

hin Reichsbeamte im Sinne des Reichsbeamtengesetzes. Auch wird bis auf weiteres die Personalverwaltung nach den bisherigen Bestimmungen und von den bisher zuständigen Stellen fortzuführen sein. Innerhalb dieser Grenzen wird aber alles daran gesetzt werden müssen, eine Personalpolitik zu führen, die in erster Linie auf die wirtschaftliche Notwendigkeiten des Unternehmens abgestellt ist.

V.

Die Deutsche Reichspost- und Telegraphenverwaltung hatte den Gedanken einer Autonomie erst ernsthaft erwogen, nachdem infolge der Fehlbeträge der letzten Jahre die Notwendigkeit einer selbständigen Stellung der Verwaltung innerhalb der gesamten Reichsverwaltung in der Öffentlichkeit immer stärker gefordert wurde. Durch Reichsgesetz vom 19. März 1924 sind die Verhältnisse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung endgültig — also nicht durch ein provisorisches Notgesetz wie bei der Reichsbahn — umgestaltet worden und zwar in Anlehnung an den Entwurf des früher erwähnten Reichsfinanzgesetzes. Es ist ein selbständiges Unternehmen „Reichspost“ gebildet, das ein von dem übrigen Vermögen des Reichs getrenntes Sondervermögen bildet. Das neue Unternehmen ist deshalb nicht nur Betriebsführer, sondern auch Eigentümer seiner Anlagen. Zuschüsse aus Reichsmitteln sind für die Reichspost nicht mehr vorgesehen. Auch fließen Reichsüberschüsse in die Reichskasse erst nach Auffüllung stark dotierter Rücklagefonds.

Im Gegensatz zur Reichsbahn sieht das Reichspostfinanzgesetz eine dauernde Verbindung der Aufsichts-Instanz mit der Leitung des Unternehmens im Reichspostminister vor. Die Mitwirkung des Reichstags und des Reichsrats wird durch die Tätigkeit eines Verwaltungsrats ersetzt. Er hat eine begutachtende und eine entscheidende Tätigkeit. Der Beschlußfassung des Verwaltungsrats unterliegen insbesondere die Festsetzung des Voranschlags und die Entlastung der Verwaltung, die Aufnahme von Krediten, die Höhe der Schuldentilgung, die Grundsätze über die Benutzung der Verkehrseinrichtungen, die Gebührenbemessung im Post-, Telegraphen- und Fernsprecheverkehr und die Grundsätze über die Lohnstufe der Angestellten und Arbeiter.

Dem Reichspostminister steht gegenüber Beschlüssen des Verwaltungsrats, die eine Erhöhung der Ausgaben über den Voranschlag hinaus bedeuten, ein Veto-recht zu. Auch kann die Reichsregierung Beschlüsse des Verwaltungsrats, die im Interesse des Reichs nicht verantwortet werden können, aufheben. Diese Beschlüsse der Reichsregierung unterliegen wieder der Aufhebung durch einen übereinstimmenden Beschluß von Reichstag und Reichsrat. Der Vorsitzende des Verwaltungsrats ist der Reichspostminister, bei seiner Behinderung sein Stellvertreter. Der Verwaltungsrat besteht außerdem aus 31 Mitgliedern, die vom Reichspräsidenten ernannt werden. Die Zusammensetzung ist folgende:

- 7 Mitglieder auf Vorschlag des Reichstags,
- 7 Mitglieder auf Vorschlag des Reichsrats,
- 1 Mitglied auf Vorschlag des Reichspostministers (gemeinsam mit Reichsfinanzminister und Reichsrat) aus dem Personal der Deutschen Reichspost,
- 9 Mitglieder auf Vorschlag des Reichspostministers im Einvernehmen mit dem Reichsfinanzminister nach Zustimmung des Reichsrats aus Kreisen, denen auf dem Gebiete der Wirtschaft und des Verkehrs besondere Kenntnisse und Erfahrungen zur Seite stehen. Dabei ist die Größe und wirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Länder zu berücksichtigen.

Der Verwaltungsrat ist bereits gebildet. Seine erste Aufgabe wird die Beratung des Posthaushalts für 1924 sein.

VI.

