

## Die Ausführung des einem Spediteur erteilten Versicherungsauftrags.

Von Dr. Senckpiel, Werder (Havel).

### I.

Die Versicherungsaufträge, die den Speditoren erteilt zu werden pflegen, sind häufig von einer telegraphmartigen Kürze. Es heißt z. B.: „Mit 46 8000.— versichern.“ Diese Worte ergeben nur den Versicherungswert des Gutes, aber nicht, gegen welche Gefahren versichert werden soll, wann die Versicherung beginnen und wann sie enden soll, kurz, es fehlen alle notwendigen Einzelheiten. Die sind aber auch nicht nötig. Durch Handelsübung steht fest, gegen welche Gefahren der Spediteur das Gut zu versichern hat und welche einzelnen Abmachungen zu treffen sind. Alle einem Spediteur übertragenen Versicherungsaufträge werden in Verbindung mit einem Speditions- oder Lagerauftrag erteilt; aus diesem Hauptvertrage hat der Spediteur die Einzelheiten des Versicherungsauftrags zu entnehmen.

Ist der Hauptvertrag ein Lagervertrag, so hat der Spediteur das Gut bloß gegen Feuersgefahr zu versichern, und zwar für die Dauer der Lagerung (Handelskammer Berlin, Mitteilungen 1919 Nr. 1 und 1922 Nr. 2, S. 65, SSZ, 19, 82).

Hatte der Versicherungsauftrag einen Rolltransport oder einen sonstigen Landtransport zum Gegenstande, so wird üblicherweise das Gut nur gegen einen Unfall des Beförderungsmittels oder höhere Gewalt versichert.

War das Gut mit der Eisenbahn zu befördern, so handelt es sich um eine allgemeine Transportversicherung gegen alle Transportgefahren nach Maßgabe der üblichen Versicherungsbedingungen (Landgericht I Berlin, 9. Februar 1916, SSZ, 19, 109).

Handelt es sich um einen Möbelumzug, so wird das Umzugsgut im Zweifel nur gegen die eigentliche Transportgefahr versichert, d. h. Unfall des Transportmittels, höhere Gewalt, ähnlich wie beim reinen Rolltransport (Handelskammer Berlin 1922, Nr. 2, S. 65).

Diese Handelsübungen decken sich mit den allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB.) der Transportversicherer. Die Transportversicherer haben sämtlich AVB. eingeführt, welche für jede Art der Versicherung den Vertragsinhalt im einzelnen festlegen. Wenn die verschiedenen Transportversicherer auch nicht alle wörtlich gleichlautende AVB. haben, so decken sie sich doch in ihrem wesentlichen Inhalt ziemlich genau. Diese gleichlautenden AVB. haben erheblich dazu beigetragen, daß sich die obigen Handelsgebräuche bildeten.

### II.

Der einem Spediteur erteilte Auftrag, ein Gut zu versichern, ist immer als ein Auftrag zur Besorgung der Versicherung aufzufassen, nicht als ein Antrag zum Abschluß eines Versicherungsvertrages, bei welchem der Spediteur selbst als Versicherer auftritt; denn der Spediteur ist nur Transportvermittler und eventuell Transportübernehmer, aber fast niemals Versicherer. Die Fälle, daß die Spediteure selbst Versicherer sind, sind überaus selten und ungewöhnlich. Die Spediteure übernehmen grundsätzlich nur die Besorgung der Versicherung bei ihren Versicherungsgesellschaften. Es ist daher ganz gleichgültig, ob bei den Vertragsverhandlungen die Versicherungsgesellschaft genannt wird oder nicht; ob die Worte „versichern“ oder „versichern lassen“ vom Spediteur gebraucht werden oder nicht.

Der Auftrag an einen Spediteur, ein Gut zu versichern, wird von jedem Spediteur und Kaufmann handelsüblich verstanden als ein Auftrag, daß der Spediteur das Gut bei einem gewerhmäßigen Versicherer versichert.

### III.

Der dem Spediteur erteilte Versicherungsauftrag wird nicht nur sehr kurz erteilt, sondern auch meist erst ganz kurze Zeit vor der Transportausführung, oder der erteilte Speditionsauftrag muß in der Regel so rasch ausgeführt werden, daß ein rechtzeitiger Abschluß des Versicherungsvertrages mit einem gewerhmäßigen Versicherer vor der Übergabe des Gutes zur Beförderung gar nicht möglich ist, wenn der Spediteur erst mit dem Versicherer über alle Einzelheiten des Versicherungsvertrages mit dem Versicherer verhandeln müßte. Wollte der Spediteur nach empfangenem Versicherungsauftrag erst einen Versicherer auswählen und dann mit ihm schriftlich oder mündlich über den Vertragsschluß in Verbindung treten, so würde dadurch der heute übliche schnelle Geschäftsverkehr erheblich behindert werden. Im Interesse einer glatten Abwicklung des Verkehrs ist es üblich geworden, daß die Spediteure sich auf künftige Versicherungsaufträge vorbereiten und schon im voraus einen Versicherungsvertrag über eine Reihe von künftigen Risiken abschließen. Hierzu dienen die verschiedensten Formen: die General- oder Pauschalversicherung, die Abschreibeverversicherung und die laufende Versicherung. Letztere hat am meisten Verbreitung gerade bei den Speditoren gefunden.

