 1924, Nr. 18, S. 293.

Frankreich und seine Luftverkehrspläne von Syndikus Hans G. Borsum, Hamburg, Luftfahrt 1925, Nr. 1, S. 1.

Die Luftfahrt in China, Luft- und Kraftfahrt 1924, Nr. 11, S. 110.

Verankerung von Luftschiffen an Bord von Seeschiffen. Eine kritische Betrachtung über amerikanische Versuche von Marinebaurat Engberding, Der Luftweg 1924, Nr. 13, S. 4, Nr. 14, S. 10.

Politische Grundlagen des Luftverkehrs von Gotthard Sachsenberg, Der Luftweg 1924, Nr. 15, S. 3.

Der Luftverkehr 1924 und 1925 von Fischer von Poturzyn, Dessau-Ziebigk, Verkehrstechnische Woche 1925, Nr. 1, S. 1.

Luftverkehr und Luftpolitik von Ministerialrat W. Fisch, Verkehrstechnik 1924, Nr. 49, S. 637.

Die Luftfahrtfortschritte des Auslandes von Reinhold Schnitzler, Berlin, Verkehrstechnik 1925, Nr. 3, S. 28.

Luftverkehrsfragen von Hauptmann a. D. Hildebrandt, Berlin, Kölnische Zeitung 1925, Nr. 15, 21, 30.

Post- und Nachrichtenverkehr.

38. Abhandlungen.

Die Entwicklung des Fernsprechverkehrs zwischen Deutschland und dem Auslande von Ministerialamtmannt Zimmer, Deutsche Verkehrszeitung 1924, Nr. 52.

Zum 75 jährigen Bestehen der Oberpostdirektionen, Deutsche Verkehrszeitung 1925, Nr. 2.

Die Verkabelung des deutschen Fernsprechnetzes von Dr.-Ing. Erich Weissenborn, Eberstadt, Verkehrstechnische Woche 1924, Nr. 47, S. 497.

Landverkehr einschließlich Großstadtverkehr und Spedition.

39. Eine Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau wurde am 21. Oktober 1924 in Berlin gegründet. Die Arbeiten der Gesellschaft werden sich zunächst in der Hauptsache auf Untersuchungen des Straßenbaues im Auslande, vor allem in Amerika, beschränken.

40. Ein westdeutsches Kraftfahrzeugliniennetz scheint sich zu bilden. Im nördlichen Rheinland, namentlich in den vom Verkehr vernachlässigten Gebieten des linken Niederrheins und des Bergischen Landes, hat sich in letzter Zeit eine außerordentlich lebhaft propagierte für die Errichtung von Kraftfahrzeuglinien entfaltet. Insgesamt 90 Linien von etwa 15 verschiedenen Antragstellern liegen zur Genehmigung vor. Durch diese Linien werden die Interessen der Reichsbahn, Post und Provinz erheblich berührt. Eine großzügige von einheitlichen Richtlinien bestimmte Politik erscheint daher in dieser Frage geboten. Inzwischen versucht man von Köln aus, die Führung der ganzen Bewegung zu gewinnen. Mit M 10 000 000.— Aktienkapital ist eine Rheinische Verkehrsgesellschaft A.-G. (Vorstand Konsul Albert Heimann, Vorsitzender des Aufsichtsrates Geheimrat L. Hagen) gegründet worden, die als Dachgesellschaft für die bestehenden und noch zu gründenden Kraftwagenbetriebsgesellschaften gedacht ist.

41. Eine neue Kraftwagenverkehrsgesellschaft in Berlin ist von der städtischen Verwaltung zur Bewältigung des steigenden Kraftwagenverkehrs gegründet worden. Die neue Gesellschaft hat zunächst drei Aufgaben: Bau von Garagen in Großberlin, und zwar auch in der City, Errichtung von Tankstellen in den Berliner Straßen, Bau von Automobilstraßen in Großberlin (Verkehrstechnische Woche 1924, Nr. 44).

42. Ausstellungen. Die Deutsche Automobil Ausstellung 1924 fand vom 10. bis 18. Dezember in Berlin statt und brachte technisch und wirtschaftlich einen vollen Erfolg. Desgleichen hatte die Londoner Olympia-Ausstellung für Kraftwagen, Fahrrad und Motorräder ein gutes Ergebnis.

43. Die Autostraße Mailand—Varese wurde am 21. September 1924 festlich eingeweiht. Die Straße wurde errichtet von der A.-G. für Automobilstraßen, die im Dezember 1922 die Konzession für die Erbauung eines Netzes von Automobilstraßen erhielt, die Mailand mit Como, Varese und Sesto Calende verbinden sollen. Die mittlere Hauptlinie nach Varese ist nun in Betrieb genommen worden, die beiden anderen stehen vor der Vollendung.

44. Der internationale Spediteurverband Globus hielt am 7. Dezember 1924 in Preßburg (Bratislava) seine ordentliche Generalversammlung ab. Im Vordergrund der Beratungen standen die Handelsbräuche, die nun auch für die Tschechoslowakei gesammelt und durch die zuständigen Handelskammern genehmigt werden sollen.

