

435  
A 426

Bibliothek  
Techn. Hochsch. Breslau

66. JAHRGANG

HEFT 3/1943

BIBLIOTEKA GŁÓWNA  
MAGAZYN  
KOWALE

**ARCHIV**  
**FÜR**  
**EISENBAHNWESEN**

HERAUSGEGEBEN  
IM REICHsverkehrSMinisterium BERLIN

1 9 4 3



SPRINGER - VERLAG BERLIN W9

Das ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN erscheint jährlich in einem Umfang von etwa 100 Bogen und gelangt in 6 Heften (Anfang Januar, März, Mai, Juli, September, November) zur Ausgabe. Der Preis beträgt 56,00 RM für den Jahrgang, für das Einzelheft 10,00 RM

## INHALT

	<i>Seite</i>
Geschichte der russischen Lokomotivbau-, Wagenbau- und Schienenindustrie. Von Dr.-Ing. H. Saller . . . . .	340
Ansprüche von Hinterbliebenen bei Eisenbahnunfällen. Von Dr. Kröner . . . . .	373
I. Beerdigungskosten (373). — II. Unterhaltsansprüche (383). — 1. Ersatzansprüche der Witwe des Getöteten (386). — 2. Ansprüche der hinterbliebenen geschiedenen Ehefrau (398). — 3. Ansprüche des hinterbliebenen Ehemannes (399). — 4. Ansprüche der hinterbliebenen ehelichen Kinder (401). — 5. Ersatzansprüche des unehelichen Kindes (403). — 6. Ersatzansprüche der Eltern (405). — 7. Ansprüche sonstiger Personen (407). — III. Sachschaden (407).	
Das Recht des Gefolgschaftserfinders. Von Dr. Schnabel . . . . .	411
Die Finanzen der Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1941. Von Dr. Overmann . . . . .	457
Kleine Mitteilungen: Die ersten deutschen Eisenbahnanschlüsse an das westliche Ausland. — Der erste internationale Gütertarif. — Ausbau der Schweizer Eisenbahnen . . . . .	469
Rechtsprechung und Gesetzgebung:	
Rechtsprechung: Haftpflichtrecht (Urteil des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 25. Mai 1943) . . . . .	477
Bücherschau:	
Besprechungen: Dr. B. Tarasi. Nozioni di legislazione ferroviaria ed ordinamento delle ferrovie dello Stato ( <i>Sauter</i> ). — Afrika. Handbuch der praktischen Kolonialwissenschaften ( <i>Weiß</i> ). — Meyer, Dr. Alfred, Gauleiter. Das Recht der besetzten Ostgebiete Estland, Lettland, Litauen, Weißruthenien, Ukraine ( <i>Schantl</i> ). — von Genechem, Prof. Dr. Robert. Die Stellung der Niederlande innerhalb der wirtschaftlichen Neuordnung Europas ( <i>Overmann</i> ). — Sarter und Kittel. Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß ( <i>Steuernagel</i> ). — Kayser, Georg. Die baupolizeilichen Vorschriften des Deutschen Reiches und Preußens ( <i>Genest</i> ). — Hoffmann, Oswald. Das Lagerwesen der Deutschen Reichsbahn ( <i>Overmann</i> ). — Leitfaden für den Verkehrsdienst. Heft 1: Tarifwesen, Heft 2: Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen ( <i>Schubert</i> ). — Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule: Lehrfach v8 II, Kassen- und Rechnungswesen im Abfertigungsdienst ( <i>Schreiber</i> ); Lehrfach f5, Heft 1, Kassenwesen ( <i>Schreiber</i> ); Lehrfach i2, Vermessungskunde ( <i>Zimmermann</i> ). — Deutsche Reichsbahn, Hilfshefte für das dienstliche Fortbildungswesen: h 502, Das Einrechnen von Bogenweichen und Bogenkreuzungen ( <i>Zimmermann</i> ) . . . . .	480

## Geschichte der russischen Lokomotivbau-, Wagenbau- und Schienenindustrie.

Von

Dr.-Ing. H. Saller in München.

Die Geschichte der russischen Lokomotiv- und Wagenbauindustrie zerfällt in fünf Perioden, von denen die ersten drei den Entwicklungsperioden des russischen Eisenbahnneubaues derart entsprechen, daß jedem Fortgang in der Betriebsentwicklung eine entsprechende Nachfrage nach Eisenbahnfahrzeugen folgte. Die erste bis in die Mitte der 50er Jahre reichende Periode zog mit dem Bau der Bahnen Petersburg—Moskau und Petersburg—Warschau die Gründung der Alexandrowsker und Herzog-von-Leuchtenberg-Lokomotivfabriken, beide in Petersburg, nach sich. Die zweite Periode, mit dem ersten Aufschwung des russischen Eisenbahnbaues in den 60er und Anfang der 70er sich deckend, gab zum Entstehen der Newsker Fabrik in Petersburg, der Kolomensker an der Moskau-Rjasanbahn, der Malzowsker an der Orel-Witebsker Bahn und der Kamsko-Wotkinsker Fabrik an der Kama, als Wasserlauffortsetzung der Moskau-Nishnij-Nowgorod-Bahn Anlaß. Die dritte Periode ist die des zweiten großen Eisenbahnbauaufschwunges der 90er Jahre. Es entstanden die Putilowfabrik in Petersburg, die Brjansker an der Orel-Witebsker Bahn, die Sormowsker an der Bahn Moskau—Nishnij-Nowgorod (Gorkij), die Charkowsker und die Lugansker an der Donezbahn. Die vierte Periode ist die des Weltkrieges, der Revolution und des Wiederaufbaues. Endlich die fünfte ist die der Fünfjahrespläne, der allgemeinen Industrialisierung Rußlands.

Zur Zeit des Aufkommens der Eisenbahnen lag die russische Eisenindustrie noch völlig darnieder und genügte nicht einmal den bescheidenen Ansprüchen des Innenmarktes. Die Technik der russischen Industrie war noch ganz rückständig. Trotz des großen Naturreichtums des Landes waren die Metalle des Inlandes teuer, insbesondere auch im Vergleich zu den vom Ausland eingeführten. Daraus ergab sich von selbst, daß die ersten russischen Eisenbahnen von Punkten ausgehen mußten, zu denen aus dem Ausland leicht Stoffe und für den Bau nötige Produkte eingeführt werden konnten, in denen es einigermaßen möglich war, das



in Rußland sonst fehlende geeignete und geschulte Personal zu gewinnen, und von denen aus die fertigen Fahrzeuge auch verhältnismäßig leicht, ohne Übergang auf die damals noch mehr als jetzt rückständigen Wasser- und Landwege an ihre Bestimmungsorte geliefert werden konnten.

Ein solcher Punkt war in erster Linie Petersburg mit seinem Hafen. Hier ging bekanntlich die erste russische Bahn nach Zarskoe Selo-Pawlowsk 1836—37 aus. Von hier aus wurde 1843—51 die erste der großen russischen Bahnen, Petersburg—Moskau, gebaut, die als erste den zentralen Bezirk des Landes erschloß und den Bau weiterer Bahnen im Landesinneren nach Nishnij-Nowgorod, Rjasan, Jaroslavl, Kursk usw. möglich machte. Weiter ging dann von Petersburg 1851 die große Bahn nach Warschau aus. Ein zweiter solcher Ausgangspunkt war Riga, von wo 1861 die Bahn nach Dünaburg gebaut wurde, die dann 1866 nach Witebsk fortgesetzt wurde. Ein dritter Punkt endlich war Odessa, von dem aus 1865 nach einander die Bahnen Odessa—Balta, Balta—Elisabetgrad—Kremenschuk, Balta—Kjew u. a. ausstrahlten. Die beiden Bahnen Riga—Witebsk und Odessa—Balta wurden mit ausländischem Material gebaut und vom Ausland mit Fahrpark ausgestattet. Die von Petersburg ausgehenden Bahnen eröffneten auch den Anschluß an die Wolga und gaben ausländischen Materialien die Möglichkeit, auf dem Flußweg weiterbefördert zu werden. Durch sie konnten außer in Petersburg (Newsker Fabrik) auch im Moskauer (Kolomensker), in den Malzowsker (Ljudinowsker<sup>1</sup>) und Permsker (Wotkinsker) Bezirken Fabriken aufkommen und mit ausländischem Material ausgestattet werden. Petersburg war damals schon eine der größten Handels- und Industriestädte Rußlands und besaß auch schon einige eisenverarbeitende Fabriken, die das zum Bau, Betrieb und zur Unterhaltung von Eisenbahnen nötige Material liefern konnten. Durch diese erste Anlage von Eisenbahnen ergab sich dann die weitere Entwicklung des russischen Eisenbahnbaus und die geographische Lage der entstehenden Lokomotiv- und Wagenbauwerke. Wohl war man von allem Anfang bemüht, einheimisches Material zu verwenden und die Zarskoselsker Eisenbahngesellschaft wurde schon verpflichtet, alles für den Bau Nötige aus dem Inland zu beziehen, wenn die russischen Fabriken das Erforderliche in entsprechender Güte und Form, in angemessenen Fristen, und um nicht mehr als 15 % teurer als das Ausland Ort Petersburg liefern könnten. Aber das letztere trat nicht ein, und so wurde schon damals alles, einschließlich Fahrpark, vom Ausland zollfrei eingeführt, obwohl schon 1833, also 3 Jahre vor dem ersten Bahnbau, in der Nishnij-Tagilsker Fabrik im Ural von

<sup>1</sup> Die Ljudinowsker Fabrik stellte um 1882 den Lokomotivbau ein. An ihre Stelle trat um 1891 die nahegelegene Brjansker Fabrik.

Tscherepanow, der in England gelernt hatte, die erste russische Lokomotive gebaut worden war, die allerdings auf lange Zeit die erste und einzige blieb. Auch bei der Bahn Petersburg—Moskau wurde 1843 der Versuch wiederholt, einheimisches Material zu verwenden, und die Regierung entschloß sich, die Alexandrowsker Fabrik in Petersburg dem Lokomotiv- und Wagenbau anzupassen. Diese unterstand bisher dem Bergressort und wurde jetzt dem Verkehrsressort zugeteilt. Es war dies das einzige Mal in der Geschichte des russischen Lokomotiv- und Wagenbaues, daß die Regierung auf die geographische Unterbringung dieser Industrie einen Einfluß ausübte. Wo anders konnte eine solche Fabrik um diese Zeit überhaupt nicht untergebracht werden. Die Fabrik wurde 1844 amerikanischen Pächtern mit amerikanischem Personal übergeben. Die Amerikaner brachten die Fabrik in die Höhe, aber Metalle und Einzelteile von Lokomotiven und Wagen aus Rußland herauszuholen, brachten sie auch nicht fertig, und es mußte ihnen schließlich die zollfreie Einfuhr aus dem Ausland gestattet werden. Die Fabrik beschäftigte sich also mehr mit dem bloßen Zusammenmontieren von Lokomotiven. Nach 24jährigem Bestehen wurde der für den Staat verlustreiche Vertrag nicht mehr erneuert. In dieser ganzen Zeit wurden 123 Lokomotiven um- und gegen 200 neugebaut (mittlerer Preis 12 000 Rbl.), 253 Personen- und 1700 Güterwagen (mittlerer Preis 1400 Rbl.) hergestellt. Beim Bau der Petersburg-Warschau-Bahn wurde die mechanische Fabrik für Galvanoplastik des Herzogs von Leuchtenberg in Petersburg eigens für den Lokomotivbau eingerichtet, aber von 100 bestellten Lokomotiven lieferte sie nur 17 und diese nur unter Bezug von Metallen und Einzelteilen aus dem Ausland.

Noch unglücklicher als mit diesen Fabriken verliefen die gleichen Versuche mit Schienen. 1842 wurde eigens eine Gesellschaft der Bergbau-fabrikanten für Entwicklung der Schienenherstellung in Rußland gebildet. Eine Bestellung von 81 900 t Schienen um einen Preis, der den Auslandspreis um 65 % überschritt, wurde gemacht, geliefert wurden von der Ljudinowsker Fabrik 819 t, das übrige kam aus dem Ausland.

Jetzt kam der Krimkrieg 1853—55. Er enthüllte die ganze Zurückgebliebenheit der russischen Verkehrseinrichtungen. Einschließlich Polen besaß Rußland damals 1045 km Schienenwege und 2 Lokomotivfabriken, deren eine auch Wagen lieferte. Der Versuch hatte gezeigt, daß die russische Lokomotiv- und Wagenbauindustrie versagte und daß der Ural als Liefergebiet von Petersburg und überhaupt von der Westgrenze zu weit entfernt lag. Bei den Schienen war das Ergebnis noch trostloser. Der Krieg brachte auf Jahre die Entwicklung des russischen Eisenbahnbaues zum Stillstand.

Der Krimkrieg brachte die russische Bergindustrie in eine bedrängte Lage, die durch die Bauernbefreiungsreform 1861 noch verschärft wurde. Massenweise verließen die Arbeiter die Fabriken, und die Löhne stiegen ungeheuer. Das Schienenwalzwerk in Alapaewsk im Ural von Jakoblew stellte 1861 den Betrieb ein, das von Demidow in Nishnesadlinsk 1862 vorübergehend ebenfalls, um erst 1864 wieder in früherer Höhe zu produzieren. Der Krimkrieg hatte in Rußland die Augen darüber geöffnet, welche Bedeutung dem Verkehr und der Eisenbahn insbesondere zukommt. Aber die Finanzlage des Landes machte es dem Staat nicht möglich, Staatsmittel aufzuwenden, und zwang ihn, privates Kapital zu Hilfe zu rufen. Mit dieser Hilfe vervierfachte sich bis 1864 das russische Eisenbahnnetz gegenüber 1857, und zwar fast ausschließlich in Form von Privatbahnen. Der Staat baute nur die Bahn Odessa—Balta gegen das Ende dieser Periode. Für die Bedarfsdeckung dieser Bahnen genügten die vorhandenen, oben angeführten Werke weitaus nicht. Die Deckung des Bedarfs an neuen Eisenbahnbauten war nur bei Aufgabe des bisherigen Schutzzollsystems und Freigabe der Einfuhr von Lokomotiven, Wagen, Schienen, Befestigungsteilen u. a. möglich. Die privaten Bau- und Eisenbahngesellschaften machten hiervon reichlich Gebrauch. Als Mitte der 60er Jahre der Staat den Bau der Bahn Moskau—Kursk in Angriff nahm, griff er auch wieder die Frage der Schaffung einer russischen Eisenbahnwagenindustrie auf. Nach langen Verhandlungen übernahm die Maschinenfabrik Williams und Buchteew in Moskau, die mechanische Fabrik Gebr. Struve in Kolomna und eine 1862 in Moskau neu geschaffene Fabrik Bremme und Lewestam den Wagenbau. Alle diese Fabriken arbeiteten vorzugsweise mit ausländischen Metallen und verschrieben sich Achsen, Räder, Federn, Pufferstangen aus dem Auslande. Die russische Industrie konnte zu jener Zeit weder den Bedarf an neuen Fahrzeugen noch deren Unterhaltung decken und die Eisenbahnen waren genötigt, Reserveteile selbst anzufertigen, ihren Fahrpark selbst auszubessern und sogar Wagen selbst zu montieren. Sie errichteten zu diesem Zweck große Werkstätten, die in Wirklichkeit nichts anderes waren als Eisenbahnfabriken. Solche Werkstätten wurden beim Bau der Nishnij-Nowgorodsker Linie 1862—63 in Kowrow eingerichtet. Im Jahre 1862 stellte auch die Bahn Moskau—Jaroslawl Werkstätten zum Bau von Wagen her. Die Bahn Petersburg—Warschau baute Werkstätten zum Montieren von Wagen, später auch von Lokomotiven. Bis 1867 bestand in Rußland eigentlich keine einzige Fabrik, die für Erzeugung von Eisenbahnzubehör, Lokomotiv- und Wagenteilen besonders zugerichtet war. Infolgedessen war die Beschaffung sehr teuer. Die Alexandrowsker und Herzog-von-Leuchtenberg-Fabriken wie auch alle bis 1866 entstehenden Wagenbaufabriken lebten haupt-

sächlich von Staatsbestellungen, und der Staat suchte sie mit inländischen Baustoffen zu versorgen. Die Privatbahnen bezogen bei den hohen Preisen und der schlechten Beschaffenheit inländischer Erzeugung bei zollfreier Einfuhr alles aus dem Ausland. In dem Zeitraum 1836—65 wurden für die Erstausrüstung der Staats- und Privatbahnen bezogen:

Fahrzeuge	aus dem Ausland bezogen	von russischen Fabriken geliefert	von russischen Fabriken gelieferter Hundertsatz
Lokomotiven . . . . .	485	187	27,8
Personenwagen . . . . .	1140	96	7,7
Güterwagen . . . . .	4788	2191	31,6
Plattformwagen . . . . .	4069	824	16,8

Die Schienenwalzung wurde erstmals in Rußland 1842 versucht, aber erst 1856 begann die regelrechte Schienenherstellung. Beteiligt waren 1856—65 die Schienenwalzwerke Demidow und Jakoblew, und zu ihnen trat noch auf kurze Zeit eine Petersburger Fabrik, Deja & Cpie. In der ganzen Zeit 1856—65 wurden aus dem Ausland 342 440 t Schienen bezogen und in russischen Fabriken 40 933 t gewalzt, also wenig mehr als 10 %. 1863 machte die Fabrik Deja auf staatliche Anregung den Versuch, alte Schienen, wie solche auf russischen Bahnen als totes Kapital in großem Umfang vorhanden waren, umzuwalzen. Der Versuch gelang und wurde fortgesetzt. Bei dem Mangel an Eisen und Gußeisen wurde die russische Schienenindustrie dadurch etwas auf die Füße gebracht. Die Menge der umgewalzten Schienen übertraf vorübergehend die der neugewalzten. Der Mittelpunkt der Schienenindustrie verlegte sich damit aus dem Ural mehr nach Nordwesten mit dem Mittelpunkt in Petersburg.

1865 begann der Staat Konzessionen für den Bau von Eisenbahnen an Private zu vergeben unter staatlicher Garantie. Es setzte jetzt eine üppige private Bautätigkeit ein. Bis 1874 bildeten sich 41 neue Eisenbahnaktiengesellschaften. 1870 nahm diese Entwicklung die Form eines Eisenbahnbaufiebers an. 1870—74 waren es allein 10 670 km Privatbahnen. Nebenbei baute der Staat selbst noch 1280 km. Da die Lieferungen für diese Bahnen bei dem Stand der russischen Industrie größtenteils aus dem Ausland kamen, wuchsen die Schulden an das Ausland in bedrohlicher Weise. Es begannen daher wieder die Versuche, die Verwendung heimischen Materials zu erzwingen, teils dadurch, daß in den Konzessionsverträgen das Recht zollfreier Einfuhr beschnitten wurde, teils dadurch, daß ein neuer Zolltarif eingeführt wurde und bei Staatsbauten Einfuhr überhaupt verboten wurde. Diese Schutzzolleinführung

hatte nicht so sehr die Hebung einheimischer Industrie als die Einschränkung der Zahlungen an das Ausland und die Besserung der russischen Handelsbilanz im Auge. Die Regierung verlangte von den Fahrzeugfabriken die Verwendung russischen Materials, versagte aber die notwendige Materialeinfuhr aus dem Ausland, ohne mit den technischen und finanziellen Schwierigkeiten zu rechnen, die den russischen Fabriken damit erwachsen mußten. Aber die strenge Durchführung dieses Verfahrens hätte einen weiteren Bahnbau unmöglich gemacht oder doch sehr aufgehalten. Um neue Eisenbahnindustrien ins Leben zu rufen, erließ die Regierung 1867 einen Aufruf mit dem Versprechen, auf einige Jahre hinaus Bestellungen einer gewissen Menge von Fahrzeugen zu gewährleisten und Anzahlungen bis zur Hälfte der jährlichen Lieferungssumme zu geben. Es erfolgten 29 Meldungen, deren Bearbeitung vom Ministerium einer Kommission übertragen wurde. Diese berechnete nach den Erfahrungszahlen Westeuropas, daß im Mittel auf 1600 km Eisenbahnen eine Lokomotivbauanstalt treffen müsse, und daß danach für Rußland fünf Fabriken mit 20—25 Lokomotiven Jahresleistung nötig seien. Die Dienstzeit einer Lokomotive wurde damals bei 26 625 km Fahrt im Jahr zu 12 Jahren angenommen. Das ergab einen Gesamtbedarf von 1340 Lokomotiven für Rußland bei 112 Stück Abgang im Jahr. Aus strategischen Gründen sollten die Fabriken über das ganze Land verteilt werden. Die so entstehenden Lokomotivfabriken waren aber nicht neue, eigens für diesen Zweck gebaute, sondern nur Anhängsel an schon bestehende Fabriken, die einige Erfahrung im Maschinenbau besaßen.

Im Wagenbau dagegen entstanden ab 1869 Fabriken in verschiedenen Gegenden. In Erwartung einer erhöhten Nachfrage nach Wagen entwickelte sich gleichzeitig mit dem damals herrschenden Eisenbahnfieber ein förmliches Wagenbaufieber, wobei sich in der ersten Hälfte der 70er Jahre die Anzahl der Wagenbauanstalten auf 13 erhöhte. Dem einfachen Wagenbau, insbesondere der Herstellung von Güterwagen und Plattformwagen, war die russische Technik damaliger Zeit eben eher gewachsen als dem Lokomotivbau. Ersterer erforderte keine so hochqualifizierten Arbeiter, keine so große Erfahrung, keine so bedeutenden Ausgaben auf seine Anlagen. Er arbeitete mehr mit Holz und weniger mit Metall. Wagenbaufabriken entstanden daher leichter und in größerer Anzahl als Lokomotivfabriken und verbreiteten sich mehr über das ganze Land als diese. Aber die Mehrzahl dieser Wagenfabriken war auch hier nicht selbstständig, sondern Umstellungen bestehender Fabriken oder Anfügungen von Wagenabteilungen an alte Fabriken. Ein solches System hatte bei den damaligen Zeitverhältnissen die gleichen Vorzüge wie der Bau von Lokomotivabteilungen bei alten Fabriken.



Die Hauptschwierigkeit, mit der diese neuen Lokomotivbau- und besonders die Wagenbaufabriken von ihrer Eröffnung bis in die Mitte der 70er Jahre auf dem Gebiet der Erzeugung zu kämpfen hatten, war der Mangel an Spezialfabriken, die die erforderlichen Materialien und Einzelteile herstellten und die Unmöglichkeit, in Rußland Stahlerzeugnisse in nötiger Menge, erforderlicher Güte und zu annehmbarem Preise zu bekommen. Aber auch wo Reserveteile zu haben waren, standen diese nicht nur an Güte den ausländischen Fabrikaten nach, sondern sie waren auch trotz des Schutzzolles infolge geringer Bearbeitbarkeit, der Entfernung und Entlegenheit der Hauptfundstellen der russischen Rohstoffe weit teurer als diese. Man mußte Federstahl, Wagenräder u. a. aus dem Ausland beziehen oder ihre Erzeugung selbst in die Hand nehmen, was die Spezialwagenfabriken oft in ganz schwierige Lage brachte. Daneben fehlte es an einem richtigen billigen Kredit für Beschaffung von Materialvorräten, die in Rußland in bedeutend größerem Ausmaße nötig waren als im Ausland, weil die russische metallurgische Industrie die für die Fahrzeugfabriken nötigen Gegenstände in den erforderlichen Mengen und zu den entsprechenden Fristen nicht immer liefern konnte. Im allgemeinen bestand in der russischen Finanzwelt zu der verhältnismäßig neuen und noch wenig eingelebten mechanischen und Maschinenbauindustrie geringes Vertrauen. Ungünstig wirkte es sich auch aus, daß die Konzessionäre, die in der Periode des Baues und der ersten Ausstattung der Privatbahnen auch als Hauptlieferanten auftraten, die Eisenbahnen mit dem Fahrpark versorgten, insbesondere aber auch die ungenügende Leistungsfähigkeit der russischen Arbeiter, deren Zahl bei gleicher Produktion etwa das Doppelte des Auslandes betrug. Dazu kam dann noch eine unglückliche Vielfältigkeit der russischen Fahrzeugtypen. Um 1875 gab es allein 58 verschiedene Lokomotivtypen. Gerade um 1875 fand dann noch der Übergang auf weit stärkere Lokomotiv- und Fahrzeugtypen statt. Die Lokomotiven gingen um die fragliche Zeit von 16 PS auf 600 PS und von 16 km/St Geschwindigkeit auf 53 km/St über.

In den ersten Jahren des Bestehens der neuen Lokomotiv- und Wagenwerke arbeiteten diese hauptsächlich für die Privatbahnen. Die Staatsbestellungen dienten mehr als Unterstützung. Die Bezahlung seitens des Staates war zwar günstiger als seitens der Privatbahnen. Der Staat gewährte auch Vorschüsse bis zur halben Höhe der Bestellung, aber daß die Staatsbestellungen ausschließlich mit inländischem Material erfüllt werden mußten, wirkte überaus ungünstig und hob die Vorteile wieder auf. Besonders viele Wagenbaufabriken gerieten in finanzielle Schwierigkeiten und viele gingen ein, so daß es 1875 nur mehr 8 waren. In der ersten Hälfte der 70er Jahre kostete eine russische Lokomotive

bei geringerer Güte 4000—5000 Rbl. mehr als eine ausländische. Die Privatbahngesellschaften benutzten jeden Vorwand, um Fahrzeugbestellungen im Ausland unterzubringen und der Regierung, die vor allem auf Fertigstellung der Haupt- und Verbindungslinien im Inland bedacht sein mußte und die im Falle ungenügenden und schlecht unterhaltenen Fahrparkes Betriebsstörungen befürchten mußte, blieb nichts anderes übrig als nachzugeben. Die Belange der russischen Lokomotiv- und Wagenbauindustrie wurden den Belangen des Eisenbahnbetriebes geopfert. 1869—75 einschließlich wurden so für 48 Mio Rbl. aus dem Ausland eingeführt und nur für 16 Mio im Inland hergestellt. Bei den Wagen war es etwas günstiger. Dem einfachen Wagenbau war die russische Industrie eher gewachsen als dem Lokomotivbau. An Güterwagen wurden 1874 3887 Stück im Inland hergestellt und nur 1126 eingeführt.

Im allgemeinen konnten die absoluten Ziffern der Leistungsfähigkeit der russischen Lokomotivfabriken 1865—74 unter den gegebenen Verhältnissen nicht groß sein. Dazu liquidierte zu Anfang dieser Periode die Leuchtenbergsche Fabrik und es arbeitete nur die Alexandrowsker Fabrik. Während das Verkehrsbedürfnis stark wuchs, nahm der Fahrpark nicht entsprechend zu. Statt neue Wagen zu bestellen, beschränkte man sich aus finanziellen Gründen auf den Umbau des alten Fahrparkes. Der Finanzminister betrieb zu jener Zeit möglichst die Übergabe der Staatsbahnen an die private „Hauptgesellschaft der russischen Bahnen“ und der Staat ging dabei geradeso vor wie später die Privatbahnen vor dem Übergang an den Staat, das heißt, er schränkte alle Ausgaben für die Bahn ein. Infolge Mangels an Fahrpark und Ladeeinrichtungen häuften sich auf vielen Bahnen die nicht beförderten Güter. In der Zeit von 1865—74 wurden in Rußland durch die Fahrzeugfabriken 566 Lokomotiven (Alexandrowsker 13, Kolomensker 202, Kamsko-Wotkinsker 20, Newsker 179 und Malzowsker Fabrik 118), 1134 Personen- und 31 694 Güter- und Plattformwagen hergestellt. Am 1. Januar 1875 waren es auf russischen Bahnen im ganzen:

Lokomotiven 3665 Stück, d. i. auf die Werst 0,21, davon russischer Herstellung 748, d. i. 20,4 %.

Personenwagen 5732 Stück, d. i. auf die Werst 0,32, davon russischer Herstellung 1068, d. i. 18,6 %.

Güterwagen 51 936 Stück, d. i. auf die Werst 2,9, davon russischer Herstellung 24 271, d. i. 46,9 %.

Plattformwagen 21 789 Stück, d. i. auf die Werst 1,23, davon russischer Herstellung 10 831, d. i. 49,0 %.

Es errechnet sich hieraus eine Länge der damaligen russischen Bahnen von nahe 18 000 Werst. Die russische Industrie war um 1874

schon imstande, die Hälfte des Jahresbedarfes der Eisenbahnen an Lokomotiven und Personenwagen und  $\frac{4}{5}$  der jährlich nötigen Menge an Güter- und Plattformwagen zu decken.

Um 1870 entstand eine neue Lokomotivindustrie in Rußland. Zwei alte Fabriken hörten auf und als Ersatz traten neue auf. Fast das gleiche galt für den Wagenbau. Die neuentstehenden Fabriken übertrafen die alten sowohl an Menge wie an Leistungsfähigkeit. Mit der Entwicklung des Bahnbaus wuchs auch die Nachfrage nach Reserveteilen und Eisenbahnzubehör. Diese Erzeugung wurde in 38 Fabriken eingeführt. Sie befanden sich hauptsächlich in Petersburg und Moskau (24), aber auch im Westen (8), im Ural (2), im Süden und Südosten (4). Spezialisiert waren von ihnen nur 3, die Obuchowsker und Sormowsker Fabrik auf Stahlbandagen und die Rosenkranzfabrik auf Rauchfangröhren und Lokomotivfeuerbüchsen. Die übrigen 35 machten verschiedenes, je nach Bestellung und Nachfrage.

Die Schienenindustrie entwickelte sich 1866—74 hauptsächlich auf Grund der Umwalzung alter Schienen. Die Herstellung neuer Schienen erfolgte 1867—69 nur in der einen Fabrik von Demidow. 1870 trat auch die Kamsko-Wotkinsker Fabrik und nach 1874 die Fabrik Use<sup>1</sup> in die Fabrikation neuer Schienen ein. 1869—74 stellten die russischen Fabriken 226 687 t Schienen her, davon 79 688 t für den Staat. Von 1856—75 wurden auf russischen Bahnen 1 400 000 t ausländische und 104 170 t inländische Schienen verlegt. Für Unterhaltung brauchten die russischen Bahnen in der gleichen Zeit 292 074 t ausländische und 127 000 t russische Schienen. 1875 betrug die Schienen russischer Herstellung rd. 13,5 % der ausländischen. Von 1864—74 hatte sich die Menge der auf den Eisenbahnen verlegten Schienen russischer Herstellung von 10 auf 13,5 % gehoben.