Unter einer laufenden Versicherung ist diejenige Schadensversicherung zu verstehen, bei der die versicherten Interessen bei der Schließung des Vertrags nur der Gattung nach bezeichnet und erst nach ihrer Entstehung dem Versicherer einzeln aufgegeben werden. Es werden also durch einen und denselben Vertrag eine Anzahl künftiger, nach Zahl und Umfang vorerst noch ungewisser Interessen, wie künftige Gütertransporte, künftig in einem Lagerhaus aufzubewahrende Waren, in der Weise gegen Transport- oder Feuersgefahr versichert, daß zwar die Einzelsätze der Prämie im voraus festgestellt sind, der Gesamtbetrag der seitens des Versicherungsnehmers zu leistende Prämie aber sich erst durch die von dem Versicherer tatsächlich getragene Gefahr bestimmt.

Die laufende Versicherung ist kein bloßer Vorvertrag, vielmehr wird durch den laufenden Vertrag schon ein gültiger Versicherungsvertrag abgeschlossen. Nur der Umfang des Risikos wird durch spätere Ereignisse erst genau bestimmt (so Reichsgericht 23. Februar 1917; 90, 5).

Die Anzeige des einzelnen Risikos, z. B. der Transporte, hat in der Regel bloß deklaratorische Bedeutung, d. h. alle unter die laufende Versicherung fallenden Transporte sind ohne weiteres versichert. Die Anmeldung des Transportes ist nur eine Ordnungsvorschrift. Auch wenn einmal ein Transport nicht angemeldet ist, so gilt er gleichwohl als versichert. Die Versicherung eines bestimmten Transportes tritt also nicht erst durch die Anmeldung in Kraft, sondern schon durch den laufenden Versicherungsvertrag in Verbindung mit der Vornahme des betreffenden Transportes.

### IV.

Bei dieser Art der Erledigung der dem Spediteur erteilten Versicherungsaufträge ist es klar, daß er nicht jeden Fall individuell behandeln kann. Genau wie die Versendungen nach Art des Massenverkehrs besorgt werden, so geschieht es mit den Versicherungsaufträgen. Sie werden typisch nach einer im voraus bestimmten Form, nämlich auf Grund der laufenden Police erledigt. Wenn diese Police die üblichen Bedingungen enthält, so ist der Versicherungsvertrag ordnungsmäßig

abgeschlossen. Der Auftraggeber kann dem Spediteur keinen Vorwurf machen, wenn die Rechtslage des Versicherten durch irgendeine Klausel dieser üblichen Police sich ungünstig gestaltet, es sei denn, daß dem Spediteur ausdrücklich aufgetragen war, in diesem Punkte abweichend von der allgemeinen Übung zu versichern. Bei unserer Betrachtung soll aber nur der übliche kurze Versicherungsauftrag zu Grunde gelegt werden.

Dann gilt immer das Übliche als gewollt; dies gilt nicht nur für die Art der Versicherung, z. B. über Transport- und Feuerversicherung, sondern auch für den Inhalt des Versicherungsvertrages im einzelnen. Ich habe das schon in Kap. I angedeutet und auf die ziemlich übereinstimmenden AVB. der verschiedenen Versicherer hingewiesen.

Will nun der Auftraggeber eine anders geordnete Versicherung als sie üblich ist, z. B. einen weitergehenden Schutz, so ist es nicht nur notwendig, daß er diesen Wunsch dem Spediteur mitteilt, sondern er muß ihn zur Erfüllung dieses Wunsches besonders verpflichten; denn als zwingende Nebenleistung ist nur die allgemein übliche Versicherung anzusehen. Besonders ungewöhnliche Versicherungsaufträge kann der Spediteur auch dann noch ablehnen, wenn er die Speditionsvertrag schon abgeschlossen hat. Wird dem Spediteur also die Deckung von ungewöhnlichen Risiken zugemutet, so ist dieser Wunsch keine bloße Weisung, die der Spediteur ohne weiteres zu befolgen hat, sondern ein Antrag, den er nach Belieben annehmen oder ablehnen kann.

#### V.

Zum Schluß soll noch auf einen besonderen Teil des Versicherungsschutzes bei der Transportversicherung eingegangen werden, nämlich auf die Versicherung aller Gefahren bei der Abholung eines Gutes von der Empfangsstation bis zur Beausugung des Empfängers.