Während somit für die Reichspost endgültige Rechtsverhältnisse geschaffen sind, ist die durch die Eisenbahnnotverordnung angebahnte Entwicklung, wie bereits zu II. ausgeführt wurde, durch den Plan der Sachverständigen zunächst abgebrochen worden. Insbesondere ist die zunächst beabsichtigte Bildung eines vorläufigen Verwaltungsrats aufgegeben worden, nachdem durch den Sachverständigenplan die Zusammensetzung des Verwaltungsrats für die in Aussicht genommene Eisenbahnaktiengesellschaft festgelegt worden ist. Auch die vorgesehene Trennung von Leitung und Aufsicht ist zurückgestellt. Die nächsten Monate werden über das Schicksal der Deutschen Reichsbahn, auch über die Wiedervereinigung der zurzeit im Westen abgetrennten Teile mit dem Stammetz entscheiden.



Dr. NAPP-ZINN, KOELN: Zur Reform der Rhein-Verkehrs-Beobachtung.

Seit annähernd 90 Jahren (ab 1835) geben die Jahresberichte der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt ein Bild der Entwicklung des Verkehrs in seinen ökonomischen und verwaltungstechnischen Neußerungen auf dem verkehrsstärksten Strom Europas. Einst ein mittelgroßes Heft, erscheint heute alljährlich ein ansehnlicher Band, der das Schema seines Inhalts in den Jahren vor der Jahrhundertwende erhalten hat. Bis 1878 führte die Erscheinung den Namen „Statistischer Jahresbericht“; seitdem fehlt dieser Zusatz. Zu Unrecht: denn während gerade bis zu diesem Zeitpunkt der Inhalt über das Statistische herausging und in der „Einleitung“ die Lage der Schifffahrt, namentlich im Verhältnis zur Eisenbahn, gekennzeichnet wurde, sodaß die Entwicklung in ihren Grundzügen klar wurde¹⁾, trägt seitdem der Bericht annähernd reinen Zahlencharakter. Soweit Materien erweitert oder neu hinzugenommen wurden, wurden sie überwiegend an ein statistisches Schema gebunden. Sehr viel Liebe wandte man der Registrierung der Wasserstände, der Fahrwasser-Verhältnisse, der Strom- und Hafenhau-Aufwendungen und der schiffahrtspolizeilichen Ereignisse zu. Die Gesichtspunkte des Technikers und Verwaltungsmannes, der Zeugnis legt von seiner Arbeit, den treibenden Kräften des Wirtschaftslebens aber mehr oder minder fernsteht, setzen sich weiter durch, wie es wohl im Interesse der Wirtschaft und ihrer Wissenschaft liegt. Dabei ist keineswegs verkämbt, daß für diese die Berichte auch so ein durchaus beachtenswertes Material abgeben.

Allerdings ist in den Nachkriegsjahren ein Teil der Übersichten hinter der tatsächlichen Entwicklung zurückgeblieben. Der jüngste Bericht (für 1922) hat erst teilweise aufgeholt. So sind die am Rhein-See-Verkehr beteiligten Betriebe, obwohl der derzeitige Hauptbetrieb, die Kölner Reederei A.-G. (Edmund Halm & Co), endlich aufgenommen ist, noch nicht vollzählig erfaßt,

¹⁾ Vgl. die Heranziehung der Jahresberichte bei: Eckert, Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert, 1900, S. 17; Weilschilf der Dampfmotoren zu Wasser und zu Lande — Golthein, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert, 1903, 10. Kap.: Der Kampf der Verkehrsmittel.

wogegen man die Aufzählung der seit Jahren nicht mehr beteiligten Unternehmen und Schiffe, die z. T. zerstört sind, weglassen könnte. Die Rheinflotte ist noch nach ihrem Stand von 1920 wiedergegeben, obschon neuere Angaben erhältlich sind. Die Aufstellung der stärksten Schlepper und größten Kähne stammt aus der Vorkriegszeit und führt 1921 an Frankreich abgetretene Boote noch unter dem alten Eigentümer an. Der immerhin mögliche Gedanke, es sei im außenpolitischen Interesse nicht wünschenswert, Neuschöpfungen in der deutschen Rheinschifffahrt bekannt zu machen, hat keine Durchschlagskraft: Sie sind bekannt. — Der Vollendung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg 1921 wäre durch Hinzufügung der Verkehrsahlen dieses Hafens zu denen von Offenbach und Frankfurt Rechnung zu tragen gewesen. Für alle drei Mainhäfen ist eine Vorkraufstellung nach dem detaillierten Güterverzeichnis wünschenswert. In den Übersichten über die in den deutschen Häfen ein- und ausgegangenen Schiffe sind die französischen trotz des geänderten Schemas immer noch unter „Andere“ eingetragen, während die Kenntnis des französischen Verkehrsanteils doch für uns wenigstens von gleichem Interesse ist, wie für die Gegenseite. Eine Übersicht über den Anteil der Nationen am durchgehenden Verkehr ist, wie für Emmerich gegeben, auch für Koblenz, evtl. auch Köln wünschenswert und verwirklichtbar.

