

- 2.) für Kaolin, geschlämmt, ab Neufattl nach Warschau 377 poln. gr. für 100 kg bei 15.000 kg, bezw. Ladegewicht;
- 3.) für Ton, roh, ab Rakonitz nach Warschau 325 poln. gr. für 100 kg bei Ladegewicht (mindestens aber 15.000 kg);
- 4.) für Dinasziegel ab Halbstadt nach Warschau 410 poln. gr. für 100 kg bei Ladegewicht (mindestens aber 15.000 kg);
- 5.) für Ofenfacheln ab Saaz nach Warschau 717 poln. gr. für 100 kg bei 15.000 kg usw.

Die Station Boderjam kommt in diesem Tarife nicht vor.

Verkehr mit Rumänien.

Mit Rumänien haben wir nur einzelne Frachttäze über Galmeu. Ein regelrechter Verbandstarif besteht noch nicht, weil auf den rumänischen Reformtarif gewartet wird. Die Güter werden vielfach über Ungarn geleitet.

Die standgeldfreie Frist bei Verzollungen beträgt nach einer jetzt herausgekommenen klaren Verfügung der rumänischen Staatsbahnen in der Aufgabe-, Bestimmungs-, Grenz- oder Verzollungsstation 24 Stunden.

In Rumänien hat man sich endlich dazu entschlossen, vorläufig probeweise für den Transport von Massengütern Ermäßigungen zu gewähren. Im August 1930 soll ein neuer Reformtarif erscheinen.

Verkehr mit Rußland.

Mit dem Umkehrverkehr, d. h. der laufenden Güterwagen zwischen Deutschland und Rußland hat man recht gute Erfahrungen gemacht. Die Kosten für das Umsetzen sind 2 Dollar bis 2.80 Dollar pro Wagen, also erheblich billiger als eine Umladung, dabei braucht der Verfrächter beim Umkehrverkehr die Risiken der Umladung als: Beschädigung, Schwund, Diebstahl usw. nicht in Betracht ziehen.

Verkehr mit Ungarn.

Der direkte Verbandstarif mit Ungarn wird zwar auch ohne jegliche Frachtbriefvorschrift angewendet, doch hat er seine Eigentümlichkeiten bezüglich der Sendungen, die entweder von ungarischen Stationen kommen, die im Verbandstarif nicht enthalten sind oder aber aus Rumänien oder Jugoslawien an die Grenzstationen zur Durchfuhr durch Ungarn nach der Tschechoslowakei gelangen.

Dies das Wichtigste über die Verbandstarife.

Schlüßworte.

Zum Schlusse meiner Ausführungen möchte ich zu bemerken nicht unterlassen, daß es nötig sein wird, die Eisenbahnverwaltung auf so manche Mängel der Verbandstarife aufmerksam zu machen und um Abänderung anzufuchen. Vor allem ist es die Bedingung der Vorschreibung der Anwendung des Tarifes. Diese Bedingung hemmt den Verkehr außerordentlich, verpflichtet den Absender, die Verbandstarife und deren Bedingungen genau zu kennen.

Bezüglich dieser Bedingungen in den Verbandstarifen mit Österreich und Ungarn habe ich entsprechende Anträge bei den Eisenbahnverwaltungen in Prag, Wien und Budapest bereits gestellt. Das internationale Übereinkommen über den Frachtverkehr sagt ausdrücklich, daß nicht nur beim Fehlen von Wegvorschriften, sondern auch beim Fehlen von Angaben über die anzuwendenden Tarife die Bahn verpflichtet ist, den Weg und die Tarife zu wählen, die für den Absender am vorteilhaftesten sind. Die gegenteilige Bestimmung im Tarife steht daher im Widerspruche mit dem Intern. Übereinkommen über den Frachtenverkehr.

Der deutsch-tschechoslowakische Gütertarif wäre durch Aufnahme weiterer Versand- und Bestimmungsstationen zu erweitern.

Im tschechoslowakischen Inlandstarif wäre die Güterklassifikation dahin abzuändern, daß für verpacktes und unverpacktes Gut dieselbe Tarifklasse zur Anwendung kommt, wie dies auch in anderen Staaten der Fall ist.

Die Durchrechnung unserer Gütertarife auf dem ganzen Eisenbahnetz der Tschechoslowakei nach einem gemeinsamen Kilometerzeiger ist zu fordern. Damit würde die Uneinheitlichkeit im Tarifwesen beseitigt und die an den Lokalbahnen liegenden Industrien, die jetzt im Nachteile sind, würden den auf den Hauptstrecken liegenden endlich einmal gleichgestellt.

Damit schließe ich meine Ausführungen mit den besten Glückwünschen für das weitere Gedeihen der Keramischen Fachgruppe.

Eger, am 28. Mai 1930.