Käme lediglich der reine Rolltransport in Frage, so für den Empfangspediteur, der für den Empfänger das Gut von der Eisenbahn anzunehmen und ihm zurollen hat, so pflegt die übliche Rollfahrversicherung nur die beschränkte Transportgefahr zu decken, nämlich die Gefahren, welche aus einem Unfall des Transportmittels und höherer Gewalt entstehen. Diebstahl und Abhandenkommen ist grundsätzlich nicht eingeschlossen, wenn sie nicht gerade Folgen des Unfalls oder der höheren Gewalt sind. So heißt es über den Umfang der Ersatzpflicht beim Fuhrtransport in den AVB:

„Die Versicherung wird gegen allen Verlust oder Schaden geleistet, welcher das versicherte Gut auf der Achse durch irgendeine höhere Gewalt oder durch dem Transportmittel zustoßende Unfälle erleidet, soweit nicht durch die voroder nachstehenden Bedingungen ein anderes bestimmt ist.“

Auch vergütet die Gesellschaft die durch den Eintritt einer versicherten Gefahr entstandenen Rettungskosten, Lagerungs- und Wiedereinladungskosten.

Gegen Diebstahl und Abhandenkommen gilt die Versicherung von Transporten durch Fuhr nicht.“

Anders beim Eisenbahntransport: Hier ist für die Dauer des Eisenbahntransportes immer die Gefahr des Diebstahls und Abhandenkommens eingeschlossen.

Folgt nun auf eine Eisenbahnbeförderung eine Landbeförderung mittels Fuhr, so ist in den üblichen AVB. auch der Fuhrtransport von der Eisenbahnstation bis zum Empfänger in diesem Eisenbahntransport einbegriffen. Allerdings in verschiedenem Umfange, je nachdem, ob die Zurollung durch die Eisenbahn oder den Bahnspediteur erfolgt oder ob sie durch einen anderen Spediteur vorgenommen wird.

Wird das Gut durch die Eisenbahn selbst oder durch ihren Bahnspediteur dem Empfänger zugehört, so gilt dieser Landtransport noch als eine Art Eisenbahntransport, d. h. der Versicherer haftet für diesen Landtransport in vollem Umfange, wie wenn der Schaden auf der Eisenbahnbeförderung eingetreten wäre, der Versicherer haftet hier also auch für die Gefahr des Diebstahls und des Abhandenkommens. Während der Landbeförderung schließen sich die üblichen AVB. der Transportversicherer den Normativbestimmungen des § 135 VVG. an, welche lauten:

„Unter die Versicherung gegen die Gefahren der Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen fällt auch die Beförderung zur Eisenbahn sowie die Beförderung von der Eisenbahn an den Empfänger, wenn sie durch die Eisenbahnverwaltung oder unter ihrer Verantwortlichkeit erfolgt.“

Dementsprechend heißt es allgemein in den AVB:

„Die An- und Abfuhr am Versand- und Bestimmungsorte sowie die Überführung auf Zwischenstationen durch Fuhrwerk oder eine Verbindungsbahn von einem Bahnhof zum andern, ist bei Bahntransporten mitversichert. Findet der Fuhrtransport durch ein der betreffenden Eisenbahn gehörendes Fuhrwerk, oder doch unter Mitverantwortlichkeit der Eisenbahn statt, so gelten dafür die gleichen Bedingungen, wie für Transporte auf Eisenbahnen, andernfalls haftet die Versicherungsgesellschaft nur in Gemäßheit der Bestimmungen des § 1 Abs. c für Transporte durch Fuhr.“

Da nahezu auf allen Stationen des Deutschen Reiches die Eisenbahn eine Abholung durch ihre Bahnspediteure vorgesehen hat, so ist durch die allgemein übliche Bahntransportpolice auch die Gefahr des Abhandenkommens und des Diebstahls auch für den am Bestimmungsort nötigen Rolltransport von der Eisenbahnstation bis zur Ablieferung an den Empfänger regelmäßig mitversichert.

Nun kann es allerdings vorkommen, daß der Empfänger die Tätigkeit des Bahnspediteurs durch eine Anzeige an die Eisenbahn ausgeschlossen hat. Der Empfänger ist nicht verpflichtet, sich des Bahnspediteurs zu bedienen; er kann seine Güter mit eigenem Fuhrwerk abholen oder durch seinen Hauspediteur abholen lassen. In diesen Fällen hört die Tätigkeit des Versandspediteurs für das Gut überhaupt schon auf, indem die Eisenbahn das Gut auf der Empfangsstation dem Empfänger selbst oder dessen Hauspediteur zur Weiterbeförderung nach dem Hause oder dem Speicher des Empfängers übergibt.