45. Abhandlungen.

Kraftwagenverkehr und Straßenbau von Oberbaurat W. Reiner, Berlin-Tempelhof, Allgemeine Automobilzeitung 1924, Nr. 42, S. 19.

Dr. Carl Benz. Ein kurzer Lebensabriß zu seinem 80. Geburtstage am 25. November 1924, Allgemeine Automobilzeitung 1924, Nr. 47, S. 17.

Gegen die Kraftverkehrsgesellschaften von Carl von Maur, Speditions- und Schiffszeitung 1925, Nr. 2, S. 28.

Die Straße der Zukunft von Geheimen Regierungsrat Dr.-Ing. ehr. J. Brix, Verkehrstechnik 1924, Nr. 44, S. 545.

Der Kraftomnibus im Großstadtverkehr. Erläutert an den Berliner Verkehrsverhältnissen von Dr.-Ing. E. Giese, Berlin, Verkehrstechnik 1924, Nr. 46, S. 575.

Der Kraftomnibus in Holland von Dr. Overmann, Altona, Verkehrstechnik 1924, Nr. 49, S. 640.

Straßenverkehr und Straßenbau in den Vereinigten Staaten von Amerika von Geheimen Regierungsrat Wernecke, Berlin, Verkehrstechnik 1924, Nr. 51, S. 665.

Verkehr und Hochhäuser von Oberbaudirektor G. Leo, Hamburg, Verkehrstechnik 1924, Nr. 51, S. 665.

Die Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich im Jahre 1924, Wirtschaft und Statistik 1924, Nr. 22, S. 699.

Internationale Interessengemeinschaft der Spediteure von Redakteur Weiß, Zoll-, Speditions- und Schiffszeitung (Wien) 1924, Nr. 35, S. 6, 1925, Nr. 1, S. 5.

Verkehrsrecht.

46. Entscheidungen.

I. Erlangung des Besitzes eines Schiffes, das vom Eigentümer an verschiedene Erwerber verkauft worden ist. — Dem Antrage auf Umschreibung bei der Schiffsregisterbehörde kommt eine für die Erfüllungsleistung nicht außer Betracht zu lassende Bedeutung zu, die den prima facie Beweis für den Übergang des Eigentums erbringen kann. R.-G. vom 25. Juni 1924, I, 381/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 9, Spalte 453.

II. Zu § 86 (1) Ziffer 3 EVO.: Gefahr der Selbstverladung oder des Transportmittels? — Undichte Wagendächer rechtfertigen nicht ohne weiteres die Annahme eines groben Verschuldens der Bahn (§ 95 EVO.). Kammer-Gericht vom 20. Januar 1924, 12 U 704/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 9, Spalte 463.

III. Die Tarifbestimmung der Kleinbahn, daß die Auslieferung von Stückgütern sich nur auf solche Gegenstände erstrecken kann, deren Entladung am Zuge erfolgt, ist unbeachtlich; denn die Ablieferung des Gutes kann nicht dadurch ersetzt werden, daß die Bahn den Eisenbahnwagen mit dem Gute dem Empfänger auf der Empfangsstation bereitstellt (§ 434 HGB.). Die Nichterfüllung des Empfängers, das Gut abzuholen, berechtigt die Bahn nicht, einseitig von ihrer Obhutspflicht zurückzutreten; sie hat für die Bewachung des Gutes zu sorgen, und sie kann den säumigen Empfänger mit den Bewachungskosten belasten (§ 242 BGB.). R.-G. vom 5. Juli 1924, I, 547/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 10, Spalte 517.

IV. Mangels besonderen Auftrages ist der Spediteur nicht verpflichtet, das ihm übergebene Auslandsgut zu verzollen; denn in dem Auftrage, eine Ware zu expedieren, liegt noch nicht der Auftrag, diese auch zur Verzollung zu bringen. Österr. Ob.-Gerichtshof vom 27. Mai 1924, Ob. I, 390/24. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 10, Spalte 530.

V. Die Eisenbahn ist für das durch höhere Gewalt verlorengangene Reisegepäck haftbar, wenn sie es späterhin unterläßt, beim Wiederefinden des Gepäcks zum Zwecke dessen Anbringens an den Eigentümer die nötigen Schritte zu unternehmen. R.-G. vom 9. April 1924, I, 369/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 11, Spalte 579.

VI. Verwechslungen beim Löschen und Weiterverschiffen des Gutes durch den Schiffer, durch die eine bedeutend verspätete Ablieferung des Gutes herbeigeführt wird, machen den Schiffer nach § 62 Abs. 2 schadenersatzpflichtig. R.-G. vom 24. September 1924, I, 338/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 11, Spalte 582.

VII. Bei Flugzeugen haftet der Halter des Flugzeuges dem in seinem Eigentum Geschädigten auch ohne den Nachweis eines Verschuldens. R.-G. vom 17. Juni 1924, III, 541/23. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 11, Spalte 585.

VIII. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft hat keinen Anspruch auf Gebührenfreiheit (§ 90 DGRG.). R.-G. Beschluß vom 14. November 1924, VI, 326/24. Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 11, Spalte 586.

