

rialrat Dr. Neugebauer, Reichspostministerium. Archiv für Post und Telegraphie, Nr. 4, S. 121.

Zum 75 jährigen Bestehen der Oberpostdirektionen in Preußen, 1850—Januar—1925, von Oberpostrat Ringel, Liegnitz. Blätter für Post- und Telegraphie, Nr. 2, S. 13.

Das runde Postamt von Architekt Dipl.-Ing. Griesinger, Frankfurt a.M., Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie, Nr. 13, S. 201.

Ausbau der L'Union postale von Postrat Franck, Berlin, Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie, Nr. 21, S. 341.

Die Registratur von Postrat L. Schneider, Berlin, Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie, Nr. 21, S. 344. K.

Allgemeines.

121. Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925, auf ihrem Gebiet das bislang größte Unternehmen, wurde am 30. Mai 1925 festlich eröffnet. Nach den einleitenden Worten des Staatssekretärs von Frank bietet sie sich als eine Schauausstellung der jüngsten Kinder des deutschen Erfindungs- und Unternehmungsgeistes auf dem Gebiet des Verkehrs dar, bringt daneben auch gutes Altes zum Verständnis des Werdeganges. Nach außen soll sie insbesondere ein Gradmesser der deutschen Leistungsfähigkeit auf dem Gebiete des Verkehrs in Hinblick auf Organisation und Qualität der Arbeit sein.

122. Abhandlungen.

Wesen und Behandlung von Verkehrsproblemen. Von Oberverwaltungsrat Dr. Bartsch. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 4, S. 86.

Schnellgüterverkehr. Ein Versuch zur Überwindung der Zugbildung. Von Reichsbahnrat Privatdozent Dr.-ing. Bäseler. In: Die freie Donau, Heft 10/11, S. 272.

Die Verkehrspolitik der Tschechoslowakei. Von Dr. Pegel. In: Die Elbe, Heft 4, S. 114.

Die Mitwirkung der kommunalen Verkehrsämter bei der Ausgestaltung des Verkehrs im Industriegebiet. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 25/26, S. 985.

Die bisherige Tätigkeit des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk. Von Privatdozent Dr.-ing. Heisterbergk. In: Verkehrstechnik, Heft 11, S. 148.

Les voies de communication de l'Hinterland du port de Strassbourg. Eine Artikelserie in: La Navigation du Rhin, Heft 4, S. 141.

Riesa als Elbumschlaghafen und die Tarifpolitik der Sächsischen Staatseisenbahnen. Von Dr. Stark. In: Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 2, S. 285; Heft 3, S. 469.

Glanzeleistungen des nordamerikanischen Verkehrswesens. Von Professor Dr. Ernst Schultze. In: Die Elbe, Heft 6, S. 181. N.-Z.

Wegen Raummangels wird der Abschnitt Verkehrsrecht erst in Verkehrsarchiv Nr. 3 erscheinen.

VERKEHRSARCHIV

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. 3

Abgeschlossen am 20. Oktober 1925

Eisenbahnen.

123. Tarifwesen.

A. Gütertarife.

Neu erschienen sind:

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften, Gütereinteilung, Nebengebührentarif, am 1. August. Die bisherige Ausgabe vom 15. April 1924 nebst Nachträgen I—IV ist aufgehoben.

Zum Teil I, Abt. A, des Gütertarifs, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahnverkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen, Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung, sowie Berichtigungen der Anlage III Nachtrag IV am 1. August, Nachtrag V am 1. September, ferner ein Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif am 1. August.

Zum Heft C II (Ausnahmetarife): Nachtrag 1 am 1. August. Er enthält u. a. eine Neuauflage des A.T. 35 für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See mit weiter ermäßigten Frachtsätzen. Nachtrag 2 am 1. Oktober.

Zum Heft C I b, enthaltend Stationsfrachtsätze, Zuschlags- und Anstoßfrachten, Nachtrag 13 am 1. August, Nachtrag 14 am 1. Oktober.

Zum Heft C I c, enthaltend örtliche Gebühren, Nachtrag 8 am 1. Oktober.

Neue Ausnahmetarife:

Für schwefelsaure Tonerde zur Ausfuhr nach der Schweiz wurde A.-T. 43 am 1. August, für Automobile zur Durchfuhr durch Deutschland bei Beförderung über Saßnitz Hafen—Trälleborg A.-T. 6 am 1. August, für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr über die Donausammellagerplätze Regensburg—Donaulände, Deggendorf—Hafen und Passau—Donaulände nach außerdeutschen Ländern A.-T. DU 2 am 1. August, für Steinkohlenstaub für den Verkehr von den Saargrubenstationen Götterhorn, Kohlwald und Saarbrücken—Versch. Bhf. nach allen Reichsbahnstationen A.-T. 6 e am 23. Juli, für Papier und Pappe der Klassen A, B und C, ausgenommen Packpapier, für Braunholzpapier, Schrenzpapier und Strohpapier im Wasserumschlagsverkehr nach den Rheinumschlagplätzen Kehl, Karlsruhe Hafen und Mannheim A.-T. 44 e am 6. August, für Weinsäure zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern A.-T. 63 am 13. August eingeführt. A.-T. 63 gilt von den Stationen Geisenheim, Ludwigshafen (Rhein) Hbf. und Nieder-Ingelheim. Für überseeisch eingeführtes Roh- und Reinbenzin zur mittelbaren Durchfuhr durch Deutschland wurde A.-T. 14 am 26. August eingeführt. Er gilt von Hamburg Hbf./Wilhelmsburg nach den dänischen Stationen Aarhus H., Esbjerg, Esbjerg-Hafen, Kopenhagen Gbf. und Norrebro. Für Chlorkalk zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern kam A.-T. 57 am 27. August zur Einführung, für Chlorkalk in Wagenladungen zur Ausfuhr aus Deutschland bei Beförderung über Saßnitz Hafen—Trälleborg A.-T. 11 am 27. August und für Chlorkalk in Wagenladungen zur Ausfuhr aus Deutschland bei Beförderung über Flensburg-Weiche—Padborg A.-T. 13, für Eisenerz, auch agglomeriert oder brikettiert

(Eisenschwamm fällt nicht hierunter), Manganerz (Braunstein), Schwefelkies, Kupfererz- und Kupferkiesabbrände (purple ore, d. h. einer Entkupferung nicht mehr bedürftig), sowie eisenhaltige Abbrände von Arsenerzen, Abfälle eisenhaltige der chemischen Industrie, Eisenschlacken (Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweißofen-, Hammerschlacken und eisenhaltige Konverterschlacken, Hochofen- und Martinschlacken, auch manganhaltige), Eisen- und Stahlhammerschlag und Walzensinter, sämtlich zur Eisen- und Stahlerzeugung in Polnisch-Oberschlesien bestimmt, A.-T. 2a am 1. September. Für Eisen- und Stahl(-waren) nach Seewerften zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen ist A.-T. 20 und für Eisen- und Stahl(-waren) nach Binnenwerften ist A.-T. 21 auch auf das Saargebiet ab 1. Oktober ausgedehnt worden. Für Besatzfische und Fischereier nach Ostpreußen wurde A.-T. 24 für die Zeit vom 27. Juli bis längstens 31. Oktober 1927, für Waren aus Aluminium, Blei, Kupfer, Nickel, Zink und Zinn sowie Legierungen aus diesen Metallen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern A.-T. 35a am 1. Oktober, für Kupferwalzdraht und gezogenen Kupferdraht zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus A.-T. 43a am 16. August, für Kalksteine, auch gemahlen und für Kalk, erdiger, auch gemahlen oder gebrannt (Ätzkalk), zur Kunstdüngerherstellung im Deutschen Reich A.-T. 84 am 15. August und für Schwefelsäure A.-T. 22 am 10. September eingeführt.

B. Personen- und Gepäcktarife.

Am 1. August 1925 sind erschienen:

Eine Neuausgabe des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I. Ab 18. August ist für die Benutzung von Fernschnellzügen (F.-D.) neben dem gewöhnlichen Schnellzugfahrpreis nur noch ein fester Zuschlag von 6.—RM. in erster und 3.—RM. in zweiter Klasse gegen früher 12.— bzw. 6.—RM. zu zahlen.