Wenn nun für den Spediteur jegliche Weiterverandächtigkeit hiernit aufhört, so wäre es natürlich, auch eine Transportversicherung mit diesem Augenblicke aufhören zu lassen. Ganz natürlich ist dies, wenn der Empfänger sein Gut selbst von der Eisenbahn abholt; denn er bekommt es ja in diesem Augenblicke in Besitz und die Ablieferung ist vollendet.

Aber auch, wenn der Empfänger nicht selbst, sondern durch seinen Hauspediteur das Gut abholen läßt, wäre eine solche Regelung durchaus natürlich; denn wenn der Empfänger die Tätigkeit des Hauspediteurs und die Haftung der Eisenbahn eigennützlich vorzeitig beendet und vor allem die Haftung der Eisenbahn aus dem Eisenbahnfrachttvertrage durch die Übergabe des Gutes an den Hauspediteur nach § 97 EVO. zum Erlöschen bringt, so erscheint es auch gerecht, wenn der Transportversicherer seine Haftung für die Transportgefahren beendet. Die Transportversicherer haben aber, wenn auch in geringem Umfange, in diesem Ausnahmefalle eine Weiterdauer der Haftung gelten lassen, indem sie die beschränkten Transportgefahren der Rollfuhr für die Dauer der Zurollung übernommen haben.

## Reichsbahntarife und Wasserstraßen

von Dr. rer. pol. Dr. jur. Willy Böttger, Düsseldorf.

### I. Verhältnis zwischen Eisenbahn und Schifffahrt. Preisbildung und Wettbewerb.

Der moderne Staat hat sich mehr und mehr von dem Grundsatz des „laissez faire, laissez passer“ abgewandt: Die bewußte Beeinflussung des nationalen Wirtschaftslebens zählt er heute zu seinen wichtigsten Aufgaben. Er muß es als seine vornehmste Bestimmung betrachten, die wirtschaftliche Entwicklung des Landes mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern, um neue Produktions- und Einnahmequellen zu schaffen, schon vorhandene zu ergänzen und zu verfeinern. Besonders in den Transportpreisen der Eisenbahn besitzt der Staat ein gutes wirtschaftspolitisches Werkzeug, das sich zur Erzielung mannigfaltiger wirtschaftlicher Wirkungen eignet.

Naturngemäß dürfen Eisenbahnen in Hinblick auf ihre volkswirtschaftliche Aufgabe erst in zweiter Linie Erwerbsunternehmungen sein. Bismarck und seine Nachfolger erkannten richtig, daß der Staat sich des Eisenbahnmonopols nicht bemächtigen dürfe, um daraus möglichst hohe finanzielle Vorteile zu erzielen, sondern um in der Hauptsache der Förderung des Verkehrs zu dienen. So äußerte sich der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des Herrenhauses am 10. Juni 1886: „Ich erkenne ja voll an, daß die Eisenbahnen nicht eine Finanzquelle sein sollen, daß sie dazu da sind, die Produktionsfähigkeit des Landes zu heben.“

Diese tarifpolitischen Grundsätze haben durch Tarifierhöhungen während der Inflation, durch Aufhebung und Neueinführung von Tarifen, sowie durch gänzliche Neuaufstellung der Tarifgrundlagen und ohne Zweifel auch durch die Auswirkungen des Dawesgutachtens, das die Umwandlung unserer Eisenbahn in eine Gesellschaft mit privatwirtschaftlichem Einschlag vorsah, starke Veränderungen erfahren. Hierdurch sind wirtschaftliche Verschiebungen hervorgerufen worden, wobei besonders der Binnenwasserstraßenverkehr benachteiligt worden ist.

Was das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Schifffahrt im allgemeinen betrifft, so ist es klar, daß diese beiden wichtigen Verkehrsmittel in starker Wechselwirkung zueinander stehen. In Deutschland sind beide Verkehrswege aufeinander angewiesen. Besonders hat es sich im Laufe des Krieges deutlich gezeigt, wie unentbehrlich die Wasserstraßen in Deutschland sind.

In der Preisbildung weichen beide Beförderungswege entsprechend den für sie maßgebenden Eigentums- und Betriebsverhältnissen weitgehend voneinander ab. Die Eisenbahnen stehen in Deutschland unter der Aufsicht des Reiches. Ihre Tarifpolitik soll mehr oder weniger durch die Bedürfnisse der Allgemeinheit bestimmt werden, hinter welchen die reinen Erwerbsgrundsätze zurücktreten sollen. Auf den Wasserstraßen dagegen liegt der Verkehr in privater Hand. Neben großen Gesellschaften haben sich zahlreiche Einzelschiffer erhalten. Die Preise für die Transportleistungen werden nicht durch Tarife festgelegt wie bei der Eisenbahn, sondern sie werden zwischen Schiffen und Verfrachtern vereinbart. An manchen Orten sind Schifffahrtsbörsen eingerichtet, um gewisse Richtpreise festzustellen. Im allgemeinen ist der Frachtpreis in der Binnenschifffahrt abhängig von Angebot und Nachfrage.

