

Deutsche Uhrmacher-Zeitung



Bezugspreis

Für Deutschland von der Geschäftsstelle bezogen monatlich 50 Mark. Bei direkter Bestellung bei der Post monatlich 200 Mark. Unter Streifenband für Inlandspost monatlich 65 Mark. Für das Ausland unter Streifenband monatlich 150 Mark einschl. Porto.

Die Deutsche Uhrmacher-Zeitung erscheint regelmäßig an jedem Freitag

Fernsprecher: Amt Zentrum 12761, 12762

Preise der Anzeigen

Zeile von 1 mm Höhe und 47 mm Breite für Geschäfts- u. vermischte Anzeigen 16,— Mark, für Stellen-Angebote und -Gesuche 11,20 Mark. Die ganze Seite wird mit 15 360 Mark berechnet; bei Wiederholung Rabatt laut besond. Tarif.

Postscheck-Konto: 2581 Berlin

Telegramm-Adresse: Uhrzeit Berlin

Uhren, Edelmetall- und Schmuckwaren-Markt

XLVI. Jahrgang

Berlin, 13. Oktober 1922

Nummer 42

Alle Rechte für sämtliche Artikel und Abbildungen vorbehalten

Winke für die Versicherung von Eisenbahngütern

Von Dr. jur. Roeder, Berlin-Schöneberg

Kein Feld des Versicherungsgewerbes ist so gewinnbringend, wie das der Transportversicherung. Dafür sprechen folgende Tatsachen: Alle Gesellschaften haben in ihren Versicherungsbedingungen, die meistens ohne viel Überlegung von den Kaufleuten, Speditoren usw. schlankweg unterschrieben werden, gewisse Klauseln, deren Bedeutsamkeit erst im Schadensfalle dem Versicherten zum vollen Bewußtsein kommt. Hat man doch beim Eingange des Vertrages in der Regel nur die in auffälliger Schrift gesetzten Worte gelesen: „Von uns wird jeder Schaden prompt und kulant geregelt.“ Aus diesen Klauseln sei nur eine herausgegriffen, die schon so manchen Ärger den Versicherten verursacht hat.

So heißt es wohl in jedem Versicherungsvertrage, daß der Versicherte bei eingetretenem Schaden diesen unverzüglich der Eisenbahn zu melden hat. Das geschieht jedoch nicht immer. Die Versicherten melden ihm vielmehr erst ihrer Versicherungsgesellschaft, und das auch erst einige Tage nach dem Ereignisse. Nun wird die Gesellschaft dem Versicherten selbstverständlich schreiben, er habe sich zunächst an die Eisenbahn zu wenden und um Aufnahme einer Untersuchung zu bitten. Aber während des Hin- und Herschreibens vergeht zumeist die im Gesetz vorgeschriebene Frist von einer Woche, innerhalb welcher der Geschädigte diesen Schaden anmelden muß (§§ 464 HGB., 82 EVO.). Die Eisenbahn kann sich dann mit Erfolg zu ihrer Enthaltung auf § 97 EVO. berufen, nach dem der Frachtberechtigte jeden Anspruch gegen die Eisenbahn verloren hat, sobald das Gut nebst Frachtbrief angenommen und die betreffende Untersuchung nicht rechtzeitig angemeldet worden ist. Hat der Interessent keine Ansprüche mehr gegen die Eisenbahn, so hat er nach der genannten Klausel solche auch nicht gegen die Versicherungsgesellschaft: die hohe Versicherungsprämie ist also zum Fenster hinausgeworfen worden. Dasselbe kann sogar der Fall sein, wenn die Anmeldung bei einem Eisenbahnbeamten erfolgte. Zur Empfangnahme einer solchen Meldung ist nämlich nicht jeder beliebige Eisenbahnbeamte ermächtigt, auch nicht der Rollfuhrunternehmer, der dem Versicherten die beanstandete Sendung brachte. Verbummelt diese Person die Anzeige, so hat sich der Versicherte alle Folgen daraus zuzuschreiben, denn lediglich er hat der zuständigen Eisenbahnstelle (Güterverwaltung der Bahn, die ihm die Sendung übermittelte) die erforderliche Anzeige zu machen.

Geht aber die Sache in Ordnung, dann ist der Zeitpunkt gekommen, in welchem die Versicherungsgesellschaft mit ihrer „Kulanz“ in Aktion tritt. Dafür bieten sich ihr folgende, sehr gut vorbereitete Wege: Die Eisenbahn, die heutzutage andauernd wegen Schadensersatz in Anspruch genommen wird, dürfte es zunächst versuchen, den Schaden glattweg abzulehnen. Es werden von ihr zahlreiche Paragraphen aufgeführt, wonach die Eisenbahn „für den Schaden nicht haftet, der durch die mangelhafte Verpackung verursacht worden ist“, oder es sind „die Bestimmungen über die Versendung von Kostbarkeiten vom Versender nicht erfüllt worden, weshalb die Eisenbahn nicht haftet“, oder sie beruft sich auf die sehr dehnbare Bestimmung des § 86 der EVO., welche die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn bei der Versendung in offenen Wagen ausspricht, und zur Bekräftigung aller Abwehren wird noch obendrein mit einer Anzahl Gerichtserkenntnissen operiert, die für den vorliegenden Fall anzuwenden sein sollen. Dem Frachtberechtigten wird es bei diesen Eröffnungen schwül zu Mute. Da er keinen Fachkundigen auf dem Verkehrsrecht zur Hand hat, so fällt er schließlich seiner Versicherungsgesellschaft in die Arme; diese hat ihm ja auch versprochen, jeden Schaden prompt und kulant zu ersetzen. Es wird ihm von dieser ein Vordruck übersandt, auf dem er alle Sachen aufzeichnen soll, die ihm beschädigt oder abhanden gekommen sind; auch die Wertpreise sind darin aufzunehmen. Natürlich kreidet er die Werte kräftig an, denn die Anschaffungspreise sind ja schon seit langer Zeit erheblich im Preise gestiegen. Aber gerade auf diesen Umstand hatte ja die Gesellschaft gewartet. Prompt teilt sie dem Versicherten mit, daß er „unterversichert“ sei, und bei einer Unterversicherung hafte sie nach § usw. nur im Verhältnis zum Gesamtversicherungsvertrage. Statt 30 000 M soll er nur 8 000 M bekommen. Das Geld würde umgehend ausgezahlt werden, wenn er die mitübersandte Zession, wonach er alle Rechte, die er aus dem Frachtvertrage gegen die Eisenbahn hat, auf die Gesellschaft zediert. Das sei nur Formsache. Die Sachen könnten ja später wieder aufgefunden werden. Nun, mit der Eisenbahn will der Versicherte nichts mehr zu tun haben, die Gesellschaft wird bei ihr auch nicht mehr erreichen, als er. Es wird also unterschrieben. Da Unterversicherung tatsächlich vorliegt, wie man sich laut Versicherungsvertrag überzeugt hat, wird auch die Abfindungssumme angenommen. Bargeld lacht, und man hat es