B.

124. Südamerikanische Bahnbauten. In Guatemala hat die International Railroad of Central America mehrere Strecken im Bau. Die Verbindung Zacapa—Salvador ist fast vollendet. Begonnen wird demnächst die Strecke von San Miguel in Honduras nach Salvador. Die Venezuela Railway Cy, die von der Diskontogesellschaft und der Norddeutschen Bank kontrolliert wird, wurde in die Compania Ferrovie del Sud-Americanos umgewandelt. Die Strecke der Bahn beträgt 110 km. Wenn es gelingt, weiteres Kapital aufzubringen, sollen neue Linien in Angriff genommen werden. (Verkehrstechnische Woche, Nr. 39.)

125. Stifiser Joch-Bahn. Ein einflußreiches Syndikat von Handels- und Industriekreisen aus Genua und Mailand ist an die italienische Regierung herangetreten, um den Bau der Stifiser Joch-Bahn zu betreiben.

126. Zusammenschluß der kanadischen Eisenbahnen. In Kanada hat sich der Ausschuß, der die Frage der Vereinigung der Kanadischen Pacific-Eisenbahn mit den Staatsbahnen klären soll, zugunsten der Vereinigung ausgesprochen.

127. Indien. Am 1. Juli ist gleichzeitig mit der Verstaatlichung der Great Indian Peninsula-Eisenbahn die Oudh und Rohilkand-Eisenbahn mit der Ostindischen Eisenbahn, mit der schon vorher eine Betriebsgemeinschaft bestand, vereinigt worden.

128. Abhandlungen.

Staat und Eisenbahnwesen in Britisch-Indien. Von Hauptmann a. D. Günther Voigt. Archiv für Eisenbahnwesen, Nr. 2, S. 247; Nr. 3, S. 557; Nr. 4, S. 682.

Französische Leistungen im Bau und Betriebe von Kolonialeisenbahnen. Von Geh.-Oberbaurat a. D. Prof. F. Baltzer. Verkehrstechnik, Nr. 36, S. 680.

Fabrikanschlußgleise, ihre Aufgaben und zweckmäßige Anordnung. Von Oberbaurat Nils Buer, Die Werkbahn, Nr. 13, S. 165.

Der Ruhrreinbruch und die Eisenbahnen Westdeutschlands. Von Reichsbahndirektionspräsident Denicke. Verkehrstechnische Woche, Nr. 32, S. 511; Nr. 33, S. 524.

Eisenbahn und Wegerecht. Von Reichsbahnrat Dr. Ottmann. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 31, S. 877.

Zur Geschichte der Balkaneisenbahnen. Von Dr. Oskar Nieß. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 35, S. 986. K.

Straßen- und Kleinbahnen.

129. Die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine als Seil-schwebebahn auszuführende Kleinbahn von Kitzbühel auf das Kitzbüheler Horn ist unter dem 22. Juni 1925 vom österreichischen Bundesministerium für Handel und Verkehr dem Hotelbesitzer Ernst Reisch in Kitzbühel im Verein mit dem Verwaltungsratsmitglied der „Fabbag“ Förderanlagen-Bau- und Betriebs A.-G., in Wien, auf die Dauer eines Jahres erteilt worden. (Anzeigeblatt für Verkehr, Wien, Folge 56.) Eine gleiche Bewilligung wurde unter dem 23. Juli 1925 dem Robert Nissl in Innsbruck für eine Seil-schwebebahn vom Gramartboden bei Innsbruck auf die Höttinger Alp erteilt (Folge 64).

130. Erweiterung des Pariser Untergrundbahnnetzes. Der französische Senat hat einen Gesetzentwurf angenommen, durch den die Stadt Paris ermächtigt wird, für die Erweiterung ihres Untergrundbahnnetzes eine Anleihe von 500 Millionen Franken aufzunehmen. (Verkehrstechnik, Nr. 30.)

131. Zusammenschluß aller Verkehrsmittel in Chicago. Der Stadtrat von Chicago hat beschlossen, alle Verkehrsanlagen der Stadt in deren Eigentum zu überführen. Die Verhandlungen mit den Straßen- und Untergrundbahnen sind erfolgreich gewesen. (Verkehrstechnik, Nr. 30.)

132. Eine Untergrundbahn in Sidney wird mit einem Kostenaufwand von 10 Millionen Pfund geplant.

133. Förderung des Baues von Kleinbahnen in Preußen. Unter dem 29. Juli 1925 hat der Preußische Landtag durch Gesetz die Staatsregierung ermächtigt, zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen 2 Millionen Reichsmark zu verwenden. (Preußische Gesetzsammlung, Nr. 22.)

134. Neues Untergrundbahnnetz in London. Ein englisch-amerikanisches Konsortium beabsichtigt den Bau eines ausgedehnten Untergrundbahnnetzes, das zwischen den Docks und den Hauptstapelplätzen Londons den Warenverkehr bewältigen soll. (Verkehrstechnische Woche, Nr. 39.)

135. Der Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen hielt am 30. September und 1. Oktober in München seine 22. ordentliche Hauptversammlung ab.

136. Abhandlungen.

Der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr im Jahre 1924. Von Reichsbahn-Oberrat Privatdozent Dr. Ing. L. Jänecke. Verkehrstechnik, Nr. 31, S. 589.

Der 3. Internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Budapest. Von Dr. Ertel. Verkehrstechnik, Nr. 32, S. 605.

Die Straßenbahnen von Paris. Von Geh. Regierungsrat Wernecke. Verkehrstechnik, Nr. 33, S. 631.

Die Goldmarkbilanzen deutscher Straßenbahnen und Kleinbahnen. Von Dr. Erwin Kleinstück. Verkehrstechnik, Nr. 39, S. 722.

30 Jahre Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen. Von Generaldirektor Löwit. Verkehrstechnische Woche, Nr. 39 a, S. 737.

Die Anlagen der Amsterdamer Straßenbahn. Von Prof. Dr. Ing. E. Giese. Verkehrstechnische Woche, Nr. 39 a, S. 756. K.

Seeschifffahrt.

137. Deutschlands Seeverkehr 1925. Der Verkehr im dritten Vierteljahr betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Hamburg:				
Juli	1 131	1 441 209	1 413	1 447 441
August	1 229	1 431 778	1 321	1 459 557
September	976	1 276 996	1 214	1 404 235
Bremen (mit anderen Weserhäfen):				
Juli	469	514 263	444	484 681
August	533	477 449	551	519 771
September	449	487 866	465	520 644

Der Gesamtverkehr der 19 wichtigsten deutschen Häfen an der Ostsee und Nordsee (vgl. Verkehrsarchiv 1925, 2, Nr. 63) betrug:

		Eingang		Ausgang	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
April	Ostsee	1 332	503 600	1 392	524 600
	Nordsee	2 597	2 199 200	2 843	2 302 000
	Zusammen	3 929	2 702 800	4 235	2 826 600
Mai	Ostsee	1 514	500 600	1 592	546 300
	Nordsee	2 759	2 506 600	2 990	2 493 500
	Zusammen	4 273	3 007 200	4 582	3 041 800
Juni	Ostsee	1 993	537 500	1 988	534 100
	Nordsee	2 552	2 258 800	2 746	2 279 400
	Zusammen	4 545	2 796 300	4 734	2 813 500

138. Der Flensburger Freihafen wurde im August auf die Dauer von 50 Jahren an eine Aktiengesellschaft verpachtet, an der die Zentralkonzeption A. G. Schenker & Co. mit 51 %, die Stadt mit etwa einem Drittel, daneben der Flensburger Großhandel beteiligt sind.