In der Mitte der 70er Jahre trat die Eisen- und Kohlenindustrie des südlichen Rußland als neuer Faktor auf den Plan. Sie sollte in der Folge einen großen Einfluß auf die Entwicklung der russischen Eisenindustrie ausüben. Der Begründer dieser südlichen Eisenindustrie war ein Engländer, John Use, der 1869 mit einem Zuschuß des Staates, Erteilung des Grunderwerbrechtes und einer Prämie von 50 Kop. auf das Pud Schienen (d. i. ca. 30 Rbl. die Tonne) seine Fabrik gründete. Richtig zu arbeiten begann die Fabrik 1874, als sie die erste Schienenbestellung erhielt. 13 Jahre war die Usesche Fabrik im Süden eigentlich die einzige große metallurgische Fabrik, und erst nach 1887, als neue Verhältnisse

<sup>1</sup> Da im russischen Schrifttum ausländische Namen genau so geschrieben werden, wie sie gesprochen werden, ist es nicht immer leicht, mit Sicherheit die richtige Schreibweise festzustellen.

eintraten, erfolgte ein neuer Anstoß zur Gründung metallurgischer Fabriken im Süden. Die Usesche Fabrik stellte 1874 schon 2697 t und im folgenden Jahre 5940 t Schienen her. Nach einem mißglückten Versuch, Stahlkopfschienen einzuführen, erfolgte in den 70er Jahren der allgemeine Gebrauch von Stahlschienen. Der Mittelpunkt der Schienenindustrie verlegte sich damit aus dem Nordwesten des Landes nach dem Süden, wo die Industrie sich fest verankerte. Die Schienenwalzwerke im Nordwesten stellten ihre Produktion ein, eines von ihnen wurde nach dem Süden verlegt. Um 1875 wurden diese Stahlschienen schon auf 24 Linien des russischen Eisenbahnnetzes verwendet. Die Regierung gab ab 1876—77 ihre Bestellungen nur mehr an einige Schienenfabriken, um sie in der „Neuerung der Herstellung von Stahlschienen“ zu unterstützen. In die Statuten neugenehmigter Eisenbahnen wurde die Forderung aufgenommen, daß nicht weniger als die Hälfte der nötigen Schienen in Rußland gekauft werden sollte, der Fahrpark dagegen vollständig. Ab 1878 mußten auch die Schienen ganz in Rußland bezogen werden. Zollfreie Einfuhr von Schienen wurde als unzulässig bezeichnet.

Auf ausländische Lokomotiven wurde ein Zoll von etwa 75 Rbl. die Tonne, auf Tender 30 Rbl. gelegt, dagegen wurde vorübergehend die zollfreie Einfuhr von Stahl erlaubt. Prämien wurden gewährt für Lokomotiven auf 5 Jahre 2400—3000 Rbl. das Stück und für Schienen auf 12 Jahre eine Prämie, die von 35 auf 20 Kop. abnehmen sollte. 1876 machte die Regierung, um die Stahlschienenindustrie zu unterstützen, eine große Bestellung auf Stahlschienen bei den einheimischen Fabriken. Da aber die Fabriken, die ausschließlich mit russischem Metall arbeiteten, nur 80 262 t Schienen bestellt erhielten, die Fabriken aber, die mit Stahlschrott arbeiteten, den sie zollfrei aus dem Ausland beziehen konnten, 88 452 t, so erhielten die letzteren damit einen Vorteil, der dem Regierungsprogramm der Unterstützung einheimischer Stahlindustrie zuwider lief.

Der Beginn des Türkenkrieges 1877 brachte einen merklichen Niedergang im russischen Eisenbahnbau für die Jahre 1879—82 und damit eine Hemmung des Fortschritts der Eisenindustrie, die aber im Südrayon am wenigsten in Erscheinung trat. Die Schienenerzeugung in der Fabrik Use wuchs trotz allem und bestritt gegen 1886 einen immer größeren Teil des russischen Bedarfs.

Auch der russische Lokomotivbau erfuhr zunächst mit dem Ausbruch des Krieges einen bedeutenden Aufschwung, da die Regierung zur Behebung der Verkehrsschwierigkeiten größere Bestellungen an Lokomotiven und Güterwagen teilweise sogar im Ausland machen mußte. Der Lokomotivbau erlebte sogar 1878 in Verbindung mit der Ausführung

kriegsbedingter Bestellungen einen Höchstpunkt. Abgesehen von diesen staatlichen Kriegsbestellungen waren es aber auch jetzt hauptsächlich die Privatbahnen, denen dieser Aufschwung zu verdanken war. Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre war die Einfuhr von Lokomotiven aus dem Ausland nach dem Geldwert beurteilt schon auf  $\frac{1}{4}$  bis  $\frac{1}{3}$  der im Inland bezogenen zurückgegangen.

Auch die Entwicklung des russischen Wagenbaues erreichte 1878 infolge der Kriegsbestellungen einen Höhepunkt, sank aber dann schnell auf die Hälfte. Die Anzahl der Wagenfabriken ging auf 7 zurück. Auch die staatlichen Werkstätten beteiligten sich am Lokomotiv- und Wagenbau. Die Werkstätte der Nikolajewsker Bahn (frühere Alexandrowsker Fabrik) baute 1875—80 59 Lokomotiven, 716 Güter- und 30 Personenwagen und die Kowrowsker Werkstätten 1109 Güter- und 27 Personenwagen. 1875—80 wurden in Rußland 1005 Personen- und 39 280 Güterwagen gebaut, 1743 Personen- und 8031 Güterwagen eingeführt. Die Einfuhr an Güterwagen betrug also nur mehr  $\frac{1}{5}$  der eigenen Produktion. Am 1. Januar 1879 befanden sich auf den russischen Eisenbahnen:

Lokomotiven 5190 Stück, d. i. 0,25 auf 1 Werst, davon 63 % im Ausland gebaut,

Personenwagen 6634 Stück, d. i. 0,325 auf 1 Werst, davon 66 % im Ausland gebaut,

Güterwagen 102 494 Stück, d. i. 5,02 auf 1 Werst, davon 41,5 % im Ausland gebaut.

Es errechnet sich daraus eine Länge der damaligen russischen Eisenbahnen von etwa 20 400 Werst. Nach Beendigung des Türkenkrieges wurden die kriegsbestellten Lokomotiven zur Ergänzung im laufenden Betrieb verwendet. Im Eisenbahnbau trat eine Stockung ein. Die Fabriken bekamen keine Bestellungen mehr und arbeiteten im Vorrat. Die Newsker Fabrik beteiligte sich 1882 in ihrer Notlage an einem internationalen Wettbewerb für spanische Lokomotiven in Paris und erhielt sogar Zuschlag für 2 Lokomotiven, was für den Fortschritt der russischen Technik immerhin ein Zeugnis ausstellte, aber die Notlage nicht besserte. 1888 wurde die Fabrik geschlossen und der russische Lokomotivbau beschränkte sich nunmehr auf die Kolomensker Fabrik. Die Lokomotivherzeugung ging auf einen Stand um 20 Jahre vorher zurück. Die Lokomotivindustrie erlebte also in den 80er Jahren eine wirkliche Krise. Die Regierung unternahm keinerlei Schritte zur Behebung der Krise. Auch die Einfuhr von Lokomotiven sank infolge Aufhörens des Eisenbahnbaues auf ein ganz niedriges Maß.

Die Tätigkeit der Wagenbaufabriken sank in der ersten Hälfte der 80er Jahre aus den eben geschilderten Ursachen ebenfalls. 1886—90

wurden 303 Personen- und 17 508 Güterwagen, Zisternen u. a. in Rußland gebaut. Die Leistung der Wagenfabriken war gegenüber der zweiten Hälfte der 70er Jahre bedeutend zurückgegangen. Der Personenverkehr war von 1872—87 infolge der hohen Tarife von 216 000 Reisenden/Werst auf 160 000 auf die Werst zurückgegangen. 1888—89 trat auf den südlichen Bahnen eine bedrohliche Stockung der Getreide- und Kohlenbeförderung ein. Eine angeordnete Erhebung ergab einen erschreckenden Zustand des russischen Fahrparkes und der Leistungsfähigkeit der Bahnen, infolge der finanziellen Lage konnte aber das Verkehrsministerium nicht die erforderlichen Mittel zur Abhilfe erhalten. Um diese 80er Jahre war aber die russische Industrie schon in der Lage, allen Eisenbahnzubehör in Rußland selbst zu liefern, wenn auch zu etwas höherem Preis als im Ausland. Der letztere Umstand veranlaßte die Privatbahnen, mit Vorliebe aus dem Ausland zu beziehen, und so waren die russischen Fabriken noch nicht mit genügenden Bestellungen gesichert.

Im letzten Drittel der 80er Jahre setzte eine stürmische Entwicklung der südrussischen Metallindustrie ein. Der große Eisenmetallfund von Kriwoj Rog mit 65 % metallischem Eisen stellte das Donezserz mit nur 40 %, mit dem auch die Usefabrik arbeitete, in den Schatten. Der Staat hatte 1886 die erste Jekaterinenbahn zur Verbindung des Kriwojrosksker Eisens mit der Donezkohle eröffnet. Kurz vorher waren im Jekaterinoslawsker Gouvernement die für die Fabriken nötigen Mangenvorräte erschlossen worden. Die Fabriken begannen zu wachsen wie die Pilze. 1899 waren im Süden schon 17 große Gußeisenschmelzwerke mit 29 arbeitenden und 12 im Bau befindlichen Hochöfen vorhanden. Die Ausländer wurden auf Südrußland aufmerksam und brachten nicht nur das nötige Kapital bei, sondern auch ihre neuesten Kenntnisse in der Vervollkommnung der Produktion. So kam die südrussische metallurgische Industrie mit einem Schlag auf die Höhe neuzeitlicher Technik und erhielt zugleich eine Organisation, wie sie den damaligen modernst eingerichteten kapitalistischen Unternehmungen eigen war. Diese Belebung griff 1893 auch auf den russischen Eisenbahnbau über, und 1893—99 wurden in Rußland nahezu 19 200 km Eisenbahnen (Maximum i. J. 1899: 5258 km) gebaut. Staat und Privatgesellschaften wetteiferten im Bau. Infolge davon trat ein großer Aufschwung der Schienenindustrie ein. Im Ural wurde die Nadeshdinsker Fabrik eröffnet und 1898 arbeiteten in Rußland schon 13 Stahlschienenwalzwerke, alle mit Ausnahme der Petersburger Putilowfabrik mit russischem Erz und Heizstoff. Ende der 90er Jahre lieferten diese Fabriken im Mittel jährlich schon 458 640 t Schienen. Die Schienenindustrie war also so entwickelt, daß sie den Schienenbedarf im Lande, aber auch den an Rädern, Befestigungsteilen

usw. vollständig decken konnte. Der Anteil, den die Schienenerzeugung des Südrayons an der ganzen Eisen- und Stahlproduktion hatte, war in den 90er Jahren im Mittel 57 % und hob sich 1895 und 1896 auf 70 und 68 %. Die Regierung, überzeugt, daß die russische metallurgische Industrie alles für den Eisenbahnbau und den Fahrpark Nötige liefern könne, führte eine entschiedene Schutzzollpolitik durch und stellte den Eisenbahngesellschaften die Bedingung ausschließlich inländischen Bezugs. Die russischen Fabriken waren so vor fremdem Wettbewerb geschützt. Der umfangreiche Eisenbahnbau hatte große Aufwendungen für Beschaffung von Fahrpark aller Art zur Folge. Da sich aber diesmal der Eisenbahnbau weniger auf Industriebezirke erstreckte, sondern vorzugsweise auf Sibirien, auf den Osten und Norden Rußlands, teilweise auch auf das Zentrum des europäischen Rußlands, in dem das schon bestehende Eisenbahnnetz nur verdichtet wurde, so entstanden die neuen Lokomotivfabriken nicht in den neuerschlossenen Rayonen, sondern vorzugsweise in Bezirken, die schon Eisenbahnen und damit den Vorzug des Verkehrsanschlusses hatten. Eine nach der anderen erstanden fünf Lokomotivfabriken — drei alte Fabriken: die Brjansker im Malzowsker Bezirk, die Putilowsker in St. Petersburg und die Sormowsker unweit Nishnij-Nowgorod, die zusätzlich zu ihrem früheren Bestand neue besondere Lokomotivabteilungen erhielten und — zum ersten Male in Rußland — zwei spezialisierte neue Lokomotivfabriken: die Charkowsker (1897) und die Lugansker im Süden, wo infolge des Eisenbahnbaues sich ein neues Industriegebiet zu entwickeln begann.

Die Geschichte des russischen Eisenbahnbaues zeigt, daß der Bau neuer Eisenbahnen in Rußland immer so ungleichmäßig vor sich ging und von solchen Stillständen unterbrochen war, daß sich spezialisierte Lokomotivfabriken nicht sicher halten konnten. Jetzt konnte man für die nächste Zukunft und auch für die weitere Folge auf Bedarf und Ersatznotwendigkeit hoffen, und so konnten sich erstmals jetzt spezialisierte Lokomotivfabriken entwickeln. Die vorteilhaftere Form blieb aber ein gemischter Betrieb früherer Form, bei dem der Lokomotivbau nur eine Abteilung darstellte, denn ein neuerliches Stillstehen des Eisenbahnbaues war unter russischen Verhältnissen nicht ausgeschlossen.

Die Newsker und die Brjansker Fabrik, die infolge äußersten Rückganges der Lokomotivbestellungen diesen Betrieb hatten einstellen müssen, und die Kolomensker Fabrik, die die Krise nur dadurch überstanden hatte, daß sie sich auf andere Produktionszweige umgestellt hatte, eröffneten den Lokomotivbau wieder. Im Lokomotivbau arbeiteten in diesen 90er Jahren die Kolomensker, Newsker, Kamo-Wotschinsker, Brjansker, Putilowsker, Charkowsker und Sormowsker Fabriken. Die

Kolomensker, Brjansker, Putilowsker und Sormowsker Fabriken waren aus dem vorhergehenden Stadium des Wagenbaues, die anderen (einschließlich der Brjansker) aus dem des Schiffsbauens entstanden. Aus diesem Werdegang der russischen Lokomotivfabriken erklärt sich auch der Rußland eigentümliche besondere Typ dieser Fabriken, die alles, was für den Lokomotivbau erforderlich ist, mit der Bearbeitung der Metalle beginnend, selbst machten, und die mit verschiedenartigen, gegenseitig nicht immer ausgeglichenen Produktionszweigen vollgepfropft waren. Die daraus sich ergebenden organisatorischen Mängel haben sich bis in neuere Zeit erhalten und sind vielleicht auch jetzt noch nicht ganz überwunden. Bei der geringen Zahl der kultivierten Bevölkerung, der früheren mangelhaften Entwicklung des Landes, der sich daraus ergebenden Beschränktheit der Nachfrage, der Enge des Marktes und des Absatzes ergab sich eine solche Entwicklung in Rußland wohl von selbst. Mit dieser historischen Entwicklung hängt es auch zusammen, daß die Fabriken in ihrer örtlichen Lage weniger den Anforderungen der Nähe von Roh- und Heizstoff als dem der guten Verkehrslage entsprachen. Erst die um 1900 entstandene Lugansker Fabrik entsprach den ersteren Anforderungen. Die obengenannten sieben Fabriken zusammen brachten 1890—99: 95, 86, 136, 206, 292, 361, 462, 532, 744, 875 Lokomotiven heraus, zusammen 3789. Davon die einzelnen Fabriken in obiger Reihenfolge: 1228, 524, 51, 855, 689, 296, 146. Daneben arbeiteten noch einige staatliche Werkstätten im Lokomotivbau. Die Einfuhr aus dem Ausland blieb auf wenige, besonders begründete Fälle beschränkt.

Auch im Wagenbau führte dieser gesteigerte Eisenbahnbau zu einem Aufschwung. 1895—99 entstand eine Reihe neuer, meist spezialisierter Wagenbaufabriken, teilweise unter Teilnahme ausländischen Kapitals und Beiziehung ausländischen Personals. Dadurch entstanden auch besondere Verhältnisse im Personenwagenbau, in dem Rußland bisher rückständig war. Sieben alte und acht neue Wagenfabriken konnten 1899 schon 25 880 Güterwagen liefern. Daneben arbeiteten aber auch noch die nicht spezialisierten Lokomotivfabriken. Personenwagen wurden 1899 schon 934 Stück geliefert. Die Wageneinfuhr ging 1899 und 1900 auf 135 und 185 zurück. Die örtliche Verteilung der Wagenfabriken in Rußland richtete sich im allgemeinen nach der Wagenart, die die einzelnen Fabriken herstellten. Fabriken für Zisternen und überhaupt Wagen, für deren Bau mehr Metall als Holz benötigt war, entstanden im Süden und überhaupt in metallurgischen Gebieten, Fabriken, die wie die Twersker und Mytischtschinsker gepolsterte Wagen herstellten (vor den 90er Jahren wurden solche Wagen in Rußland überhaupt nicht hergestellt), an Orten, wo ein geeigneter Arbeiterstand für feinere Holz-



arbeiten, Schreiner, Möbelschreiner und sog. Krasnoderewzi (Kunsttischler), also qualifizierte Arbeiter (unter Führung meist ausländischer Instruktoren) gewonnen werden konnte. Fabriken, die gewöhnliche 3.- und 4.-Klasse-Wagen herstellten, bei denen besondere Kunstfertigkeit nicht erforderlich war, verteilten sich über das ganze Land, wo eben Holz, Heizstoff und Arbeitskraft am geeignetsten zu haben war. Da auch die staatlichen Werkstätten sich im Wagenbau betätigten, konnte tatsächlich Ende der 90er Jahre die russische Wagenbauindustrie schon den ganzen Wagenbedarf des Landes decken. Die russischen Preise gingen in gleicher Zeit wesentlich zurück, aber höher als die ausländischen blieben sie doch. Obleich so in der zweiten Hälfte der 90er Jahre die Gesamtzahl der Lokomotiven und Personenwagen um 40 %, die der Güterwagen um mehr als 50 % gegenüber 1894 in die Höhe ging, war die Leistung der Bahnen doch nicht genügend, denn die Steigerung bezog sich hauptsächlich auf die neugebauten Bahnen und deckte nicht einmal deren vollen Bedarf. Auf die Werst bezogen waren es

	Lokomotiven	Güterwagen
1894 . . . . .	0,225	5,21
1895 . . . . .	0,257	5,34
1896 . . . . .	0,257	5,42
1897 . . . . .	0,247	5,29

Der alte Mangel des russischen Eisenbahnnetzes an genügenden Verkehrsmitteln bestand also nach wie vor, besonders an Lokomotiven. 1896 fehlten nach vorsichtiger und mäßiger Berechnung im Herbst- und Winteranfangsverkehr 25 000 Güterwagen. Es stand dies auch damit im Zusammenhang, daß der Staat um diese Zeit anfang, in erhöhtem Maße Privatbahnen, und zwar auch kommerziell und strategisch wichtige, aufzukaufen, während er bisher nur mit Defizit arbeitende ausgesucht hatte. In Erwartung des Verkaufs hatten die Privatbahnen kein Interesse, ihren Fahrpark zu ergänzen und zu erneuern.

Nach der Jahrhundertwende, als vor allem der Bau der großen Transsibirischen Bahn zu Ende ging, erfolgte ein Rückgang im Eisenbahnbau, und die üppig emporgeschossene Eisenindustrie aller Art war genötigt, sich nach einer Umstellung auf einen breiteren Markt umzusehen. Die Bevölkerung war aber durch eine Reihe von Mißernten in ihrer Kaufkraft geschwächt. Die Preise sanken und 1902 begann die Produktion mit Verlust zu arbeiten. Die Metallpreise standen hoch, der Kredit war beschränkt, fremdes Kapital floß nicht mehr zu. Die Industrie durchschritt die Krisis teils durch Anpassung an die neuen Preise, teils durch organisatorische Absatzmaßnahmen, teils mit Arbeitsein-

schränkungen. Aber mit dem Jahr 1909 belebte sich das Wirtschaftsleben wieder, die Bautätigkeit in Stadt und Land nahm wieder zu.

Die russische Schienenproduktion folgte der allgemeinen Entwicklung und half sich mit einer starken Erhöhung der Schienenausfuhr, allerdings zu Preisen weit unter den Inlandspreisen (52,5—41,5 Rbl. die Tonne gegen 68,35—65,9). Diese Ausfuhr erreichte aus ganz geringfügigen Anfängen in den Jahren 1905 und 1906 im Jahr 1907 96 642 t und stieg bis 1909 auf 144 144 t. Dann mit eintretender Hebung der Wirtschaft stieg der Bedarf des Inlandes wieder, die Ausfuhr nahm stark ab, und 1912 machte die Schienenproduktion mit der gleichzeitigen Zunahme des Eisenbahnbaues einen steilen Sprung nach oben.

1904 rief der ausbrechende japanische Krieg wieder eine große Nachfrage nach Eisenbahnfahrmaterial hervor. Der Staat machte 1904 bis 1906 Bestellungen auf 2721 Lokomotiven und 44 631 Güterwagen u. a. im Werte von 209 Millionen Rbl. Die Lokomotiv- und Wagenfabriken hatten noch nie eine solch große Nachfrage nach Fahrzeugen erlebt und solche Bestellungen erhalten als eben in dieser Krisenzeit, in der metallurgische, mechanische und Maschinenfabriken in Bedrängnis waren. Daß die letzteren billiger abzusetzen genötigt waren, war für die Lokomotiv- und Wagenfabriken sogar ein Vorteil.

Die Tätigkeit der Lokomotivfabriken erreichte um diese Zeit Ausmaße wie nie zuvor und auch nicht nachher. Im Jahr 1906 wurde die Höchstzeugung mit 1266 Stück Lokomotiven erzielt. Im gleichen Jahre machte das Verkehrsministerium auch einen Versuch, die Lokomotivunterhaltung den Lokomotivfabriken zu übertragen, aber diese Unterhaltung fiel zu teuer aus und sie wurde wieder wie früher den Eisenbahnwerkstätten übertragen. Die Einfuhr ausländischer Lokomotiven sank 1900—06 unter 1 %. Die russische Industrie konnte selbst der durch den japanischen Krieg gesteigerten Nachfrage Herr werden. Dabei konnten die Preise der russischen Lokomotivindustrie nicht nur weit unter die des Jahres 1890, sondern auch unter die der ausländischen Industrie fallen.

Die Produktion der Eisenbahnwagen unterlag in der gleichen Periode bedeutenden Schwankungen. Von 31 800 Stück im Jahr 1900 ging sie 1903 auf 20 300 zurück, um sich dann in Verbindung mit den Kriegsbestellungen auf 28 200 zu heben und 1906 wieder auf 20 900 zurückzufallen. Aber trotz dieser Ungunst war auch die Lage der Wagen-

fabriken besser als die der übrigen Metallurgie. Die Wagenbestellungen schwankten von Jahr zu Jahr unabhängig von dem gleichzeitigen, fast ununterbrochenen Zunehmen des Güterumschlags, und damit blieb die Lage der Fabriken die ganze Periode hindurch schwierig. 1904 bildete sich die „Gesellschaft für den Verkauf der Erzeugnisse der russischen Wagenbaufabriken“, die die Fabriken vereinigte, die Bestellungen auf Wagen entgegennahm, die Preise bestimmte, die Bestellungen auf die Fabriken nach ihrer Leistungsfähigkeit verteilte und so die Lage etwas erleichterte.

Im Jahr 1907, in dem infolge der Stockung des Eisenbahnneubaues die Bestellungen sich bedeutend minderten, begann eine wirkliche Krisis der Lokomotiv- und Wagenbauindustrie. 1908 wurden nur mehr 390 km neue Bahnen eröffnet, 1909 423 km und 1910 gar nur mehr 178 km. Trotz beständigen Anwachsens des Güterumschlages konnten Regierung und Duma infolge der durch den japanischen Krieg geschwächten Finanzen für den Fahrpark keine Aufwendungen mehr machen. Große Rückstände in den Gütersendungen selbst der empfindlichsten Art traten ein und der Verkehrsminister mußte als eine der wesentlichsten Ursachen dieser Mißstände selbst den schlechten, überalterten Zustand des Lokomotivparkes zugeben. Auf dem Staatsbahnnetz arbeiteten noch etwa 800 Personenzug- und 2000 Güterzuglokomotiven, die vor 1875 gebaut waren. Bei den Privatbahnen stand es noch schlechter. Während die Staatsbahnen 1905 auf 1 Werst 0,27 Lokomotiven hatten, hatten die Privatbahnen nur 0,19. In den folgenden Jahren wurden zwar alte Lokomotiven ausgemustert und durch neue ersetzt, aber nicht entfernt in genügendem Maße. Die staatlichen Bestellungen fielen von 627 i. J. 1907 bis auf 91 i. J. 1912, die privaten schwankten sehr stark, blieben aber immer ungenügend. Einen Ausweg aus dieser Lage suchten die Lokomotivfabriken auf dem gleichen Wege wie die Schienenwalzwerke in der Ausfuhr. Die Preisstellungen der russischen Fabriken hätten auch in einem großen, von Rumänien ausgeschriebenen Wettbewerb zu Lieferungen geführt, denn sie waren die billigsten, aber es war zur Erschließung des ausländischen Marktes auch diplomatische Unterstützung erforderlich, und als diese von seiten der russischen Regierung ausblieb, kam es nur zu einer ganz geringfügigen Lieferung von 20 Stück. Auch in einem Wettbewerb der bulgarischen und italienischen Eisenbahnen hatten die russischen Lokomotivfabriken keinen Erfolg. Die Lokomotiv- und auch die Wagen-

fabriken suchten dann den Absatz im Lande auf dem Wege der Ratenvergebung zu steigern, aber der Erfolg war unbedeutend. Die Lokomotivfabriken schränkten die Produktion ein, 1907 waren es noch 823, 1912 nur mehr 313 Lokomotiven, wobei allerdings zu bemerken ist, daß in fraglichem Zeitraum eine Verstärkung des Lokomotivtyps eingeführt wurde und daß die Lokomotiven von 1912 stärker waren als die von 1907. Es waren um diese Zeit ab 1900 beginnend acht Lokomotivfabriken (in Klammern die Zahl der Jahresleistung auf vierachsige Normallokomotiven umgerechnet): die Brjansker (180—240), Lugansker (200—250), Kolomensker (200—300), Newsker (180), Putilowsker (70), Sormowsker (200 bis 300), Charkowsker (240—260) und die Wotkinsker (35—50). Die Brjansker hielt sich von ihnen am besten. Alle Fabriken warfen sich auf neue Nebenproduktionen. Infolgedessen und da im Jahr 1909 eine neue industrielle Belegung einsetzte, schloß keine einzige der Lokomotiv- und Wagenfabriken den Betrieb. Sie benutzten vielmehr diese Zeit, um ihre Einrichtungen zu vervollkommen, was ihnen auf Grund bisheriger großer Einnahmen möglich war.

Die Lage der Wagenbaufabriken war in der Zeit von 1907 bis 1912 schwieriger als in der ersten Hälfte der 1900er Jahre. Außer den gleichen Ursachen, wie sie schon früher für die Lokomotivfabriken angegeben wurden, kam noch eine wesentliche hinzu. Der Staat suchte seinen Wagenpark nicht durch Neuherstellungen zu verstärken, sondern durch Hebung der Ladefähigkeit der alten Wagen. Diese Umänderung erfolgte aber in den staatlichen Werkstätten. Diese für den Staat sehr vorteilhafte Maßnahme führte zugleich zu einer besseren Ausnutzung des Fahrparkes und ersparte auf fünf Jahre Neubestellungen. Auch die Privatbestellungen waren unbedeutend. Gut stand es dabei nur mit den Personenwagen sowohl nach Zahl als nach Einnahmen. Die Personenwagen bildeten 14,1 % der gesamten Bestellungen und 51 % der Einnahmen. Die Ursache lag in der großen Hebung des Personenverkehrs infolge Hebung der Volkswirtschaft von 315 000 Personenwerst i. J. 1908 auf die Werst gerechnet auf 447 000 i. J. 1913. Man konnte hier nicht das gleiche Mittel wie bei den Güterwagen anwenden, sondern mußte den Fahrpark vergrößern. Allerdings erfolgte diese Verstärkung nicht im gleichen Maße wie die des Verkehrs. 1910 bauten 16 Fabriken Wagen: die Brjansker, Kolomensker, Putilowsker, Sormowsker, Lilpop und Rau in Warschau, Malzowsker, Gesellschaft Dwigatel, Mytischtschinsker, Nikola-

jewsker, Russisch-Baltische, Petersburger, Twersker, Phönix, Süd-Ural-sker, Kjewsker Maschinenbau und Arthur Koppel. Am schwierigsten war die Lage bei den Fabriken, die auf den Wagenbau spezialisiert waren.

1911 begann eine neue Belegung im Eisenbahnbau. Der Staat beabsichtigte, 1915—17 18 816 km neue Bahnen zu bauen und genehmigte zugleich privaten Gesellschaften und Unternehmungen den Bau von 29 876 km. Da das Verkehrsministerium ausdrücklich selbst den Mangel an Fahrpark zugegeben hatte, schienen die Aussichten für die Lokomotiv- und Wagenfabriken sehr günstig, und tatsächlich begann 1913 die Produktion sich zu beleben. Sie wurde allerdings wieder etwas gehemmt durch den gleichzeitig einsetzenden Metallmangel am Innenmarkt, einer Folge der allgemeinen Belegung der Wirtschaft in Rußland. Infolge der guten Aussichten entstanden neue Wagenfabriken (Kulebaki im mittleren Ural und in Tscherkassy am Dnjepr) und neue Wagenbauabteilungen bei der Charkowsker und der Nishnednjeprowsker Fabrik. 1913 war die Nachfrage so groß, daß der Staat einen Teil seiner Bestellungen ins Ausland vergab. Für 1914 waren in russischen Fabriken 26 539 Güter- und 1664 Personenwagen für über 56 Millionen Rbl. bestellt. Es war zu spät. Das früher Versäumte konnte nicht mehr nachgeholt werden. Der im August 1914 ausbrechende Weltkrieg machte einen Strich durch die Rechnung. Im Jahr 1914 hatten die russischen Bahnen bei 63 829,4 km Gesamtlänge 20 057 Lokomotiven (3823 Personen- und 16 934 Güterlokomotiven), d. i. auf 1 Werst 0,31, und 510 751 Wagen (27 314 Personen- und 483 437 Güterwagen, d. i. auf 1 Werst 0,42 Personen- und 7,573 Güterwagen).