Ueber die Darlegung der Mängel hinaus sei hier die Richtung gewiesen zu einer Vervollständigung der Rheinverkehrsstatistik, ohne die eine volle Erkenntnis des Wirtschaftslebens auf und an dem Strom mir unmöglich erscheint. Um aus der Menge der Einzel-Angaben eine tatsächliche Einsicht zu gewinnen, ist es aber notwendig, die Einzelergebnisse in geeigneter Art in größeren Resultate zu sammeln. Daneben ist die Beobachtung in kausaler Hinsicht zu ergänzen, d. h. in Fortführung des bis 1878 geübten Verfahrens, die Einbettung des Rheinverkehrs in die Welt- und National-Wirtschaft zu verfolgen. Es empfiehlt sich in den Berichten der Zentral-Kommission gleiche Methoden anzuwenden²⁾ wie bei der fortlaufenden, mit Wochen- und Monatsberichten arbeitenden Verkehrsbeobachtung, die, wie für alle deutschen Wasserstraßen, auch für den Rhein durch eine Mittelbehörde für die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums erfolgt³⁾.

Bislang kann die amtliche Hafenverkehrsstatistik des Rheins auf Vollständigkeit keinen Anspruch erheben, da für die sog. minderwichtigen Hafenplätze in Deutschland lediglich die Zufuhr erfaßt wird, die Abfuhr dagegen nicht, obschon man bis 1911 für diese Plätze, soweit man sie erfaßte, den Gesamtumschlag angab. Gegen die heutige Begrenzung der Statistik spricht: 1) daß die Abfuhr an den kleineren Hafenplätzen durchweg bedeutend größer ist als die Zufuhr, da es sich bei ihnen überwiegend um Versandplätze von Steinen und sonstigem Baumatériau handelt, 2) daß ein Teil der sog. minderwichtigen Hafenplätze einen weit größeren Verkehr aufweist wie ein Teil der sog. wichtigeren Häfen. Den Beweis erbringt die folgende Aufstellung über den Verkehr einiger Mittelrheinhäfen im Jahre 1922, deren Zahlen wahrscheinlich noch etwas hinter der Wirklichkeit zurückbleiben.

²⁾ Inwieweit sich meine Vorschläge mit Besprechungen innerhalb der Zentral-Kommission oder des Reichsverkehrsministeriums decken, vermag ich nicht zu er messen. Im Jahresbericht 1922 wird als Hauptergebnis einer stattgefundenen Revision ein zwischenstaatlich vereinbartes Güterverzeichnis in Aussicht gestellt, — das doch bereits besteht.

| Hafenplatz | Abfuhr in t | Gütergattung ^{a)} | Zufuhr in t | Gütergattung | Gesamt- verkehr |
|-----------------------------|----------------|----------------------------|----------------|--|--------------------|
| Unkelstein | 30000 | Steine, Erden | — | | 30000 |
| Linz/Erpel | 247000 | " " | 1000 | Steine, Erden | 248000 |
| Niederbreisig | 24000 | " " | — | | 24000 |
| Rheinbrohl | 28000 | " " | 16000 | $\frac{4}{5}$ Kohle | 44000 |
| Andernach | 47000 | " " | 8000 | | 50000 |
| Irlsch/Neuwied | 14000 | $\frac{1}{2}$ Steine | 67000 | $\frac{3}{5}$ Kohle, $\frac{1}{2}$ Erz | 81000 |
| Urnitz | | | | | |
| Engers / Mülhofen / Bendorf | 104000 | Steine, Erden | 94000 | $\frac{1}{6}$ Steine, $\frac{4}{5}$ Erz | 198000 |
| | 33000 | " " | — | | 33000 |
| Vallendar | 41000 | " " | — | | 41000 |
| Braubach | 7000 | Erz | 27000 | $\frac{1}{2}$ Kohle, $\frac{1}{2}$ Erz | 34000 |
| Trechtingshausen | 148000 | Erz | 8000 | Kohle | 151000 |
| Zusammen | 723000 | | 211000 | | 934000 |