139. Der Güterumschlag der Haupt-Handelshäfen der Vereinigten Staaten von Amerika 1924 stellte sich wie folgt (in long tons zu 1016 kg):

	Einfuhr	Ausfuhr
New York	9 962 000	11 890 000
New Orleans	4 476 000	3 687 000
Baltimore	3 563 000	1 857 000
Philadelphia	3 157 000	2 229 000
Los Angeles	1 009 000	3 206 000
Buffalo	2 944 000	853 000
Galveston	1 569 000	1 652 000
San Francisco	1 244 000	1 839 000

140. Das Besatzungswesen auf deutschen Handelsschiffen wurde neu geordnet durch Verordnung über die Besetzung deutscher Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, Verordnung über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, Verordnung über den Befähigungsnachweis der Schiffingenieure und Seemaschinenisten auf deutschen

Kauffahrteischiffen, sämtlich vom 25. Juli 1925. Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt II, Nr. 32, S. 709, S. 714, S. 724.

141. Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal 1925 betrug:

	Juli	August	September
Zahl der Schiffe	4 163	4 261	3 665
Raumgehalt in 1000 N.-R.-T.	1 357	1 451	1 358

142. Die Generalversammlung 1925 der „Baltic and White Sea Conference“ in Oslo sprach sich gegen die Belastung der Schifffahrt durch hohe Hafenkosten usw. und gegen die Unterstützung des Schiffbaues durch Beihilfen öffentlicher Körperschaften bei darniederliegendem Frachtenmarkt aus, dagegen zugunsten des internationalen Schiedsgerichtsverfahrens gemäß Völkerbundprotokoll vom September 1923, befürwortete ein Auflegen von Schiffen an Stelle von Annahme unrentabler Frachten und beauftragte den Exekutivausschuß mit der Prüfung der Frage, ob planmäßig sich eine Anpassung des Schifffraumes an den tatsächlichen Bedarf durchführen lasse.

143. Die Welthandelsflotte Mitte 1925 umfaßte nach Lloyds Register verglichen mit Mitte 1914 und 1924:

Jahr	Dampfer u. Motorschiffe	Segler	Zusammen
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
1914	45 404 000	3 686 000	49 090 000
1924	61 514 000	2 510 000	64 024 000
1925	62 380 000	2 261 000	64 641 000

An seegehenden stählernen und eisernen Dampfern und Motorschiffen (über 100 Br.-R.-T.) besaßen die Haupt-Schiffahrtsländer:

	1914	1924	1925
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
Großbritannien	18 877 000	18 917 000	19 274 000
Britische Dominions	1 407 000	2 213 000	2 230 000
Ver. Staaten von Amerika	1 837 000	11 823 000	11 605 000
Japan	1 642 000	3 651 000	3 741 000
Frankreich	1 918 000	3 193 000	3 262 000
Deutschland	5 098 000	2 856 000	2 993 000
Italien	1 428 000	2 676 000	2 894 000
Holland	1 471 000	2 533 000	2 585 000
Norwegen	1 923 000	2 326 000	2 555 000

144. Die Tank-Dampferflotte der Welt belief sich nach amerikanischer Quelle Juni 1925 auf insgesamt 1039 Schiffe mit 5 578 000 Br.-R.-T., wovon 402 Schiffe mit 2 508 000 Br.-R.-T. auf die Vereinigten Staaten, 391 Schiffe mit 2 074 000 Br.-R.-T. auf Großbritannien und nur 12 Schiffe mit 53 000 Br.-R.-T. auf Deutschland (an 7. Stelle stehend) entfielen.

145. Bestand und Beschäftigung der nordamerikanischen Handelsflotte wurde amtlich für den 1. Juli 1925 wie folgt (ohne Schiffe unter 1000 t) angegeben:

Dienst	Privatschifffahrt		U. S. Shipping Board	
	Schiffe	Br.-R.-T.	Schiffe	Br.-R.-T.
Ausland, Übersee	117	824 000	283	1 634 000
Ausland, Nahverkehr	187	828 000	23	332 000
Küstenschifffahrt	671	3 176 000	4	29 000
Aufgelegt	118	366 000	902	3 887 000
Zusammen	1 093	5 194 000	1 212	5 882 000

146. Die Beteiligung amerikanischer Schiffe am Ex- und Import der Vereinigten Staaten von Amerika vom 1. Juli 1924 bis zum 30. Juni 1925 stellte sich wie folgt:

	Export		Import	
	t	%	t	%
Amerikanische Schiffe	17 759 100	34,48	20 710 200	50,70
Fremde Schiffe	33 742 000	65,52	20 136 500	49,30

Im vorangehenden Rechnungsjahr hatte die amerikanische Beteiligung 33,57 % und 55,82 % ausgemacht.

147. Abhandlungen.

Der Weltfrachtenmarkt im ersten Halbjahr 1925. Von Theo Sönnichsen. In: Hansa, Heft 27, S. 1042.

Seeschiffahrt und Auswanderung nach dem Kriege. Von Dr. Karl C. Thalheim. In: Hansa, Heft 29, S. 1117.

Die bulgarische Schiffahrt. Von Dr. Friedrich Wallisch. In: Hansa, Heft 29, S. 1118.

Die jugoslawische Schiffahrt. Von Dr. Fr. Wallisch. In: Hansa, Heft 36, S. 1370.

Die Lage der italienischen Schiffahrt. Von Dr. Fr. Wallisch. In: Hansa, Heft 38, S. 1444.

Beitrag zur Beurteilung der wirtschaftlichen Krisis in der deutschen Schiffbau- und Schiffsabwrack-Industrie. Von Geh. Baurat Grundt. In: Schiffbau, Heft 15, S. 517.

Betrachtungen über die Schiffahrts- und Schiffbaukrise. Von Dr. Ernst Dehning. In: Das Schiff, Heft 17, S. 167.

Fünfzig Jahre Vlissinger Linie. Von Dr. Overmann. In: Archiv für Eisenbahnenwesen, Heft 4, S. 667.

Le Port de Rotterdam. Par H. S. de Roode, D. Boomsma, J. G. Christiaanse. In: La Navigation du Rhin, Heft 7, S. 289.

Rouen, port de grains. Par P. Barillon, Directeur du Port de Rouen. In: La Navigation du Rhin, Heft 8, S. 337.

Comment sauver notre Marine marchande? Par G. Breton. In: Journal de la Marine Marchande et des voies navigables, Heft 336, S. 1141; Heft 337, S. 1173; Heft 338, S. 1205. N.-Z.

Binnenschiffahrt.

148. Westdeutsche Binnenschiffahrt.

A. Nordwestdeutsche Kanäle.

Der Verkehr auf dem Dortmund—Ems-Kanal nahm im dritten Viertel 1925 weiter zu. Der Durchgang durch Schleuse Münster erreichte im Wochendurchschnitt 88 500 t (gegen 75 400 t im 2. Viertel). Brennstoffe zu Tal mit 41 300 t (33 200 t) hielten Erzen zu Berg mit 40 800 t (36 700 t) die Wage. — Der Verkehr auf dem Rhein—Weser-Kanal hielt sich mit 41 200 t wochendurchschnittlichem Durchgang durch Schleuse Münster auf etwa gleicher Höhe wie im 2. Viertel (39 500 t). Davon entfielen auf Brennstoffe ostwärts 26 000 t (24 800 t), Erze westwärts 8 300 t (7 700 t). Der die Schleuse I (bei Duisburg—Ruhrort) passierende Verkehr vom Rhein—Herne-Kanal zum Rhein vermehrte sich beträchtlich: wochendurchschnittlich 139 800 t im 3. Viertel 1925 (gegen 112 900 t im 2. Viertel), wovon 129 300 t (100 000 t) Brennstoffe. Der Verkehr vom Rhein zum Kanal ließ etwas nach: 33 000 t (gegen 36 800 t), davon 16 200 t (18 900 t) Erz.