Von 1912 auf 1913 hatte sich die Güterbewegung nach dem Gewicht der Güter um 10,5 %, nach der Dichte um 7 % gehoben. Die Zunahme an Güterwagen aber war auf den Staatsbahnen nur 1,8 %. Die Zahl der Lokomotiven hatte 1912 auf 1913 nicht nur nicht zugenommen, sondern sogar abgenommen, auf die Werst der Staatsbahn bezogen von 0,358 auf 0,352, d. i. 1,7 %, während sie auf den Privatbahnen mit 0,243 gleichgeblieben war. Dabei war die Leistungsfähigkeit der staatlichen Lokomotiven bedeutend kleiner als auf den Privatbahnen infolge des Vorhandenseins einer großen Anzahl schwacher Lokomotiven, deren Auswechslung versäumt worden war. Der Personenverkehr hatte von 1912 auf 1913 um 7,9 % zugenommen, die Zahl der Personenwagen aber nur um 3,3 % auf den Staatsbahnen, 1,5 % auf den Privatbahnen. Immerhin war die Staatsbahn mit Personenwagen um 26 % besser versorgt als die

Privatbahnen. Die Staatsbahnen nahmen 1913 etwa rund zwei Drittel des gesamten russischen Bahnnetzes ein. Sie hatten aber 76,2 % des gesamten Lokomotivbestandes, 72,8 % des Güterwagen- und 81,1 % des Personenwagenbestandes, standen also wesentlich besser als die Privatbahnen.

Der Zustand der russischen Bahnen in bezug auf Verkehrsmittel war 1913 so, daß er den Anforderungen nicht genügte. Wenn Regierung und Duma aus den Erfahrungen des japanischen Krieges die nötigen Lehren gezogen, genügend für Verstärkung des Fahrparkes gesorgt und die Lokomotiv- und Wagenfabriken nicht 1907—11 in eine schwere Krise gebracht hätten, wäre Rußland wenigstens in bezug auf den Transport anders in den Weltkrieg eingetreten. Jetzt war es zu spät.

Im Weltkrieg begann der Bau vor allem strategischer Linien. 1914 bis 1916 wurden 11 737 km in Betrieb gesetzt, aber die Lokomotivlieferungen folgten nicht im gleichen Schritt. Die Regierung begriff nicht rechtzeitig, daß der Eisenbahnpark im Kriege einer Auffüllung bedurfte und die Lokomotivindustrie genoß nicht die Vorteile, die kriegswichtigen Industrien gewährt wurden. Erst im Herbst 1915, als sich eine starke Abnutzung des Fahrparkes infolge des Krieges herausstellte, sah die Regierung ihren Fehler ein und wollte ihn mit äußersten Mitteln beheben. Sie machte große Bestellungen, zog auch die staatlichen Werkstätten, die dieser Arbeit längst entwöhnt waren, wieder zum Wagenbau heran und machte auch im Ausland, hauptsächlich in Amerika, große Lokomotiv- und Wagenbestellungen. Aber die russischen Werke hatten schon in der vorhergegangenen Krise ihren besten Arbeiterstand eingebüßt und im Krieg hatte sich ihr Arbeiterstand teils durch Einberufungen, teils infolge Übergangs der Arbeiter auf Fabriken, die ihnen in Lohn und Erleichterungen kriegsbedingte Vorteile boten, weiter vermindert. Die Versorgung der Fabriken mit Rohstoffen verschlechterte sich immer mehr, besonders für die Fabriken im Nordwesten, die die Rohstoffe vorzugsweise aus dem Ausland bezogen. Die Lokomotivfabriken gingen größtenteils schon 1916, alle aber im Jahre 1917 in ihren Leistungen stark zurück. In den Jahren der Revolution wurde fast nichts mehr produziert.

Den Wagenfabriken ging es nicht viel anders. Im Jahr 1915 begann eine Evakuierung von Fabriken aus der Grenze nahegelegenen Industrieorten. Es bedeutete das Monatsleistungen bis zu 2000 Wagen. Die Be-

stellungen konnten nicht mehr ausgeführt werden. Die Revolution brach aus und 1919 ging die Produktion auf Null zurück.

Die ganze Geschichte der russischen Lokomotiv- und Wagenbauindustrie ist gekennzeichnet durch ihre Abhängigkeit von der Ungleichmäßigkeit des Eisenbahnneubaues, der ungenügenden Auffüllung und Erneuerung des Lokomotiv- und Wagenbestandes der betriebenen Bahnen und den Störungen in der Versorgung der Fabriken mit den nötigen Metallen und Erzeugnissen.

In Kürze soll noch die Entwicklung der Lokomotiv- und Wagenbauindustrie sowie der Schienenindustrie nach der russischen Revolution behandelt werden, soweit die von den Sowjets bekanntlich mit den Jahren zunehmend geübte Geheimhaltung Einblick gewährt. Die Wiederaufnahme der Lokomotiv- und Wagenindustrie nach dem Welt- und Bürgerkrieg hinkte der Hebung der übrigen Industrie bedeutend nach und die Eisenbahn war zu großen Bestellungen im Ausland genötigt. Dieselben Lokomotivfabriken, die wir zuletzt in der Zahl 8 genannt haben, nahmen mit Ausnahme der Wotkinsker nach dem Krieg ihre Tätigkeit wieder auf und erhöhten die Leistung von 95 Lokomotiven i. J. 1922/23 auf 319 i. J. 1926/27. Da der Bedarf an Instandsetzung und Unterhaltung der Fahrzeuge über die Leistungsfähigkeit der staatlichen Werkstätten hinausging, mußten sich auch die Lokomotiv- und Wagenfabriken an ihr beteiligen. Der Krieg änderte die Unterbringung der Wagenbauindustrie bedeutend, indem er sie von den nordwestlichen und westlichen Grenzbezirken mehr in das Land hinein verlegte und auch ihre Zahl einschränkte. Nachdem 1919—22 die Arbeit der Wagenfabriken nahezu eingestellt war, begann sie sich wieder einzurichten und bald trat die Notwendigkeit zutage, eine weitere neue Fabrik zu bauen.

Mit den Fünfjahresplänen beginnt im Rahmen der allgemeinen Industrialisierung des Landes auch ein Aufschwung der hier in Frage stehenden Industrien. Über die Entwicklung der Lokomotivindustrie in den ersten Jahren des ersten (1928—32 verkürzt) Fünfjahresplanes gibt die nachfolgende Zusammenstellung<sup>1</sup>, auch über den verhältnismäßigen Anteil der beteiligten Fabriken, Aufschluß:

<sup>1</sup> In dieser einer erstklassigen russischen Quelle entnommenen Zusammenstellung (s. S. 370) scheint die Putilowsker Fabrik, die 1913 100 Lokomotiven und 1926/27 noch 25 baute, zu fehlen. Eine andere gleich autoritative Quelle gibt für 1913 für die Fabriken obiger Reihenfolge: 114, 95, 82, 114, 66, Sa. 471, also ganz andere Zahlen, wenn auch die Endsummen nur wenig auseinandergehen.

Fabriken	1913	1928/9	1929/30	1931
Sormowsker . . . . .	117	91	90	103
Kolomensker . . . . .	104	140	136	181
Lugansker . . . . .	69	66	180	288
Charkowsker (im. Profintern). . . . .	98	137	127	190
Brjansker . . . . .	95	125	123	115
Sa . . . . .	483	555	656	877
in % . . . . .	100	115	136	180

Die Ziffern von 1913 lassen sich mit den späteren nicht voll vergleichen, da die letzteren Lokomotiven mit höherer Leistungskraft betreffen. Der Lokomotivpark wuchs im ersten Jahrfünft um 12,5 %, die Zugkraft aber um 33,3 %, da die Lokomotiven viel stärker wurden. Im Anfang des zweiten Jahrfünfts (1933) war im Güterverkehr noch die  $\varnothing$ -Lok maßgebend, im Personenverkehr die C-Lok. Im Jahr 1913 war es noch die 0-Lok gewesen mit 8750 kg Zugkraft gegen 16 200 der  $\varnothing$ -Lok.

1932 wurde die FD- (Felix Dsershinskij) Güterzuglokomotive 1-5-1 und 1-5-2 mit 20 t Achslast konstruiert und im gleichen Jahre baute die Kolomensker Fabrik die neue IS- (Iosif Stalin-) Personenzuglokomotive mit 20 t Achslast. Sie sollen neben der SO (Sergo Ordshonikidse) 1-5-0 mit 18 t Achslast in Rußland führend werden und auf den stärksten belasteten Strecken eingesetzt werden, ohne am Ober- und Unterbau der Strecken teure Verstärkungen zu verlangen.

Die Leistungen der vorhandenen Lokomotivfabriken genügten aber nicht und es war der Bau neuer Lokomotivfabriken und die Erweiterung alter nötig. Die erste neue Lokomotivfabrik war die neue Lugansker (Oktjabskaja Revoluzia), jetzt infolge Umbenennung des Ortes (1939) Woroschilowgradsker benannt, die neben die alte Lugansker Fabrik hingestellt wurde. Sie soll allein jährlich 1080 starke Lokomotiven leisten und sollte später auf den Bau von 1-5-2-Loks mit 27 t Achsdruck übergehen. 1936 baute sie die 1000ste FD. Weitere neue Lokomotivfabriken sollten für je 500 Lokomotiven im Jahr in Orsk (auch Diesellok.), Kusnezsk und Nowotscherkassk dazukommen, dann die Ulan-Udensker Fabrik, die neben Lokomotiven auch Wagen baut. Von den alten bestehenden Lokomotivfabriken sollte vor allem die Kolomensker (im. Kujbyschew bei Moskau) erweitert werden und es sollte in ihr der Bau von Diesel- und



starken Personenlokomotiven vereinigt werden. Daneben arbeitet noch die alte Newsker Fabrik. Bis zum Ende des zweiten Jahrfünfts (1937) wollte man eine Gesamtjahresleistung der russischen Lokomotivfabriken von 5000 Stück (auf 17-t-Zugkraftlokomotiven umgerechnet) erreichen. Im dritten Jahrfünft (1938—42) sollte der Lokomotivpark um 8000 Lokomotiven, darunter 1870 FD, 1500 IS und 4200 Lokomotiven mit Tenderkondensator, vermehrt werden. Eine Elektrolokomotivenfabrik für jährlich 300 Hauptbahnlokomotiven wurde im zweiten Jahrfünft (1933—37) in Kaschira und eine weitere solche Fabrik in Sstupino, 98 km von Moskau, gebaut.

Der Wagenbau galt bei den Sowjets lange als Engpaß im Wirtschaftsleben der Sowjetunion. Statt der im ersten Fünfjahresplan geforderten 165 075 Wagen wurden nur 108 670 geliefert. Wagen bauten u. a. die Fabriken im Marti, Krasnij Profintern, Krasnoe Sormowo, Krasnij Putilowez im Kirowa, im Kowalja, die Fabriken Stalmost, die Ulan-Udensker Fabrik neben ihrem Lokomotivbau. In Nishne Tagil wurde 1931 der Bau einer großen Wagenbaufabrik, des „Giganten“ des zweiten Fünfjahresplanes im Dserschinskij begonnen. Sie sollte im Jahr 54 000 Vierachser und am Ende des dritten Jahrfünfts (1942) allein 140 000 Wagen, auf Zweiachser umgerechnet, liefern.

Die neuentstandenen Wagenbaufabriken: die Krjukowsker in der Ukraine und die „Prawda“ machen Gondeln, die im Egorowa in Leningrad und die Kalininsker Personenwagen, letztere auch serienweise 60 t-Großlast-Plattformwagen. Die Mytischtschinsker Fabrik bei Moskau sollte neben dem Bau von elektrischen Straßenbahnwagen auch auf den Bau von elektrischen Vorort- und Motorwagen übergehen. Führend soll an Stelle der früheren „Schachteln“ mit 12—16 t Tragvermögen der vierachsige Großlastwagen für 50—60 t Traglast werden. Im dritten Jahrfünft sollte die Industrie 178 000 vierachsige Großlastwagen (Haupttypen: 60 t-Gondeln, 50 t und 60 t-Plattformwagen, 50 t-Zisternen- und gedeckte Wagen) und 12 000 Personenwagen liefern. Da die Wagen jetzt länger und vielfach ganz aus Metall werden, sind die Ziffern mit früheren nicht unmittelbar zu vergleichen. Der verhältnismäßige Anteil der Großlastwagen wuchs im zweiten Jahrfünft von 9 auf 22,3 %, die Gesamtladekraft um 55 %. Der Gesamtwagenpark, auf Zweiachser umgerechnet, wuchs im gleichen Zeitraum um 34 %, d. i. um 254 406 Wagen, darunter 84 226 Vierachser.

Die Wagenausbesserung findet nicht nur in den Eisenbahnwerkstätten, sondern auch in Fabriken statt. Als solche werden genannt: die Wladiwostoksker, Tiflisker, im Oktjabr, Konotopsker, Wologodsker, Ulan-Udensker, Proletarsker, Omsker, Krasnojarsker, Saporoshsker, Mitschurinsker, Rostowsker, Taschkentsker, Orenburgsker, Charkowsker, Isjumsker, Woroneshsker, Dnjepropetrowsker u. a. Sie sind teilweise in einem Trust vereinigt.

An Schienenwalzwerken waren 1936 benannt: im Ordshonikidse, im Dsershinskij, im Petrowskij, im Wojkowa, die Kusnezker im Stalina. Davon scheint die letzte die größte, die vorletzte die kleinste gewesen zu sein. Die Makeewsker Fabrik macht Kleineisenzeug.

Im allgemeinen wurde im Rahmen der Fünfjahrespläne großer Wert darauf gelegt, die hier in Frage stehenden Neuanlagen tunlichst im Ural, in West- und Ostsibirien, in Kasakstan und in Mittelasien unterzubringen.

---

## Ansprüche von Hinterbliebenen bei Eisenbahnunfällen.

Von

Oberreichsbahnrat Dr. Kröner in Hannover.

Kommt jemand durch einen Eisenbahnunfall oder überhaupt im Eisenbahnbetriebe zu Tode, so haben seine Hinterbliebenen bestimmte, gesetzlich geregelte Ansprüche gegen den Betriebsunternehmer. Die wichtigste Rechtsgrundlage für diese Ansprüche bildet das Reichshaftpflichtgesetz (RHG), das in § 3 den Betriebsunternehmer zur Tragung der Beerdigungskosten und zur Gewährung von Unterhalt an die Hinterbliebenen verpflichtet.

### I. Beerdigungskosten.

Hinsichtlich der Tragung der Beerdigungskosten bestimmt § 3 RHG: „... Der Ersatzpflichtige hat außerdem die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen.“

Die gleiche Regelung findet sich in § 10 des Kraftfahrzeuggesetzes, in § 844 BGB und mit einer nur formellen Änderung in § 21 des Luftverkehrsgesetzes. Sollte der Betriebsunternehmer für die Beerdigungskosten aufzukommen haben, so war eine besondere gesetzliche Regelung hierzu nötig. Denn aus dem Gesichtspunkte der Schadenshaftung würde sich eine solche Verpflichtung nicht unbedingt begründen lassen. Die Tötung durch den Eisenbahnunfall bewirkt im allgemeinen nur, daß die Beerdigungskosten früher zu bestreiten sind, als dies ohne den Unfall der Fall gewesen wäre. Nur wenn zu diesem späteren Zeitpunkt ein anderer die Kosten der Beerdigung würde tragen müssen, wäre der zum Zeitpunkt des Unfalls Verpflichtete geschädigt. Und das auch nur unter der Voraussetzung, daß der Nachlaß die Kosten der Beerdigung nicht decken würde. Nach § 1968 BGB trägt der Erbe die Kosten der standesgemäßen Beerdigung des Erblassers, die Kosten der Beerdigung gelten als Nachlaßverbindlichkeiten, und erst soweit die Kosten nicht vom Erben und damit auch nicht aus dem Nachlaß zu erlangen sind, haften die Unterhaltsverpflichteten. Man kann deshalb den Anspruch auf Ersatz der Beerdigungskosten nicht als reinen Schadensersatzanspruch ansehen, der Anspruch führt vielmehr da, wo der Nachlaß zur Bestreitung der Beerdigungskosten min-

destens ausreicht, zu einer Bereicherung des Anspruchsberechtigten<sup>1</sup>. Doch kann dies bei dem klaren Wortlaut des Gesetzes nicht zu einer Ablehnung des Anspruchs führen, es wird aber Anlaß bestehen, da, wo über den Umfang des Anspruchs Zweifel bestehen, zu einer einschränkenden Auslegung zu gelangen.

Ersatz der Beerdigungskosten kann derjenige verlangen, der zur Tragung dieser Kosten verpflichtet ist. Eine solche Verpflichtung besteht nach § 1968 BGB für den Erben, wobei mehrere Erben nach § 2058 BGB als Gesamtschuldner haften, nach § 77 Abs. 2 Ehegesetz für den Ehegatten, nach § 1615 Abs. 2 BGB für den Unterhaltsverpflichteten, nach § 1713 BGB für den unehelichen Vater und gegebenenfalls nach § 528 BGB für den Beschenkten. Gesetzlich verpflichtet ist schließlich auch noch bei Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen der Armenverband.

Bestritten ist, ob auch ein vertraglich zur Tragung der Beerdigungskosten Verpflichteter Ersatz aus § 3 RHG verlangen kann<sup>2</sup>. Der hauptsächlichste Fall der vertraglichen Verpflichtung ist wohl der, daß ein Vertrag mit einer Begräbnis- oder Sterbekasse abgeschlossen ist, nach welchem diese die Kosten der Beerdigung, sei es nach Anfall oder pauschal, zu tragen hat. Ein solcher Vertrag hebt nun die Verpflichtung des kraft Gesetzes zur Tragung der Beerdigungskosten Verpflichteten nicht auf. Dieser hat vielmehr die Kosten in erster Linie zu tragen und kann lediglich von dem vertraglich Verpflichteten Ersatz seiner Aufwendungen verlangen. Daneben hat er allerdings auch seine Ersatzansprüche gegen den Betriebsunternehmer aus § 3 RHG. Das Ergebnis erscheint vielleicht auf den ersten Blick unbefriedigend, es entspricht aber der anerkannten Rechtsprechung auf dem Gebiet der Unterhaltsansprüche, die den Unterhaltsansprüchen der unterhaltsberechtigten Witwe gegenüber auch keine Anrechnung von anderen als gesetzlichen Versicherungsleistungen zuläßt. Der vertraglich Verpflichtete hat gegenüber dem Betriebsunternehmer keine eigenen Ansprüche, nur bei Abtretung der Ansprüche des gesetzlich Verpflichteten gegen den Betriebsunternehmer kann er von diesem auf Grund der Abtretung Ersatz verlangen.

Zu einer Ablehnung der Ansprüche des vertraglich Verpflichteten gelangt man auch dann, wenn dieser unmittelbar die Beerdigungskosten übernommen hat. Er leistet nur in Erfüllung eines von ihm abgeschlossenen Vertrages, wobei seine Leistung aufschiebend bedingt ist durch den Todesfall. Sobald diese Bedingung eintritt, wird die Vertrags-

<sup>1</sup> So richtig Müller, Straßenverkehrsrecht, 14. Aufl., S. 418.

<sup>2</sup> Bejahend Staudinger, § 844 III A 1 b; RGer R Kom., § 844, Erl. 3; verneinend Planck, § 844, Anm. 3 und die dort angeführte Lit.

leistung fällig, ohne daß eine Ersatzpflicht desjenigen anerkannt werden könnte, der den Eintritt der Bedingung verursacht hat. In diesem Falle sind aber auch Ansprüche des gesetzlich Verpflichteten abzulehnen, da er ja nur die Kosten ersetzt verlangen kann, die er auch aufgewandt hat. Hat er aber für die Beerdigung keine Auslagen gehabt, so kann er auch keinen Ersatz verlangen. Er ist deshalb bei Ablehnung eines Ersatzanspruches nicht geschädigt. Aber auch der vertraglich Verpflichtete erleidet bei Ablehnung eines Ersatzanspruches keinen Schaden; denn er hat für seine Leistung schon auf Grund des Vertrages seine Gegenleistung bekommen, wenn nicht, so hat er die Verpflichtung freiwillig unentgeltlich übernommen, und in beiden Fällen besteht kein erkennbarer Anlaß, ihn für seine Leistung auf dem Umwege über Ersatzansprüche gegen den Betriebsunternehmer noch besonders zu entschädigen.

In gleicher Weise kann auch demjenigen keine Ersatzforderung gegen den Betriebsunternehmer zugebilligt werden, der auf Grund einer Auflage oder eines Vermächtnisses des Getöteten die Beerdigungskosten trägt. Er leistet auf Grund eines besonderen Rechtsverhältnisses und mit Rücksicht auf die mit der Auflage oder dem Vermächtnis verbundenen Zuwendungen. Eine Ausnahme kann nur für den Fall anerkannt werden, daß durch die Auflage ein Erbe verpflichtet wird. Denn dieser kann auf Grund seiner gesamtschuldnerischen Haftung mit den übrigen Erben Ersatz der ganzen Beerdigungskosten verlangen.

Wer aus freien Stücken, ohne dazu verpflichtet zu sein, die Beerdigungskosten zahlt, hat selbstverständlich auch gegen den Betriebsunternehmer keinen Ersatzanspruch. Bei Vorliegen eines Auftrages, von Geschäftsführung ohne Auftrag oder ungerechtfertigter Bereicherung des Verpflichteten kann er sich unter Umständen an den Verpflichteten halten. Es wird dann auch ein entsprechender Anspruch des Verpflichteten gegen den Betriebsunternehmer begründet erscheinen.

Der Ersatzberechtigte hat einen selbständigen Anspruch, der unabhängig von dem Schadensersatzanspruch des Verletzten und seiner Erben besteht. Es ist dies eine Ausnahme von dem Grundsatz, daß nur der unmittelbar Geschädigte ersatzberechtigt ist. Denn durch die Tötung einer Person kann dieser ein Schaden nicht mehr zugefügt werden<sup>1</sup>. Wenn nun auch die Ansprüche auf Ersatz der Beerdigungskosten, wie auch die auf Ersatz des entgangenen Unterhalts nicht erst in der Person des Getöteten entstehen und von diesem auf die Ersatzberechtigten oder die Hinterbliebenen übergehen, so sind diese Ansprüche doch gleichwohl ihrer Entstehung nach abhängig von dem Verhalten des Getöteten. Das bedeutet, daß sie nicht zur Entstehung gelangen, wenn ein Schadens-

<sup>1</sup> RG Z 55, 24 vom 18. Mai 1903.

ersatzanspruch auch dem unmittelbar Verletzten nicht entstanden sein würde, sofern er der Beschädigte wäre. Praktisch wird dies vor allem dann, wenn der Getötete seinen Unfall ganz oder teilweise selbst verschuldet hat. Zwar lassen die §§ 3 und 3 a RHG eine Ergänzung durch die weitergehenden Vorschriften des BGB nicht zu, insbesondere nicht die Anwendung der §§ 845, 847 BGB, da das Haftpflichtgesetz ein Sondergesetz ist, das den Umfang und die Art des zu ersetzenden Schadens ausschließlich und erschöpfend regelt, aber es finden doch die allgemeinen Rechtsnormen des BGB für die Auslegung und Anwendung des RHG entsprechende Anwendung. Anwendung findet demgemäß auch der Gedanke des § 846 BGB, wonach auf den Anspruch des Dritten die Vorschriften des § 254 BGB Anwendung finden, wenn bei der Entstehung des Schadens, den der Dritte erleidet, ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat.

Ein vertraglicher Haftungsausschluß durch Vertrag zwischen Betriebsunternehmer und dem unmittelbar Verletzten hat nach § 5 RHG hinsichtlich der Ansprüche aus § 3 RHG keine rechtliche Wirkung. Soweit Haftung aus unerlaubter Handlung vorliegen würde, könnte allerdings ein solcher Ausschluß möglich sein. Die Rechtsprechung geht hier dahin, daß ein solcher Haftungsausschluß innerhalb der vom Gesetz (§ 276, Abs. 2 BGB) und der Rechtsprechung zu § 138 BGB gezogenen Grenzen vor dem Unfall vereinbart werden kann<sup>1</sup>. Nach dem Eintritt des Unfalls können der Verletzte und der Betriebsunternehmer über den Schadensersatzanspruch sowohl aus dem RHG wie aus unerlaubter Handlung freie Vereinbarungen treffen, der Verletzte kann auch auf seine Ansprüche verzichten. Infolge der Selbständigkeit des Anspruchs des zur Tragung der Beerdigungskosten Verpflichteten und des Unterhaltsberechtigten kann aber weder dem Ersatzberechtigten ein Verzicht oder überhaupt ein Vertrag zwischen Betriebsunternehmer und Verletztem entgegeng gehalten werden, es sei denn, daß der Ersatzberechtigte hieran in seiner Eigenschaft als Erbe gebunden ist, noch können der Verletzte und seine Erben mit Wirkung gegen den Unterhaltsberechtigten auf Ersatzansprüche verzichten oder sich über diese vergleichen. Ein vertraglicher Haftungsausschluß der Ansprüche aus § 3 RHG hat sonach vor dem Unfall überhaupt keine und nach dem Unfall für den Ersatzberechtigten nur eine geringe Bedeutung.

In der Bestimmung des Gesetzes, daß die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen sind, dem die Verpflichtung zu ihrer Tragung obliegt, liegt ein deutlicher Hinweis sowohl auf die Bestimmung des Verpflichteten in § 1968 BGB wie auf einen dort grundsätzlich geregelten

<sup>1</sup> RG Z 117, 104 vom 19. Mai 1927.

Umfang der Kosten. Hiernach hat der Erbe für eine standesgemäße Beerdigung des Getöteten zu sorgen, der Betriebsunternehmer hat nur die Kosten der standesgemäßen Beerdigung zu erstatten. Mit der Anordnung einer „standesgemäßen“ Beerdigung ist ein Spielraum gegeben und der Beurteilung des einzelnen Falles überlassen, was nach der Lebensstellung des Verstorbenen — nicht des zur Tragung der Beerdigungskosten Verpflichteten —, nach den in seinen Kreisen herrschenden Gebräuchen und nach dem Herkommen zu einer würdigen Bestattung gehört, wobei auch die Leistungsfähigkeit des Nachlasses oder der Erben in Betracht kommen kann<sup>1</sup>. Wie der Erbe sich einerseits durch übermäßigen Aufwand den Nachlaßgläubigern ersatzpflichtig machen kann<sup>2</sup>, so kann er auch andererseits von dem Betriebsunternehmer nicht Ersatz für jene Aufwendungen verlangen, die über eine standesgemäße Beerdigung hinausgehen und nur deshalb gemacht werden, weil ein Dritter, der Betriebsunternehmer, da ist, von dem man Ersatz der Aufwendungen verlangen kann. Gerade in der Frage, was standesgemäß ist, hat sich mit Rücksicht auf die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse der Kriegszeit, vor allem durch unsere Auffassung von der Volksgemeinschaft, vieles geändert, ein übermäßig großer Aufwand kann heute kaum mehr mit der Begründung der Standesgemäßheit vertreten werden.

Es wäre nun noch im einzelnen dazu Stellung zu nehmen, welche Kosten unter den Begriff „Beerdigungskosten“ fallen. Nicht zu den Beerdigungskosten gehören nach unbestrittener Anschauung alle die Kosten, die dem Verunglückten zwischen dem Unfall und seinem Tode entstanden sind, wie Transportkosten zum Krankenhaus, Krankenhauskosten, Kosten der versuchten Heilung, Verdienstausschlag, Kosten für vermehrte Bedürfnisse und Pflege. All das sind Ansprüche des Verletzten selbst, die durch den Tod auf die Erben wohl übergegangen sind, aber nicht als selbständige Ansprüche, sondern als von dem Verunglückten abgeleitete, vererbte<sup>3</sup>. Beerdigungskosten können frühestens mit dem Tode des Verunglückten anfallen. Nicht zu den Beerdigungskosten zählen auch jene Kosten, die als Folge des Todes den Hinterbliebenen oder Erben in der Umstellung ihrer Lebenshaltung entstehen, z. B. notwendig werdender Wechsel der Wohnung oder des Wohnorts, Auflösung eines Haushalts und dergleichen.

Zu den Beerdigungskosten gehören zunächst einmal die Kosten des Transports der Leiche von der Unfallstelle in ein Krankenhaus zur Feststellung des Todes oder der Todesursache, dagegen nicht die Transport-

<sup>1</sup> RG Z 139, 394 vom 9. Februar 1933.

<sup>2</sup> RGR Kom. § 1968, Erl. 2.

<sup>3</sup> RG JW 05, 144.

kosten von dem Sterbeort nach dem Heimatort oder einem anderen vom Sterbeort entfernten Orte<sup>1</sup>, und zwar auch dann nicht, wenn der Unfall fern vom Heimatort sich auf einer Reise ereignet.