Noch eine Reihe anderer Mittelrheinorte wie Assmannshausen, Lorch, Oberwesel, St. Gornshausen, Brohl, Oberkassel, weist einen mehr oder minder bedeutenden Umschlag von Baustoffen auf. Bedenkt man, daß Linz 1922 einen stärkeren Verkehr aufweist, wie 14 sog. wichtigere Hafenplätze (Engers-/Mülhofen/Bendorf wie 11) und daß alle in der Aufstellung genannten Umschlagstellen stärkeren Betrieb zeigen wie der kleinste „wichtigere“ Platz Bonn, so ist die Forderung, den Gesamtverkehr von möglichst allen Umschlagplätzen oder zum mindesten derer, die ein zu bestimmendes Minimum an Umschlag überschreiten, zu erfassen und wiederzugeben, gerechtfertigt. Ihre Erfüllung würde es endlich erlauben, in der Rheinverkehrsstatistik auch innerhalb größerer Zeitspannen gleiche Objekte zu vergleichen.

Die Einsicht in die Transportgegenstände der Rheinschifffahrt ist bislang dadurch erschwert, daß einerseits die Gesamtumschlagsziffer der einzelnen Häfen, getrennt nach Zu- und Abfuhr, zu Tal und zu Berg, andererseits die Einzelergebnisse in den 150 Arten des Güterverzeichnisses gegeben wird. Die Möglichkeit eines das Wesentliche erfassenden Ueberblicks fehlt. Er wird ermöglicht durch die Zusammenfassung der Güterarten zu übersichtlichen Gruppen von Gütergattungen. Bis 1869 war dies in den Berichten der Zentralkommission der Fall, insofern die Güterarten am Ende der Aufstellungen wie folgt zusammengefaßt wurden: 1) Verzehrungsgegenstände, 2) Rohstoffe und Halbfabrikate, 3) Industrie-Erzeugnisse (bei einzelnen Häfen noch 4. Verschiedenes). Dieser Einteilung liegen zwei Gesichtspunkte zu Grunde: Verwendungsart (1.) und Produktionsstufe (2.). Als weitere Trennungsmomente sind berücksichtigbar: die Eigenschaft als Produktions- oder Konsumtions-Gut (Technisch oder wirtschaftlich) (3), der Wert (4.), der Verladungscharakter (Schüttgut, nicht schüttbares Massengut, Einzel-Stückgut (5), die materielle Verwandtschaft (6.). Während die Gesichtspunkte 2—5

³⁾ Es ist das Hauptgut, soweit es über $\frac{1}{10}$ des Umschlages beträgt, angegeben, sonst die ungefähre Menge. Soweit keine Angaben, verteilt sich der Umschlag auf mehrere Gütergattungen.

innerhalb der Güterskala sich teilweise decken, legt 6 Querschnitte hindurch, insofern Waren von ungleicher Produktionsstufe und Wert, aber gleicher Materie zusammengelegt werden. Von diesem Verzeichnis der Güterarten zu stark Schaden der Einsicht selbst in dem bisherigen Gesichtspunkt (6) ist m. E. zum Schaden der Einsicht gemacht worden). Eine gewisse Erläuterung bietet es, wenn einzelne Güterarten bedeutende Teile des Verkehrs ausmachen. Dies trifft wie für die meisten Großverkehrswege auch auf den Rhein zu⁴⁾, unter dessen Transit die letzten Kriegsjahren hat daneben der Rheinversand von Braunkohle und Braunkohlenbriketts sich stark entwickelt bis auf rund 10% des Gesamtverkehrs. Unter möglichster Berücksichtigung aller vorgenannten, z. T. widerstreitenden Gesichtspunkte erscheint mir folgendes 10klassiges Gütergattungs-Schema als Optimum:

- 1) Steinkohle einschl. Steinkohlenbriketts und Koks;
- 2) Braunkohle einschl. Braunkohlenbriketts;
- 3) Erze;
- 4) Eisen ausschl. der Fertigfabrikate daraus;
- 5) Baustoffe aller Art außer Holz;
- 6) Holz;
- 7) Getreide;
- 8) Andere Lebens- und Genußmittel;
- 9) Rohstoffe und Halbfabrikate sowie Abfälle außer 1 — 6
- 10) Fertigfabrikate;

Es darf als erstrebenswert gelten, daß dieses oder ein ähnliches Gütergattungsschema gleichzeitig zur Anwendung kommt:

- 1) In den Jahresberichten der Zentralkommission;
- 2) In den staatlichen, kommunalen und privaten Hafenstatistiken;
- 3) In der laufenden Rheinverkehrsbeobachtung des Reichsverkehrsministeriums.