Es liegt in der Natur der Sache, daß zwischen beiden Verkehrsunternehmen ein Wettbewerb besteht, da beide bestrebt sind, sich einen genügenden Anteil am

Verkehr zu sichern. Dieser Wettbewerb ist aber nur durch eine zweckdienliche Gestaltung der Tarife möglich. Da nun mit den meisten Wasserstraßentransporten ein Vor- und Nachtransport auf der Eisenbahn verbunden ist, so ist die Gestaltung der Vor- und Nachfrachten ein wirksames tarifpolitisches Hilfsmittel in der Hand der Eisenbahn, dessen sie sich zur Erreichung ihrer Absicht bedienen kann.

### II. Frühere und jetzige Frachtenlage.

Die Stellung der früheren bundesstaatlichen Eisenbahnen zu den Wasserstraßen war nicht streng einheitlich. Baden begünstigte den Umschlagsverkehr in Mannheim durch ein ansgedehntes System von Wasserumschlagstarifen, ebenso Sachsen für seine Umschlagsplätze in Riesa und Dresden, Bayern für Regensburg, Passau, Ludwigshafen usw. Preußen hingegen lehnte eine derartige tarifmäßige Begünstigung von Umschlagsplätzen ab; es verhielt sich den Binnenwasserstraßen gegenüber insofern neutral, als es keine Maßnahmen einführte, die dem Wasserstraßenverkehr hätten schaden können. Die Frachtsätze der Eisenbahn waren im übrigen so gebildet, daß die Wasserstraßen in der Lage waren, den Wettbewerb mit der Eisenbahn auszuhalten. Namentlich die billigen Massengüter wie Kohle, Erze, Steine, Düngemittel fielen zum großen Teil der Schifffahrt zu.

Dies bis nach Beendigung des Krieges bestehenden Verhältnisse wurden durch die nach der Verreichlichung der Staatsbahnen erfolgende Neuordnung des Gütertarifsystems grundsätzlich geändert.

Waren schon am 1. September 1919 infolge der Bestimmungen des Friedensvertrages (Art. 365 und 378) die Sondertarife für den Wasserumschlagsverkehr sämtlich aufgehoben worden, so wurde die dadurch geschaffene ungünstige Frachtenlage der Binnenschifffahrt noch durch den am 1. Dezember 1920 erfolgenden Neuaufbau des Gütertarifsystems der Eisenbahn verschärft.

Maßgebend für diese Änderung war die innere Lage der deutschen Volkswirtschaft, die sich auch heute noch dadurch kennzeichnet, daß sich die Gewinnungsorten der wichtigsten Rohstoffe überwiegend im Nordwesten Deutschlands befinden, was für die von den Gewinnungsläufen besonders weit abgelegenen Teile des Reichs (Bayern und Ostpreußen) den Nachteil hat, daß sowohl der Bezug der Rohstoffe, wie auch der fertigen und halbfertigen Fabrikate sehr erschwert wurde. Diese Nachteile traten vor dem Kriege nicht so sehr in die Erscheinung, weil in den Randgebieten sonstige Produktionsbedingungen, namentlich die Höhe der Löhne günstiger waren und von jeher auf tarifarischem Gebiet die Beförderung von Rohstoffen gegenüber fertigen und halbfertigen Waren durch die Güterklassifikation begünstigt wurde. Die Benachteiligung dieser Gebiete wurde nach dem Kriege dadurch verstärkt, daß sich die Gehälter und Löhne in Deutschland immer mehr ausglich und daher die allgemeinen Tarifierhöhungen die weiten Entfernungen empfindlich treffen mußten.

Um diesen Mißstand zu beseitigen, der insbesondere von Bayern immer sehr beklagt wurde, ging man zu einer Stafflung der Entfernungsätze, die früher mit ganz wenigen Ausnahmen gleichmäßig stiegen, über. Ferner wurden die Abfertigungsgebühren, die früher für Entfernungen unter 100 km gestaffelt waren, für alle Entfernungen gleichgestellt. Diese Stafflung der Streckensätze ist derart aufgebaut, daß die Staffel für je 100 km 5 % beträgt. Nimmt man den Streckensatz für 1—100 km mit 100 an, so beträgt er für 101—200 km 95 sw.

Durch diese Regelung wurden naturgemäß besonders die Nahentfernungen frachtlieh erheblich stärker belastet als die weiten Entfernungen, sodaß beim



unterbieten, und zwar verringert sich die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße mit der zunehmenden Entfernung der Vortransporte auf der Eisenbahn<sup>1)</sup>.

