

# Von Hamburg nach Erfurt

Mit Apfelsinen von Hamburg nach Erfurt

Den Frachtpapieren der damaligen Zeit ist z. B. zu entnehmen, dass Ernst Sommer mit seinem dreiachsigen Büssing VI GL mit Anhänger am 10. Mai 1933 beladen mit 14.141 kg Apfelsinen von Hamburg nach Erfurt unterwegs war. Er fuhr im Auftrag der Kraftverkehr-Niedersachsen e. G. m. b. H. die 387 km Kilometer lange Strecke und durfte als Fracht RM 474,30 in Rechnung stellen. Frachtbrief und Ladeliste mussten von ihm unterschrieben werden. Auf den Papieren wurde per Stempel vermerkt, dass ein Irrtum bei der Berechnung vorbehalten war und dass die Frachtrechnung von einem Tarifeur geprüft wurde. Alles hatte also seine Ordnung. Die auf der Rückseite der Frachtbriefe abgedruckten Bedingungen, zu denen der Fuhrunternehmer Fracht von Speditoren übernahm, hatten es in sich.

Genosse: IS 14492  
 Laftzug: 595  
 Buch: 59  
 Jolio: 59

**Genehmigter Güterfernverkehr**  
**Kraftverkehr-Niedersachsen**  
 e. G. m. b. H.  
 Betriebsstelle: **Hamburg**

Frachtbrief Nr. 1577

An Kraftverkehr-V. Niedersachsen  
 e. G. m. b. H.  
 in Erfurt  
 Bestimmungsort der Kraftwagenbeförderung

Straße:

Für die Beförderung gelten die allgemeinen Transport-Bedingungen.

Zeichen, Nr. oder Adresse	Anzahl der Stücke	Art der Verpackung	Inhalt der Sendung	Bruttogewicht in kg	Bemerkungen
Ulv.	150	Ballen	Apfelsinen etc.	14141	Kf. A. 387 km

Freiwermerk: franco Wertangabe: / Nachnahme (in bar zu zahlen)

Abfender: Kraftverkehr-V. Niedersachsen e. G. m. b. H.  
 Datum der Aufseferung: 10/5 1933

Nachnahme des Abfenders:  
 Fracht: 10 200,7 34 474,30  
 Versicherung: /  
 Wägen: /  
 Rollgelder: /

RM 474,30

Sendung wurde befördert: am 10. 5. 33  
 mit Fahrzeug IS. 14492  
 Ladeliste Nr. 1577  
 E. Sommer

Sendung Betrag erhalten: RM 474,30

**Irrtum vorbehalten.**  
 Die Frachtberechnung wird vom Tarifeur geprüft.

So galt es als vereinbart, dass der Frachtführer verpflichtet war, gegen Jedermann absolutes Stillschweigen über alle den Transport angehenden Angelegenheiten zu wahren, wie z. B. Art der Ladung, Namen und Adressen von Absender und Empfangsfirmen, Umfang der Transporte und dergleichen. Der Transport musste mit den auf dem Frachtbrief bzw. der Ladeliste näher bezeichneten Fahrzeugen ausgeführt werden. Beiladungen von Gütern Dritter durften nicht erfolgen. Die vereinbarten Abfahrts- und Ankunftszeiten

waren pünktlich innezuhalten. Der Frachtführer verpflichtete sich ausdrücklich, wegen Rück- oder Weiterfracht sich bei niemand anders als bei den auf den Frachtbriefen angegebenen Adress-Spediteuren zu melden und sich bei diesen während der ersten 24 Stunden zur Verfügung zu halten. Er übernahm weiter die ausdrückliche Verpflichtung, von Nichtspediteuren keine Rück- oder Weiterladung anzunehmen. Von allen Vorkommnissen während des Transports, die eine Verlängerung der vereinbarten Transportdauer oder eine Beschädigung oder das Abhandenkommen der ganzen Ladung oder einzelner Teile zur Folge hatten, musste der Frachtführer unverzüglich telefonisch oder telegraphisch sowohl dem Absende- als auch dem Adress-Spediteur Nachricht geben. Der Frachtführer hatte für ausreichende Begleitung, Beplanung, Verschnürung und Bewachung der Ladung Sorge zu tragen.

Er haftete für alle Schäden, die durch fahrlässiges oder vorsätzliches Handeln oder Unterlassen gegen die festgelegten Bedingungen oder gegen die allgemeinen und verkehrüblichen Gebräuche durch seine eigene Person oder diejenige seiner Erfüllungsgehilfen dem Absende-Spediteur selbst und diesem Dritten gegenüber erwachten. Bei eintretenden Unfällen seines Fahrzeugs trug der Frachtführer alle Kosten und Schäden, die aus solchen für Fahrzeug und Ladung erwachten, insbesondere Einschleppkosten oder Aufwendungen für einen Ersatzwagen. Die Kaskoversicherung war durch den Frachtführer zu decken. Außerdem hatte der Frachtführer im Auftrage der Speditionsfirma direkt vom Verlader übernommene Güter auf Zahl, Art, Bezeichnung und äußeren Zustand zu kontrollieren. Abweichungen oder Beanstandungen sollten in der Übernahmebescheinigung ausdrücklich vermerkt werden. Letztendlich hatte der Frachtführer an der übernommenen Ladung kein Pfand- oder Zurückhaltungsrecht.