B. Rhein.

Der Rheinverkehr wies im Juli eine weitere Belebung auf, dank größerer Kohlentransporte rheinauf wie rheinab. Erstere nahmen im August wieder ab, letztere weiter zu. Der September brachte wieder geringe Ansätze zu einer Belebung des Kohlenmarktes in Süddeutschland, während die Niederrheinverfrachtungen auf den Stand vom Juli zurückgingen. Abgesehen von stärker erhöhten Frachten in der 2. Julihälfte blieb die Geschäftslage der Rheinschiffahrt mangels

Anderung der Reichsbahntarifpolitik und infolge weiterer Neubaueinstellungen im allgemeinen flau. In Sonderheit gestaltete sich der Rotterdamer Markt bei stark zurückgehenden Erzverladungen gegen Ende des 3. Viertels sehr ungünstig. Bei allgemein befriedigendem Wasserstand konnte die Baselfahrt, wenn auch im geringen Umfang, während eines großen Teils der Berichtszeit betrieben werden. Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze erreichte im 3. Viertel 1925 die folgenden Werte in 1000 t:

	Zu Berg	Kohle	Erz	Getreide	Sonstiges	Zusammen
Juli		22	926	267	508	1723
August		18	681	268	480	1447
September		39	547	109	426	1121
3. Viertel 1925	79		2154	644	1414	4291

	Zu Tal	Kohle	Eisen	Erden	Sonstiges	Zusammen
Juli		1640	71	233	426	2370
August		1795	103	245	370	2513
September		1606	75	257	334	2272
3. Viertel 1925	5041		249	735	1130	7155

(2. Viertel 1925 zu Berg: 4 764 000 t, zu Tal 5 707 000 t). Der wöchentliche Umschlag in den Duisburg—Ruhrorter Häfen belief sich im Juli, August und September auf 500 000 — 510 000 — 455 000 t, der der Rheinzechenhäfen auf 150 000 — 145 000 — 130 000 t (geringere Erzzufuhren!), der Mannheim—Ludwigshafens auf 180 000 — 154 000 — 160 000 t.

149. Ostdeutsche Binnenschiffahrt.

Der Verkehr auf der Oder zeigte im April und Mai eine bedeutende Belebung, ging aber im Juni infolge ungünstigen Wasserstandes bei stark gestiegenen Frachten scharf zurück. Auf der Elbe war die Belebung im Frühjahr geringer, ebenso die Beeinflussung des Verkehrs durch den schlechteren Wasserstand im Juni. Der Umschlag der bedeutendsten ostdeutschen Binnenhäfen stellte sich in 1000 t:

	Kosel		Stettin und Swinemünde	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
April	278,5	81,8	113,4	110,6
Mai	315,8	111,9	162,3	130,4
Juni	147,7	101,8	114,3	76,9

	Berlin		Hamburg	
	Abgang	Ankunft	Abgang	Ankunft
April	78,8	325,5	335,9	253,3
Mai	83,6	365,7	337,8	287,2
Juni	59,8	282,6	282,2	259,9

	Magdeburg		Durchgang Schandau	
	Abgang	Ankunft	zu Berg	zu Tal
April	41,3	45,9	66,1	98,6
Mai	51,2	40,5	78,4	103,9
Juni	34,—	47,3	55,9	85,6

150. Die Einführung des Dieselmotors in die Binnenschiffahrt macht weitere Fortschritte. So hat neuerdings die holländische Rheinreederei J. H. Koenigsfeld, Rotterdam, ein bei Christof Ruthof in Mainz-Kastel erbautes, mit kompressorlosen Dieselmotoren der Motorenfabrik Deutz ausgerüstetes Motor-Güterboot „Helvetia“ von 685 t Tragfähigkeit — ein zweites Schiff „Westfalia“ folgt — in Betrieb genommen, während im staatlichen Schleppdienst auf dem Mittelland-

kanal 5 bei Janssen & Schmilinsky in Hamburg erbaute, ebenfalls mit Deutz-Motoren ausgerüstete Schlepper von je 160/200 PSe eingestellt worden sind.

151. Der Hafen-Verband des Elbstromgebietes, dem die privaten wie öffentlichen Häfen angeschlossen sind, wurde im Sommer 1925 nach rheinischem Vorbild gegründet, Stadtrat Wittmaack, Magdeburg, zum Vorsitzenden gewählt.

152. Zusammenschluß in der Elbe-Schifffahrt. Nachdem frühere Verhandlungen sich zerschlagen hatten, haben nunmehr die Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaft A.-G. und die Neue Deutsch-Böhmische Schifffahrt A.-G., beide in Dresden, beschlossen, das Fracht- und Schleppgeschäft hinfert gemeinsam zu betreiben.

153. Neuorganisation der Verwaltung der bayerischen Häfen. Einer von der Staatsregierung dem bayerischen Landtag zur Genehmigung unterbreiteten Verordnung zufolge sollen für die von Bayern bei der Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen zurückbehaltenen Häfen vier Hafentypen errichtet werden, und zwar 1. ein Hafentyp Ludwigshafen a. Rh. für die Rheinhäfen, 2. ein Hafentyp Aschaffenburg für den alten Hafen und den neuen Umschlag- und Industriehafen in Aschaffenburg-Leider, 3. ein Hafentyp Regensburg für den Hafen dortselbst und 4. ein Hafentyp Passau für die Häfen Passau-Donaulände und Passau-Raklau. Die übrigen diesen Hafentypen nicht zugewiesenen Hafenanlagen usw. werden den örtlich zuständigen Straßen- und Flußbauämtern zugeteilt.

154. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt hielt seine 56. ordentliche Hauptversammlung unter dem Vorsitz von Generaldirektor Dr. h. c. Ott vom 8. bis 10. Juli in München ab. Die dort gehaltenen Vorträge galten der Organisation der deutschen Wasserstraßenverwaltung (Oberbürgermeister Dr. Most) und dem Ausbau der Rhein-Main-Donau-Straße (Staatsrat Dr. von Graßmann, Professor Dantscher, Oberbaurat Erben).

155. Der erste Kongreß der westdeutschen Partikulierschifffahrt, veranstaltet vom Partikulierschiffverband „Jus et Justitia“, fand vom 25. bis 27. September 1925 in Mannheim statt. Die Vorträge (Dr. Reinig, Prof. Dr. Blaustein, Ministerialdirektor Dr. Fuchs, Oberverwaltungsrat Dr. Bartsch) galten vornehmlich Verkehrs- und Baufragen der Rheinschifffahrt.

156. Der 3. italienische Binnenschifffahrtkongreß fand vom 22. bis 25. Mai 1925 in Anwesenheit des Königs in Mantua statt, wobei auch die neue Schleuse von Governolo am Mincio eingeweiht wurde.

157. Der französische Binnenschifffahrts- und Wasserwirtschafts-Kongreß 1925 fand am 16. Juli in Grenoble und am 22. Juli in Lyon statt. Eine größere Reihe Vorträge galt vornehmlich spezielleren Baufragen (vgl. La Navigation du Rhin, Nr. 8, S. 348).

158. Abhandlungen.

Die deutsche Binnenschifffahrt seit dem Weltkriege. Von Ministerialrat Baur. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 7, S. 164.

Der Oberrhein und seine bauliche Behandlung. Von Dr. Ing. h. c., Dr. rer. pol. h. c. Eduard Faber. In: Die Bautechnik, Heft 29, S. 398.

Die Notwendigkeit der beschleunigten Inangriffnahme der Oberrhein-Regulierung Straßburg—Basel. Von Baurat August Schneider. In: Die freie Donau, Heft 13, S. 368.

Die Bauwürdigkeit der zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen geplanten Kanalverbindungen (Technische Untersuchungen). Von Geh. Oberbaurat Tincauzer. In: Werft — Reederei — Hafen, Heft 14, S. 403.

Der Weserverkehr und seine Zukunft. Von Regierungs- und Baurat Prietze. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 7, S. 173.

Der geplante Weser-Main-Kanal. Von Dipl.-Handelslehrer H. Leifer. In: Die Weser, Heft 9, S. 264.

Danzig—Galatz. Von Dr. Karl Wolff. In: Die freie Donau, Heft 16, S. 454.

Die Schifffahrtsgesellschaften auf der Donau. Von Dr. Friedrich Wallisch. In: Hansa, Heft 27, S. 1045. N.-Z.

Straßenverkehr nebst Spedition.