### III. Die Verkehrslage in der Binnenschifffahrt.

Ein Vergleich der Verkehrslage der Gegenwart mit den Vorkriegsverhältnissen ist schwierig, besonders wenn man die Verkehrsmengen auf dem Rhein in Betracht ziehen will. Von den Nachkriegsjahren könnte vielleicht der Verkehr des Jahres 1921 als eine einigermaßen vergleichsfähige Unterlage herangezogen werden, da dieses Jahr am wenigsten von einschneidenden wirtschaftlichen Maßnahmen beeinflusst worden ist. Nach der Reichsstatistik war der Gesamtverkehr:

	Auf der Eisenbahn	Auf den Binnenwasserstraßen
1913	501 118 000 t	99 619 000 t
1921	333 375 000 t	41 065 000 t

Der Verkehr ist also im Jahre 1921 überhaupt erheblich geringer als im Jahre 1913, was sich aus den wirtschaftlichen Verhältnissen ohne weiteres ergibt. Er ist aber auf dem Wasser erheblich geringer geworden als auf dem Schienenwege, nämlich auf 57,9%, hier 28,4%.

Der Rückgang des Verkehrs betrug bei einzelnen wichtigen Güterarten:

	Auf der Eisenbahn			Auf den Wasserstraßen		
	1913 1000 t	1921 1000 t	1921 gegen 1913 mehr (+) oder weniger (-) %	1913 1000 t	1921 1000 t	1921 gegen 1913 mehr (+) oder weniger (-) %
Erde aller Art . . .	39 548	20 070	- 49,3	11 872	3750	- 69,9
Steine und Steinwaren	50 787	29 946	- 41,0	5 961	1759	- 70,5
Roheisen . . . . .	15 336	10 897	- 28,9	1 484	924	- 84,9
Eisen- und Stahlwaren	24 283	16 828	- 30,7	2 139	761	- 64,3
Holz aller Art . . . .	23 081	23 833	+ 3,3	8 679	1429	- 74,8
Getreide . . . . .	15 630	10 363	- 33,7	7 058	3861	- 45,3

Das sind namentlich Massengüter, die für den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen hauptsächlich in Betracht kommen, auf die also der Schiffsverkehr besonders angewiesen ist. Wie sehr sich dieser Rückgang der Verkehrsmengen auf den Wasserstraßen auf den Hafenumschlag auswirkt, zeigt der Vergleich des Gesamtumschlages in einigen Rheinhäfen:

	1913	1921	mithin Rückgang
Düsseldorf mit Hoerdt . . .	1 566 819	402 112	74,3
Köln mit Deutz und Mühlheim	1 984 098	540 126	51,9
Duisburg-Ruhrort . . . . .	28 913 462	10 655 868	62,4
Neuß . . . . .	814 500	305 493	62,5
Krefeld . . . . .	427 751	286 042	35,1
Uerdingen . . . . .	276 654	124 139	55,1

Wenngleich zuzugeben ist, daß die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse wesentlich zu dem Verkehrsrückgang auf den Binnenwasserstraßen beigetragen haben, so muß doch festgestellt werden, daß der im Verhältnis zum Verkehrsumfang

<sup>1)</sup> Wiedenfeld (Antwerpen im Weltverkehr und Welthandel S. 44) behauptet allerdings, daß die ermäßigten Seehafentarife so angelegt sind, daß nach den deutschen Häfen hin etwa dieselben Transportkosten entstehen, wie sie unter Benutzung des Rheins nach Rotterdam hin gegeben zu sein pflegen.

der Reichsbahn viel stärker zurückgegangene Verkehr auf den Binnenwasserstraßen in der Hauptsache dem verkehrsablenkenden Einfluß der Tarifpolitik der Reichsbahn zuschreiben ist. Dieser starke Verkehrsrückgang auf den Wasserstraßen läßt aber die Frage berechtigt erscheinen, ob es Mittel und Wege gibt, der Binnenschifffahrt wieder eine ihrer Bedeutung entsprechende Verkehrsrampe zuzuführen.