Immer gehören zu den Beerdigungskosten die eigentlichen Kosten eines standesgemäßen Begräbnisses, einschließlich der landesüblichen kirchlichen und bürgerlichen Leichenfeierlichkeiten. Hierher gehören also vor allem die Auslagen für Leichenfrau, Sarg, Grabstätte, Traueranzeigen, Danksagungen<sup>2</sup>, Blumen und Kränze, Transport der Leiche zum Friedhof, unmittelbare Kosten der Beisetzung für Geistliche, Gottesdienst, Grabrede und Grabgesang, soweit letztere örtlich üblich. Hinsichtlich der Höhe dieser Kosten ist, wie bereits erwähnt, die Lebensstellung des Verstorbenen maßgebend. Doch ist hierbei zu berücksichtigen, daß es sich bei diesen Begräbniskosten um Aufwendungen handelt, die von den Hinterbliebenen in einer Zeit der Erregung und vielfältigen Inanspruchnahme gemacht werden, in der eine besonders vorsichtige Abwägung aller Maßnahmen nicht ohne weiteres erwartet werden kann. Es würde, wie das KG in einer Entscheidung vom 16. September 1937<sup>3</sup> ausführt, gegen Treu und Glauben verstoßen, wenn der zur Erstattung der Beerdigungskosten Verpflichtete den Erben einen Teil der Beerdigungskosten mit der Begründung nicht ersetzen wollte, daß bei einer sorgfältigen, ruhigen und eingehenden, vielleicht sogar mehrfachen Erkundigung — die den durch einen plötzlichen Todesfall schwer erschütterten nahen Angehörigen regelmäßig nicht möglich ist — die Beerdigungskosten billiger hätten gestaltet werden können. Nur wenn das Normale sehr überschritten ist oder wenn etwa Äußerungen, mit Rücksicht auf den Ersatzanspruch komme es auf die Höhe der Kosten gar nicht an, vorliegen, ist regelmäßig eine genaue Nachprüfung der Angemessenheit vorzunehmen.

Die Frage, ob die Feuerbestattung unter den Begriff Beerdigung fällt, dürfte angesichts der Entwicklung der tatsächlichen Verhältnisse und Anschauungen vorbehaltlos zu bejahen sein.

Ob Kosten für Trauermahlzeiten zu erstatten sind, richtet sich nach der Volkssitte und Ortsüblichkeit am Bestattungsorte<sup>4</sup>. Erstattet muß jedenfalls nur werden, was ein bonus pater familias standesgemäß in heutiger Zeit und insbesondere im Hinblick auf die ernährungswirtschaftlichen Bestimmungen für solche Trauermahlzeiten verwendet<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> RG Z 66, 306 vom 16. September 1907.

<sup>2</sup> KG in VAE 1938, 23 vom 16. September 1937.

<sup>3</sup> VAE 1938, 22 vom 16. September 1937.

<sup>4</sup> JW 1931, 668 OLG Kiel vom 1. Februar 1930.

<sup>5</sup> Vgl. a. Schumacher in „Deutsches Autorecht“ 1930, Nr. 20, S. 4.



Ist ein Reisender außerhalb seines Heimatortes tödlich verunglückt, so wird es ohne weiteres vertretbar erscheinen, daß die allernächsten Anverwandten an den Unfallort fahren und dort persönlich die Fragen der Beerdigung, eventuellen Überführung, Sicherstellung der Sachen des Getöteten klären. Die hierfür entstehenden Reisekosten und der Aufwand für notwendige Übernachtung und Verpflegung müssen wohl als ein Teil der Beerdigungskosten angesehen werden, soweit sie sich in den erforderlichen Grenzen halten. Dagegen sind die Reisekosten der Angehörigen zu dem Beerdigungsort zwecks Teilnahme an der Beerdigung so wenig Beerdigungskosten wie die Leichentransportkosten.

Eine Ersatzpflicht für Trauerkleidung wird teils nur insoweit anerkannt, als die Lebensstellung des Verunglückten und das Herkommen am Bestattungsort die Trauerkleidung bei der Beerdigung erforderlich macht und es sich um Trauerkleidung für mittellose Angehörige und Bedienstete des Getöteten handelt<sup>1</sup>, teils wird Trauerkleidung als erstattungsfähig angesehen, soweit sie nicht sonst (z. B. Stiefel) verwendet werden kann<sup>2</sup>. Demgegenüber hat die neuere Rechtsprechung in ständiger Praxis die Kosten der Trauerkleidung als Kosten der Beerdigung anerkannt und demgemäß den Betriebsunternehmer grundsätzlich zum Ersatz verpflichtet. So hat das OLG. Köln<sup>3</sup> ausgeführt, daß es zu einer angemessenen Beerdigung gehöre, daß der Gatte und die Kinder des Verstorbenen, die an der Beerdigung teilnehmen, in Trauerkleidung erscheinen, und es betrachtet deshalb die Kosten für die Trauerkleidung als Beerdigungskosten. Auch nach Ansicht des KG.<sup>4</sup> ist das Tragen der Trauerkleidung seitens der Witwe eine durchaus allgemeine Sitte, und die Aufwendung dafür steht in so engem Zusammenhang mit der Beerdigung, daß die Witwe, wenn sie als Erbin Ersatz der Beerdigungskosten verlangen kann, auch Ersatz der durch die Trauerkleidung erforderlich gewordenen Mehraufwendungen verlangen kann. Doch wird unterschieden zwischen zu den Trauerkleidern gehörenden Kleidungsstücken, die, auch wenn sie aus Anlaß des Todesfalls angeschafft werden, doch ebenso gut dem täglichen Gebrauch dienen und demnach doch früher oder später angeschafft worden wären, wie z. B. Stiefel, dunkler Anzug, dunkle Krawatte, und zwischen solchen Kleidungsstücken, die ohne den Todesfall nicht nötig geworden wären, wie schwarzes Kleid, Trauerschleier u. ä. Die Kosten für die erstgenannten Kleidungsstücke sind nicht zu erstatten. Das OLG. Köln<sup>5</sup> begründet diese Anschauung zu-

<sup>1</sup> So Kom. d. RGR und Staud. zu § 1968.

<sup>2</sup> Heuke, Haftpflichtiges. 2. Aufl. § 3 Anm. B; Müller a. a. O., S. 419.

<sup>3</sup> Entsch. v. 19. März 1925 9 U 436/22 in EE 43, 220.

<sup>4</sup> VAE. 1938, 22 vom 16. September 1937.

<sup>5</sup> Entsch. v. 19. März 1925 9 U 436/22 in EE 43, 220.

treffend damit, daß aus § 3 in Verbindung mit § 1 RHG., der den Betriebsunternehmer zum Ersatz des entstandenen Schadens verpflichtet, hervorgehe, daß die Kosten der Beerdigung nur insofern zu erstatten sind, als durch dieselben ein Schaden verursacht ist. Ein solcher Schaden könne aber bei den ersterwähnten Kleidungsstücken nicht anerkannt werden. Es lehnt daher den Anspruch auf Bezahlung von Schuhen und Kopfbedeckung für die Kinder als ungerechtfertigt ab. Mit ähnlicher Begründung wird weiter bei jenen Trauerkleidern, die reine Mehraufwendung infolge des Todesfalles darstellen, auch nur ein Teil dieser Mehraufwendung als erstattungsfähig anerkannt. Denn die vorhandenen Sachen würden während des Trauerjahres geschont, auch könnten die angeschafften Trauersachen später noch getragen werden<sup>1</sup>, eine Begründung, die insbesondere für die gegenwärtige Kriegszeit und die wirtschaftliche Notlage uneingeschränkt Geltung haben muß. In gleicher Weise hat auch das OLG. Dresden im Jahre 1941<sup>2</sup> die Erstattungspflicht für Trauerkleidung nur zur Hälfte anerkannt, da die angeschafften Kleidungsstücke auch nach der Beerdigung weiter getragen werden können und deshalb als Schaden des Verpflichteten nur ein zu schätzender Teil der Ausgaben angesehen werden kann.

Mit einer besonderen Begründung lehnt gegenüber der überwiegenden Rechtsprechung das OLG. Naumburg<sup>3</sup> die Möglichkeit des Abzuges etwaiger Ersparnisse an anderweitiger Kleidung bei Anschaffung von Trauerkleidung ab. Da nämlich der Anspruch auf Ersatz der Beerdigungskosten kein Schadensersatzanspruch sei, entfalle auch die Möglichkeit einer Vorteilausgleichung, und die Tatsache der Kostenaufwendung allein verbunden mit dem Nachweis der notwendigen Höhe genüge, den Betriebsunternehmer zum vollen Ersatz der Kosten für Trauerkleidung zu verpflichten. Diese Anschauung kann jedoch nicht als richtig anerkannt werden<sup>4</sup>. Bei der Anschaffung von Trauerkleidung ist für die Höhe der Beträge der Stand dessen zu berücksichtigen, für den die Trauerkleidung bestimmt ist. Ob ein Maßanzug oder ein Konfektionsanzug, ein einfaches Trauerkleid oder ein besonders elegantes angeschafft wird, darf sich nicht danach richten, daß ein Ersatzpflichtiger da ist, von dem man ja wieder Ersatz verlangen kann, sondern allein nach den Verhältnissen des Betroffenen.

Die Kosten eines Grabmals fallen nach heute herrschender Ansicht unter die Beerdigungskosten im Sinne des § 3 RHG. Wenn noch das OLG.

<sup>1</sup> KG VAE 1938, 23.

<sup>2</sup> VAE 1941, 117. OLG Dresden vom 20. März 1931.

<sup>3</sup> DAR 1937 Nr. 10, S. 314.

<sup>4</sup> Vgl. Müller auch a. a. O., S. 419.

München in seiner Entscheidung vom 11. Juli 1928<sup>1</sup> die Kosten eines Grabmals deshalb zu den Beerdigungskosten rechnete, weil in Münchner Friedhöfen der Gebrauch, Gedenkmäler auf den Gräbern aufzustellen, sehr verbreitet ist, also die Zugehörigkeit auf die örtliche Sitte abgestellt ist, hat das RG. in seiner Entscheidung vom 9. Februar 1933<sup>2</sup> allgemein ausgesprochen, daß es einer weitverbreiteten Sitte entspricht, das Gedenken an den Verstorbenen durch Errichtung eines Grabmals mit angemessener Inschrift wach zu halten. Es hat „bei der nahen räumlichen und zeitlichen Verbindung zwischen der Beerdigung und dem Setzen eines Grabmals“ die Kosten hierfür nach der allgemeinen Auffassung des täglichen Lebens zu den Beerdigungskosten gerechnet. Diese Anschauung des RG ist heute die herrschende geworden, und es kann sich bei dem Ersatz der Kosten für einen Grabstein nur noch über die Höhe der verlangten Beträge eine Meinungsverschiedenheit bilden. Wie das KG a. a. O. ausführt, handelt es sich bei der Bestellung eines Grabmals im Gegensatz zu den eigentlichen Begräbniskosten um eine Anschaffung, die in der Regel nicht gleich in den ersten Tagen nach dem Todesfall gemacht wird, sondern meistens erst zu einer Zeit, wo bei den Hinterbliebenen nach den Aufregungen des Todesfalles eine gewisse Beruhigung schon eingetreten ist. Es kann deshalb bei Anschaffung eines Grabsteines schon verlangt werden, daß eine vorsichtige Abwägung der Maßnahmen von den Hinterbliebenen vorgenommen wird. Nach verschiedenen Ortssitten wird ein Grabdenkmal meist nicht für den einzelnen Toten, sondern häufig für die ganze Familie beschafft, die in dem Grab, einem Familiengrab, aufgenommen werden soll. Die Größe des Grabdenkmals, das Freilassen in der Inschrifttafel für andere Inschriften geben hierfür Anhaltspunkte. In solchen Fällen wird die Erstattungspflicht für die Kosten des Grabdenkmals sich auf etwa die Hälfte mindern. Selbstverständlich sind auch bei Erstattung von Kosten für Grabdenkmäler hinsichtlich des Umfangs der aufgewendeten Kosten die Lebensverhältnisse des Getöteten von ausschlaggebender Bedeutung.

Soweit bei Einäscherung Kosten für Aufstellen der Urne entstehen, sind sie unter den obigen Voraussetzungen ebenfalls zu den erstattungsfähigen Kosten zu rechnen.

Kosten für die erste Bepflanzung des Grabes können unter Umständen zu den Beerdigungskosten zählen, soweit sie notwendig und orts-

<sup>1</sup> EE 49, 66.

<sup>2</sup> RG Z 139, 398.

üblich sind und den Verhältnissen des Toten entsprechen<sup>1</sup>. Dagegen müssen Kosten für die laufende Unterhaltung und Pflege der Grabstätte abgelehnt werden. Das OLG Düsseldorf hat zwar im Jahre 1936 diese Kosten als Beerdigungskosten anerkannt<sup>2</sup> mit der Begründung, eine zu enge Auslegung des Begriffs Beerdigungskosten erscheine nicht geboten und der Senat habe daher keine Bedenken, auch die Kosten für die Instandhaltung des Grabes bis zum Tode des Längstlebenden der Eltern des Verunglückten als erstattungsfähig anzuerkennen. Doch hat das RG in einer späteren Entscheidung von 1939<sup>3</sup> ausdrücklich diese Anschauung als irrig abgelehnt und ausgesprochen: „Die Kosten der Instandhaltung der Grabstätte oder des Grabmals gehören nicht zu den Kosten der Beerdigung, die regelmäßig bereits ihr Ende gefunden hat, lange bevor es zu der Notwendigkeit der Instandhaltung gekommen ist. Zur Aufwendung dieser Kosten ist der Erbe nicht mehr rechtlich verpflichtet, insoweit kann nur noch eine sittliche Pflicht derjenigen in Frage kommen, die dem Erblasser menschlich am nächsten gestanden haben, nicht mehr aber eine Rechtspflicht des Erben als solchen. Ebensowenig ist auch der Ersatzpflichtige verpflichtet, diese Kosten nach § 844 Abs. 1 BGB zu ersetzen.“

Mit ebenso klarer und einleuchtender Begründung hat dann später das OLG Dresden<sup>4</sup> sich der Entscheidung des RG angeschlossen. Den gleichen Standpunkt vertritt das KG<sup>5</sup>.

Die Ansprüche auf Ersatz der Beerdigungskosten verjähren nach § 8 RHG, wie überhaupt sämtliche Ansprüche aus diesem Gesetz mit Ausnahme der Unterhaltsansprüche, nach 2 Jahren, gerechnet vom Tage des Unfalls an. Da die Verjährung mit dem Tage des Unfalls zu laufen beginnt, nicht mit dem Tage des Anfalls der Kosten oder mit dem Todestage des Verunglückten, kann sie unter Umständen schon vor dem Tode des Verunglückten zu laufen beginnen, ja sie kann sogar schon vor dessen Tode abgelaufen sein, so daß der Anspruch auf Ersatz der Beerdigungskosten verjährt ist, ehe der Verunglückte gestorben ist. Dies ist dann der Fall, wenn der Tod wohl Folge des Unfalls ist, aber erst nach 2 Jahren ab Unfall eintritt<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> OLG Kiel vom 1. Februar 1931, 668; Schumacher a. a. O.

<sup>2</sup> VR 1936, 334. OLG Düsseldorf vom 30. März 1936.

<sup>3</sup> VAE 1939, 328; RGZ 160, 255 vom 13. Mai 1939.

<sup>4</sup> VAE 1940, 184 vom 26. April 1940.

<sup>5</sup> VAE 1939, 528; KG vom 9. Februar 1939.

<sup>6</sup> So auch Geigel „Der Haftpflichtprozeß“ 3. Aufl. S. 64; Wussow a. a. O.

## II. Unterhaltsansprüche.

Nach § 3 Abs. 2 RHG hat der ersatzpflichtige Betriebsunternehmer demjenigen Schadensersatz zu leisten, der gegen den Getöteten zur Zeit der Verletzung auf Gesetz beruhende Unterhaltsansprüche hatte oder erlangen konnte. Der Schadensersatz umfaßt die Unterhaltsansprüche, die der Berechtigte gegen den Verpflichteten während der mutmaßlichen Dauer des Lebens des letzteren gehabt hätte. Die gleiche Haftpflichtbestimmung enthält § 844 Abs. 2 BGB aus dem Gesichtspunkt der Haftung für unerlaubte Handlung und § 10 Kraftfahrzeuggesetz.

Maßgebend für die Unterhaltsansprüche der Hinterbliebenen ist sowohl hinsichtlich Grund wie hinsichtlich Höhe die Frage, in welchem Maße der Getötete, falls er noch leben würde, von einem Gericht auf Grund gesetzlicher Unterhaltspflicht zur Leistung von Unterhalt gegenüber dem Unterhaltsberechtigten verurteilt werden könnte. Hinsichtlich der Ansprüche der Witwe hat das RG in Würdigung der besonderen Verhältnisse einer Ehe folgenden aner kennenswerten Grundsatz aufgestellt<sup>1</sup>: „Das Maß des Unterhalts, zu dessen Gewährung der Getötete verpflichtet gewesen sein würde, richtet sich nicht nach dem, was er im Falle eines Getrenntlebens seiner Frau hätte gewähren müssen, sondern nach dem, was er bei einer dem Wesen der Ehe entsprechenden Lebensgemeinschaft der Frau zu gewähren haben würde.“

Für die Verpflichtung zum Schadensersatz für entgangenen Unterhalt ist es im allgemeinen ohne Bedeutung, ob der Getötete tatsächlich zur Zeit der Verletzung für den Unterhalt des Berechtigten gesorgt hat oder nicht und in welcher Höhe er Unterhaltsleistungen gemacht hat. Maßgebend ist allein die gesetzliche Verpflichtung des Getöteten, weshalb diese bei Stellung von Ersatzansprüchen für entgangenen Unterhalt eingehend zu prüfen ist.

Erste Voraussetzung einer Schadensersatzpflicht des Betriebsunternehmers für entzogenen Unterhalt ist, daß der Dritte zur Zeit der Verletzung bereits gelebt hat oder wenigstens erzeugt gewesen ist. Auch der nasciturus hat demnach Ansprüche. Als entscheidender Zeitpunkt für die Bestimmung des Kreises der unterhaltsberechtigten Personen wird vom Gesetz nicht die Zeit des Todes, sondern die Zeit der Verletzung bezeichnet. Hieraus ergibt sich, daß Kinder, die erst nach der Verletzung erzeugt werden, sowenig wie Ehefrau und Kinder aus einer nach der Verletzung geschlossenen Ehe beim Tode des Verletzten Schadensersatzansprüche wegen Wegfalls ihres Unterhaltsanspruches erheben können. Das gleiche gilt für Kinder, die erst nach der Verletzung legitimiert oder an Kindes

<sup>1</sup> RG Z 159, 24 vom 30. November 1938.

Statt angenommen und hierdurch unterhaltsberechtigt geworden sind<sup>1</sup>. Doch ergibt sich aus den §§ 1733 und 1754 BGB, daß es genügt, wenn der Antrag vor dem tödlichen Unfall des Vaters oder des Annehmenden gestellt wurde.

Zweite Voraussetzung ist, daß der Getötete dem Dritten gegenüber zur Zeit der Verletzung kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte. Eine auf Vertrag begründete Unterhaltsverpflichtung des Getöteten begründet deshalb keinen Ersatzanspruch. Der Ausdruck „kraft Gesetzes“ ist streng restriktiv zu interpretieren, nur obligationes ex lege, d. h. unmittelbar aus dem Gesetze sich ergebende Unterhaltspflichten sind damit gemeint<sup>2</sup>. Es ergibt sich dies auch aus den Reichstagsverhandlungen, in denen sowohl für § 3 RHG als auch für § 844 BGB die Streichung des Wortes „kraft Gesetzes“ und die Abstellung auf die tatsächliche Unterhaltsgewährung abgelehnt wurde. Vertragsmäßig festgelegte Unterhaltsleistungen, wie Unterhaltspflichten aus Leibrenten-, Lebensversicherungsverträgen, Auszügen, Altenteilen begründen keinen Schadensersatzanspruch. Doch verliert ein gesetzlicher Unterhaltsanspruch diesen seinen Charakter nicht dadurch, daß er im Wege des Vertrags lediglich anerkannt oder näher geregelt wird.

Keinen Anspruch haben selbstverständlich auch jene, die von dem Getöteten aus Freigebigkeit oder um einer Anstandspflicht zu genügen, Unterhalt bezogen haben. Andererseits ist es auch gleichgültig, ob der Getötete seiner Unterhaltspflicht etwa nicht nachgekommen ist.

Dafür, daß die Unterhaltspflicht bestehen konnte, verlangt das Gesetz nicht den Beweis der Gewißheit, sondern nur das Vorliegen einer bestimmten Wahrscheinlichkeit. Die Voraussetzungen für einen Schadensersatzanspruch aus § 3 RHG sind deshalb beispielsweise dann gegeben, wenn die Bedürftigkeit des Berechtigten zur Zeit des Unfalls noch nicht gegeben, aber anzunehmen ist, daß sie später eintreten wird. Oder wenn zur Zeit des Unfalls noch ein primär Unterhaltspflichtiger vorhanden, mit seinem Wegfall aber in Bälde zu rechnen ist und mit dem Wegfall dann die Unterhaltspflicht des subsidiär unterhaltspflichtigen Getöteten eintreten würde. Ein solcher Fall ist in der Praxis dann gegeben, wenn ein in Verdienst stehendes Kind verunglückt ist, beide Eltern noch leben, aber wegen schwerer Herzkrankheit des Vaters mit dessen baldigem Tode und anschließend mit einer Bedürftigkeit der überlebenden Mutter zu rechnen ist. Hierher gehören weiter die Fälle, in denen der Getötete zur Zeit des Unglücksfalls noch nicht in der Lage war, Unterhalt zu leisten, wenn er aber später voraussichtlich zur Unterhaltsleistung in die Lage

<sup>1</sup> Planck, Kom. z. BGB § 844 Bem. 4a.

<sup>2</sup> Eger, Kom. zu RHG § 3 S. 387.

gekommen wäre. Mit Rücksicht hierauf erscheint die Klage auf Feststellung, daß ein verunglücktes fünfjähriges Kind seinen Eltern später hätte Unterhalt leisten können, und daß für diesen Fall die Reichsbahn ersatzpflichtig ist, unter Umständen als zulässig<sup>1</sup>. Doch ist es Sache der klagenden Eltern, zur Begründung ihres Schadensersatzanspruchs darzutun, daß nach der Erfahrung des Lebens und dem gewöhnlichen Ablauf der Dinge mit einem gewissen Zeitpunkt ihre Unterhaltsbedürftigkeit und die Fähigkeit des Kindes eingetreten wäre, ohne Gefährdung seines standesgemäßen Unterhalts und bei Berücksichtigung seiner sonstigen Verpflichtungen seiner Unterhaltungspflicht gegenüber den Eltern zu genügen<sup>2</sup>. Ist dagegen kein begründeter Anhalt gegeben, daß ein vermögender Vater später von seinem getöteten Kinde Unterhalt hätte verlangen können, so fehlt das Feststellungsinteresse<sup>3</sup>.

Dem Dritten muß infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen sein. Der Ersatzanspruch entsteht daher erst mit dem Tode des Unterhaltspflichtigen. Es können also nicht schon deshalb Ersatzansprüche gestellt werden, weil infolge der Verletzung des Unterhaltspflichtigen das Recht auf Unterhalt gefährdet ist. Auch kann der Verletzte nicht schon bei Lebzeiten verlangen, daß im Falle seines Todes eine Rente an seine Witwe gezahlt wird.

Das Recht auf Unterhalt ist dem Dritten dann entzogen, wenn die Unterhaltungspflicht des Getöteten mit seinem Tode erlischt, wie dies bei der Unterhaltungspflicht der Ehegatten, Eltern und Abkömmlinge der Fall ist. Da aber in diesem Falle eine andere, bisher nur subsidiär unterhaltspflichtige Person nunmehr zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet wird und bei deren Zahlungsfähigkeit bezweifelt werden könnte, ob dem Unterhaltsberechtigten durch den Tod des bisher Unterhaltspflichtigen überhaupt ein Schaden erwachsen ist, wird durch den Hinweis auf § 844 Abs. 4 BGB bestimmt, daß der Schadensersatzanspruch nicht dadurch ausgeschlossen wird, daß an Stelle des Getöteten ein anderer Unterhalt zu gewähren hat. Soweit also die Unterhaltungspflicht des Getöteten mit seinem Tode erlischt, hat der Berechtigte immer Schadensersatzansprüche, vorausgesetzt natürlich, daß die anderen Vorbedingungen vorliegen.

Auf Grund des § 3 RHG und des § 844 BGB kann nicht der Schaden ersetzt werden, den jemand dadurch erleidet, daß infolge der Tötung des

<sup>1</sup> EE 44, 231, OLG Hamburg vom 30. September 1925; ebenso OLG Dresden in JW 1936, 1389, vom 11. Februar 1936.

<sup>2</sup> Soergel 1915, 280; ähnlich JW 1933, 1895; OLG Köln vom 3. März 1932.

<sup>3</sup> LJZ 1916, 546.

in erster Linie Unterhaltspflichtigen die Unterhaltspflicht auf ihn übergegangen ist. Die Witwe kann also nicht Ersatz dafür verlangen, daß infolge der Tötung des Mannes nunmehr sie selbst ihren unmündigen Kindern Unterhalt gewähren muß<sup>1</sup>.

Die Voraussetzungen der gesetzlichen Unterhaltspflicht, die jeweils in einem Schadensfall zu prüfen sind, sind verschieden sowohl auf seiten des Berechtigten wie auf seiten des Verpflichteten, je nachdem sie Unterhalt zu leisten oder zu fordern haben. Es sollen deshalb im folgenden die wichtigsten Rechtsverhältnisse einzeln erörtert werden.

### 1. Ersatzansprüche der Witwe des Getöteten.

Nach § 1360 Abs. 1 BGB hat der Mann seiner Frau nach Maßgabe seiner Lebensstellung, seines Vermögens und seiner Erwerbsfähigkeit Unterhalt zu gewähren. Dies gilt bei jedem ehelichen Güterstand<sup>2</sup>. Auf die Bedürftigkeit der Frau kommt es ebensowenig an wie darauf, ob sie eigenes Vermögen hat. § 1603 BGB, der sonst Bedürftigkeit des Unterhaltsberechtigten voraussetzt, gilt hier nicht. Demgemäß ist auch Schadensersatz für entgangenen Unterhalt der Witwe ohne Rücksicht darauf zu leisten, ob sie bedürftig, vermögend oder erwerbsfähig ist. Dieser Unterhaltsanspruch der Frau erlischt nicht bei Getrenntleben; bei geschiedener Ehe ist jedoch nach § 66 Ehegesetz Bedürftigkeit der Frau Voraussetzung der Unterhaltsgewährung und damit des Schadensersatzanspruchs.

Der Anspruch der Witwe auf Ersatz des entgangenen Unterhalts umfaßt alles, was ihr durch den Tod des Mannes an Unterhalt entgangen ist<sup>3</sup>. Es muß deshalb der Ersatzpflichtige die Witwe grundsätzlich in den Stand setzen, diejenigen Lebensverhältnisse fortzusetzen, welche sie bei Lebzeiten des Mannes führen zu können von diesem verlangen durfte, auch wenn dabei der Aufwand für die allein stehende Frau sich teurer als bei bestehender Ehe stellt<sup>4</sup>. Ein Teil der Aufwendungen wird sich auch nach dem Tode des Mannes ganz oder annähernd gleich bleiben, so daß unter Umständen die Witwe Anspruch auf einen Unterhaltsbetrag haben kann, den der Mann bei Lebzeiten als Naturalaufwand für seine Ehefrau nicht aufzubringen hatte<sup>5</sup>. Es werden insbesondere die Kosten

<sup>1</sup> RG 64, 344 vom 22. Oktober 1906; JW 1911, 185 RG vom 12. Dezember 1910; JW 1920, 639 RG vom 14. April 1920.

<sup>2</sup> RG Z 69, 293 vom 6. Juli 1908.

<sup>3</sup> DAR 1942, 24 RG vom 5. Juli 1941.

<sup>4</sup> EE 3, 439; RG vom 31. Januar 1885; RG Z 64, 344 vom 22. Oktober 1906; RG in VAE 1937, 177 vom 18. Januar 1937.

<sup>5</sup> VAE 1938, 23; RG vom 16. September 1937.



für die Wohnungsmiete sich an sich und besonders in der heutigen Zeit der Wohnungsknappheit nicht ohne weiteres für die Witwe senken lassen, wenn auch grundsätzlich gefordert werden muß, daß die Witwe in ihren künftigen Wohnungsansprüchen den Wegfall ihres Ehemannes zu berücksichtigen hat. Abstriche können hier gemacht werden, wenn nach Lage der Dinge auch tatsächlich die Möglichkeit besteht, die eheliche Wohnung gegen eine billigere für die Frau zu ersetzen.

Für die Berechnung der Höhe der Ersatzansprüche der Witwe ist zunächst auszugehen von den Vermögens- und Einkommensverhältnissen des verstorbenen Ehemannes. Die Vermögens- und Einkommensverhältnisse des Ersatzpflichtigen spielen natürlich keine Rolle, da es sich ja nicht um eine Unterhaltspflicht, sondern um eine Schadensersatzpflicht desselben handelt. Bei Betrachtung der Einkommensverhältnisse kann nun nicht etwa ein außergewöhnlich hohes Einkommen des Getöteten aus dem letzten Jahre vor seinem Tode zugrunde gelegt werden, sondern nur das sich aus Betrachtung der vorhergehenden Jahre ergebende normale Einkommen<sup>1</sup>. Es sind also die Einkommensverhältnisse einer Reihe von Jahren vor dem Unfall darzulegen. Auch gegenwärtig durch den Krieg bedingte besondere Einkommensverhältnisse können nicht für die gesamte künftige Schadensersatzpflicht maßgebend sein.

Bei der Berechnung des Arbeitseinkommens, nach dessen Höhe sich das Maß der Unterhaltspflicht des Getöteten bemessen haben würde, ist der Betrag für soziale Abgaben von dem mutmaßlichen Einkommen abzusetzen<sup>2</sup>. Doch ist dabei noch zu prüfen, inwieweit diese Kürzungen dadurch ausgeglichen werden, daß, wenn der Getötete die sozialen Abgaben bezahlt hätte, die dafür erworbenen Sozialrechte, insbesondere die Krankenversicherung, der Witwe zugute gekommen wären. Denn die Leistungen der Sozialversicherung, die der Getötete seinen Familienmitgliedern durch seine versicherungspflichtige Tätigkeit verschafft haben würde, bilden einen Teil des gesamten Lebensunterhalts, zu dessen Gewährung er verpflichtet gewesen wäre.