159. Die erste deutsche Versuchsbahn für den Autostraßenbau wurde in Braunschweig geschaffen und am 18. Juni 1925 gelegentlich einer Tagung des deutschen Straßenbauverbandes ihrer Bestimmung übergeben.

160. Die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau hielt vom 20. bis 22. Juli 1925 in München ihre erste Mitgliederversammlung ab.

161. Schweizerische Alpenpässe. Einer Beschreibung der für Automobile zugänglichen höheren Schweizer Paßstraßen von Dr. Th. Gubler in der Allgemeinen Automobil-Zeitung, Nr. 33 und 34, sind folgende Daten zu entnehmen:

Paß	Höhe in m	Paßstrecke	km	Ausbauzeit
Jaunpaß	1511	Bulle—Bolligen . . .	39,7	1872—1878
Col des Mosses	1448	Aigle—Les Moulins . .	32,8	1865—1869
Col du Pillon	1550	Aigle—Gsteig	32,0	1886 vollendet
Brünig	1011	Luzern—Meiringen . .	54,9	1862 vollendet
Grimmel	2165	Meiringen—Gletsch . .	37,1	1891—1894
Furka	2432	Brig—Hospenthal . .	77,9	1850—1866
Pas de Morgins	1386	Monthey—Thonon . .	59,0	1869—1872
Col de la Forclaz	1528	Martigny—Le Châtelard	20,1	?
Großer St. Bernhard	2473	Martigny—Aosta . . .	78,8	1905 vollendet
Simplon	2008	Brig—Domodossola . .	63,5	1800—1805
St. Gotthard	2112	Amsteg—Biasca . . .	85,9	1819—1830
Klausen	1952	Aldorf—Linthal . . .	47,6	1899 vollendet
Oberalp	2047	Andermatt—Paßhöhe .	10,5	1862 vollendet

162. Eine Alpenstraße Zell am See—Lienz durch das Großglocknergebiet soll gebaut werden, um dem Mangel eines fahrbaren Alpenübergangs zwischen dem Radstädter Tauernpaß und dem Brenner abzuweichen. Es sollen die bestehenden Sackstraßen Zell—Ferleiten im Norden und Lienz—Heiligenblut im Süden durch einen 27,5 km langen Straßenneubau über das Hochtor miteinander verbunden werden, wodurch der z. Z. 255 km lange Fahrweg Zell am See—Lienz auf 30 km herabgemindert und das ganze Salzburger- und Kärntnerland bedeutend einander angenähert würden. Man hofft, die Straßebaukosten durch eine Straßemaut von 4 Schilling pro Kraftwageninsassen verzinsen und amortisieren zu können.

163. Kraftfahrlineigesetz. Unter Aufhebung der Verordnung betreffend Kraftfahrzeuglinien vom 24. Januar 1919 hat der Reichstag ein Gesetz unter dem 26. August 1925 beschlossen, das das Genehmigungsverfahren für die Errichtung von Kraftfahrlinien neu regelt, wobei der Reichspost bedeutende Vorrechte eingeräumt sind. Vgl. Reichsgesetzblatt I, S. 319.

164. Die internationale Föderation der Spediteurorganisationen wurde am 7. September 1925 gelegentlich einer Delegiertenkonferenz der großen nord-, mittel- und osteuropäischen Spediteurorganisationen in Wien gegründet. Zu den Aufgaben der Föderation gehört die Angleichung der Handelsbräuche durch Aufstellung ein-

heitlicher Geschäftsbedingungen, die Schematisierung der Spediteurtarife und gegenseitige Bekanntgabe der Tarifsätze, die Unterstützung der Mitglieder bei der Eintreibung von Forderungen gegen Spediteure, die Intervention in Streitfällen zwischen den Mitgliedern, die Errichtung von Schiedsgerichten und die Ergreifung von Maßnahmen, um die Branche schädigende Elemente zu bessern oder abzustößen.

165. Abhandlungen.

Ausführungen und Erfahrungen auf dem Gebiet des Automobil-Straßen-Baus. Von Geh. Rat Prof. Dr. Ing. Brix. In: Verkehrstechn. Woche, Heft 31, S. 495; Heft 32, S. 509.

Gesetzgebung und Finanzierung für Wege des Kraftwagenverkehrs. Von Ministerialrat a. D. Moll. In: Verkehrstechn. Woche, Heft 33, S. 519; Heft 33, S. 590.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen für den Kraftwagenverkehr. (Äußerungen.) In: Verkehrstechnik, Heft 30, S. 581.

Die Auswertung der Ergebnisse der Verkehrszählung auf den deutschen Staats- und Provinzialstraßen. Von Ministerialrat Dr. Ing. A. Speck. In: Verkehrstechnik, Heft 33, S. 621.

Versuche über die Einwirkung des Kraftwagens auf die Straße. Von Oberbaurat Nagel. In: Verkehrstechnik, Heft 35, S. 657.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Lastkraftwagen mit den Eisenbahnen. Von Professor Dr. G. Halter. In: Verkehrstechnik, Heft 36, S. 669.

Der Eisenbahnkraftverkehr. Von Hans Piening. In: Eisenbahn- und Schiffs-Nachrichten, Heft 33, S. 435.

Autostraßen für das Ruhrgebiet. Von Dr. Zimmermann. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 31, S. 1213.

Deutsche Automobilfragen. Von Dr. Nawatzki. In: Die Elbe, Heft 8, S. 245.

Die Garagenausstellung in München und die Garagenfrage in Deutschland. Von Dr. Ing. Georg Müller. In: Allgemeine Automobil-Zeitung, Heft 29, S. 40.

Vergleichung der Transportkosten bei verschiedenen Beförderungsmitteln im Lieferungsgeschäft der Großstadt. Von Ingenieur W. Heynig. In: Organisation, Heft 16, S. 779.

Vergleichung der Transportkosten bei Pferdefuhrwerk und Lastkraftwagen. Von Ingenieur W. Heynig. In: Organisation, Heft 18, S. 878. N.-Z.

Luftverkehr.

166. Deutsch-Österreichischer Vertrag. Deutschland und Österreich haben zur Förderung des Luftverkehrs einen Vertrag abgeschlossen, der am 19. Mai 1925 unterzeichnet, am 26. August 1925 vom Reichstag bestätigt und mit Zustimmung des Reichsrates verkündet worden ist. (Reichsgesetzblatt II, Nr. 42.)

167. Deutschland-Schweden. Am 29. Mai 1925 haben Deutschland und Schweden ein vorläufiges Abkommen über den Luftverkehr abgeschlossen, das am 26. August 1925 vom Reichstag als Gesetz beschlossen und mit Zustimmung des Reichsrates verkündet worden ist. (Reichsgesetzblatt II, Nr. 42.)

168. Die italienischen Luftfahrtkonzessionsbedingungen, kgl. Dekret mit Gesetzeskraft vom 18. Oktober 1924, werden in den Nachrichten für Luftfahrer Nr. 30 in Übersetzung wiedergegeben.

169. Der deutsche Industrie- und Handelstag hat eine Eingabe an den Reichskanzler gerichtet, in der er zu der Botschafternote (vgl. Nr. 110) Stellung nimmt und die Reichsregierung bittet, die fortschrittsfeindlichen Bindungen der Note abzuwehren.

170. Die Ukrainische Flugverkehrsgesellschaft (Ukrwosduchpust) eröffnete die Luftlinie Charkow—Moskau mit drei Dornier-Ganzmetallhochdeckern „Komet“.

171. Zur Entwicklung der ägyptischen Militär- und Zivilluftfahrt hat die Regierung als erste Rate 150 000 ägyptische Pfund bewilligt.

172. Der Luftverkehr Ägypten—Indien, der im nächsten Jahre auf der Strecke Kautara (bei Ismailia)—Karachi an die Stelle des bisherigen Luftverkehrs Kairo—Bagdad treten soll, ist vertraglich den Imperial Airways übertragen worden, die dafür vom britischen Luftministerium eine Beihilfe von jährlich 87 000 Pfund erhalten sollen. Die neue Strecke ist rund 3700 km lang. Flughäfen, Funkstellen und Wetterstationen werden von der Regierung bereitgestellt. Die Flugzeit (ohne Nachtflugverkehr) beträgt 2½ Tage, Indien läßt sich dann von England aus in 6 Tagen erreichen. Der Verkehr soll mit dreimotorigen Großflugzeugen bewirkt werden.