### IV. Zukünftige Wasserstraßenpolitik der Reichsbahn.

Eine Besserung der Lage in der Binnenschifffahrt wird ohne Zweifel sofort eintreten, wenn die Reichsbahn ihre Frachten beim Wassermuschlagsverkehr für die Zu- und Ablaufstrecken ermäßigt. Einmal würde dann der Umschlagsverkehr erheblich billiger und die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße mit der Eisenbahn auf weite Entfernungen erhöht, andererseits würde auch der Wasserweg den Wettbewerb mit den Seehafenausnahmetarifen wieder aufnehmen können. So wurde auch bei der Erörterung des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums in einem Reichstagsausschuß am 7. Februar d. J. der Antrag gestellt, daß der Reichstag beschließen wolle, „die Reichsregierung zu ersuchen, mit allem Nachdruck dafür einzutreten, daß der Rheinschifffahrt in Anlehnung an die früheren Tarifverhältnisse ähnliche Umschlagstarife wie in der Vorkriegszeit wieder bewilligt werden. Die wirtschaftspolitische Förderung der Rheinlande und des wirtschaftlichen Hinterlandes des Rheins durch eine günstige Tarifpolitik der Eisenbahn ist eine dringende Notwendigkeit. Die den Seehäfen zuteil werdende Vergünstigung ist in entsprechender Weise auch den Rheinschiffahrtshäfen zu gewähren.“

Eine verwickelte Frage ist aber die Gestaltung der Seehafentarife, da hier entschieden werden müßte, ob die Förderung unserer heimischen Seehäfen auf Kosten der Binnenschifffahrt zweckmäßig ist oder ob man gleichzeitig auch die Binnenschifffahrt unterstützen soll.

Ohne Zweifel sind unsere Seehäfen, wenn sie sich weiter entwickeln sollen, auf eine tatkräftige zielbewusste Eisenbahntarifpolitik angewiesen, da sowohl die Ost- wie die Nordseehäfen eines direkten natürlichen Wasserweges in die Hauptindustriestrukturen entbehren. Auf drei Seiten ist Deutschland von fremden Staaten umgeben. Die Mündungen seiner beiden größten Ströme, des Rheins und der Donau, liegen auf fremdem Gebiet, nur im Norden wird es vom Meer berührt. Hier ist also kein Lage der Sache das tarifarisch zu begünstigende Ausbrechgebiet unserer heimischen Produktionstätigkeit.

Aber die Förderung der heimischen Seehäfen darf nicht so stark vorgenommen werden, daß darunter andere Wirtschaftszweige leiden. Es muß berücksichtigt werden, daß sehr viele Ausfuhrfirmen bei ihren Kaufabschlüssen verpflichtet werden, über fremde Häfen zu verschiffen. Wenn solchen Firmen eine billige Versandmöglichkeit durch Wasserstraßen gegeben ist, so soll die Eisenbahn die Benutzung des Wasserweges nicht durch übermäßig hohe Zuführungsfrachten unmöglich machen.

Früher wurden auch dem Ausland billige Ausnahmetarife über die sogenannte „trockene Grenze“ gewährt, und auch heute sind bereits Wünsche laut geworden, diese Tarife wieder einzuführen. Solche Ausnahmetarife müßten aber so hoch gehalten sein, daß sie nicht verkehrsanziehend zugunsten der ausländischen Seehäfen wirken und auch den Wasserstraßenverkehr nicht ungünstig beeinflussen.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß bei der Erstellung von Ausnahmetarifen über die Seehäfen darauf geachtet werden muß, daß die Binnenschifffahrt den Wettbewerb mit den Eisenbahnausnahmetarifen aushalten kann.

Im übrigen muß die Ausgestaltung der Verkehrspolitik so vorgenommen werden, daß dem Wasserwege vor allem die Massentransporte zugewiesen werden, die keinen allzu großen Anspruch an Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Transportes stellen. Infolgedessen muß die Eisenbahn auch versuchen, diese Massentransporte den Wasserstraßen zuzuschieben. Das kann aber nur geschehen, wenn Frachvergünstigungen für den Eisenbahntransport gewährt werden.

## Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn.

Von Karl Koch, Reichsbahn-Oberamtmann, Berlin.

Die Deutsche Reichsbahn ist nicht nur als Transportunternehmen von bestimmendem Einfluß auf die deutsche Volkswirtschaft, sie stellt auch als deren Kunde, als Großverbraucher der nationalen Gütererzeugung einen Machtfaktor dar, dessen Bedeutung sich schon aus der Tatsache ergibt, daß die Deutsche Reichsbahn das größte einheitlich geleitete Wirtschaftsunternehmen der Welt ist.

Von dem Vermögensteil, den die Reichsbahn in Form von Fracht und Fahrgeld der Wirtschaft regelmäßig entzieht, fließen etwa 30—40% der gesamten Einnahmen als Gegenwert für die Lieferung industrieller Produkte der privaten Wirtschaft wieder zu.

Nach den Aufwendungen der letzten Jahre sind es etwa *M* 2 000 000 000.—, die die Reichsbahn alljährlich für Anschaffungen aller Art an die deutsche Wirtschaft abgibt.

### Umfang der Beschaffungen.

Der Umfang der Beschaffungen läßt sich anschaulich an den für die Größe des Unternehmens charakteristischen Zahlen ermessen. Nach den neuesten Bestandfeststellungen sind im Gesamtbereich der Deutschen Reichsbahn gegenwärtig vorhanden:

rund 28 000 Lokomotiven,
70 000 Personenwagen,
23 000 Gepäckwagen,
690 000 Güterwagen,
insgesamt also 811 000 Fahrzeuge.