Während bei 1. und teilweise 2. das Gattungsschema in Ergänzung des Güterartenverzeichnisses zur Anwendung zu kommen hat, dürfte es für 3. und teilweise 2. ausschließlich verwandt werden. Die Übertragung dieses Gattungsschemas auf andere deutsche Wasserstraßen erscheint mir so wenig wünschenswert, wie die Festlegung eines einheitlichen Schemas für alle deutschen Wasserstraßen, da manche Güterarten auf der einen Wasserstraße eine Heraushebung erfordern (z. B. Braunkohle auf dem Rhein, Torf, Kali auf anderen), auf der anderen mit anderen Güterarten vereinigt werden können. Vermieden werden muß aber, daß mehrere Gattungen des Schemas einer Wasserstraße auf mehrere Gattungen des einer anderen verteilt sind.

Der Zusammenfassung in warenkundlicher Hinsicht ist eine in geographischer zur Seite zu stellen. Nach eingehender Betrachtung der Funktion der einzelnen Rheinhäfen bringe ich, ohne hier die umfangreiche Begründung geben zu können, folgende, steigend konzentrierte Zusammenstellung von Hafengruppen in Vorschlag, die ebenfalls in den drei vorgenannten Zweigen der Rheinverkehrsbeobachtung Anwendung finden kann.

⁴⁾ Auch in dem 11-klassigen Gütergattungsschema der Kölner Hafenverkehrs-Statistik (vgl. Stahlsches Jahrbuch der Stadt Köln, 12. Jahrgang, 1924.)

⁵⁾ Vgl. Petersilie, Schifffahrt und Güterverkehr auf dem Rheine 1891—1906, 1908

| | | |
|---|------------------|------------------------------|
| 1. Rotterdam | Holland | Rhein- mündungs- häfen |
| 2. Amsterdam | | |
| 3. Uebrige holländische Häfen | | |
| 4. Antwerpen | Belgien | |
| 5. Uebrige belgische und Nordfranz. Häfen | | |
| 6. Rhein-Herne-Kanal | Kohlen- häfen | |
| 7. Duisburg-Ruhrort | | |
| 8. Rheinzeehäf. (Homburg, Alsum/ Schwefgern, Walsum, Orsey) und Rheinhäfen | | |
| 9. Uebrige Niederrheinhäfen von der holländischen Grenze bis Benrath einschließlich | Uebrig | Nieder- rhein |
| 10. Uebrige Niederrheinhäfen von Leverkusen bis Wesseling einschl. | Nieder- rhein | |
| 11. Mittelrheinhäfen von Bonn bis Bingen ausschl. | Mittelrhein | Mittel- und Oberrhein |
| 12. Rhein-Maingau-Häfen von Bingen bis Gernsheim einschließlich und Mainhäfen | Oberrhein | |
| 13. Worms, Mannheim-Ludwigshafen, übrige pfälz. und Neckarhäfen | | |
| 14. Uebrige badische, elsässische und schweizerische Häfen | | |

Es ist zu wünschen, daß in den Jahresberichten gemäß diesem oder ähnlichem Schema einerseits der Verkehr der Haupthäfen, insbesondere Duisburg-Ruhrorts und Mannheim-Ludwigshafens nach Verkehrsrichtungen (am besten zu Folge der ersten Kolonne) geordnet und andererseits eine Zusammenfassung des Umschlages der einzelnen Häfen (am besten zufolge der zweiten Kolonne) gegeben wird. Abänderungen des Schemas in der Reichsstatistik werden sich aus der notwendigen Verbindung mit der Statistik der Reichsbahn nach Verkehrsbezirken ergeben. Es ist aber dabei zu bedenken, daß dies auf Kosten der mit dem Vorschlag verbundenen Einsichtsmöglichkeiten geschieht.