Ob für die Höhe der Entschädigung die tatsächlichen Verhältnisse des Getöteten zur Zeit der Verletzung oder des Todes maßgebend sind, ist bestritten. Richtig dürfte sein, so wie für das Bestehen der Unterhaltsverpflichtung überhaupt, so auch für die Höhe des Unterhalts die Verhältnisse zur Zeit der Verletzung anzunehmen, aber in den Fällen, in denen sich die Erwerbsverhältnisse ohne Beeinflussung durch den Un-

<sup>1</sup> VAE 1938, 385 LG Berlin vom 28. Februar 1938.

<sup>2</sup> RG Z 159, 21 vom 30. November 1938.

fall bis zum Tode geändert haben, diese zur Zeit des Todes bestehenden Verhältnisse zugrunde zu legen. Eine günstigere oder ungünstigere Gestaltung der Verhältnisse für die Zukunft wird nicht vermutet. Liegen aber Anzeichen hierfür vor, die auch dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge entsprechen, wie Vorrückung eines Beamten oder Angestellten, so sind diese Möglichkeiten bei Berechnung des Schadens zu berücksichtigen. Doch stellt der Verlust, den die hinterbliebene Witwe wie auch die Waisen an Witwen- und Waisengeld dadurch erleiden, daß der getötete Ernährer nicht bis zur Vollendung seines 65. Lebensjahres Beamter geblieben und entsprechend im Gehalt gestiegen ist, keinen erstattungsfähigen Anspruch dar<sup>1</sup>. Auch wenn der Getötete, der noch nicht im Beamtenverhältnis war, ohne den Unfall demnächst als Beamter angestellt worden wäre, haben die Hinterbliebenen nach der Rechtsprechung des RG keinen Schadensersatzanspruch gegen den Schädiger für den Verlust des Witwen- und Waisengeldes<sup>2</sup>.

Welchen Teil nun des Einkommens des Mannes die Witwe als entgangenen Unterhalt verlangen kann, ergibt sich aus der Rechtsprechung der Gerichte in Unterhaltssachen. Hiernach kann die alleinstehende Witwe im allgemeinen ein Drittel bis zwei Fünftel des vermutlichen Einkommens des Getöteten verlangen. Hat sie selbst mitverdient, so steht ihr dieser Satz nur von dem gemeinsamen Einkommen zu. Verkehrt wäre die Ansicht, aus § 1360 BGB zu folgern, daß der Mann seine Bareinkünfte, die nach Abzug seiner notwendigen Ausgaben übrigblieben, grundsätzlich hälftig mit der Frau zu teilen habe<sup>3</sup>. Für die Kinder wird gewöhnlich ein Sechstel angesetzt, bei mehreren Kindern verringert sich dieser Teil. Doch sind diese Sätze nur Anhaltspunkte und werden nach den tatsächlichen Verhältnissen des Einzelfalls abzuändern sein. Bei sehr großem Einkommen des Verstorbenen sind die Sätze zu senken, bei kleinerem Einkommen werden sie zu gering sein. Da die Witwe, wie bereits erwähnt, grundsätzlich vom Schädiger verlangen kann, so gestellt zu werden, daß sie die zu Lebzeiten ihres Mannes geführte Lebensweise fortsetzen kann, ist bei der Höhe der Rente zu berücksichtigen, daß der Witwe nach dem Tode ihres Mannes auch allgemeine Ausgaben zur Last fallen, welche früher der Mann getragen hat, wie Miete für die Wohnung nebst deren Beheizung und Beleuchtung, das Halten von Hausangestellten, eine etwaige Krankenversicherung, Steuern und Abgaben, Beiträge

<sup>1</sup> RG Z 155, 20 vom 4. März 1937.

<sup>2</sup> JW 1932, 3255; RG vom 16. März 1932.

<sup>3</sup> RG in VAE 1937, 184 vom 18. Januar 1937.

zu NSV und dgl.<sup>1</sup>. Schließlich wird eine kranke Witwe, die mit höheren Arztkosten zu rechnen hat, höhere Sätze beanspruchen können als die gesunde. War andererseits der Getötete Schwerarbeiter, der besonders starke Nahrung haben mußte, so wird sich mit Rücksicht auf den damit verbundenen erhöhten Bedarf des Verstorbenen der Unterhaltsanspruch der Witwe mindern müssen<sup>2</sup>.

Eine neuere Entscheidung des OLG Köln<sup>3</sup> geht von der Berechnung des Schadensersatzanspruchs nach Prozentsätzen des Einkommens des Verstorbenen ab und legt die praktischen Verhältnisse des Familienhaushalts zugrunde. Nach dieser Anschauung wäre davon auszugehen, inwieweit durch den Tod des Ernährers eine Herabsetzung der gesamten Unterhaltskosten der Familie überhaupt möglich ist. Es bleibt sich aber im Ergebnis gleich, welche Berechnungsgrundlage man wählt. Auf jeden Fall muß der zu ersetzende Unterhalt den gesamten Lebensbedarf der Witwe umfassen, also vor allem Wohnung, Ernährung, Kleidung, Arzt und Pflege in Krankheitsfällen, und zwar entsprechend den Lebensverhältnissen vor dem Unfall des Mannes<sup>4</sup>.

Die äußerste zeitliche Grenze für die Unterhaltsverpflichtung des Getöteten und damit auch für die wegen des entzogenen Unterhalts zu leistende Entschädigung bildet die mutmaßliche Lebensdauer des Getöteten. Sie muß nach § 287 ZPO festgestellt werden, weshalb es nicht zugänglich ist, der Witwe die Rente bis zu ihrem Tode mit der Begründung zuzusprechen, es sei nicht zu vermuten, daß der Getötete vor ihr verstorben sein würde<sup>5</sup>. Es muß also zunächst auf Grund der Wahrscheinlichkeitsrechnung unter Berücksichtigung der Umstände des einzelnen Falles, des Alters, der Berufs- und Gesundheitsverhältnisse und Lebensgewohnheiten ermittelt werden, wann voraussichtlich ohne den Unfall der Tod des Verletzten eingetreten wäre. Die Rente kann sonach nur auf die mutmaßliche Dauer des Lebens des Gatten zuerkannt werden<sup>6</sup>.

Es ist üblich, die Arbeitsfähigkeit bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres anzunehmen. Aber je nach dem Beruf kann eine längere wie auch

<sup>1</sup> RG in VAE 1937, 184.

<sup>2</sup> So Wussow a. a. O. S. 135.

<sup>3</sup> DR 1941, 590 vom 25. Juli 1940.

<sup>4</sup> Weitere Entsch. über Schadensberechnung s. a.: DAR 1933 Nr. 167; 1936, Nr. 159; RG Z 64, 346, 355; 69, 692; 72, 437; 91, 398; 130, 261; 136, 86; JW 1907, 130; 1911, 35; Warn. 1910, 155; RGR Kom. zu § 844 Bd. II S. 650 Erl. 6 c; zu § 843 Erl. 3 d.

<sup>5</sup> RG Z 90, 226 vom 14. Mai 1917.

<sup>6</sup> VR 1931, 412; RG in VAE 1940, 30 vom 4. November 1939.

eine kürzere Arbeitsfähigkeit in Betracht kommen. Es ist z. B. die Ausdehnung der Rentendauer bis zum 70. Lebensjahr des Verunglückten bei dessen gutem Gesundheitszustand zur Zeit des Unfalls berechtigt, wenn es sich um einen Geschäftsmann handelt. Denn es entspricht der Lebenserfahrung, daß ein solcher bis zu seinem 70. Lebensjahr arbeiten wird<sup>1</sup>. Bei der Frage, wie lange z. B. ein Maurer berufstätig sein kann, müssen die besonderen Umstände des einzelnen Falles berücksichtigt werden. Wäre der Maurer ein selbständiger Unternehmer, so wäre zu prüfen, ob er sich nicht auch im vorgerückten Alter durch Betätigung in seinem Geschäft ohne körperliche Arbeit einen Verdienst hätte schaffen können<sup>2</sup>.

Die durch die gegenwärtige Kriegszeit bedingten Tätigkeiten über das 65. Lebensjahr hinaus können jedenfalls allgemein für die Zukunft nicht zugrunde gelegt werden. Für die Dauer der Rente können außergewöhnliche Verhältnisse nicht maßgebend sein. Ist der Getötete in einem Betrieb beschäftigt gewesen, dessen Gefolgschaftsmitglieder bis zum Beginn des gegenwärtigen Krieges mit dem 65. Lebensjahr abgebaut wurden, so kann nicht berücksichtigt werden, daß unter Umständen infolge des Mangels an Arbeitskräften und infolge der jetzigen Kriegsverhältnisse eine Beschäftigung über das 65. Lebensjahr hinaus möglich gewesen wäre<sup>3</sup>.

Nach Ablauf der angenommenen Arbeitsfähigkeit muß nun aber nicht unbedingt die Unterhaltspflicht des Getöteten und damit die Ersatzpflicht des Schädigers aufhören. Bei Personen mit großem Einkommen ist anzunehmen, daß sich bis zur Beendigung der Arbeitsfähigkeit Ersparnisse angesammelt haben, aus denen dann der Unterhalt weiter gewährt werden kann. Auf jeden Fall wird sich aber nach Ablauf der für die Arbeitsfähigkeit angenommenen Zeit annehmen lassen, daß ein Unterhaltsanspruch von da ab nur noch in geringerer Höhe bestehen wird. Wäre der Verstorbene ein Beamter, der nach dem 65. Lebensjahr Pension beziehen würde, so kann auch nach dieser Zeit ein Unterhaltsanspruch der Witwe in geringer Höhe vertretbar erscheinen.

Der Schadensersatz der Witwe wird durch eine spätere Wiederverheiratung wesentlich beeinflußt. Grundsätzlich erlischt der Anspruch der Witwe mit der Wiederverheiratung nicht. Doch muß sich die Witwe den Unterhalt, den sie von dem zweiten Mann bezieht, anrechnen lassen auf den Betrag, den sie von dem Verstorbenen zu verlangen berechtigt

<sup>1</sup> RG in VAE 1942, 89 vom 13. Januar 1942.

<sup>2</sup> RG in VAE 1942, 149 vom 16. Juni 1942.

<sup>3</sup> VAE 1942, 69; OLG Dresden vom 11. Dezember 1942.

wäre<sup>1</sup>. Dabei steht es nicht im Belieben der Witwe, ob sie den Unterhaltsanspruch gegen den zweiten Mann geltend machen will oder nicht.

Schließlich kann die Dauer des Unterhaltsanspruches der Witwe noch dadurch beeinflußt werden, daß eine Scheidung der Ehe aus Verschulden der Frau bevorstand<sup>2</sup>. Diese voraussichtliche Scheidung und ihre Wirkungen auf die Unterhaltsansprüche der Witwe gegen den Verstorbenen muß aber der zum Schadensersatz Verpflichtete beweisen<sup>3</sup>. Denn es handelt sich hier um einen Umstand, der die an sich bestehende Zahlungsverpflichtung vorzeitig beenden soll.

Die durch die Wiederverheiratung der Witwe eingetretene Änderung der Verhältnisse wie jede nicht voraussehbare Änderung der Verhältnisse muß der Ersatzpflichtige im Wege der Klage des § 323 ZPO geltend machen.

Der Anspruch der Witwe beschränkt sich auf Ersatz der entgangenen Unterhaltsleistungen des verstorbenen Mannes. Andere Ansprüche kann sie auf Grund des § 3 RHG wie auch des § 844 BGB nicht erheben. Sie kann weder Ersatz dafür verlangen, daß die bisher dem Mann obliegende Pflicht des Unterhalts der Kinder nun auf sie übergegangen ist, noch dafür, daß keine Ersparnisse mehr gemacht werden können<sup>4</sup>. Sie hat auch keinen Anspruch auf Ersatz des Schadens, der ihr dadurch entsteht, daß der Getötete nicht in eine Anstellung aufrückt, die einen Pensionsanspruch für die Witwe begründet hätte<sup>5</sup>. Ebenso kann sie nicht geltend machen, daß sie die gemeinschaftlichen Kinder nicht besser habe ausbilden lassen können und daß ihr dadurch ein Unterhaltsverlust entstehe<sup>6</sup>.

Von besonderer Bedeutung ist die Frage, inwieweit bei der Schadensberechnung die Vorteile zu berücksichtigen sind, die der Witwe durch den Tod des Mannes in den verschiedensten Formen zukommen können. Hier ist unbedingt der Grundsatz der Vorteilsausgleichung anzuwenden, d. h. soweit der Schaden gemindert wird durch Vorteile, die mit dem Unfall in adäquatem Ursachenzusammenhang stehen, sind diese auf die Schadensersatzansprüche der Witwe anzurechnen. Ein adäquater Ursachenzusammenhang muß aber vorliegen, so daß dann, wenn es an der erforderlichen Gleichartigkeit der Ursachen von Schaden und Vorteil fehlt, keine Vorteilanrechnung möglich ist. Eine solche Gleichartig-

<sup>1</sup> JW 1918, 147; OLG Hamburg vom 16. Mai 1917; RG in VAE 1940, 26 vom 8. November 1939.

<sup>2</sup> RG Z 152, 363 vom 9. November 1936.

<sup>3</sup> VAE 1937, 111; RG vom 9. November 1936.

<sup>4</sup> OLG Stuttgart in VAE 1942, 218 vom 16. Juli 1942.

<sup>5</sup> RdK 1936, 349.

<sup>6</sup> JW 1936, 464; KG vom 15. Februar 1935.

keit wird von der Rechtsprechung dann nicht angenommen, wenn der Vorteil mindestens teilweise auf eigenen Handlungen des Getöteten beruht. Hierunter fallen z. B. alle Zahlungen aus Lebensversicherungen des Verstorbenen, wie auch aus Pensionskassen, selbst wenn die Beiträge ausschließlich vom Arbeitgeber bezahlt worden sind. Denn diese Beiträge werden als ein Teil des Arbeitseinkommens des Verstorbenen betrachtet, die Vorteile daraus sollen nur ihm zugute kommen<sup>1</sup>. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz bringt § 4 RHG für den Fall, daß der Getötete durch den Betriebsunternehmer, in dessen Betrieb er verunglückt ist, gegen Unfall versichert war und daß hierbei der Betriebsunternehmer mindestens ein Drittel der Prämienleistung übernommen hat.

Auch Witwengelder auf Grund eines privaten Vertrags (Arbeitsvertrags) sind nicht anzurechnen<sup>2</sup>, wie auch nicht alle freiwilligen Leistungen, welche durch die Wohltätigkeit dritter Personen der Witwe oder den Kindern zufließen, beispielsweise Spenden aus öffentlichen Sammlungen<sup>3</sup>, freiwillige Leistungen des Arbeitgebers.

Anzurechnen ist dagegen alles, was auf Grund gesetzlicher Bestimmungen an Witwen- und Waisengeldern ausbezahlt wird, da in dieser Höhe der Schaden sich mindert und auch die übrigen Voraussetzungen der Vorteilsausgleichung vorliegen. § 139 des Reichsbeamtengesetzes hat ausdrücklich den Rechtsübergang der Schadensersatzansprüche auf die zur Zahlung des Ruhegeldes verpflichtete Behörde insoweit angeordnet, als es zur Deckung der Leistung der Behörde erforderlich ist. Die Beamtenruhegehälter insgesamt und damit auch die Witwengelder sind im Gesetz den Leistungen aus der Sozialversicherung und den Versorgungsgesetzen gleichgestellt worden, in Höhe des Witwengeldes hat die Witwe überhaupt keinen Anspruch, kann sie gegen den Schädiger auch keinen geltend machen. In gleicher Weise sind sämtliche Leistungen aus den gesetzlichen Sozialversicherungen anzurechnen, die gemäß § 1542 RVO auf den Versicherungsträger übergehen.

Soweit die Witwe wie auch die unterhaltspflichtigen Kinder Einkünfte aus dem infolge des Todes des Verunglückten zu ihrer freien Verfügung gelangten Vermögen haben, müssen sie sich diese ebenfalls auf ihre Unterhaltsansprüche und damit auf ihre Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger anrechnen lassen. Können aus dem Nachlaß die Kosten des standesgemäßen Unterhalts voll gedeckt werden, so ist durch die Tötung ein Schaden für den Unterhaltsberechtigten überhaupt nicht erwachsen, und er kann deshalb keine Ersatzansprüche wegen ent-

<sup>1</sup> RG Z 130, 261; 146, 287; 151, 334; 153, 264; VAE 1941, 27, 49.

<sup>2</sup> JW 1936, 2790; RG vom 8. Juni 1936.

<sup>3</sup> JW 1935, 3369; RG vom 2. August 1935.

gangenen Unterhalts stellen<sup>1</sup>. Dieses Ergebnis erscheint um deswillen gerechtfertigt, weil der mit dem Tode des Mannes eintretende Übergang des Vermögens auf das gleiche Ereignis zurückgeht, welches den Verlust des Unterhaltsanspruchs begründet. Die Voraussetzungen einer Vorteilsausgleichung sind daher hier einwandfrei gegeben. Allerdings kann nicht das durch den Erbgang übergegangene Vermögen selbst angerechnet werden, da dieses nicht dem laufenden Unterhalt dient, es können lediglich die Erträge des Vermögens, die als Zinsen oder in ähnlicher Form den Hinterbliebenen zufließen, in Anrechnung gebracht werden. Die Witwe kann diese in der Rechtsprechung heute allgemein anerkannte Verpflichtung, sich die Einkünfte aus dem ererbten Vermögen anrechnen lassen zu müssen, nicht dadurch beseitigen, daß sie ihr zustehende Rechte freiwillig aufgibt, um von dem Schädiger eine volle Rente für den entgangenen Unterhalt zu erlangen. Es kann die Witwe weder durch Verzicht auf den Nachlaß zugunsten ihrer Kinder noch durch einen ihr ungünstigen Erbteilungsvertrag mit den Kindern oder sonstigen Erbberechtigten sich ihrer Rechte als Erbin zu Lasten des Haftpflichtigen begeben<sup>2</sup>. Dagegen muß die Witwe sich nicht das Vermögen anrechnen lassen, das sie durch Beerbung eines nach dem verunglückten Ehemann gestorbenen Kindes erlangt hat<sup>3</sup>. Denn der Tod dieses Kindes steht mit dem Unfall in keinem rechtlichen und tatsächlichen Zusammenhang, die Ansprüche der Witwe setzen auch nicht, wie bereits erwähnt, ihre Bedürftigkeit voraus.

Für die Höhe der Ansprüche der Witwe spielt das güterrechtliche Verhältnis zwischen den Eheleuten eine nicht unwesentliche Rolle. Bei dem Güterstand der allgemeinen Gütergemeinschaft ist der Unterhalt der Ehefrau aus dem Gesamtgut zu gewähren (§§ 1458, 1389 BGB). Die Ehefrau hat bei Gütergemeinschaft dem Manne zur Tragung des ehelichen Aufwands ihre Beiträge in der Form geleistet, daß ihr Vermögen Gesamtgut wurde und damit dem Manne zur freien Verfügung überlassen war. Die somit aus dem eigenen Vermögen der Frau entnommenen Mittel zu ihrem Unterhalt können hinsichtlich der Frage des Schadensersatzes nicht schlechthin als Leistungen gelten, die der Mann für den Unterhalt der Frau zu machen hatte und die nun zu ersetzen wären. Der Witwe kann deshalb nur für den Teil des Unterhalts ein Ersatzanspruch gegen den Haftpflichtigen zustehen, der ihr aus dem Vermögen des Ehemannes, aus seiner Hälfte des gütergemeinschaftlichen Vermögens geleistet wurde. Ist schließlich das Gesamtgut ganz in die Nutzung der Witwe

<sup>1</sup> RG in Recht 1910 Nr. 702; JW 1938, 673; RG vom 11. November 1937.

<sup>2</sup> RG in JW 1938, 673.

<sup>3</sup> RG Z 91, 398 vom 3. Januar 1918.

übergegangen auf Grund eines Testaments oder eines Ehe- und Erbvertrages, so ist ihr durch den Tod des Mannes ein Schaden nach § 3 RHG und § 844 BGB überhaupt nicht erwachsen, da ihr in den Erträgen des ungeteilten Gesamtgutes dieselben Mittel für ihren Unterhalt nach dem Tode des Mannes zur Verfügung stehen, die zu diesem Zweck bei Lebzeiten des Mannes von beiden Eheleuten gemeinschaftlich aufgebracht wurden<sup>1</sup>. Bei gütergemeinschaftlichem Vermögen muß die Witwe sich also zunächst die Einkünfte aus dem frei gewordenen hälftigen Teil des Gesamtgutes ohne weiteres anrechnen lassen, im übrigen den Teil, den sie infolge des Todes des Mannes erbt.

Die gleichen Grundsätze müssen bei Errungenschaftsgemeinschaft hinsichtlich des Gesamtgut gewordenen Ertrags des Vermögens der Eheleute gelten, nachdem gemäß § 1529 BGB auch hier dem Gesamtgut der eheliche Aufwand zur Last fällt. Das gleiche gilt bei Fahrnisgemeinschaft (§ 1549 BGB).

Durch den Tod des Ehemanns erhält die Witwe ihre während der Dauer der Ehe gebundene Arbeitskraft zur freien Verfügung zurück. Ob ihr nun zuzumuten ist, ihre durch die Beendigung der Hausfrauenpflichten zum Teil frei gewordene Arbeitskraft zur Abwendung oder Minderung des ihr durch den Tod des Ehemannes entstandenen Schadens zu benutzen, ist nach den Umständen des einzelnen Falles zu beurteilen. Hat die Witwe schon zu Lebzeiten des Mannes gearbeitet, z. B. als Schneiderin, so würde es gegen Treu und Glauben verstoßen, wenn sie nach dem Wegfall ihres Mannes ihre bisherige Tätigkeit aufgeben dürfte, um nur noch von der vom Haftpflichtigen zu gewährenden Rente zu leben<sup>2</sup>. Nach der Rechtsprechung des RG<sup>3</sup> können auf diesen Fall zwar nicht die Grundsätze der Vorteilsausgleichung angewendet werden, weil der Wegfall der häuslichen Pflichten gegenüber dem Mann und das damit verbundene Freiwerden der Arbeitskraft nicht als ein mit dem Verlust des Mannes verbundener Vorteil angesehen werden kann. Doch ist der Gesichtspunkt des § 254 Abs. 2 BGB anzuwenden: „Das Unterlassungsver schulden im Sinne dieser Vorschrift setzt nicht die Verletzung einer besonderen Rechtspflicht voraus, sondern umfaßt jeden Verstoß gegen Treu und Glauben, mithin auch ein Unterlassen derjenigen Maßnahmen, die nach gesundem Volksempfinden ein ordentlicher Mensch ergreifen müßte, um Schäden von sich abzuwenden“<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> RG Z 64, 350 vom 5. November 1906; 69, 292 vom 6. Juli 1908.

<sup>2</sup> OLG Dresden in VAE 1940, 184 vom 4. Juli 1940.

<sup>3</sup> RG in VAE 1942, 93; 1940, 179; RG vom 22. Mai 1940; RG Z 154, 236 vom 5. April 1937.

<sup>4</sup> RG Z 154, 240 vom 5. April 1937.



Nur der Einzelfall kann entscheiden, ob nach Alter, Leistungsfähigkeit und sonstigen Lebensverhältnissen, insbesondere bei eigener früherer Erwerbstätigkeit oder Berufsausbildung die Aufnahme einer Arbeit von der Witwe verlangt werden kann<sup>1</sup>. Es wird eine kinderlose junge Witwe immer verpflichtet sein, zu arbeiten, eine Witwe mit mehreren kleinen Kindern wird durch ihre Mutterpflichten voll in Anspruch genommen sein. Kommt man zu dem Ergebnis, daß der Witwe eigene Arbeit zuzumuten ist, so ist nicht ohne weiteres der ganze Verdienst auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, es werden vielmehr die Kosten für eine durch ihre Arbeit notwendig werdende Haushaltshilfe ihr ersetzt werden müssen.

Ist der Witwe nach Lage des Falles eine Erwerbstätigkeit nicht zuzumuten, übt sie aber gleichwohl infolge ihres besonderen Fleißes dennoch eine solche aus, so erscheint die Möglichkeit einer Anrechnung ihres Verdienstes fraglich. Ein Verdienst aus Dienstverpflichtung — ein Fall, der gerade heute nicht selten sein dürfte — ist auf die vom Haftpflichtigen an die Witwe zu zahlende Rente dann nicht anzurechnen, wenn sie zwar vor dem Tode des Mannes keinem Erwerb nachging, wenn aber anzunehmen ist, daß sie auch bei Lebzeiten des Mannes dienstverpflichtet worden wäre und wenn das durch die Dienstverpflichtung erzielte Einkommen nicht wesentlich höher ist als der damit verbundene höhere Aufwand<sup>2</sup>. Wird dagegen eine Witwe dienstverpflichtet, die auch schon vor dem Tode des Mannes gearbeitet hat oder der auch ohne Dienstverpflichtung nach den Umständen des Falles eine Arbeit zuzumuten wäre, so kann die Dienstverpflichtung nicht dazu führen, daß keine Anrechnung des Verdienstes zu erfolgen hätte.

Die Tatsache, daß einerseits die Witwe sich das anrechnen lassen muß, was sie vom verstorbenen Manne ererbt, daß aber andererseits ihr nach dem Tode des Mannes die Übernahme einer Arbeit nicht unbedingt zugemutet werden kann, führt da zu Schwierigkeiten, wo der Verunglückte Inhaber eines Geschäfts oder Gewerbebetriebs war und das Geschäft oder der Gewerbebetrieb auf seine Hinterbliebenen übergeht. In einem solchen Falle werden die Schadensersatzforderungen der Hinterbliebenen meist damit begründet, daß das Geschäft zu Lebzeiten des Getöteten so und soviel Verdienst abgeworfen habe, nach dem Tode des Inhabers aber einen geringeren Betrag abwerfe. Der Unterschied zwischen beiden Beträgen wird dann als Schadensanspruch der Hinterbliebenen geltend gemacht. Nicht selten werden dazu noch die Kosten einer für

<sup>1</sup> Wussow a. a. O. S. 143.

<sup>2</sup> OLG Dresden in VAE 1942, 117 vom 9. April 1942.

den Verunglückten eingestellten Ersatzkraft gefordert. Da es aber keinen Ersatz für den Wegfall der Arbeitskraft des Mannes, sondern nur für den entgangenen Unterhalt gibt, sind solche Forderungen abzulehnen. Gerade ein Erwerbsgeschäft, das auf die Hinterbliebenen übergeht, bringt laufend Einkünfte, deren Anrechnung auf den Unterhalt die Erben gewordenen Hinterbliebenen sich gefallen lassen müssen. Bringt das Geschäft nach dem Tode seines Inhabers bei Fortführung durch die Hinterbliebenen zwar weniger Reingewinn als zu Lebzeiten des verunglückten Inhabers, aber doch immerhin noch soviel ein, daß damit der Unterhalt der Hinterbliebenen, auf den sie gesetzlich Anspruch haben, bestritten werden kann, so besteht kein Schadensersatzanspruch<sup>1</sup>. Nur soweit der Reingewinn den standesgemäßen Unterhalt der Witwe (wie auch der übrigen Hinterbliebenen nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen) nicht mehr decken würde, kann eine Schadensersatzpflicht des Betriebsunternehmers in Frage kommen. Wie das RG ausführt<sup>2</sup>, stellt ein gut fundiertes Handelsgeschäft nicht nur einen realen, in dem Komplex der gesamten Betriebsmittel verkörperten Vermögenswert dar, sondern bietet auch bei Fortbestehen der Firma eine der sogenannten Chancen des Geschäfts, namentlich eines solchen von altem Ruf und mit verlässiger Kundschaft und eine fortdauernde Einnahmequelle für die Hinterbliebenen, selbst wenn diese sich nicht persönlich an dem Fortbetrieb des Geschäfts beteiligen. Waren die Hinterbliebenen bis zum Tode des Inhabers in dem Geschäft in einer Weise beschäftigt, die den ihnen nach §§ 1356, 1617 BGB obliegenden Pflichten entsprach, so kann und darf unterstellt werden, daß sie auch für die Zeit nach dem Tode des Inhabers in gleicher Weise beschäftigt gewesen wären<sup>3</sup>. Die Hinterbliebenen können also dann, wenn sie schon vorher in dem Geschäft beschäftigt waren, nicht den Einwand bringen, daß der Ertrag des Geschäfts jetzt ja auf ihrer Arbeit beruhe und daher auf ihre Schadensersatzansprüche wegen entgangenen Unterhalts nicht angerechnet werden dürften. Allerdings kann andererseits den Hinterbliebenen auch nicht eine Arbeit und eine Tätigkeit zugemutet werden, die den Verhältnissen zu Lebzeiten des Geschäftsinhabers nicht entspricht. Doch muß bei Berücksichtigung dieser Tatsache jede Änderung der Verhältnisse, die vermutlich auch bei Lebzeiten des Inhabers eingetreten wäre und den Angehörigen desselben eine Arbeit im Geschäft aufgezwungen hätte, berücksichtigt werden. Dies hat vor allem Geltung für die gegenwärtigen Zeiten der wirtschaftlichen Notlage und des Mangels an Arbeitskräften,

<sup>1</sup> RG Z 72, 437 vom 10. Februar 1910.

<sup>2</sup> RG Z 72, 440 vom 10. Februar 1910.

<sup>3</sup> RG EE 31, 349; RG vom 8. April 1914.

die manche bisher nicht standesgemäße Mitarbeit von Familienangehörigen im Geschäft des Mannes wieder standesgemäß machen.

Müssen die Hinterbliebenen für den Verstorbenen eine Arbeitskraft einstellen, so daß durch den Wegfall des Mannes Ausgaben für Hilfskräfte notwendig werden, so begründet das nicht ohne weiteres, wie bereits erwähnt, einen Anspruch auf Ersatz der hierfür aufgewendeten Kosten. Wird der Unterhalt durch die Kosten der Ersatzkraft gemindert, so muß der Ersatzpflichtige die Kosten der Ersatzkraft in der Form einer Entschädigung für entgangenen Unterhalt ersetzen. Maßgebend ist aber hierbei nicht die Höhe der Kosten der Ersatzkraft, sondern allein der Umfang der durch diese Kosten bedingten Schmälerung des Unterhaltsanspruchs.