Diese bewegen sich auf einer Betriebstreckenlänge von 53 100 km und auf einer Gesamtgleislänge von 117 700 km. Sie fahren auf ihren Gleiswegen über 17 685 Brücken und 626 Viadukte in einer Gesamtlänge von 81,5 km, durch 622 Tunnel von 220 km Gesamtlänge und an 11 922 Bahnhöfen und Haltepunkten vorüber.

Diesen gewaltigen technischen Apparat gilt es nun, mit allem notwendigen Material zu seiner Inbetriebhaltung und ständigen Erneuerung auszurüsten. Die zu diesem Zwecke notwendigen Anschaffungen umfassen:

1. Fahrzeuge und maschinelle Anlagen.
2. Ausstattungsgegenstände und Geräte.
3. Werkstoffe zur Reparatur der Fahrzeuge.
4. Oberbau- und Baustoffe zur Herstellung und Reparatur von Gleisanlagen und Bantzen.
5. Telegraphenbaustoffe.
6. Betriebsstoffe (Verbrauchsstoffe) zur Inbetriebhaltung der Fahrzeuge, betrieblichen Anlagen usw.
7. Papier- und Schreibwaren.

Was zunächst die Neubeschaffung von Fahrzeugen anlangt, so sind nach der Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands seit Beendigung des Krieges bis zur Gegenwart etwa 7000 Lokomotiven als Ersatz für unbrauchbar gewordene und für die auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen abgelieferten 5000 Lokomotiven geschafft worden. An Wagen sind in dem gleichen Zeitraum und aus gleichen Gründen etwa

10 000 Personenwagen,
7 000 Gepäckwagen und
250 000 Güterwagen

neu in den Wagenpark eingestellt.

Der Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn ist damit wieder auf einen der Vorkriegszeit gleichkommenden Stand gebracht worden, und entspricht dem Bedürfnis der gegenwärtigen Verkehrssintensität. Es werden daher künftig Fahrzeuge wieder in dem Umfange beschafft werden, in dem ein Ersatz für ausgemusterte Fahrzeuge als notwendig erachtet wird.

Die Aufwendungen für die Wiederherstellung des Fahrzeugparks nach dem Kriege lassen sich in Goldmarkwert nicht angeben. 1913 wurden vergleichsweise für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen insgesamt verausgabt (bezogen auf den jetzigen Streckenbereich) *M* 360 000 000.—, davon für maschinelle Anlagen *M* 12 000 000.—.

Die Reparatur aller Fahrzeuge führt die Reichsbahn mit geringen Ausnahmen in eigener Regie aus. Im Gebiet der Reichsbahn sind 100 Ausbesserungswerke und mehrere hundert Betriebswerke vorhanden, in denen insgesamt werktätlich 130 000 Handwerker und Arbeiter beschäftigt werden. In diesen Werken wurden von April bis September 1924 Werkstoffe im Gesamtwerte von *M* 88 400 000.—<sup>1)</sup> verbraucht, was einem Jahresverbrauch an Werkstoffen im Werte von etwa *M* 180 000 000.— entsprechen wird. Was den Verbrauch im einzelnen anlangt, so sind 1922 z. B. der Menge nach

26 000 Puffer,
2 000 000 Stück Bremsklötze,
166 000 cbm Holz,
220 000 Stück Radreifen,
7 300 t Farbe

verbraucht worden. Neben diesen Werkstoffen werden für den Werkstattbedarf auch Ersatzteile wie Kessel, Radsätze u. ä. beschafft, die hohe Werte darstellen.

Zur Unterhaltung und Erneuerung des Gleisbaues sind im Jahre 1913 an Oberbaumaterialien verbraucht worden:

	1913	1922
Schienen . . . . .	235 000 t	242 000 t
Kleinsisen . . . . .	132 000 t	132 000 t
eiserne Schwellen . . . . .	181 000 t	151 000 t
hölzerne Bahnschwellen 4,4 Mill. Stück		7,4 Mill. Stück
Deckungstoffe . . . . .	6,4 „ kbm	3,4 „ kbm

Die Erneuerung des Gleisbaues ist aus mancherlei Gründen in der Nachkriegszeit vernachlässigt worden. Im Rechnungsjahre 1913 wurden pro Kilometer 2,97 t Schienen verbaut, in der Zeit von 1919 bis 1924 dagegen durchschnittlich nur 1,85 t. Inzwischen ist der Verbrauch an Oberbaumaterial im allgemeinen schon

<sup>1)</sup> Mit Ausnahme der im franz.-belg. Regiebetrieb verbrauchten Werkstoffe.