173. Detroit. Hier hat sich eine Luftverkehrsgesellschaft gebildet, die zunächst den Nachtflugdienst zwischen New-York und Chicago betreiben will. Passagiere sollen nicht befördert werden, sondern nur Post und Fracht. Das Kapital der Gesellschaft soll 10 Millionen Dollars betragen, von denen bereits 2 Millionen eingezahlt sein sollen. (Der Luftweg, Nr. 14.)

174. Der Sechste Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1925 fand vom 31. Juli 1925 bis 11. August 1925 statt. Näheres siehe: Illustrierte Flugwoche, Nr. 18, S. 345; Nr. 19, S. 363.

175. Ein Wasserflughafen wird von der Stadt Duisburg geplant. Die Junkerswerke sollen den hierzu geeignetsten Platz ausfindig machen. (Verkehrstechnische Woche, Nr. 39.)

176. Argentinien. Der Präsident des Aero-Clubs Cordoba, Ingenieur Conil Paz, hat dem Kongreß ein genau ausgearbeitetes Projekt für ein großes argentinisches Luftverkehrsnetz eingereicht. Es werden sechs Linien vorgeschlagen, deren Betrieb Junkers-Flugzeuge übernehmen sollen. Auch über die Finanzierung werden detaillierte Vorschläge gemacht. Weitere Einzelheiten siehe: Illustrierte Flugwoche, Nr. 19, S. 371.

177. Die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt hielt am 10. September 1925 in München ihre 14. ordentliche Mitgliederversammlung ab.

178. Abhandlungen.

Der Luftschiffhafen für den transatlantischen Schnellverkehr. Von Walter Scherz. In: Verkehrstechn. Woche, Heft 37, S. 626.

Das Zeppelin-Luftschiff als Verkehrsmittel. Von Walter Scherz. In: Der Luftweg, Heft 17, S. 189.

Die Entwicklung der Funkentelegraphie auf Zeppelin-Luftschiffen. Von Willy Speck. In: Der Luftweg, Heft 17, S. 201.

Die Pariser Luftfahrtkonferenz. Von Wilfried Diehard. In: Luftfahrt, Heft 17, S. 261.

Die russische freiwillige Luftflottengesellschaft. Von A. Kirschner. In: Illustrierte Flugwoche, Heft 18, S. 339.

Die Note des Botschafterrates vom 24. Juni 1925 über die Luftfahrt. Von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Otto Schreiber. In: Luftfahrt, Heft 18, S. 277; Heft 19, S. 293. K.

Post- und Nachrichtenverkehr.

179. Die Zugtelephonie wurde am 15. August 1925 in einem Fernschnellzugpaar der Strecke Berlin—Hamburg in Betrieb genommen. Um diese neue Einrichtung in den fahrplanmäßigen Zügen auszuprobieren, sind vorerst Gespräche, Tele-

gramme und Nachrichtenübermittlung vom Zuge aus zugelassen. An Gebühren sind neben den üblichen Sätzen für gewöhnliche Gespräche *M* 3.— und für ein Telegramm *M* 2.— zu entrichten. Bei der Weitergabe werden diese Gespräche und Telegramme bevorzugt behandelt.

180. Gleichstellung der Gebühren für Telegramme auf dem Funk- und Kabelwege ist mit dem 10. Juli 1925 im Verkehr mit den Vereinigten Staaten, British Amerika, Bahama-, Bermuda- und Turksinseln, Mexiko, Mittelamerika, Westindien, Ecuador, Kolumbien, Venezuela und Guyana eingetreten, und zwar gelten die für den Kabelweg festgesetzten Wortgebühren auch für den Funkweg. (Amtsblatt des R. P. M., Nr. 61.)

181. Der Unterhaltungsrundfunk ist durch eine Bekanntmachung des R. P. M. vom 24. August 1925 neu geregelt worden. (Amtsblatt des R. P. M., Nr. 81.)

182. Die zweite Große Deutsche Funkausstellung wurde am 4. September 1925 in Berlin im Hause der Funkindustrie in Anwesenheit des Reichspostministers Dr. Stingl eröffnet.

183. Abhandlungen.

La poste, le télégraphe, le téléphone à Madagascar. Annales des postes, télégraphes et téléphones (Paris), Nr. 9, S. 844.

Das deutsche Fernkabelnetz. Von Oberpostrat A. Krauskopf. In: Archiv für Post und Telegraphie, Nr. 4, S. 105; Nr. 5, S. 141.

Daniel Wintzenberger, der kursächsische Postbereiter und Schriftsteller am Ende des 16. Jahrhunderts. Von Oberpostinspektor G. Rennert. In: Archiv für Post und Telegraphie, Nr. 5, S. 162. K.

Reiseverkehr.

184. Die Aufhebung des Sichtvermerks Deutschland-Österreich erfolgte ab 12. August 1925. Seitdem können deutsche Staatsangehörige nach Österreich und österreichische Staatsangehörige nach Deutschland reisen, wenn sie nur im Besitze eines gültigen Heimatpasses sind, aus dem sich die Staatsangehörigkeit des Inhabers einwandfrei ergibt.

185. Kostenfreies Visum Deutschland-Amerika. Auf Grund von Vereinbarungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika erhalten deutsche Reichsangehörige die zur Einreise nach Amerika und den amerikanischen Inselbesitzungen erforderlichen Sichtvermerke sowie amerikanische Staatsangehörige die zur Einreise nach Deutschland erforderlichen Sichtvermerke vom 1. September 1925 ab gebührenfrei.

186. Abhandlungen.

Das demokratische Schiff. Von Th. Ritter, Direktor der „Hapag“. In: Verkehr und Bäder, Heft 29.

Zur Geschichte der deutschen Gaststätte. Von Dr. Schmidt-Lamberg. In: Das Hotel, Heft 29, S. 805.

Zur Statistik der Bäder und Kurorte. Von Dr. W. Bloch. In: Verkehr und Bäder, Heft 39. N.-Z.

Verkehrsrecht.

119. Entscheidungen. (Nachtrag aus Verkehrsarchiv Nr. 2.)

I. Die Beschädigung eines Eisenbahnwagens durch unbefugte Dritte ist ein dem Transportmittel zugestobener Unfall im Sinne der für Transportversicherungen geltenden allgemeinen Versicherungsbedingungen. (§ 129 BGB.) Reichsgericht vom 25. November 1924 VI 171/24. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 1, Spalte 36.

II. Die Straßenbahn haftet für einen von ihr angerichteten Schaden auch ohne ihr Verschulden. (§§ 276, 249 BGB.) OLG. Kassel vom 26. Februar 1923, 1 U 102/22. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 1, Spalte 54.

III. Wird der Wagen, in welchem sich eine leicht verderbliche Ware befindet, vom Frachtbrief getrennt und dadurch eine Verzögerung in der Aushändigung der Ware herbeigeführt, so liegt darin eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn. (§ 86 Abs. 1, Nr. 3 und 5 EVO.) Oberster Gerichtshof Saarlouis vom 12. Dezember 1924. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 1, Spalte 61.

IV. Keine Gebührenfreiheit für die Deutsche Reichsbahngesellschaft. Wenn die Deutsche Reichsbahngesellschaft die Gerichte in Anspruch nimmt, so tut sie das nicht, weil ihr auch öffentlich-rechtliche Befugnisse zustehen, sondern weil sie eine Person des Privatrechts ist und weil sie bürgerliche Rechtsstreitigkeiten zur Entscheidung durch die dafür zuständigen Stellen bringen will. (§§ 90 DGKG. 5 (4) RBG.) Reichsgericht vom 23. Januar 1925 VI 324/24 (Beschluß). Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 2, Spalte 128.