Bei dem Übergang des Geschäfts oder Gewerbebetriebs auf die Witwe ist wieder der eheliche Güterstand, der zwischen den Eheleuten bestanden hat, zu berücksichtigen. Bei Gütergemeinschaft war die Witwe Miteigentümerin des Geschäfts zur Hälfte, der Mann hat sonach auch nur zur Hälfte Unterhalt geleistet. Ein etwaiger Ersatzanspruch der Witwe bei bestandener Gütergemeinschaft kann sich deshalb auch nur auf die Hälfte des Unterschieds zwischen Reingewinn und standesgemäßem Unterhalt erstrecken. Der Umstand, daß der Witwe bereits bei Lebzeiten des Mannes das halbe Geschäft gehört, kann nicht zu einer anderen Beurteilung führen, da dieser ihr Vermögensanteil wegen des auf ihm lastenden Verfügungs- und Verwaltungsrechts des Mannes von der Ehefrau für Zwecke der Unterhaltsgewährung nicht nutzbar gemacht werden konnte<sup>1</sup>. Hat die Witwe mit ihren Kindern die Gütergemeinschaft fortgesetzt, so müssen sie sich alle anrechnen lassen, was sie aus dem gütergemeinschaftlichen Vermögen an Unterhalt beziehen. Mögen sich die Einkünfte aus dem Geschäft auch infolge des Todes des Mannes bedeutend verringern, so erleiden sie an ihrem Unterhalt keinen Schaden, solange das Reineinkommen aus dem Geschäft zur Deckung der Unterhaltsbedürfnisse ausreicht, mag auch nunmehr ein Teil der Einkünfte das Ergebnis ihrer eigenen Arbeit sein<sup>2</sup>.

Wenn die Witwe das von ihrem Manne ererbte Geschäft nicht weiterführt, sondern veräußert, so sind die Vorteile, die sie aus dem Verkauf des Geschäfts erzielt, nicht anzurechnen<sup>3</sup>. Es fehlt dann an der Voraussetzung desselben Ereignisses. Es ist aber nur der Gewinn nicht anzurechnen, nicht der Erlös für das Geschäft überhaupt. Das bedeutet, daß außer Anrechnung lediglich der Unterschied zwischen dem

<sup>1</sup> RG in EE 26, 437 vom 10. Februar 1910.

<sup>2</sup> Warn. Erg. Bd. 1910 Nr. 155 S. 159.

<sup>3</sup> RG Z 91, 389 vom 3. Januar 1918.

normalen Wert des Geschäfts und dem etwa höheren Erlös bleiben kann. Der Preis für den normalen Wert des Geschäfts muß dagegen der Witwe ebenso angerechnet werden, als wenn sie gleich an Stelle des Geschäfts das Geld geerbt hätte. Anzurechnen sind deshalb die Zinsen aus dem normalen Verkaufspreis für das Geschäft. Die vorerwähnte Entscheidung des RG ist verschiedentlich so zitiert worden, daß der Eindruck entstehen kann, als ob die Witwe überhaupt in der Lage wäre, die ganzen Vorteile, die sie aus dem von dem Manne ererbten Geschäft hat, dadurch aus der Welt zu schaffen, daß sie dieses Geschäft verkauft und daß sie damit jede Anrechnung aus dem Geschäft zum Wegfall bringen kann. Die Richtigkeit der gegenteiligen Ansicht ergibt sich aber aus dem Wortlaut der erwähnten Entscheidung des RG, die ausführt: „Derartige Handlungen (Gewinnerzielung aus dem Verkauf des Geschäfts) vermögen den Umfang des dem Berechtigten durch den Tod des Unterhaltspflichtigen erwachsenen Schadens ebenso wenig zu schmälern, wie sie ihn erhöhen würden, wenn das ererbte Vermögen ungünstig veräußert und durch den Verkaufspreis ein geringerer Ertrag erzielt würde, als das Vermögen zu Lebzeiten des Verunglückten ergeben hat.“

Zu einer anderen Anschauung gelangt man dann, wenn die Witwe Nachlasssachen verkauft, die ohne den Verkauf keinen Ertrag abwerfen, wie Bilder, Teppiche, Porzellan, Sammlungen usw. Denn hier beruht das Einkommen der Witwe auf ihrer eigenen Tätigkeit, dem Verkauf, ohne daß das gleiche Ereignis, das den Tod des Mannes verursacht hat, auch den Vermögenszuwachs geschaffen hätte. Werden deshalb Nachlasssachen, die als solche keinen Ertrag abwerfen, verkauft, so ist die Einnahme ein Bestandteil des Vermögens und kann nicht als Unterhaltszahlung gewertet werden und ist deshalb auch nicht auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen<sup>1</sup>.

## 2. Ansprüche der hinterbliebenen geschiedenen Ehefrau.

Nach § 66 EheGes. hat der allein oder überwiegend schuldige Mann der geschiedenen Frau standesgemäßen Unterhalt zu gewähren, soweit die Einkünfte aus dem Vermögen der Frau und die Einkünfte aus einer ihr zumutbaren Erwerbstätigkeit nicht ausreichen. Eine besondere Einschränkung dieser Unterhaltspflicht statuiert § 67 EheGes, wenn der Mann mit Rücksicht auf weitere Verpflichtungen nicht leistungsfähig ist. Der Unterhaltsanspruch der geschiedenen Frau setzt also auf ihrer Seite Bedürftigkeit und auf seiten des Mannes Leistungsfähigkeit voraus. Nach § 78 EheGes geht mit dem Tode des Verpflichteten die Unter-

<sup>1</sup> So a. Wussow a. a. O. S. 142.

haltungspflicht auf die Erben als Nachlaßverbindlichkeit über, wobei der Erbe die Beschränkung nach § 67 EheGes nicht geltend machen kann. Doch muß sich die Frau die Herabsetzung der Rente auf einen Betrag gefallen lassen, der bei Berücksichtigung der Verhältnisse des Erben und der Ertragsfähigkeit des Nachlasses der Billigkeit entspricht. Die Unterhaltungspflicht des geschiedenen Mannes geht also mit seinem Tode nicht unter, sondern auf seine Erben über. Diese Tatsache ist von erheblicher Bedeutung für den Schadensersatzanspruch einer geschiedenen Frau, deren Mann bei einem Eisenbahnunfall ums Leben gekommen ist. Ihre Schadensersatzansprüche unterliegen zunächst einmal den gleichen Beschränkungen wie ihre Unterhaltsansprüche. Sie muß also zunächst einmal ihre Bedürftigkeit nachweisen im Gegensatz zu einer Witwe aus einer bestehenden Ehe, die ja ohne Rücksicht auf Bedürftigkeit Unterhaltsansprüche und damit auch Schadensersatzansprüche hat. Dann fehlt hier eine der gesetzlichen Voraussetzungen für die Schadensersatzpflicht des Betriebsunternehmers, nämlich daß dem Unterhaltsberechtigten infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen ist. Das Recht ist hier nicht entzogen, es ist nur auf die Erben übergegangen und muß von diesen mit den aus § 78 EheGes und aus den allgemeinen erbrechtlichen Bestimmungen sich ergebenden Beschränkungsmöglichkeiten erfüllt werden. Der Betriebsunternehmer hat deshalb neben der Bedürftigkeit der Frau auch noch zu prüfen, ob und inwieweit die Unterhaltungspflicht, zu der die Erben verpflichtet sind, sich tatsächlich nach dem Tode des geschiedenen Mannes mindert. Nur insoweit sich die Unterhaltsleistung durch die Erben auf Grund der ihnen zustehenden Einwendungen gemindert hat und soweit dazu noch eine Bedürftigkeit der geschiedenen Frau vorliegt, können ihr Schadensersatzansprüche gegen den Betriebsunternehmer zuerkannt werden, vorausgesetzt, daß auch die Leistungsfähigkeit des Verunglückten angenommen werden kann.

### 3. Ansprüche des hinterbliebenen Ehemanns.

Nach § 1360 Abs. 2 BGB hat die Ehefrau dem Manne, wenn er außerstande ist, sich selbst zu unterhalten, den standesgemäßen Unterhalt nach Maßgabe ihres Vermögens und ihrer Erwerbsfähigkeit zu gewähren. Diese Unterhaltungspflicht der Frau ist also von der Bedürftigkeit des Mannes abhängig. Verlangt der Mann Schadensersatz wegen Entgang des Unterhalts infolge des Todes seiner Frau, so muß er nachweisen, daß er bedürftig und nicht in der Lage ist, sich selbst zu unterhalten. Weiter muß er nachweisen, daß die Frau zur Unterhaltsleistung in der Lage war. Nur bei Vorliegen dieser beiden Voraussetzungen kann er Ersatz von dem Betriebsunternehmer verlangen.

Sollte der Betriebsunternehmer auch aus dem Gesichtspunkte der unerlaubten Handlung haften, so hätte der Mann noch Ansprüche aus § 845 BGB. Hiernach hat der Ersatzpflichtige im Falle der Tötung dem Ehemann für die entgehenden Dienste der Frau Ersatz zu leisten, wenn und soweit diese kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten in seinem Haushalt oder Gewerbe verpflichtet war. § 845 BGB enthält neben § 844 BGB die einzige Ausnahme von dem Grundsatz, daß nur der unmittelbar Geschädigte ersatzberechtigt ist. Zu bemerken ist allerdings, daß das RHG einen solchen Anspruch des Mannes nicht kennt, daß also unbedingt die Voraussetzung einer Haftung aus unerlaubter Handlung vorliegen muß. Bei der Berechnung der zu zahlenden Rente für entgangene Dienste ist davon auszugehen, in welchem Umfange dem Manne die Dienste der Frau entgehen. Ob bei Berechnung der Rente die Ersparnis der Unterhaltskosten für die verstorbene Frau dem Manne angerechnet werden kann, ist bestritten. Das RG lehnt eine solche Anrechnung des ersparten Unterhalts ab<sup>1</sup> mit der Begründung, daß das, was in der Ehe der eine Teil vom anderen empfängt, auf seelischem Gebiete liege und sich nicht mit Aufwendungen aus der Unterhaltspflicht vergleichen lasse oder gar in ein Verhältnis von Leistung zu Gegenleistung gebracht werden könne. Das OGL<sup>2</sup> Köln weicht von dieser Ansicht des RG ab und begründet dies damit, daß es unbillig sei, dem Schädiger die gesamten Kosten aufzubürden, die im konkreten Fall durch Aufnahme einer Wirtschaftlerin entstehen, ohne zu berücksichtigen, daß auch der verstorbenen Ehefrau Kleidung, Nahrung und Wohnung hätte gewährt werden müssen. Der Geschädigte hätte ja sonst durch den Tod der Ehefrau einen finanziellen Vorteil. Auch das OLG Hamm<sup>3</sup> hat in neuester Zeit abweichend vom RG entschieden. Diese oberlandesgerichtliche Rechtsprechung entspricht dem gesunden Rechtsempfinden, das einerseits verlangt, daß der Ehemann durch den Entgang der Dienste seiner verunglückten Ehefrau keinen Schaden haben darf, daß er aber auch andererseits keinen finanziellen Gewinn davon haben soll.

Wussow hat sich mit der Rechtsprechung des OLG eingehend auseinandergesetzt<sup>4</sup> und kommt zu dem zweifellos richtigen Schluß, daß der Wert der entgehenden Dienste gleich ist der Höhe desjenigen Lohnan-

<sup>1</sup> RG 152, 208 vom 1. Oktober 1936; VAE 1939, 23; RG vom 24. Oktober 1938; JW 1935, 117; RG vom 18. Oktober 1934; 1937, 1490; RG vom 25. Januar 1937.

<sup>2</sup> JW 1937, 39; OLG Köln vom 15. Oktober 1936.

<sup>3</sup> DR 1940, 1192; OLG Hamm vom 8. Januar 1940.

<sup>4</sup> Wussow a. a. O. S. 144 ff.

teils, der nicht üblicherweise für Wohnung, Nahrung und Kleidung ausgegeben wird. Es bedarf nach dieser Anschauung keiner Vorteilsausgleichung, sondern der Wert der Dienste ist von vornherein um den Betrag der ersparten Unterhaltsbeträge geringer.

#### 4. Ansprüche der hinterbliebenen ehelichen Kinder.

Grundsätzliche Vorbedingung des Unterhaltsanspruchs ist auf seiten des Unterhaltsberechtigten Bedürftigkeit, d. i. nach § 1602 BGB die Unmöglichkeit, sich selbst zu unterhalten, und auf seiten des Unterhaltsverpflichteten die Leistungsfähigkeit. Nach § 1603 BGB ist nicht unterhaltspflichtig, wer bei Berücksichtigung seiner sonstigen Verpflichtungen außerstande ist, ohne Gefährdung seines standesgemäßen Unterhalts den Unterhalt zu gewähren. Eine Ausnahme hiervon besteht jedoch gegenüber den minderjährigen unverheirateten Kindern. Bedürftigkeit der Kinder ist zwar Voraussetzung des Unterhaltsanspruchs, doch sind die Eltern nach § 1603 Abs. 2 BGB auch unter Gefährdung ihres standesgemäßen Unterhalts verpflichtet, den minderjährigen unverheirateten Kindern Unterhalt zu gewähren. Bevor eine Bedürftigkeit der unterhaltsberechtigten Kinder eingetreten ist, haben sie gegen den Ersatzpflichtigen nicht das Recht zu einer Leistungsklage auf Zahlung einer Rente, sondern nur das Recht der Feststellungsklage auf Anerkennung der Ersatzpflicht für den Fall, daß diese gesetzliche Voraussetzung der Bedürftigkeit später eintreten sollte. Liegt die Bedürftigkeit des unterhaltsberechtigten Kindes vor, so bestimmt sich der Umfang des Unterhalts grundsätzlich nach der Lebensstellung des Bedürftigen und umfaßt den gesamten Lebensbedarf, insbesondere auch die Kosten der Erziehung und der Ausbildung zu einem Berufe (§ 1610 BGB). Bei gehobener Lebensstellung dürfen also die Bedürfnisse, die an das Leben zu stellenden Ansprüche, höher sein. Die Frage, welche Berufsausbildung der Vater seinem Kinde zu geben verpflichtet ist, wird in erster Linie davon abhängen, ob der Vater bereits zur Zeit seines Unfalls tatsächliche Bestimmungen über die Berufsausbildung des Kindes getroffen hat. Wenn es auch nicht auf die freiwilligen Leistungen des Vaters, sondern nur auf seine gesetzliche Verpflichtung anzukommen hat, so läßt sich naturgemäß aus den tatsächlichen Verhältnissen vor dem Tode des Vaters ein wichtiges Indiz dafür entnehmen, wie der Vater den Umfang seiner Verpflichtung selbst beurteilt hat<sup>1</sup>. Es sind deshalb insbesondere die Kosten der Vollendung eines bereits begonnenen akademischen Studiums des

<sup>1</sup> Wussow a. a. O. S. 138.

Sohnes ersatzfähig, soweit der getötete Vater zur Leistung verpflichtet und imstande war<sup>1</sup>. Sind solche Anhaltspunkte nicht vorhanden, so wird die finanzielle Lage des Getöteten und seine eigene Berufsausbildung zu berücksichtigen sein. § 1610 BGB verpflichtet den Unterhaltspflichtigen zur Tragung der Kosten der Vorbildung zu einem Beruf. War der Sohn bereits beim Tode des Vaters für einen Beruf ausgebildet, so war die gesetzliche Verpflichtung des Vaters zur Berufsausbildung des Kindes erloschen. Will der Sohn sich dann später auf einen anderen Beruf umstellen, und hat er hierfür Aufwendungen, so kann der Vater diese zwar freiwillig übernehmen, aber diese Kosten zählen nicht zu seiner gesetzlichen Verpflichtung. Es kann deshalb auch der Sohn dafür keinen Ersatz von dem Haftpflichtigen verlangen. Hat z. B. der Vater seinen Sohn den Beruf eines Zahnarztes ergreifen lassen, und hat dieser bereits nach Beendigung seines Studiums seine Praxis als Zahnarzt eröffnet, ja schließlich sogar schon mit Rücksicht auf seinen Beruf eine Familie gegründet, so kann der Vater einem späteren Wunsch des Sohnes, weiterzustudieren, um das medizinische Examen machen zu können, wohl nachkommen und die Studienkosten übernehmen. Es handelt sich aber dabei um freiwillige Leistungen des Vaters und nicht mehr um eine gesetzliche Verpflichtung. Der Sohn kann deshalb auch nach dem Tode des verunglückten Vaters vom Betriebsunternehmer nicht Ersatz der weiteren Studienkosten verlangen.

Die Ausstattungspflicht der Eltern gehört nicht zur Unterhaltspflicht (§ 1620 BGB), weshalb vom Schädiger kein Ersatz für eine durch den Tod des Vaters etwa unmöglich gewordene Ausstattung verlangt werden kann.

Bei Kindern ist die mutmaßliche Lebensdauer des Getöteten nicht die Maximaldauer der Rente. Der Anspruch auf Rente muß nämlich bereits in dem Zeitpunkt enden, in dem der Getötete bei Lebzeiten nicht mehr unterhaltspflichtig gewesen wäre. Der Anspruch des ehelichen Kindes endet mit dem Zeitpunkt, in dem es sich selbst unterhalten kann (§ 1602 BGB). Für den mutmaßlichen Eintritt dieses Zeitpunktes ist einerseits die Lebensstellung des Bedürftigen, andererseits der Stand und die Verhältnisse des getöteten Unterhaltspflichtigen zu berücksichtigen. Die Zeiten, die heute ein Sohn im Arbeitsdienst oder bei der Wehrmacht verbringt, scheiden für den Ersatzanspruch aus. Denn in dieser Zeit bestehen keine Unterhaltsansprüche gegen den Vater, also auch keine Ersatzansprüche gegen den Schädiger. Ob der Sohn Anspruch auf ein Taschengeld während dieser Zeit hat, hängt von der wirtschaft-

<sup>1</sup> RG Z 93, 152 vom 17. Juni 1918.



lichen Lage des Getöteten ab und kann unter Umständen bejaht werden<sup>1</sup>. Wird nach Ablauf der Arbeits- oder Militärdienstzeit das Studium wieder aufgenommen, so besteht der Unterhalts- und Ersatzanspruch weiter bis zu dem Zeitpunkt, in dem unter Berücksichtigung der Arbeitsdienst- und Militärdienstjahre bei normalem und richtigem Studium ein Abschluß des Studiums erreicht werden kann.

Ist das Kind volljährig, so kann es nach § 1602 BGB vom Vater nur Unterhalt verlangen, wenn es außerstande ist, sich selbst zu unterhalten. Ein Unterhaltsanspruch des volljährigen Kindes kann insbesondere bei schwerer Erkrankung des Kindes bestehen, die seine Erwerbsfähigkeit ganz oder teilweise beeinträchtigt, wie z. B. bei Tuberkulose, Nervenkrankheit, Geistesstörung u. dgl.<sup>2</sup>.

Zu erwähnen wäre noch, daß die Unterhaltsansprüche der Witwe und der Kinder von einander getrennte Ansprüche sind. Die Witwe kann nicht ihre eigenen Unterhaltsansprüche und gleichzeitig die der Kinder in einem, von ihr in eigenem Namen erhobenen Rentenanspruch zusammenfassen. Sie muß ihre Ansprüche für sich und die ihrer minderjährigen Kinder als deren gesetzliche Vertreterin unter eigener Parteilichstellung der Kinder und unter näherer Bezeichnung des jedem Kinde zustehenden Unterhaltsanspruchs geltend machen<sup>3</sup>.

Von dem Zeitpunkt ab, an welchem ein Kind seinen Lebensunterhalt selbst verdient und aus dem väterlichen Unterhalt ausscheidet, steht dem Vater und der Mutter ein größerer Betrag zur Bestreitung des gemeinsamen Unterhalts zur Verfügung. Es ist deshalb im allgemeinen auch anzunehmen, daß mit dem Aufhören der Unterhaltsleistung an das Kind die Unterhaltsansprüche und damit die Schadensersatzansprüche der Witwe sich erhöhen können<sup>4</sup>.

##### 5. Ersatzansprüche des unehelichen Kindes.

Nach § 1708 BGB ist der Vater des unehelichen Kindes verpflichtet, dem Kinde bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres Unterhalt entsprechend der Lebensstellung der Mutter zu gewähren. Dieser Unterhaltsanspruch erlischt nach § 1712 BGB nicht mit dem Tode des Vaters, sondern geht auf dessen Erben über. Das Recht auf Unterhalt entfällt also praktisch nur dann, wenn die Erben wegen Überschuldung des Nachlasses die Erbschaft ausschlagen oder von ihrer Beschränkung der Erben-

<sup>1</sup> VAE 1942, 150; OLG Dresden vom 22. Mai 1942.

<sup>2</sup> S. a. OLG Jena VAE 1941, 49 vom 18. November 1940.

<sup>3</sup> OLG Stuttgart VAE 1942, 218 vom 16. Juli 1942.

<sup>4</sup> RG Z 159, 24 vom 30. November 1938.

haftung Gebrauch machen würden. Es kann also nicht grundsätzlich ein Ersatzanspruch des unehelichen Kindes gegen den Haftpflichtigen auf Ersatz für entgangenen Unterhalt anerkannt werden. Im Gegenteil bestehen grundsätzlich zunächst keine solchen Ansprüche, und das uneheliche Kind hat nachzuweisen, ob und gegebenenfalls warum sein Unterhaltsanspruch nicht auf die Erben des getöteten Erzeugers übergegangen ist und inwieweit es von den Erben seinen Unterhalt tatsächlich erlangen kann. Nur insoweit sich die Unterhaltsleistung auf Grund rechtlicher oder tatsächlicher Verhältnisse vermindert hat, kann es überhaupt Ansprüche erheben. Streit besteht über die Frage, ob dann, wenn der verunglückte Vater tatsächlich keinen Unterhalt gezahlt hat und auch kein Unterhalt von ihm beizutreiben war, nun gleichwohl der Haftpflichtige für den Unterhalt in Anspruch genommen werden kann. Das OLG Düsseldorf<sup>1</sup> hat sich hier auf den Standpunkt gestellt, das uneheliche Kind könne durch den Tod seines Vaters keinesfalls besser gestellt werden als vorher. Es handle sich nicht um einen Unterhaltsanspruch gegen den Schädiger, sondern um einen Schadensersatzanspruch, dessen Höhe niemals über den Betrag des tatsächlich eingetretenen Schadens hinausgehen könne. Wenn daher trotz vorgenommener Vollstreckung von dem außerehelichen Erzeuger nur geringe Beträge zu erhalten gewesen seien, so müsse die Höhe des Ersatzanspruches nunmehr auf einen entsprechend geringeren Betrag begrenzt werden. Das OLG Stuttgart hat sich in einem Urteil vom 19. Januar 1939 (2 U 158/38) auf den entgegengesetzten Standpunkt gestellt. Dieser Ansicht neigt auch das RG zu<sup>2</sup>, wenn es die Meinung vertritt, es komme nicht darauf an, welchen Unterhalt der Verpflichtete zu Lebzeiten tatsächlich geleistet hat, sondern auf den, zu dessen Gewährung er verpflichtet gewesen wäre. Geht man nun aber von dem Grundsatz aus, daß der Schadensersatz nicht über den Rahmen der unbedingt erforderlichen Wiedergutmachung hinaus ausgedehnt werden darf, und daß der Ersatz nicht mehr und nicht weniger als den tatsächlich verursachten Schaden ausmachen soll, dann wird man wohl zu einer Billigung der Entscheidung des OLG Düsseldorf gelangen müssen.

Findet der Erbe den Unterhaltsanspruch des unehelichen Kindes ab, so kann das Kind von dem Haftpflichtigen nicht den Unterschied zwischen den Zinsen dieser Abfindungssumme und der von dem Verstorbenen gezahlten Unterhaltsrente verlangen. Da die Unterhaltsrente nach § 1708 BGB regelmäßig mit der Vollendung des 16. Lebensjahres aufhört, ist es nicht zugänglich, von der Leistung der Erben nur die Zinsen aus

<sup>1</sup> JW 1938, 125.

<sup>2</sup> JW 1936, 2306, RG vom 14. Mai 1936.

dem Abfindungskapital zu berücksichtigen, sondern es muß auch die Aufzehrung des Kapitals bis zum Endpunkt der gesetzlichen Unterhaltsverpflichtung in Rechnung gesetzt werden<sup>1</sup>.

#### 6. Ersatzansprüche der Eltern.

Wurde ein Kind getötet, so können die Eltern Ersatz für entgangenen Unterhalt nur verlangen, wenn sie nachzuweisen vermögen, daß ihnen Unterhaltsansprüche gegen das Kind zugestanden haben. Nach § 1601 BGB sind Verwandte in gerader Linie verpflichtet, einander Unterhalt zu gewähren. Nach § 1606 BGB sind die Abkömmlinge vor den Verwandten aufsteigender Linie unterhaltspflichtig. Dabei bestimmt sich die Unterhaltspflicht der Abkömmlinge nach der gesetzlichen Erbfolge und nach dem Verhältnis der Erbteile. Sind also z. B. 5 Kinder vorhanden und ist eines davon tödlich verunglückt, so können die hinterbliebenen Eltern nur Schadensersatz für ein Fünftel des ihnen gegen ihre Kinder zustehenden Unterhaltsanspruchs verlangen, selbst wenn etwa das getötete Kind die Eltern ganz allein unterhalten hätte, es sei denn, daß die anderen Kinder oder einige von ihnen nicht im Sinne des § 1603 BGB leistungsfähig wären. Bei der Beurteilung der Frage, ob Leistungsfähigkeit vorliegt, sind nicht nur das Vermögen des Verpflichteten und seine sonstigen Einkünfte, sondern auch seine Erwerbsfähigkeit zu berücksichtigen. Der Unterhaltsanspruch ist nämlich auch gegenüber demjenigen begründet, der bei Verwertung seiner Arbeitskraft trotz Vermögenslosigkeit zur Gewährung von Unterhalt imstande ist, sofern ihm nach seinen persönlichen Verhältnissen ein solcher Erwerb zugemutet werden kann.

Voraussetzung des Unterhaltsanspruchs der Eltern ist ihre Bedürftigkeit. Soweit sie selbst in der Lage sind, aus ihrem Vermögen oder aus ihrer Erwerbstätigkeit ihren Unterhalt zu beziehen, haben sie keine Unterhaltsansprüche gegen ihre Kinder. Das in Anspruch genommene Kind wiederum muß nur insoweit leisten, als sein standesgemäßer Unterhalt nicht dadurch gefährdet wird. Bei der Prüfung der Frage, ob der standesgemäße Unterhalt des Verpflichteten durch Gewährung des Unterhalts gefährdet würde, sind auch seine sonstigen Verpflichtungen zu berücksichtigen. Zu diesen zu berücksichtigenden Verpflichtungen gehört auch u. a. der Unterhaltsanspruch eines unehelichen Kindes, da es sich hier um reine Forderungsrechte handelt<sup>2</sup>. Wird behauptet, der getötete Sohn habe seine Mutter unterhalten, so besteht auch bei Richtigkeit die-

<sup>1</sup> RG LZ 1931, 843.

<sup>2</sup> RG Z 106, 372 vom 15. Februar 1923.

ser Behauptung keine Schadensersatzpflicht des Betriebsunternehmers für entzogenen Unterhalt gegenüber der Mutter, wenn dieser Sohn ein uneheliches Kind hat und nur deshalb seine Mutter unterhalten konnte, weil er für das uneheliche Kind nichts leistete. Denn dieser Sohn wäre bei Erfüllung seiner sonstigen Verpflichtungen ohne Gefährdung seines standesgemäßen Unterhalts zu einer Unterhaltsleistung an die Mutter nicht in der Lage, also auch nicht gesetzlich dazu verpflichtet.

Treffen mehrere Unterhaltsberechtigte zusammen, so gelten hierfür die §§ 1579 Abs. 1 und 1609 BGB.

Soweit nun jemand nach § 1603 BGB wegen mangelnder Leistungsfähigkeit zur Unterhaltsleistung nicht verpflichtet ist, trifft nach § 1607 Abs. 1 BGB die Unterhaltspflicht den nach ihm haftenden Verwandten, eine Ersatzpflicht des Betriebsunternehmers kann in einem solchen Falle natürlich auch nicht bestehen. Besteht die Leistungsfähigkeit nur teilweise, so geht die Befreiung von der Unterhaltspflicht und damit die Befreiung des Betriebsunternehmers von der Ersatzpflicht nur auf den restigen Teil.

Will der Betriebsunternehmer die Schadensersatzansprüche wegen mangelnder Leistungsfähigkeit des Getöteten ablehnen, so muß er diese beweisen. Dagegen müssen die Eltern ihre Bedürftigkeit und bei Vorhandensein mehrerer Kinder die Leistungsunfähigkeit der übrigen Kinder nachweisen.

Vielfach wird das Gericht bei Tötung eines Kindes, insbesondere, wenn es noch jünger und noch nicht selbständig war, den voraussichtlichen Verlauf der Verhältnisse schätzen müssen. Es hat dabei insbesondere zu berücksichtigen, ob innerhalb der Zeit, für welche die Eltern Unterhaltsansprüche geltend machen, normalerweise mit einer Verheiratung des Sohnes zu rechnen gewesen wäre. Bei einer getöteten Tochter genügt nicht die Feststellung, daß sie verpflichtet gewesen wäre, eine Stelle anzunehmen, um ihren Eltern Unterhalt gewähren zu können. Es muß vielmehr noch geprüft werden, ob die Eltern zugestimmt hätten, daß die Tochter eine Stelle annimmt, und ob die Tochter eine Stelle gefunden hätte<sup>1</sup>.

Bei Vorliegen der vorbesprochenen Voraussetzungen, Bedürftigkeit auf seiten des Berechtigten und Leistungsfähigkeit auf seiten des Getöteten sowie gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltsleistung, können auch Ansprüche von Großeltern und Urgroßeltern gegen Enkel und Urenkel zu Schadensersatzansprüchen gegen den Betriebsunternehmer führen.