IX. Mit unverletzten Plomben angekommene, vom Absender verladene Sammelladung. Rechtliche Bedeutung der Eintragung der Nummer und des Eigentumsmerkmals des Wagens in den Frachtbrief durch den Absender. Angeblicher Teilverlust von einem Frachtstück, das zur Sammelladung gehört. Nichthaftung der Eisenbahn (vgl. Int. Übereinkommen Art. 8 und 31). Urteil des Appellationshofes von Turin vom 14. Mai 1923. Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1924, Nr. 10, S. 304.

X. Nichtanwendbarkeit des Berner Übereinkommens im Falle verspäteter Bestellung von Wagen an den Absender durch die Eisenbahn (vgl. Int. Übereinkommen Art. 4 und 41). Urteil des französischen Kassationshofes (Ziv.-Abt.) vom 19. November 1923. Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1924, Nr. 11, S. 342.

47. Abhandlungen.

Die Begriffsbestimmung des Zwischenspediteurs von Dr. Senckpiehl, Werder, Speditions- und Schifffahrtszeitung 1924, Nr. 42, S. 961.

Ein neues Kraftfahrzeuggesetz in Österreich von W. B., Allgemeine Automobilzeitung 1925, Nr. 2, S. 16.

Die Internationalisierung des Binnenschiffrechts von Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau, Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 9, Spalte 429.

Der blinde Passagier von Oberreichsanwalt Dr. Ebermayer, Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 10, Spalte 489.

Die frachtrechtliche Haftung der Kleinbahnen von Hermann Röder, Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, Nr. 10, Spalte 492.

Die Internationalisierung des Binnenschiffrechts unter besonderer Berücksichtigung des Rheingebiets von Prof. Dr. Max Mittelstein, Der Rhein 1924, Nr. 44—47.

V E R K E H R S A R C H I V

Bearbeiter: Dr. Willy Böttger (Eisenbahntarifwesen), Dr. Joseph Klersch (Übr. Eisenbahn-, Straßen- und Kleinbahnwesen, Luftverkehr, Post- und Nachrichtenverkehr), Dr. Anton Felix Napp-Zinn (See- und Binnenschifffahrt, Straßenverkehr nebst Spedition, Verkehrsrecht, Allgemeines).

Nr. 2

Abgeschlossen am 20. Juli 1925

Eisenbahnen.

48. Tarifwesen.

A. Gütertarife.

Neu erschienen sind:

Zum Heft A des Gütertarifs, Nachtrag 2, enthaltend Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, besondere Tarifvorschriften, besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif usw. am 1. Juli.

Zum Teil I Abt. A des Gütertarifs, Nachtrag 3, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen am 20. April.

Zum Teil I Abt. B des Gütertarifs, Nachtrag 4, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs am 20. April.

Zum Heft C Ia, Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen am 1. Juli.

Zum Heft C Ib, enthaltend Zuschlags- und Anstoßfrachten, Nachtrag 7 am 1. Februar, Nachtrag 8 am 1. März, Nachtrag 9 am 1. April, Nachtrag 10 am 1. Mai, Nachtrag 11 am 1. Juni, Nachtrag 12 am 1. Juli.

Zum Heft C Ic, enthaltend örtliche Gebühren, Nachtrag 4 am 1. März, Nachtrag 5 am 1. April, Nachtrag 6 am 1. Mai, Nachtrag 7 am 1. Juli.

Zum Heft C II, Nachtrag 1, enthaltend Ausnahmetarife 1e und 1f für Holz und Änderungen der Ausnahmetarife 49, 52, 60 und 61 am 1. Mai.

Heft C II (Ausnahmetarife) ist am 1. Juli neu erschienen.

Wichtigere Änderungen bei den Ausnahmetarifen:

Für Steinkohlenteeröle der Tarifstelle Öle, wie unter Ziffer 1 der Klasse F aufgeführt, zur Durchfuhr durch das Deutsche Reich und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern, ist ab 1. Januar Ausnahmetarif 70 aufgehoben.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D32 für den Verkehr Belgien-Schweiz ist mit Gültigkeit ab 1. Februar in Kraft getreten. Er enthält Frachtsätze für bestimmte verkehrswichtige Güter verschiedener Art, die sofort im Abfertigungswege angewendet werden. Besondere Vergünstigungen werden bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb bestimmter Fristen gewährt.

Für Eisenerz und Manganerz ist die im Ausnahmetarif 7a eingeführte Bestimmung, wonach die Vergünstigung im Rückvergütungswege auch für solche Erzsendungen vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet gewährt wird, die nach dem Binnenumschlagplatz Köln-Deutz-Hafen abgefertigt sind, um von dort auf dem Wasserwege nach einem Bestimmungsort des Ausnahmetarifs befördert zu werden, ab 1. Februar aufgehoben.

Für Grubenholz wurde Ausnahmetarif 1a, für Kartoffeln als Stückgut, die in den Nottarif für Lebensmittel einbezogen wurden, wurde Ausnahme-