V. Der Reeder ist dem Verfrachter gegenüber nicht verpflichtet, zu kontrollieren, ob die zur Beförderung angelieferten Güter mit den im Frachtvertrage bezeichneten identisch sind. (§ 562 HGB.) Hans. OLG. vom 14. Oktober 1924 Bf. VI 226/24. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 2, Spalte 136.

VI. Zur Konzessionierung privater Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs einschließlich der Feststellung der Konzessionsbedingungen, ferner zur Genehmigung der Baupläne und der Betriebseröffnung solcher Bahnen ist auf preußischem Gebiete nicht das Reich, sondern Preußen zuständig. Preußen bedarf aber dazu der Zustimmung des Reiches. Die Einstellung des Betriebes steht unter der Aufsicht des Reiches nach Maßgabe des § 13 des Staatsvertrages vom 31. März 1920 (Art. 90, 94 Abs. 1 Reichs-V.) Staatsgerichtshof vom 18. Oktober 1924 4.5/23. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 3, Spalte 197.

VII. Ist im Binnenschiffahrtsverkehr die Fracht tageweise vereinbart, so hat der Befrachter auch während der Überwinterung die Fracht fortzuzahlen. Er hat nur das Recht des Rücktritts (§ 71 Abs. 3 Binnenschiffahrtsgesetzes). Hans. OLG. vom 18. November 1924 Bf. VI 309/24. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 3, Spalte 211.

VIII. Ein Generalstreik der Eisenbahnleute rechtfertigt den Einwand der höheren Gewalt nur dann, wenn gleichzeitig sämtliche werktätige Angestelltenkreise in den Ausstand getreten sind (§§ 456 HGB., 84 EVO.). Ein grobes Verschulden kann darin gefunden werden, wenn sie das ihnen anvertraute Beförderungsgut obhutslos liegen lassen. Die Bahn kann sich nicht damit entschuldigen, daß sie infolge eines plötzlichen Generalstreiks sich ihrer oder anderer Leute zur Erledigung der Beförderungsgeschäfte nicht bedienen konnte. (§§ 458 HGB., 5 EVO.) Reichsgericht vom 16. Februar 1925 I 255/24. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 4, Spalte 262.

IX. Für die Seeuntüchtigkeit des Schiffes kann sich der Schiffer nicht freizeichnen; auch dann nicht, wenn diese infolge eines Versehens oder Unachtsamkeit der Schiffbesatzung oder eines Landbeamten des Schiffes entstanden ist. (§§ 513, 527 HGB.) Reichsgericht vom 21. Februar 1925 I 231/24. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 5, Spalte 322.

X. Trotz der Vorschrift des § 21 Abs. 3 KrfVO. ist der Kraftfahrer berechtigt, rechts vorzufahren, wenn sich der Fußgänger oder Lenker eines anderen Fahrzeuges trotz stärkster Warnungszeichen nicht bewegen läßt, dem hinter ihm kommenden Kraftfahrer die Bahn zur Überholung freizugeben. Der Kraftfahrbetrieb würde lahmgelegt werden, wenn es in einem solchen Falle dem Kraftfahrer nicht gestattet

wäre, unter Beobachtung der größten Vorsichtsmaßregeln von der gesetzlichen Vorschrift abzuweichen. Reichsgericht vom 20. Mai 1924 ID 4/24. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 5, Spalte 326.

XI. Ist das in Verlust geratene Gut im Auslande aufgegeben worden, so kann der Geschädigte den gemeinen Handelswert in der Währung des Aufgabelandes fordern (Art. 34 JÜ.). OLG. Köln vom 18. Dezember 1924 6 U 252/23. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 5, Spalte 338.

XII. Eine bloße Ungenauigkeit der Angabe des Versenders im Frachtbrief — auch in Hinsicht auf das spezifische Gewicht des Gutes — rechtfertigt noch nicht den Frachtzuschlag der Eisenbahn. (§§ 60, 57 EVO. Art. 7 Abs. 4 JÜ.) Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 6, Spalte 387.

XIII. Für den Straßenbahnbetrieb einer Großstadt ist es praktisch unmöglich, den Eingang der Plattform des Wagens zu verschließen, deshalb müssen die sich dort aufhaltenden Fahrgäste für ihren eigenen Schutz erhöhte Aufmerksamkeit anwenden. OLG. Düsseldorf vom 2. Dezember 1924 9 U 457/24. Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 6, Spalte 399.

XIV. Im internationalen Verkehr wird die Höhe einer Entschädigung für teilweisen Verlust nach dem Wert des Gutes am Tage der Auflieferung berechnet. Die Umrechnung einer in ausländischer Währung geschuldeten Entschädigung in die Landeswährung erfolgt aber nach dem Zeitpunkt der Zahlung und nicht der Auflieferung des Gutes. (Urteil des Appellationshofes in Triest vom 1. Februar 1924.) — Vergl. I.Ü. Art. 34. — Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport, Heft 3, Seite 87.

XV. Im Falle eines Streikes hat die Eisenbahn, auch bei Fehlen einer besonderen gesetzlichen Vorschrift und lediglich in Ausübung der ihr als bonus pater familias obliegenden Sorgfalt, das Recht, verderbliche Güter, die in einer Streikzone liegen geblieben sind, ohne weitere Förmlichkeit zu verkaufen. Bei Waren, welche sich außerhalb der Streikzone befinden, liegt die Entscheidung, ob es möglich ist, sie über eine andere Strecke zu befördern, in dem freien Ermessen der Eisenbahnverwaltung, welche hierbei nicht nur den Interessen des Versenders Rechnung zu tragen hat, sondern auch den verschiedenartigen Bedürfnissen des Verkehrs und den allgemeinen Verhältnissen des Betriebes. (Urteil des italienischen Kassationshofes vom 16. Juni 1924.) — Vergl. Art. 18. JÜ. — Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, Heft 5, Seite 140.

120. Abhandlungen. (Nachtrag aus Verkehrsarchiv Nr. 2.)

Die Ausstellung reiner Konnossemente gegen Revers in strafrechtlicher Beleuchtung. Von Dr. K. Schneidewin. In: Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 2, Spalte 69.

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft und ihre Beamten. Von Reichsgerichtsrat Dr. Hüfner. In: Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 2, Spalte 81; Heft 3, Spalte 157.

Die Beförderung im Luftverkehr. Von Geheimrat Dr. Fritz Müller. In: Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 6, Spalte 370.

„Cif“ und „fob“. Von Landgerichtsdirektor Dr. Heuer. In: Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Heft 1, Seite 1.

Das erste französische Gesetz für die Binnenschifffahrt. Von Dr. A. Reinhard. In: Der Rhein, Heft 9—13, S. 74; Heft 14—17, S. 121.

Die Nationalität der Binnenfahrzeuge. Von P. Charguéraud-Hartmann. In: Der Rhein, Heft 9—13, S. 74.

Flaggenrecht und Rheinschifffahrt. Von Professor Dr. Max Mittelstein. In: Der Rhein, Heft 9—13, S. 78.

Das internationale Wasserstraßenstatut von Barcelona und die Flößerei. Von Dr. Peters. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 6, S. 142.

Weltverkehr in Osteuropa. Flößerei und Barcelona-Statute unter besonderer Berücksichtigung der Lage Polens. Von Dr. B. Ebhardt. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 6, S. 149.

Die Schiffsnationalität (das Flaggenrecht) auf dem internationalen Rhein. Von Professor Dr. E. His. In: Die Rheinquellen, Heft 6, S. 101.

L'internationalisation du droit de la navigation intérieure. Von P. Charguéraud-Hartmann. In: La Navigation du Rhin, Heft 3, S. 114.

187. Entscheidungen.

I. Ein Spediteur, dem Waren mit der Weisung zugehen, sie zur Verfügung einer bestimmten Person zu halten, handelt unlauter, wenn er unter Umgehung dieser Person sich von deren Hintermann direkten Auftrag verschafft (§ 1 UntWG.). Hans. OLG. v. 8. April 1925, Bf. III 214/25. Verkehrsrechtl. Rundschau, Nr. 7, Sp. 457.