<sup>1</sup> JW 1931, 1804, RG. vom 9. März 1931.

### 7. Ansprüche sonstiger Personen.

Nicht selten werden Ansprüche wegen entgangenen Unterhalts noch von anderen Personen gestellt, so insbesondere von der Braut des Getöteten, von Geschwistern und von Stiefverwandten.

Hinsichtlich der Ansprüche der Braut gilt folgendes: Die gesetzlichen Bestimmungen über das Verlöbnis kennen keine Unterhaltspflicht des Verlobten gegenüber der Braut. Durch den Tod des Verlobten entgeht deshalb auch der Braut kein gesetzlicher Unterhaltsanspruch, sie kann auch keinen Ersatz vom Betriebsunternehmer verlangen. Zu einer anderen Auffassung kann man auch nicht dadurch gelangen, daß man den Begriff „unterhaltspflichtig war oder werden konnte“ in § 3 RHG so auslegt, daß dem Verlöbnis die Ehe und damit die Unterhaltspflicht nachgefolgt wäre, somit schon durch das Verlöbnis die Voraussetzung des „werden konnte“ erfüllt sei. Denn das Rechtsverhältnis, welches die Unterhaltspflicht begründet, muß zur Zeit der Verletzung bereits bestehen. Es besteht aber nur das Verlöbnis, das keine Unterhaltspflicht kennt. Mangels jeglicher gesetzlicher Unterhaltsansprüche der Braut muß es daher bei der anerkannten Rechtslage verbleiben, daß der Braut keinerlei Ansprüche gegen den Betriebsunternehmer aus Anlaß der Tötung ihres Verlobten zustehen. Die nachfolgende Ehe ist ein ganz anderes, neues Rechtsverhältnis, das zur Zeit der Verletzung des Verlobten eben noch nicht bestanden hat und deshalb auch keine Ansprüche begründen kann.

Auch Ansprüche von Geschwistern müssen abgelehnt werden. Nach § 1601 BGB sind nur Verwandte in gerader Linie verpflichtet, einander Unterhalt zu gewähren. Damit fehlt es an der Voraussetzung der gesetzlichen Unterhaltspflicht, mag auch die Gewährung von Unterhalt zwischen Geschwistern als eine sittliche Pflicht zu erachten sein. Aus den gleichen Gründen entfällt auch ein Ersatzanspruch von mit dem Getöteten verschwägerten Personen, wie auch der Stiefkinder gegen Stiefeltern und umgekehrt.

### III. Sachschaden.

Zum Schluß der Betrachtung über Ansprüche von Hinterbliebenen muß noch der Ansprüche wegen des Sachschadens gedacht werden, den der Getötete bei dem Unfall an den mitgeführten Sachen erlitten hat. In Frage kommen können hier die Haftungsbestimmungen aus Vertrag, und zwar aus Beförderungsvertrag, aus unerlaubter Handlung und aus dem Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und der Straßenbahnen

für Sachschaden vom 29. April 1940 (Sachschadengesetz). Die Haftung für das Handgepäck regelt § 21 Abs. 5 EVO dahin, daß die Eisenbahn für die in Personenwagen mitgenommenen oder nach Abs. 2 im Gepäckwagen untergebrachten Gegenstände nur bei Verschulden haftet. Durch den Zusatz gemäß VO vom 21. Dezember 1940 wird dann noch bestimmt: „Werden Handgepäck oder Gegenstände, die der Reisende an sich trägt, bei dem Betrieb der Eisenbahn beschädigt, so haftet die Eisenbahn auch nach den gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahn für Sachschäden.“

Die Haftung aus Vertrag und aus unerlaubter Handlung setzt Verschulden der Eisenbahn voraus. Ansprüche aus einer solchen Verschuldenshaftung kann bei Vertrag nur der Vertragsgegner, bei Haftung aus unerlaubter Handlung nur der unmittelbar Geschädigte haben. In beiden Fällen ist dies der Getötete selbst. Wird nun aber durch das gleiche Ereignis, nämlich durch den Unfall, der Reisende getötet und eine Sache, die er bei sich hat oder an sich trägt, beschädigt, so kann der Getötete keine Ansprüche aus Vertrag oder unerlaubter Handlung erworben haben, die dann auf seine Erben übergehen könnten. Denn er hat ja den Sachschaden überhaupt nicht erlebt, ist vielmehr gleichzeitig mit der Beschädigung der Sache ums Leben gekommen. Es können deshalb auch nicht seine Erben als seine Rechtsnachfolger auf sie übergegangene Ansprüche auf Ersatz des Sachschadens geltend machen. Auch kraft eigenen Rechtes kann dies der Erbe nicht, da er ja die Sache erst nach dem Tode des Erblassers geerbt hat, und zwar in einem bereits beschädigten Zustand. Aus dem Gesichtspunkte der Haftung aus Vertrag wie aus unerlaubter Handlung wie auch aus Erbrecht können die Erben wegen Beschädigung der Sachen des Getöteten keine Ansprüche erheben.

Es wäre nun noch zu prüfen, ob aus dem Sachschadengesetz ein Anspruch der Erben anerkannt werden kann. Auch hier kann es sich nicht um einen vom Verstorbenen abgeleiteten Anspruch handeln, da dieser, wie bereits erwähnt, infolge der Gleichzeitigkeit von Tod und Sachbeschädigung ja nicht selbst anspruchsberechtigt geworden ist. Es könnte daher lediglich ein selbständiges Recht des Erben in Frage kommen. Dieses Recht des Erben stützt sich darauf, daß bei dem Betrieb der Eisenbahn eine Sache beschädigt wurde, die nunmehr ihm gehört und für deren Beschädigung die Eisenbahn noch niemandem Ersatz geleistet hat. Nach § 1 des Sachschadengesetzes hat der Betriebsunternehmer den Schaden zu ersetzen, wenn bei dem Betrieb einer Eisenbahn eine Sache beschädigt wird. Wer ersatzberechtigt ist, sagt das Gesetz nicht. Es darf

deshalb angenommen werden, daß der jeweilige Eigentümer der beschädigten Sache berechtigt ist, Ersatzansprüche zu stellen, soweit nicht der Betriebsunternehmer schon den Voreigentümer für den Schaden entschädigt hat. So muß dem Erben für den Sachschaden, den der Getötete durch den Unfall an seinen Sachen erleidet, ein selbständiger, sich auf das Sachschadengesetz gründender Anspruch zugebilligt werden. Der Erbe hat also nur Ansprüche aus dem Sachschadengesetz, ganz gleich, ob der Getötete mit der Eisenbahn einen Vertrag abgeschlossen hat oder nicht, und ob die Bahn an dem Unfall ein Verschulden trifft. Die Haftung der Bahn beschränkt sich dabei nach § 4 des Sachschadengesetzes auf 15 000 RM für sämtliche Schäden aus demselben Ereignis. Dies gilt nach Abs. 2 des § 4 auch dann, wenn an mehrere Personen aus dem gleichen Ereignis Entschädigungen zu leisten sind. Es kommt also weder auf die Zahl der beschädigten Sachen noch auf die Zahl der geschädigten Sacheigentümer an. Ist der gesamte Sachschaden höher als 15 000 RM, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht.

Da die Beschränkung aus § 4 des Sachschadengesetzes nur für Ersatzansprüche gilt, die auf Grund dieses Gesetzes erhoben werden, kann es vorkommen, daß bei einem Unfall die Erben des Getöteten Sachschadenansprüche auf Grund des Sachschadengesetzes geltend machen, verletzte Reisende aber Ersatz ihres Sachschadens mit Haftung der Bahn aus Vertrag oder unerlaubter Handlung begründen können. Letztere können dann ohne Rücksicht auf die Beschränkung des § 4 des Sachschadengesetzes vollen Ersatz ihres Sachschadens verlangen. Es fragt sich nun, wie in einem solchen Falle die Bestimmungen des § 4 sich für diejenigen auswirken, die nur Ansprüche aus dem Sachschadengesetz haben. Die richtige Berechnung des Schadensersatzes dürfte sich aus folgendem Beispiel ergeben:

Angenommen, der gesamte Sachschaden beträgt 30 000 RM, davon entfallen 10 000 RM auf Ansprüche, für die den Geschädigten aus Beförderungsvertrag zu haften ist, und 20 000 RM auf Ansprüche, für die nur die Haftung aus dem Sachschadengesetz gegeben ist. Diese Aufteilung ist dann möglich, wenn den Betrag von 20 000 RM die Erben der bei dem Unfall Getöteten fordern und wenn der Betrag von 10 000 RM von den bei dem Unfall Verletzten für ihren Sachschaden verlangt wird. In einem solchen Falle beschränkt sich zunächst die Haftung des Betriebsunternehmers in dem Verhältnis von 30 000 zu 15 000, das bedeutet, daß zunächst jeder Geschädigte nur Ersatz zur Hälfte aus dem Sach-

schadengesetz verlangen kann. Jene Reisende, die aus Beförderungsvertrag Ansprüche haben, können dann Aufstockung ihres Ersatzes bis zum vollen Schaden verlangen. Die Erben würden in vorstehendem Beispiel erhalten:  $20\,000 \cdot \frac{15\,000}{30\,000}$  RM = 10 000 RM, die übrigen Geschädigten erhalten einmal den Restbetrag bis zur Haftung von 15 000 RM, also 5000 RM, und dazu auf Grund der unbeschränkten Haftung aus BGB oder EVO den weiteren Betrag von 5000 RM, der noch an der vollen Schadenshöhe fehlt.

Sollte der bei dem Unfall ums Leben Gekommene nicht sofort bei dem Unfall gestorben sein, sondern erst später, dann hat er bei Vorliegen der Verschuldenshaftung des Betriebsunternehmers noch Ansprüche aus Vertrag oder unerlaubter Handlung gegen den Betriebsunternehmer erworben, und diese erworbenen Ansprüche gehen auf die Erben über, so daß diese dann der Beschränkung der Haftung nach § 4 Sachschadengesetz mit ihren Ansprüchen nicht unterliegen.

---



## Das Recht des Gefolgschaftserfinders.

Von

Oberreichsbahnrat Dr. Schnabel in Berlin.

Man hat das letzte Jahrhundert das Zeitalter der industriellen Revolution genannt. Zahlreiche neue Erfindungen und bahnbrechende Erkenntnisse auf allen Gebieten der Technik haben überall zu einem grundlegenden Wandel des technischen und wirtschaftlichen Lebens geführt. Die Erfindung der Dampfmaschine, der Siegeszug der Eisenbahnen, die Entwicklung der Starkstromtechnik, die bahnbrechenden Erkenntnisse bei der Aufbereitung der Eisenerze und nicht zuletzt die umwälzenden Ergebnisse der chemischen Forschung haben völlig neue Bedingungen und Voraussetzungen für eine weite Entfaltung und Ausbreitung des gewerblichen Lebens geschaffen. Hand in Hand mit einem ungeahnten Ansteigen des Bedarfs auf allen Gebieten sind fortgesetzt zahllose neue Bedürfnisse entstanden.

Diese Änderungen der wirtschaftlichen Bedingungen mußten zwangsläufig tiefgreifende Umschichtungen und Veränderungen im Aufbau und in der Organisation der gewerblichen Erzeugung auslösen. Die Anpassung an den rasch wachsenden Bedarf, der immer mehr fühlbare Zwang, den technischen und wirtschaftlichen Besitzstand des einzelnen Unternehmens gegenüber einem steigenden Wettbewerb zu verteidigen und zu sichern, und nicht zuletzt die Notwendigkeit, mit der unaufhaltsam vorwärtstürmenden Technik Schritt zu halten und ihrer Entwicklung zu folgen, mußten die Bildung von Großbetrieben mit entsprechender wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit besonders begünstigen.

In dem Maße, in dem die technische Entwicklung auf den einzelnen Gebieten immer mehr nach der Breite ging, der Bereich des technischen Neulandes immer enger wurde und ein weiterer technischer Fortschritt nur noch durch Einsatz von erheblichen Mitteln für Versuche und Erprobungen erreichbar war, fiel den industriellen Großbetrieben mit der beherrschenden Stellung im Wirtschaftsleben gleichzeitig auch die Führung bei dem weiteren Ausbau der Technik zu. Der Einzelerfinder, der für sich allein und mit seinen eigenen Mitteln seine Erfindungen macht und sie zur Reife bringt, tritt als Träger des industriellen Fortschritts immer mehr zurück. Die entscheidenden Erfindungen, die sich durchsetzen und in der Praxis Eingang finden, werden überwiegend von den

industriellen Betrieben selbst gemacht. Das Erfinden ist damit zu einer Domäne der Großbetriebe geworden und gehört jetzt, nach einem Wort von Siemens, zum „täglichen Brot“ jeder größeren Firma. Weitaus die meisten Erfindungen sind deshalb auch heute nur der schon voraus berechnete Erfolg einer zielstrebigem und planvoll angelegten Arbeit. „Die neuzeitliche Technik arbeitet exakt, d. h. sie rechnet. Sie begnügt sich nicht etwa mit unbestimmten Entwürfen, bloßen Forderungen und Wunschträumen. Bei ihrem Tasten und Probieren in der Stille der Laboratorien sichert sie den Erfolg durch genaue theoretische Vorbereitungen“<sup>1</sup>.

Das Erfinden ist so in weitem Umfang Berufsaufgabe geworden, die der Erfinder als Gefolgsmann einer Betriebsgemeinschaft zu leisten hat; die Erfindungen selbst in ihrer Mehrzahl das Ergebnis einer Gemeinschaftsarbeit, zu der eine oft große Zahl von Mitarbeitern in systematischer Arbeit unter zweckentsprechender Anwendung ihres fachlichen Könnens und ihrer Berufserfahrungen Baustein für Baustein beigetragen haben, die zusammen mit den Leistungen anderer und dem technischen Erfahrungsgut des Betriebes einen technischen Fortschritt ergeben.

#### A.

Der Patentschutz ist heute in allen Kulturstaaten als eine nicht mehr wegzudenkende Voraussetzung für den technischen Aufstieg jedes Landes anerkannt. Seine Ausgestaltung und seine Handhabung bestimmen die Breite und die Tiefe des technischen Fortschritts und das Zeitmaß seiner Entwicklung. Mit der Heraushebung der Erfindung als einer besonders gearteten Leistung durch die Gewährung eines Sonderschutzes muß sich natürlicherweise alsbald auch die Frage nach den Rechten des Urhebers der Erfindung erheben.

I. Bereits bei den Beratungen zum ersten deutschen Patentgesetz vom 25. Mai 1877 ist diese Frage aufgetreten, ohne daß allerdings schon ein fühlbares Bedürfnis nach ihrer gesetzlichen Regelung empfunden worden wäre. Die deutsche Industrie stand damals noch in den Anfängen ihrer Entwicklung. Erfindungen von Gefolgschaftsmitgliedern der Betriebe waren noch selten. Wer erfinderisch veranlagt war, strebte meistens zur Selbständigkeit und wurde Unternehmer. Die sozialen Probleme hatten auch noch kein besonderes Gewicht und fanden damit kein ernstes Interesse. Hinzu kam die herrschende liberalistische Denkweise mit ihrer Vorstellung von dem freien Spiel der Kräfte, die einseitig wirkende Schutzbestimmungen von vornherein als einen Verstoß gegen ein geheiligtes und unantastbares Prinzip abgelehnt hätte.

<sup>1</sup> Stahl und Eisen 1937, S. 5.

II. Größere Bedeutung erlangte diese Frage erst, als die Zahl der Mitarbeiter in den industriellen Betrieben mit dem gewaltigen Aufschwung unserer Industrie gegen das Ende des vergangenen Jahrhunderts außerordentlich angewachsen war und als die Industrie immer mehr dazu überging, neue Erfindungen auf ihrem Arbeitsgebiet in ihren Forschungsanstalten und Laboratorien planmäßig zu entwickeln. Seitdem ist die Mitarbeit der Gefolgschaft eine der wichtigsten Grundlagen des technischen Fortschritts geworden.

Die Bestrebungen, eine gesetzliche Regelung des Angestellten-Erfinderrechts herbeizuführen, reichen bereits in die Anfänge unseres Jahrhunderts zurück. Seit die Angestelltenverbände, etwa im Jahre 1905, erstmalig die Forderung nach einer solchen gesetzlichen Regelung erhoben haben, hat diese Frage immer und immer wieder das Interesse der berufenen Instanzen auf sich gezogen. In der Tat handelt es sich dabei, wie heute allgemein erkannt ist, um einen Fragenkreis von erst-rangiger wirtschafts- und sozialpolitischer Bedeutung, dessen richtige Lösung für die Entwicklung der Industrie von nicht minderer Bedeutung ist wie für die Erhaltung der Schaffensfreudigkeit der erfinderisch tätigen Gefolgschaftsmitglieder und für ihre Bereitschaft zu weiterer schöpferischer Entfaltung.

1. Schon die ersten Auseinandersetzungen, die zwischen den beteiligten Kreisen über diese Frage geführt wurden, haben die ganzen Schwierigkeiten dieses Problems sowie die Vielzahl und das Gewicht der berührten Interessen offenbar gemacht. In den leidenschaftlichen, von beiden Seiten mit größter Energie und unter einem beachtenswerten Aufwand von sachlichen Gründen geführten Kämpfen ist es zwar nicht gelungen, eine Grundlage für eine beiden Teilen tragbare Lösung zu finden. Trotzdem konnte aber wenigstens eine gewisse Klärung der Anschauungen erreicht werden. So wurde insbesondere bereits darüber Einigkeit erzielt, daß nicht jede Erfindung von vornherein als eine „Tat von besonderer Qualität und Geisteskraft“ angesehen werden darf, an der deshalb dem Erfinder immer das alleinige Verfügungsrecht zugestanden werden müßte. Auch von den Angestelltenverbänden wurde anerkannt, daß bei der fortgeschrittenen Entwicklung der Technik und bei den modernen Arbeitsmethoden jedenfalls ein erheblicher Teil der Erfindungen, die in der Industrie Tag für Tag gemacht werden, durchaus nicht als Leistungen von besonderer Originalität bewertet werden können und sich nicht über das hinaus erheben, was der einzelne als seine Arbeit dem Betrieb schuldet.

Auch über das Verlangen der Industrie nach einem freien Verfügungsrecht über die in ihren Betrieben gemachten Erfindungen konnte

man zur Einigung kommen. Der Unternehmer muß die Erfindungen, die in seinem Betrieb gemacht werden, für sich beanspruchen, weil sie für ihn die Grundlage für die weitere Entwicklung seines Unternehmens bilden. Es muß ausgeschlossen sein, daß ein Gefolgsmann eine Erfindung, die er auf dem Erfahrungsgut eines Betriebes aufbauend gemacht hat, den Wettbewerbern dieses Betriebes zur Verfügung stellen kann. Ebenso muß der Unternehmer bei seinen Entscheidungen über die Verwertung und den Einsatz der in seinem Betrieb gemachten Erfindungen volle Entschlußfreiheit haben. Über seine Patentpolitik, darüber, wann er eine Erfindung ausnutzen will und was er mit einer Erfindung überhaupt tun will, muß er ausschließlich nach seinen Interessen befinden können. Nach den Erfahrungen der Praxis spielt nämlich die Leistung des Erfinders für den Erfolg einer Erfindung nicht selten eine viel geringere Rolle als andere Umstände, wie z. B. die Marktkenntnisse des Unternehmers, die richtige Werbung, sein kaufmännisches Geschick, die richtige Ausnutzung der Konjunktur. Ebenso muß der Unternehmer auch in der Lage sein, seine Verfügungen über die in seinem Betrieb gemachten Erfindungen nur nach seinen geschäftlichen Interessen zu gestalten, ohne gezwungen werden zu können, seine Absichten und Pläne wie überhaupt seine Patentbeziehungen zu anderen Firmen — gegebenenfalls sogar zur Unzeit — dem Erfinder offenbaren zu müssen.

Mit der Verständigung über diese Fragen war bereits ein wesentlicher Teil der Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt, die eine Lösung auf einer mittleren Linie tatsächlich von vornherein unmöglich machen mußten. Wenn es trotzdem auch in der Folgezeit nicht möglich war, zwischen den Forderungen der Erfinder und den Wünschen der Industrie den richtigen Ausgleich zu schaffen, so waren hierfür weniger Meinungsverschiedenheiten maßgebend, die das Grundsätzliche berührt hätten, als vielmehr das Fehlen jeder einschlägigen Erfahrung und dadurch bedingt die Sorge vor einer bindenden Regelung, deren Auswirkungen man nicht übersehen zu können vermeinte.

2. Die späteren Auseinandersetzungen drehten sich hauptsächlich um zwei Fragenkreise: einmal um das Persönlichkeitsrecht des Erfinders, vornehmlich um den Anspruch auf Anerkennung seiner Erfinderehre, und zum anderen um die Gewährung einer angemessenen Entschädigung an den Erfinder als Entgelt für die Überlassung seiner Erfindung an den Unternehmer. Dabei wurde mit Recht betont, daß es dem Gerechtigkeitsgefühl widerspreche und die Schaffensfreudigkeit der Erfinder schmälern müsse, wenn man dem Erfinder die Anerkennung für seine Erfindung völlig versage und ihn im Patenterteilungsverfahren überhaupt nicht beachte. Die ausdrückliche Anerkennung als Erfinder und seine

Nennung auf der Patenturkunde enthalte für ihn einen besonderen Ansporn und trage zu einer Erhöhung seiner Schaffensfreudigkeit bei. Darüber hinaus habe die Anerkennung der Erfinderehre für den Erfinder nicht nur einen besonderen ideellen, sondern auch einen wesentlichen materiellen Wert, weil er durch die öffentliche Nennung seines Namens auf der Patentschrift der Fachwelt bekannt werde, so daß sich dadurch seine Fortkommensmöglichkeiten verbessern könnten.

Diese Forderung nach Anerkennung der Erfinderehre wurde im Laufe der Zeit schon teilweise dadurch erfüllt, daß das Reichspatentamt die Nennung des Erfinders auf der Patentschrift für zulässig erklärt hat. Einen Anspruch auf Nennung hatte der Erfinder allerdings nicht.

3. Im Anschluß an den Augsburger Kongreß (1914) wurde es in der Folge in der Rechtsprechung und im Schrifttum allgemein üblich, die Angestelltererfindungen in drei Gruppen einzuteilen: in Betriebs-, Dienst- und freie Erfindungen. Eine Betriebserfindung wurde angenommen, wenn ein erfinderisches Verdienst einer bestimmten Einzelperson an dem Zustandekommen einer Erfindung nicht festgestellt werden konnte. Die Betriebserfindung wurde ohne weiteres dem Betrieb zugesprochen. Als Diensterfindungen wurden solche Erfindungen angesehen, die zwar aus der Tätigkeit eines bestimmten Angestellten entstanden, von ihm aber in unmittelbarer Ausführung seiner dienstlichen Verpflichtungen gemacht waren. Die Diensterfindungen wurden gleichfalls dem Dienstherrn, ohne daß für sie eine Entschädigung zu zahlen war, zuerkannt. Dabei wurde überwiegend davon ausgegangen, daß das Recht des Dienstherrn an den Betriebs- und an den Diensterfindungen automatisch und ohne besonderen Übertragungsakt zur Entstehung gelange (originärer Rechts-erwerb). Die übrigen Erfindungen wurden als freie Erfindungen angesehen, über die der Angestellte uneingeschränkt verfügen konnte.

Von da an stand die Frage der Abgrenzung zwischen Betriebs- und Diensterfindungen im Brennpunkt des Interesses und bildete den Gegenstand heftigster Auseinandersetzungen zwischen der Industrie und den Angestelltenverbänden. Während die Industrie den Kreis der Betriebserfindungen möglichst weit gezogen sehen wollte, wurden von seiten der Angestellten die Merkmale einer Betriebserfindung nur in seltenen Fällen anerkannt.

## B.

I. Versuche, zu einer gesetzlichen Regelung des Angestelltererfinderrechts zu kommen, wurden mehrfach gemacht. Zunächst durch den Entwurf für ein neues Patentgesetz im Jahre 1913, dann durch den Entwurf für ein Allgemeines Arbeitsvertragsgesetz im Jahre 1923<sup>1</sup>, und

<sup>1</sup> s. RABl (amtlicher Teil) 1923 S. 498 ff.

endlich durch den Entwurf eines Gesetzes zur Abänderung des Gesetzes über den gewerblichen Rechtsschutz im Jahre 1929. Diese Ansätze haben allerdings nicht zum Erfolg geführt, weil es unmöglich war, bei den gesetzgebenden Instanzen die nötige Verständigung zu erreichen.

II. In der Praxis ist es allerdings im Laufe der Zeit schon gelungen, wenigstens für einen Teil der Angestellten durch Tarifverträge eine Regelung über die Rechtsverhältnisse an ihren Erfindungen zu erreichen<sup>1</sup>.

Unter den verschiedenen Tarifverträgen haben — vornehmlich wegen ihres umfassenden persönlichen Geltungsbereichs — der „Reichstarifvertrag für die akademisch gebildeten Angestellten der chemischen Industrie vom 27. April 1920“ und die „Vereinbarung zwischen dem Reichsverband der deutschen Industrie und dem Bund angestellter Akademiker technisch naturwissenschaftlicher Berufe e. V. über Erfindungen und Schutzrechte“ größere Bedeutung erlangt. Das Bedürfnis nach einer gesetzlichen Regelung des Angestelltenerfinderrechts konnte durch diese Tarifverträge allerdings nicht verringert werden, und zwar um so weniger, weil die verschiedenen Verträge inhaltlich vielfach voneinander abwichen und weil sie auch nur für einen Teil der Angestellten galten, während für die nicht dem persönlichen Geltungsbereich dieser Tarifverträge unterstehenden Gefolgschaftsmitglieder die Rechtslage weiterhin völlig unklar blieb.

III. Ein neuer Abschnitt setzte mit der Machtübernahme durch die NSDAP. ein, als im Zuge der Neuordnung des deutschen Rechts die Arbeiten zur Neugestaltung des Patentrechts alsbald aufgenommen und so tatkräftig fortgeführt wurden, daß das neue Patentgesetz bereits am 5. Mai 1936 erlassen werden und am 1. Oktober 1936 in Kraft treten konnte.

Mit dem Übergang vom sogen. Anmeldeprinzip des Patentgesetzes vom 25. Mai 1877 i. d. F. d. G. vom 7. April 1891/7. Dezember 1923 zum Erfinderprinzip wurde der entscheidende Durchbruch vollzogen und dadurch das längst geforderte unentziehbare und unübertragbare Persönlichkeitsrecht des Erfinders gesetzlich anerkannt. Das Recht auf das Patent hat nunmehr nur der Erfinder oder sein Rechtsnachfolger. Einen unmittelbaren Rechtserwerb des Unternehmers an den Erfindungen seiner Gefolgschaftsmitglieder gibt es nicht mehr, der Unternehmer kann vielmehr immer nur vom Erfinderrecht des Erfinders selbst abgeleitete Rechte erwerben. Weil zu jeder Erfindung ein persönlicher Erfinder ge-

<sup>1</sup> Hierzu s. z. B. die Zusammenstellung in RABl 1922, nichtamtlicher Teil, S. 720 ff.

hört, kann es auch keine Betriebserfindungen im bisherigen Sinne mehr geben.

Zum Schutz des Persönlichkeitsrechtes des Erfinders und seines Anspruches auf die Wahrung seiner Erfinderehre sind eine Reihe Sicherungen in das Gesetz eingebaut. Der Anmelder muß den Erfinder dem Patentamt spätestens vor Erlaß des Bekanntmachungsbeschlusses benennen (§ 26, Abs. 6); der Name des Erfinders muß der Allgemeinheit bekanntgegeben werden, einmal bei der Bekanntmachung der Anmeldung (§ 30 Abs. 2), dann bei der Bekanntmachung über die Erteilung des Patentbeschlusses (§ 35 Abs. 1), auf der Patentschrift (§ 24 Abs. 4) und durch Vermerk in der Patentrolle (§ 36 Abs. 1).

Um eine Schmälerung seines Anspruches auf die Erfinderehre wirksam bekämpfen zu können, ist dem Erfinder ein besonderer Berichtigungsanspruch gegenüber unrichtigen Angaben über die Urheberschaft an der Erfindung zugestanden (§ 36 Abs. 2)<sup>1</sup>.

Das Patentgesetz beschränkt sich allerdings nur auf die Anerkennung und die Sicherung der Persönlichkeitsrechte des Erfinders. Die Behandlung der materiell-rechtlichen Belange der Erfinder an ihren Erfindungen, also die Lösung der vermögensrechtlichen Seite, wurde einem besonderen Gesetz vorbehalten. Für ein solches Gesetz waren auch vor Beginn des Krieges unter regster Mitwirkung aller berufenen Stellen umfassende Vorarbeiten geleistet worden, die erfreulicherweise zu einer weitgehenden Klärung der sehr schwierigen einschlägigen Fragen geführt hatten, so daß sogar schon mit einem nahen Abschluß der Gesetzgebungsarbeiten gerechnet werden konnte. Durch den Ausbruch des Krieges mußte die Fortführung dieser Arbeiten aber unterbrochen werden, so daß die abschließende Behandlung dieses Gesetzes erst nach Kriegsende möglich sein wird.