Es bleibt auf die Notwendigkeit der Berücksichtigung der begründeten und einwirkenden Faktoren bei der Beobachtung des Rheinverkehrs hinzuweisen. Es gilt darzulegen, wieweit die Leistungen der Rheinschifffahrt durch die Entwicklung der allgemeinen Produktion wie auch ihrer eigenen technischen, ökonomischen und sozialen Komponenten bedingt sind. Insbesondere ist das Verhältnis der Rheinschifffahrt zur Eisenbahn, namentlich in Hinsicht auf deren Tarifgestaltung (Staffeltarife, Seefarfen-Ausnahme-Tarife) zu kennzeichnen. Schließlich sind auch die politischen Einflüsse zu berücksichtigen. Zur Arbeit auf diesem Gebiet sind in erster Linie Praktiker wie Theoretiker der Wirtschaft berufen. Auf die bisherige überwiegend technische Einstellung der Wasserstraßenverwaltung ist es zurückzuführen, wenn die wirtschaftlichen Momente vernachlässigt wurden. Auch auf dem Gebiet der Beobachtung der Rheinschifffahrt erweist sich die von mir wiederholt beklagte Zertrennung der technischen und wirtschaftlichen Schu-

lung als bedauerlich und die geforderte Vereinigung von Technik und Wirtschaft in der Verkehrswissenschaft als notwendig¹⁾. Eine weitere Förderung wird die Rheinverkehrsbeobachtung erfahren durch eine zentrale Organisation der Wasserstraßenverwaltung. Die Jahresberichte der Zentralkommission legen bis heute deutlich davon Zeugnis, daß durch die Material-Sammlung bei den Behörden der einzelnen Bundesstaaten die Homogenität des Werkes leidet. Wie anderwärts ergibt sich auch hier die Notwendigkeit, mit dem Reichsgedanken in der Wasserstraßenverwaltung endlich Ernst zu machen, an Stelle der Aufsetzung einer Reichsspitze auf den alten Apparat der Länder einen organischen Behördenaufbau des Reichs zu schaffen²⁾, und in diesem auch den Platz für eine eindringende und klarlegende Beobachtung der Rheinschiffahrt: zum Nutzen von Wirtschaft und Wissenschaft.



AGR DR. SENCKPIEHL, WERDER a. d. Havel: Nachträgliche Berichtigung der Frachtbriefangaben.

I.

Die Fragen über die Bedeutung der Frachtbriefangaben, über die Zulässigkeit der Berichtigung und ihre Wirkung für die Tarifierung, ferner über die Bedeutung der Frachtbriefbezeichnung für die Haftung des Frachtführers, alle diese Fragen gehören zu den unstrittigsten des Eisenbahnfrachtrechts. Wir wollen heute nur auf die Frage eingehen, ob die einmal gemachten Angaben im Frachtbrief vom Absender nachträglich berichtigt werden dürfen, und ob auf Grund der Berichtigung eine andere Frachtberechnung verlangt werden kann.

Zur Untersuchung dieser Frage müssen wir auf das Wesen des Eisenbahnfrachtvertrages und insbesondere das Wesen der Tarifierung näher eingehen.

Die Verpflichtung des Absenders (oder des in gewissem Sinne an seine Stelle tretenden Empfängers) aus dem Frachtvertrage besteht im wesentlichen nur in der Bezahlung der Fracht und eventuell in der Abnahme des Frachtgutes nach beendiger oder unmöglicher Beförderung.

Was der Absender sonst zu tun hat, z. B. Ausstellung des Frachtbriefes, Angabe des Inhalts und Gewichts, der Adresse und des Bestimmungsortes usw. sind grundsätzlich keine Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage, sondern nur Voraussetzungen für die Erfüllung des Frachtvertrages durch den Frachtführer. Der Frachtführer kann nicht Klage erheben auf richtige Gewichts-, Inhalts- oder Adressenangabe; er kann vielmehr den Vertrag nicht erfüllen, wenn der Absender diese Angaben nicht macht. Der Absender kommt durch nicht rechtzeitige Erstattung der Angaben in Gläubigerverzug, und der Frachtführer kann nicht in Schutzdenerzug kommen, solange ihm diese Angaben nicht gemacht sind.