II. a) Kann der Spediteur die Versendung des Gutes nicht sogleich in die Wege leiten, und muß er das Gut einstweilen aufbewahren, so unterscheidet sich seine Aufbewahrungspflicht im allgemeinen nicht von der eines Lagerhalters (§§ 408, 416 HGB.). b) „Dritte“ sind außerhalb des Vertrages stehende Personen, nicht Erfüllungsgehilfen des Spediteurs (§§ 413 HGB., I AGBVDSp.). c) § 18 der Allgemeinen Lagerbedingungen des Vereins Deutscher Spediteure ist ungültig; das Publikum hat ein Anrecht darauf, zu wissen, wie es um die Verjährung aus diesen Bedingungen bestellt ist (§ 423 HGB.). Reichsgericht v. 20. Mai 1925, I 429/24. Verkehrsrechtl. Rundschau, Nr. 8, Sp. 503.

III. a) Bei einem Möbeltransport ist der Beförderungsvertrag nicht erloschen, wenn die Ablieferung der Möbel am Bestimmungsorte unmöglich ist und die Möbel vom Spediteur auf Lager genommen werden müssen. Der Beförderungsvertrag endet erst mit der Ablieferung der Möbel (§§ 425, 416, 407 HGB.). b) Ein früheres Erlöschen der Haftpflicht kann durch Geschäftsbedingungen durch zu bewirkende Einlagerung vereinbart werden, doch muß in diesem Falle die Einlagerung eine ordnungsmäßige sein (§§ 429, 438 Abs. 1 HGB., 11 Allg. Umzugsbed. d. d. Möbeltr.). c) Bot die Einlagerung der Sachen weitesten Spielraum für Beschädigungen und Verlust, so ist es Pflicht des Spediteurs, die Schadenursache aufzuklären. Kann der Frachtführer diesen Nachweis nicht bringen, so geht das regelmäßig zu seinen Lasten (§ 429 HGB.). Reichsgericht v. 27. Juni 1925, I 406/24. Verkehrsrechtl. Rundschau, Nr. 8, Sp. 510.

IV. Der Spediteur verletzt die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, wenn er durch die Wahl des Zwischenspediteurs die Transportkosten verteuert (Art. 380 österr. HGB., 408 deutsch. HGB.). Oberster Gerichtshof, Wien v. 2. Dezember 1924, Ob. III 760/24. Verkehrsrechtl. Rundschau, Nr. 8, Sp. 518.

V. Für eigenes Verschulden kann sich der Spediteur nicht freizeichnen (§§ 7, 12 der Gesch. B. VDSp.); der Spediteur verletzt seine Sorgfaltspflicht, wenn er eine ihm als Kostbarkeit bezeichnete Kiste unbewacht auf dem Wagen in seinem Hofe stehen läßt (§§ 408, 490 und 431 HGB.). Reichsgericht v. 18. März 1925, I 243/24. Verkehrsrechtl. Rundschau, Nr. 9, Sp. 563.

VI. Wechseln die Bestimmungen über die Ausfuhr eines Landes sehr häufig, so ist es dem Spediteur nicht zuzumuten, sie ständig einzusehen und zu prüfen; es genügt vielmehr vollständig, wenn er von dem zuständigen Zollamt wegen des

Erfordernisses einer Ausfuhrbewilligung sich Auskunft geben läßt. Auf die Richtigkeit dieser Auskunft muß sich der Spediteur verlassen können (§§ 408 HGB., 276 BGB.). Reichsgericht v. 8. April 1925, I 325/24. Verkehrsrechtl. Rundschau, Nr. 9, Sp. 569.

188. Abhandlungen.

Verkehrsunfälle und Vorfahrtrecht. Von Kriminalkommissar Oskar Dost. In: Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 7, Sp. 421.

Die wichtigsten Übertretungen der Verordnung über den Kraftzeugverkehr und ihre Vermeidung. Von Regierungsrat Dr. Hey. In: Das Auto, Heft 19, S. 579; Heft 20, S. 623; Heft 21, S. 655.

Anspruch auf Liegegeld im Binnenschiffahrtsgewerbe. Von Rechtsanwalt Richard Dubelmann. In: Verkehrsrechtliche Rundschau, Heft 9, Sp. 546.

Les modes d'acquisition de la propriété des bateaux en Belgique. Par P. J. d'Eeckhoutte. In: La Navigation du Rhin, Heft 7, S. 306; Heft 8, S. 346.

N.-Z.

Allgemeines.

189. Eine Güterumschlag-Verkehrswoche wurde vom Verein Deutscher Ingenieure vom 21.—26. September 1925 in Düsseldorf und Köln veranstaltet. In ihr sprachen Verkehrsfachleute der verschiedensten Gebiete über wirtschaftliche und technische Fragen des gesamten Verkehrswesens mit dem Ziele der Hebung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrszweige und der Förderung ihrer Zusammenarbeit.

190. Der deutsch-englische Handels- u. Schiffahrtsvertrag vom 2. Dezember 1924, dem der Deutsche Reichstag am 17. August 1925 seine Zustimmung erteilte, regelt die Durchfuhr in Art. 17, die Schiffahrt in Art. 18—26. Vgl. Reichsgesetzblatt II, Nr. 38, S. 777 ff.

191. Das vorläufige Handelsabkommen zwischen Deutschland und der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion vom 4. April 1925, dem der Deutsche Reichstag am 3. September 1925 zustimmte, enthält in Art. 10—13 die Bestimmungen betreffend Verkehr. Vgl. Reichsgesetzblatt II, Nr. 44, S. 883 ff.

192. Abhandlungen.

Eisenbahn und Kraftwagen. Von Prof. Dr. Ing. Blum. In: Verkehrstechnische Woche, Heft 35, S. 597.

Das Problem der Organisierung und Finanzierung neuer Verkehrswege. Von Reichsbahn-Direktionspräsident von Völcker. In: Die freie Donau, Heft 18, S. 503.

Eisenbahntarifpolitik und Industrialisierung der Küsten- und Hafenplätze. Von Dr. Kreuzkam. In: Deutsche Schiffahrt, Heft 15, S. 334.

Einheitliche Tarife für den Auslandsverkehr. Von Dr. Edward Hay. In: Deutsche Wirtschafts-Zeitung, Heft 37, S. 886.

Wirtschaft und Verkehr der nordöstlichen Küstenprovinzen von Anatolien. Von Dr. Gustav Stratil-Sauer. In: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Heft 29, S. 1132.

Das Institut für Verkehrs- und Versicherungswesen an der Hochschule für Welt-handel und seine Bedeutung für die Praxis. Von Prof. Franz Dörfel. In: Zoll-, Speditons- und Schiffahrts-Zeitung, Heft 25, S. 14.

Das Verkehrsgewerbe im Rahmen der Betriebswirtschaftslehre. Von Dipl.-Kfm. Dr. Guido Fischer. In: Zeitschrift für Betriebswirtschaft, Heft 5, S. 465.

Vom „Transportfaktor“. Von Prof. Dr. Pröll. In: Verkehrstechnische Woche, Heft 39, S. 653.

N.-Z.

Soeben erschienen:

Das Geldwesen nach 1914

von

Dr. Gustav Cassel,

Professor an der Universität Stockholm.

Autorisierte Übersetzung von **Wolfgang Biermer, Berlin.**

(Schriften des Weltwirtschafts-Instituts der
Handels-Hochschule zu Leipzig, Band 1)

220 Seiten Gebunden M. 14.—

Cassel gibt einen geldtheoretisch sicher fundierten Überblick über die Entwicklung der Währungsverhältnisse in und nach dem Kriege, wobei die Fragen der Ursachen und Wirkungen der Inflation sowie der Deflation im Vordergrund stehen. Die Politik der Regierungen und der Notenbankleitungen wird einer scharfen Kritik unterzogen. Das umfangreiche letzte Kapitel ist dem Stabilisierungsproblem gewidmet. Das hervorragende Werk, dessen scharfe, logische Analyse den Dingen bis auf den Grund geht, verbreitet Klarheit über viele Probleme dieser Zeit und gibt neue Anregungen.

G. A. Gloeckner, Verlagsbuchhandlung in Leipzig