Voraussetzung für die Erfüllung des Frachtvertrages seitens des Frachtführers ist es, daß diese Angaben vom Absender rechtzeitig gemacht werden. Der Frachtführer darf auf diese Angaben ohne weiteres vertrauen. Er ist zu einer

¹⁾ Vgl. meinen Aufsatz „Verkehrswissenschaft“ in der Zeitschrift „Maschinenbau“, Abt. Wirtschaft, 1922/23, Heft 18, W 133.

²⁾ Vgl. den Plan einer Neuorganisation bei Baur, Die Binnenschiffahrt im Jahrbuch des Deutschen Verkehrswesens, 1922, Bd. 1.

Nachprüfung der Angaben nicht verpflichtet (aber berechtigt). Viele Angaben vermag er gar nicht nachzuprüfen, z. B. die Angaben der Adresse und der Bestimmungsstation, weil diese lediglich von dem Willen des Absenders abhängen.

Sind die Angaben unrichtig, dann hat der Absender die Folgen der Unrichtigkeit, vor allem den aus der unrichtigen Angabe entstandenen Schaden zu tragen.

Die Angaben müssen nicht bloß richtig, sondern auch vollständig sein, so daß der Frachtführer sich gegen Gefahren, die ihm aus der Natur des Gutes entstehen können, zu schützen vermag. Wenn eine Ware im Handelsverkehr unter dem angegebenen Namen nicht als entzündbar oder explosiv e. bek. ist, so ist es Sache des Absenders, dem Frachtführer über diese Eigenschaft der Ware aufzuklären.

Alles dies sind jedoch keine Verpflichtungen des Absenders aus dem Frachtvertrage, auf welche der Frachtführer klagen könnte, wenn man sie auch unter den Begriff „Verpflichtung“ im allgemeinen Sinne oft miteinbegreift. Es sind, wie gesagt, Voraussetzungen für die Erfüllung des Frachtvertrages seitens des Frachtführers. Die Folgen der Unterlassung dieser Voraussetzungen hat der Absender selbst zu tragen. Bestehen die Folgen in einem Schaden an dem Vermögen des Frachtführers, so entsteht eine richtige klagbare Schuld des Absenders zur Schadenersatzleistung an den Frachtführer. (Von den besonderen Verzugsentschädigungen des § 642, Abs. 2 BGB. wollen wir hier absehen, da sie für das Frachtrecht nicht in Betracht kommen).

II.

Die vorstehenden Regeln ergeben sich aus den allgemeinen Vorschriften des Schuldrechts und insbesondere des Werkvertrages, unter den das Frachtgeschäft bekanntlich fällt. §§ 241 ff., 254, 276, 278, 293 ff., 631 ff., 642 BGB. Einzelne dieser Regeln sind für das Frachtrecht besonders ausgebildet.

Ist z. B. die Mitwirkung des Absenders bei der Angabe des Inhalts und Gewichts, des Bestimmungsortes usw. nicht richtig ausgeübt, so wäre er nach der allgemeinen Regel vielleicht nur im Falle eines Verschuldens schadenersatzpflichtig. Für das Frachtrecht ist jedoch die besondere Vorschrift des § 426 Abs. 2 HGB. aufgestellt, daß der Absender für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben eine Garantiepflicht übernimmt.

Diese Garantiepflicht ist für das Eisenbahnfrachtrecht in dem § 57 EVO. und Art. 7 Abs. 1 I D. wiederholt. Hiernach hat der Absender für alle Folgen der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Frachtbriefangaben einzustehen, auch wenn ihm ein Verschulden nicht zur Last zu legen ist.

In den Wortlaut der einzelnen Bestimmungen des § 426 Abs. 2 HGB., des § 57 EVO. und des Art. 7 Abs. 1 I D. bestehen verschiedene Abweichungen; doch sind diese ganz unwesentlich. Sie besagen alle das gleiche. Man hat bisweilen den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen eine weitergehende Bedeutung beimessen wollen als dem § 426 Abs. 2 HGB., weil es in den beiden eisenbahnrechtlichen Bestimmungen nicht bloß heißt: „Der Absender haftet für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben“, sondern noch der Zusatz gemacht ist: „und trägt alle Folgen, die aus der unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Eintragung (Erklärung) entspringen“.

Zwischen „haften“ und „alle Folgen tragen“ besteht aber kein Unterschied. Es sind verschiedene Ausdrücke für denselben Begriff.

Die Folgen der unrichtigen Frachtbriefangaben können Beschädigungen, Verluste, Verspätungen sein; z. B. es wird infolge ungenauer Angaben der Adresse des