### C.

Nach den Erfahrungen ist der Krieg der große Lehrmeister der Völker. Die Forderungen des Krieges stellen auf allen Lebensgebieten fortwährend neue Aufgaben. Überall müssen neue, bisher nicht gekannte Wege erschlossen werden. Vollends sind die Beiträge, die die Technik im modernen Krieg ständig zur Kriegsführung zu leisten hat, unbestritten weithin kriegsentscheidend. Mehr denn je sind deshalb gerade jetzt im Kriege alle schöpferischen Begabungen zum restlosen Einsatz ihres ganzen Könnens aufgerufen, um durch die ständige Fortentwicklung der Technik den entscheidenden Vorsprung gegenüber dem Einsatz der Geg-

<sup>1</sup> Über die weiteren Einzelheiten s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936 S. 1004 ff.

ner zu sichern. Ihre Schaffensfreudigkeit anzuregen und immer wieder von neuem anzuspornen, um zu Bestleistungen zu kommen, ist damit eine Aufgabe von besonderem Gewicht. Dazu beizutragen und so gleichzeitig die Bedeutung der erfinderischen Arbeit für die Kriegsführung in sinnfälliger Weise zu unterstreichen, ist das Ziel der Verordnung des Beauftragten für den Vierjahresplan vom 12. Juli 1942 über die Behandlung von Erfindungen von Gefolgschaftsmitgliedern (RGBl I 466). Wenn auch diese Verordnung in erster Linie auf die Bedürfnisse des Krieges zugeschnitten ist und, wie im Gesetzesvorspruch ausdrücklich betont wird, vor allem dazu dienen soll, die Rüstung zu steigern, so ist sie trotzdem ein wichtiger Markstein auf dem Weg zu der allgemeinen gesetzlichen Regelung des Gefolgschaftserfinderrechts. Ihre Bedeutung ist dabei um so größer, als in den Durchführungsbestimmungen, die dazu erlassen sind, weitgehend die Ergebnisse der Vorarbeiten verwertet werden, die vor Beginn des Krieges zu einer gesetzlichen Regelung geleistet waren, so daß bei der späteren Fortführung dieser Arbeiten bereits entsprechende praktische Erfahrungen über die Auswirkungen der geplanten Regelung vorliegen werden.

I. Die VO vom 12. Juli 1942 gibt selbst nur erst Rahmenbestimmungen, die noch durch Ausführungsbestimmungen ergänzt werden mußten. Auf Grund seiner, ihm in § 3 erteilten Ermächtigung hat der Reichsminister für Bewaffnung und Munition jetzt in der Durchführungsverordnung (DVO) vom 20. März 1943 (Deutscher Reichsanzeiger Nr. 70 vom 25. März 1943 und RGBl I 257) die näheren Einzelheiten zum Vollzug dieser VO geregelt.

Die VO vom 12. Juli 1942 sucht ihr Ziel auf zweifache Weise zu erreichen. Einmal will sie sicherstellen, daß das erfinderische Ideengut, das der einzelne Gefolgschaftsangehörige zur technischen Entwicklung beizutragen hat, auch wirklich den Weg zum Licht findet. Zum anderen sichert sie dem Erfinder den Lohn für seine Arbeit in der richtigen Erkenntnis, daß die sichtbare Anerkennung der persönlichen Leistung die Schaffensfreudigkeit des einzelnen immer am nachhaltigsten anregen kann.

1. Erfindungen bedeuten regelmäßig Änderung des Überkommenen. Ihr Erfolg hängt deshalb überwiegend davon ab, daß ihr Wert richtig gesehen wird. Besteht ein Bedürfnis nach Änderung eines gegebenen Zustandes, so können sich Vorschläge zu seiner Änderung leicht durchsetzen. Ungleich schwerer ist es dagegen, Gehör zu finden, wenn eine Erfindung überhaupt erst die Mängel des Gewohnten sichtbar machen muß, insbesondere dann, wenn sich eine gewohnte Technik vermeintlich voll bewährt hat. Ganz besonders schwer ist der Weg, wenn der Erfinder



überhaupt noch keine voll ausgereifte durchschlagende Lösung zu bieten hat, die durch ihren Erfolg selbst überzeugen könnte.

Um auszuschließen, daß wertvolle Anregungen und Gedanken von Gefolgschaftsmitgliedern der Betriebe verlorengehen, sei es wegen ihrer persönlichen Befangenheit oder ihrer mangelnden Gewandtheit, sei es aus Furcht vor der Kritik oder den Schwierigkeiten, die bei der Durchsetzung einer neuen Erfindung erwartet werden, sieht die VO eine besondere Erfinderbetreuung vor. In den öffentlichen und privaten Betrieben ist unter Aufsicht der Gauhauptämter für Technik der NSDAP. für eine geeignete Betreuung der erfinderisch tätig werdenden Gefolgschaftsmitglieder zu sorgen (§ 1 VO).

Solche Erfinderbetreuer sind allerdings nur dort einzusetzen, wo die Bestellung eines besonderen Betreuers zweckmäßig erscheint (§ 2 DVO). Das wird regelmäßig bei größeren Betrieben der Fall sein, bei denen wegen der Betriebsgröße das persönliche Verhältnis zwischen dem einzelnen Gefolgschaftsmitglied und dem verantwortlichen Leiter oft nur verhältnismäßig lose ist, so daß dadurch der unmittelbare, auf der Grundlage persönlichen Vertrauens aufbauende Gedankenaustausch nur in begrenztem Umfang gegeben ist. Die Erfinderbetreuer sind vom Betriebsführer im Einvernehmen mit dem Betriebsobmann vorzuschlagen und nach Zustimmung des Gauamtes für Technik der NSDAP. von dem zuständigen Dienststellenleiter der DAF. zu berufen.

Über die Form der Erfinderbetreuung in den öffentlichen Verwaltungen und Betrieben hat die zuständige oberste Reichsbehörde auf Grund ihres Organisationsrechtes nach Fühlungnahme mit dem Hauptamt für Technik der NSDAP. zu bestimmen. Dabei ist es nicht nötig, daß für alle Stellen besondere Erfinderbetreuer bestellt werden. Um eine wirksame Erfinderbetreuung sicherzustellen und die Möglichkeit zu schaffen, daß der Erfinderbetreuer auch in die Lage kommt, ausreichende Erfahrungen zu sammeln, ist vielmehr anzustreben, daß der Erfinderbetreuer jeweils für einen größeren Bereich zuständig ist.

Aus Gründen der Landesverteidigung müssen die Erfinderbetreuer auf Geheimhaltung besonders verpflichtet werden.

Bei der Einschaltung eines besonderen Erfinderbetreuers ist in erster Linie daran gedacht, dem Gefolgschaftsmitglied einen Mann seines besonderen Vertrauens zur Verfügung zu stellen, der seinen Ideen Verständnis entgegenbringt und der auch bereit ist, ihm einen, durch persönliche Interessen unbeeinflussten Rat zu geben. Der Erfinderbetreuer soll seine Anregungen kritisch und mit der notwendigen technischen Objektivität auf ihren Wert hin prüfen und ihm sein unvoreingenommenes Urteil darüber sagen. Dabei muß der Erfinderbetreuer allerdings nicht selten

versuchen, sich erst in die Gedanken- und Vorstellungswelt des einzelnen Erfinders hineinzuleben, um auf diese Weise die Zusammenhänge einer Erfindung zu erkennen. Soweit es möglich ist, soll er auch von sich aus auf die erfinderische Initiative der einzelnen Gefolgschaftsmitglieder einwirken, sei es dadurch, daß er ihnen Aufgaben stellt, die ihrem Können und ihrer Eignung angemessen sind, sei es dadurch, daß er sie davon abhält, Pläne zu verfolgen, die ihr Leistungsvermögen überschreiten und die damit zum Mißerfolg und zur Enttäuschung führen müßten. Zur Betriebsführung soll er der Mittler sein, an die er nach seiner Meinung brauchbare Vorschläge so heranbringt, daß sie von dort aus weiterverfolgt werden können. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Betriebsführung und Gefolgsmann soll er seine guten Dienste zur Verfügung stellen, um klärend und ausgleichend zu wirken und so dazu beizutragen, daß die Entscheidungen, die schließlich fallen, auch allseits richtig verstanden und als gerecht und sachgemäß empfunden werden.

Die Aufgaben, die der Erfinderbetreuer gegenüber der Gefolgschaft und gegenüber der Betriebsführung erfüllen muß, setzen bei diesem ein großes Maß von persönlicher Verantwortungsbereitschaft und fachlichem Können voraus. Um die Spreu vom Weizen sondern zu können, braucht er gründliches technisches Wissen, reiche Berufserfahrung und ein klares Urteil, damit er weder bei dem Erfinder, der an ihn glaubt, falsche Hoffnungen weckt, noch die Betriebsführung mit unwerten Arbeiten belastet. Hinzukommen muß die persönliche Freudigkeit zum technischen Fortschritt und die unbedingte Bereitschaft, die Mühen auf sich zu nehmen, die zum Durchbruch und bis zum schließlichen Erfolg einer Erfindung überwunden werden müssen. Hohe menschliche Eigenschaften, psychologische Eignung und Einfühlungsvermögen in die fremde Gedankenwelt des Erfinders, nicht zuletzt die notwendige Rechtskenntnis, sind die unerläßlichen Vorbedingungen für den Erfolg der Arbeit des Erfinderbetreuers. Seine Auswahl stellt den Betriebsführer deshalb vor eine verantwortungsvolle Entscheidung, die er sowohl im Interesse des Betriebes als auch seiner Gefolgschaft wie des technischen Fortschritts nicht ernst genug nehmen kann.

2. Das Arbeitsverhältnis wurde früher als ein rein schuldrechtliches Verhältnis betrachtet, bei dem durch einen Vertrag, den Arbeits- oder Anstellungsvertrag, die Rechte und Pflichten zwischen dem Unternehmer und dem einzelnen Gefolgschaftsangehörigen bestimmt wurden. Nach dem Inhalt dieses Vertrages mußte deshalb auch die Frage entschieden werden, ob das Gefolgschaftsmitglied zu einer erfinderischen Tätigkeit für sein Unternehmen verpflichtet war oder nicht und wem die von ihm gemachten Erfindungen gehören sollten. Enthielt der Vertrag hierüber

nichts, so mußte im Weg der ergänzenden Vertragsauslegung geholfen und ermittelt werden, welche Abmachungen die Parteien voraussichtlich getroffen hätten, wenn sie einen gegebenen Sachverhalt in ihre Regelung mit einbezogen hätten. Damit waren die Entscheidungen ganz zwangsläufig an die jeweils herrschenden Zeitströmungen und Zeitauffassungen gebunden, so daß das Gefühl einer Rechtsunsicherheit bei allen Beteiligten niemals ganz zerstreut werden konnte.

Grundsätzlich anders ist heute das Arbeitsverhältnis als ein Gemeinschaftsverhältnis gestaltet, das, auf der Pflicht zur Treue und Fürsorge ruhend, Unternehmer und Gefolgschaft als die Glieder einer zusammengehörigen Gemeinschaft sieht und sie verpflichtet, in gemeinsamer Arbeit zur Förderung des Betriebes und zum gemeinsamen Nutzen von Volk und Staat tätig zu sein.

Als Ausdruck seiner Pflicht zur Treue hat der Gefolgsmann seine ganze Kraft in den Dienst der Förderung des Betriebes zu stellen und er hat alles zu leisten, was ihm nach Können und Fähigkeiten möglich ist. Sind dem einzelnen Gefolgschaftsmitglied Erfindungen möglich, dann ist er, soweit es zur Förderung der Betriebsinteressen dient, auch dazu verpflichtet. Ein Streit darüber, ob der einzelne Gefolgsmann zum Erfinden verpflichtet ist oder nicht, ist damit ausgeschlossen.

Dieser Ausdehnung der Pflichten des Gefolgsmannes entspricht die Vertiefung der Pflichten des Unternehmers ihm gegenüber. Gehen die Leistungen des einzelnen Gefolgsmannes über das hinaus, wovon bei der Bemessung der Leistungen des Betriebes an ihn ausgegangen worden ist, so muß er für diese besonderen Leistungen auch entsprechend zusätzlich entschädigt werden. Folgerichtig wird deshalb in der VO vom 12. Juli 1942 als Richtschnur der Grundsatz festgelegt, daß jedes Gefolgschaftsmitglied verpflichtet ist, die von ihm gemachten Erfindungen, soweit sie aus seiner Arbeit im Betrieb heraus entstanden sind, dem Unternehmer zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat dafür eine angemessene Vergütung zu zahlen (§ 2 DVO).

Damit ist jetzt die Lücke ausgefüllt, die mit dem Übergang zum Erfinderprinzip durch das neue Patentgesetz entstanden war, indem nunmehr eindeutig klargelegt ist, daß der Unternehmer das Recht hat, von seinem Gefolgsmann die Überlassung seiner in den Aufgabenbereich des Betriebes fallenden Erfindungen zu verlangen. Gleichzeitig ist auch ein gerechter Ausgleich zwischen den Interessen der Unternehmer und ihrer Gefolgschaft gewonnen, der jedem Teil das zuzißt, worauf er nach Recht und Billigkeit Anspruch erheben kann, der der Industrie als der entscheidenden Trägerin des technischen Fortschritts in gleicher Weise

gerecht wird, wie den berechtigten Forderungen der Erfinder nach einer gebührenden Wertung ihrer Arbeit.

II. Die VO vom 12. Juli 1942 hat sich, wie erwähnt, nur darauf beschränkt, die grundsätzliche Linie festzulegen, nach der das Gefolgschaftserfinderrecht gestaltet werden sollte. Die nähere Regelung der zahlreichen, für den praktischen Vollzug wichtigen Einzelfragen war dagegen den Durchführungsbestimmungen vorbehalten, so daß jedenfalls für die praktische Handhabung die Durchführungsverordnung vom 20. März 1943 wegen ihres Inhaltes im Vordergrund steht.

1. Das neue Gefolgschaftserfinderrecht gilt im (ganzen) Großdeutschen Reich einschließlich der eingegliederten Ostgebiete (§ 4 VO vom 12. Juli 1942). Mangels ausdrücklicher Erstreckung sind von seiner Geltung aber das Protektorat Böhmen und Mähren und das Generalgouvernement ausgenommen. Die in den Alpen- und Donau-Reichsgauen bisher noch anzuwendenden Vorschriften der §§ 5a bis 5n des vormaligen österreichischen Patentgesetzes i. d. F. d. G. vom 2. Juli 1925 (BGBl. 219) sind durch die neue Regelung überholt und damit jetzt gegenstandslos.

Sachlich gelten die Bestimmungen für alle privaten und öffentlichen Betriebe. Der Begriff „Betrieb“ ist dabei aber nicht auf den rein fertigungstechnischen Teil des einzelnen Unternehmens beschränkt, sondern er umfaßt auch die Verwaltungsteile der Betriebe, die, wie z. B. die Konstruktionsbüros der einzelnen Unternehmungen nach der Art ihrer Tätigkeit mit der technischen Fortentwicklung regelmäßig genau in derselben Weise verbunden sind, wie die unmittelbar der Fertigung dienenden Teile eines Betriebes.

Nach der persönlichen Seite erfaßt das Gefolgschaftserfinderrecht alle Betriebsangehörigen, ohne Rücksicht darauf, welcher Art ihr Anstellungsverhältnis ist. Im öffentlichen Dienst gelten die Vorschriften der VO vom 12. Juli 1942 und der DVO vom 20. März 1943 außer für die Arbeiter und Angestellten insbesondere auch für alle Beamten, für die Angehörigen der Wehrmacht und des RAD, auch wenn sie dort nur in Erfüllung ihrer allgemeinen Dienstpflicht ihre Dienste leisten (§ 1 DVO). Gleiches gilt für die NSDAP, ihre Gliederungen und die ihr angeschlossenen Verbände (§ 12 DVO).

Das Rechtsverhältnis des Gefolgschaftserfinders im öffentlichen Dienst ist im allgemeinen genau nach denselben Grundsätzen zu beurteilen, die auch für die private Wirtschaft gelten. Abweichungen sind — ohne Änderung der grundsätzlichen Linie — nur soweit vorgesehen, als die vorbehaltlose Anwendung der Vorschriften für die private Wirtschaft den Bedürfnissen des öffentlichen Dienstes nicht gerecht werden würde<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Auf die unterschiedliche Regelung wird jeweils besonders hingewiesen.

Dem öffentlichen Dienst gleichgestellt ist die NSDAP., ihre Gliederungen und die ihr angeschlossenen Verbände (§ 12 DVO).

2. Die neuen Bestimmungen beziehen sich in ihrem wesentlichen Inhalt nur auf patentfähige Gefolgschaftserfindungen. Für Gebrauchsmusterschutzfähige Erfindungen und für sonstige Verbesserungen, die von Gefolgschaftsmitgliedern während der Dauer des Arbeitsverhältnisses gemacht werden, sind sie im allgemeinen nicht, auch nicht sinngemäß anzuwenden. Für die Beurteilung der Rechtsverhältnisse an solchen Erfindungen und Verbesserungen ist vielmehr allein der Inhalt des Arbeitsvertrages maßgebend. Fehlt hierüber eine Regelung, so gehören diese Erfindungen ebenso wie die übrigen Ergebnisse der Arbeit des einzelnen Gefolgschaftsmitgliedes dem Unternehmer, ohne daß er für sie eine besondere Entschädigung bezahlen müßte.

Diese Beschränkung auf die patentfähigen Erfindungen bringt für den praktischen Vollzug häufig deshalb Schwierigkeiten mit sich, weil es oft schwer ist, die Frage richtig zu entscheiden, ob die Leistung des Gefolgsmannes im Einzelfall wirklich eine patentfähige Erfindung darstellt oder nicht. Bekanntlich wird die Patentfähigkeit einer Erfindung nach der Größe des Abstandes beurteilt, den der Gegenstand der Anmeldung gegenüber dem sog. Stand der äußeren Technik besitzt, d. i. also gegenüber der Technik, die aus öffentlichen Druckschriften aus den letzten hundert Jahren oder aus inländischen offenkundigen Vorbenutzungshandlungen zu entnehmen ist (§ 2 Pat.Ges.).

Im Gegensatz dazu geht aber der Gefolgschaftserfinder üblicherweise gar nicht von diesem äußeren Stand der Technik aus, sondern er baut auf dem Stand der innerbetrieblichen Technik auf, der regelmäßig, insbesondere durch die betrieblichen Vorarbeiten und die aufgespeicherten Betriebserfahrungen erheblich über diesen äußeren Stand der Technik hinausreicht. Damit genügt für das Zustandekommen einer patentfähigen Erfindung nicht selten ein nur geringer Fortschritt, der für sich allein gesehen und verglichen mit dem Stand der inneren Technik des Betriebes vielfach keinerlei besondere Leistung beinhaltet. Die Lösung dieser Schwierigkeiten ist von der Seite des Patentrechts her im allgemeinen nicht möglich. Der Wert der persönlichen Leistung des Gefolgschaftserfinders kann vielmehr nur bei der Festsetzung seiner Vergütung angemessen berücksichtigt werden. Nüchterne Sachlichkeit in der Beurteilung seiner Leistung bei dem Erfinder und die Bereitschaft zur gerechten Anerkennung der Leistung seines Gefolgsmannes bei dem Unternehmer sind die notwendigen Vorbedingungen dafür, daß sich aus dieser schwer zu entscheidenden Frage nicht unerwünschte Reibungen ergeben können.

Die Rechtfertigung zu einer Sonderregelung für die patentfähigen Gefolgschaftserfindungen hat man darin finden wollen, daß jede patentfähige Erfindung als eine besondere, aus dem allgemeinen Pflichtenkreis eines Gefolgschaftsmitgliedes herausfallende Leistung angesehen werden müsse. Diese Begründung könnte aber nur für die immer seltener werdenden Fundamentalerfindungen gelten, die völlig neue Wege erschließen. Daneben gibt es aber noch eine Unzahl von Entwicklungs- und Verbesserungserfindungen, die jeder gut vorgebildete Techniker bei Fleiß und richtigem Einsatz ohne weiteres machen kann, die heute sein Betrieb von ihm verlangen muß und die damit auch nicht außerhalb seines Pflichtenkreises liegen können. Die wirkliche Rechtfertigung für diese Sonderbehandlung der patentfähigen Erfindungen kann sich deshalb nur aus einer ganz anderen Überlegung ergeben. Sie ist dadurch gegeben, daß der Unternehmer durch den Besitz eines Patentbesitzes eine Sonderstellung erhält, kraft deren er den Wettbewerb während der Patentdauer daran hindern kann, seinen geschützten Bereich zu stören. Der Gefolgsmann, der durch seine Arbeit zu diesem Erfolg beigetragen hat, soll nach dem Wert seines Beitrags zu diesem Erfolg angemessen berücksichtigt werden.

Damit würde allerdings auch die Einbeziehung der nur gebrauchsmusterschutzfähigen Erfindungen gerechtfertigt werden können, weil auch bei diesen Verbesserungen der Unternehmer während der Dauer des Gebrauchsmusterschutzes eine gewisse Sicherung gegenüber dem Wettbewerb erhält. Wenn trotzdem davon abgesehen worden ist, so ist dies geschehen, weil einmal der technische Wert der Gebrauchsmuster meist nur sehr begrenzt ist und zum anderen, weil ihre Schutzfähigkeit in der Regel recht zweifelhaft ist, da bekanntlich Gebrauchsmuster ohne sachliche Prüfung in die Gebrauchsmusterrolle eingetragen werden. Darüber hinaus würde ihre Einbeziehung auch wegen der großen Zahl der Gebrauchsmuster zu einer solchen Belastung der Betriebe führen müssen, daß zwischen dem Aufwand und dem dadurch erreichbaren Erfolg kein vertretbares Verhältnis mehr bestehen würde.

3. Anders als nach dem früheren Recht gibt es seit dem Inkrafttreten des neuen Patentgesetzes infolge des Übergangs zum Erfinderprinzip keinen unmittelbaren Rechtserwerb des Unternehmers an den Erfindungen seiner Gefolgschaftsmitglieder mehr. Die Rechte an solchen Erfindungen entstehen jetzt in der Person des Erfinders selbst. Das bedeutet allerdings nicht, daß der Gefolgschaftserfinder nun über alle seine Erfindungen uneingeschränkt verfügen dürfte. Er muß sie vielmehr auf Verlangen des Unternehmers dem Betrieb überlassen, soweit sie das Ergebnis seiner Arbeit im Betrieb sind, also im Betrieb selbst wurzeln.

Die Überlassung anderer Erfindungen kann dagegen auch unter Berücksichtigung der jedem Gefolgschaftsmitglied gegenüber seinem Betrieb obliegenden Treuepflicht nicht verlangt werden, so daß ein Gefolgschaftsmitglied weder die Erfindungen seinem Betrieb überlassen muß, die es schon vor der Begründung des Arbeitsverhältnisses gemacht hat, noch auch die Erfindungen, die es erst nach seinem Ausscheiden abgeschlossen hat. Die Verpflichtung für das Gefolgschaftsmitglied, seine noch nicht zum Patent angemeldeten Erfindungen aus der Zeit vor Beginn des Arbeitsverhältnisses bei seinem Dienstantritt dem Unternehmer anzuzeigen (§ 3 Abs. 3 DVO), dient nur der Klarheit und will verhindern, daß später Zweifel über die Rechte an diesen Erfindungen auftreten. Die Verfügungsrechte des Erfinders an diesen Erfindungen werden dagegen durch diese Meldepflicht nicht berührt.

Die Entschließung des Unternehmers über die Inanspruchnahme einer Erfindung setzt voraus, daß er auch von ihrem Vorhandensein erfährt. Um dem Unternehmer die Kenntnis über die Erfindungen zu verschaffen, die in seinem Betrieb gemacht worden sind, ist eine allgemeine Meldepflicht für Gefolgschaftserfindungen vorgesehen. Jedes Gefolgschaftsmitglied, das während des Arbeitsverhältnisses eine Erfindung gemacht hat, muß diese unverzüglich dem Unternehmer melden. Haben mehrere zu der Erfindung beigetragen, so haben sie die Erfindungsmeldung gemeinsam oder jeder der mehreren für sich abzugeben (§ 3 DVO).

Aus Zweckmäßigkeitsgründen und um das einzelne Gefolgschaftsmitglied nicht mit einer vielleicht recht folgenschweren Entscheidung zu belasten, ist diese Meldepflicht auf alle Erfindungen ausgedehnt, die ein Gefolgschaftsmitglied während des Bestehens des Arbeitsverhältnisses gemacht hat. Insbesondere bei größeren Betrieben mit vielartigen Aufgaben ist es nämlich für das einzelne Gefolgschaftsmitglied oft außerordentlich schwer, selbst die Grenzen richtig zu finden, innerhalb deren es seine Erfindungen dem Betrieb zur Verfügung stellen muß. Durch die Übertragung dieser Prüfung auf den Unternehmer wird das Gefolgschaftsmitglied, ohne daß damit seine Rechte irgendwie beeinträchtigt würden, von einer u. U. recht fühlbaren Haftpflicht befreit. Jeder Gefolgsmann muß deshalb auch die Erfindungen, die ohne weiteres erkennbar nicht vom Unternehmer beansprucht werden können, z. B. weil sie mit dem Arbeitsgebiet des Betriebes überhaupt nichts zu tun haben und damit ihre Wurzel nicht in der Beschäftigung im Betrieb haben können, melden, sofern sie nur zeitlich während des Bestehens des Arbeitsverhältnisses entstanden sind.

Die Erfindungsmeldung des Gefolgschaftsmitgliedes ist die Grundlage für die Entscheidung des Unternehmers, ob er eine Erfindung für sich in Anspruch nehmen will oder nicht. Sie muß deshalb alles enthalten, was der Unternehmer zu seiner Entschließung wissen muß. Dazu gehört in erster Linie eine klare Beschreibung dessen, was der Erfinder als seine Erfindung ansieht. Der Erfinder muß angeben, worin nach seiner Meinung die von ihm gefundene neue Lehre zum technischen Handeln besteht. Dabei kann es sich sowohl darum handeln, daß er eine neue technische Aufgabe gelöst hat, als auch darum, daß er eine neue, einen technischen Fortschritt enthaltende Lösung für eine an sich bekannte Aufgabe gefunden hat. Das bloße Stellen einer Aufgabe oder das Erkennen eines bisher nicht erkannten oder nicht gelösten Bedürfnisses enthält dagegen für sich allein im allgemeinen noch keine Erfindung.

Über diese Beschreibung seiner Erfindung hinaus muß der Erfinder, soweit es nicht von vornherein klar ist, in seiner Meldung noch weiter angeben, wann und wie er zu seiner Erfindung gekommen ist, damit beurteilt werden kann, ob die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Erfindung durch den Unternehmer überhaupt erfüllt sind.

Die vorerwähnten Angaben gehören zum notwendigen Inhalt der Erfindungsmeldung, weil ohne ihre Kenntnis über die Inanspruchnahme der Erfindung durch den Unternehmer gar nicht entschieden werden kann. Eine Erfindungsmeldung, die diese wesentlichen Angaben nicht enthält, kann deshalb jedenfalls so lange keine Rechtsfolgen auslösen, insbesondere keine Frist in Lauf setzen, als die Entscheidungsgrundlagen nicht nachträglich ergänzt worden sind.

Über diesen notwendigen Inhalt der Erfindungsmeldung hinaus, der sich aus ihrer Zweckbestimmung ergibt, soll der Erfinder auch die Aufgabe näher bezeichnen, von der er bei seiner Erfindung ausgegangen ist und die Einzelheiten seiner Lösung unter Beifügung etwaiger Aufzeichnungen über das Zustandekommen der Erfindung kurz beschreiben. Dabei soll er auch die ihm von Dienstvorgesetzten erteilten Weisungen oder Richtlinien, die benutzten Hilfsmittel oder Vorarbeiten des Betriebes, seine Mitarbeiter und Art und Umfang ihrer Mitarbeit angeben (§ 3 Abs. 2 DVO). Mängel in diesen Angaben berühren die Rechtswirksamkeit der Erfindungsmeldung nicht.

Wegen ihrer Bedeutung für die Beurteilung des Rechtsverhältnisses zwischen Erfinder und Unternehmer muß die Erfindungsmeldung schriftlich erstattet werden. Dem Erfinder bleibt es überlassen, sich hierzu der Mithilfe des Erfinderbetreuers zu bedienen.

Für die Praxis spielt noch die Frage eine besondere Rolle, wann die Erfindungsmeldung erstattet werden muß, weil sich bekanntlich die



Rangfolge der Patente nach dem Zeitpunkt ihrer Anmeldung richtet. Jeder Betrieb hat deshalb zur Sicherung der günstigsten Anmeldepriorität das größte Interesse daran, möglichst bald von den Erfindungen seiner Gefolgschaftsmitglieder zu erfahren, um sie raschestens anmelden zu können. Diese Frage ist dahin gelöst, daß der Erfinder verpflichtet ist, seine Erfindungen unverzüglich, d. h. also ohne schuldhaftes Zögern zu melden, nachdem er seine Erfindung gemacht hat. Eine Erfindung ist aber schon dann gemacht, wenn der Erfinder die Lösung des technischen Problems im wesentlichen gefunden hat, mögen auch noch gewisse, im Bereich des handwerklichen Könnens liegende Versuche erforderlich sein. Zu diesem Zeitpunkt muß deshalb die Erfindung auch schon gemeldet werden. Der Erfinder darf nicht mit seiner Meldung zuwarten, bis die Erfindung vervollkommenet oder in allen ihren Einzelheiten durchkonstruiert worden ist, will er sich nicht der Gefahr einer Haftung aussetzen. Es liegt deshalb im wohlverstandenen Interesse auch des Erfinders selbst, wenn er seine Erfindungen möglichst bald dem Unternehmer meldet und ihn, soweit es geschehen kann, über die einzelnen Entwicklungsabschnitte seiner Erfindung laufend unterrichtet.

Die Erteilung einer besonderen Empfangsbestätigung des Unternehmers über den Eingang der Erfindungsmeldung ist nicht vorgesehen. Aus Zweckmäßigkeitsgründen ist es aber zu empfehlen, dem Gefolgschaftsmitglied eine solche Bestätigung zu geben, schon allein, um damit den Ablauf der Erklärungsfrist über die Inanspruchnahme der Erfindung zweifelsfrei festzulegen.

Die ordnungsgemäße Erfindungsmeldung bewirkt, daß der Unternehmer nun prüfen muß, ob er die Erfindung seines Gefolgschaftsmitgliedes für seinen Betrieb überhaupt in Anspruch nehmen darf und daß er sich binnen angemessener Frist darüber entscheiden muß, ob er sie beanspruchen will. Diese Entscheidung muß er so schnell treffen, wie es ihm möglich ist, spätestens aber innerhalb einer Frist von sechs Monaten von der Erfindungsmeldung an gerechnet. Weil diese Entscheidung auch die Interessen des Erfinders selbst wesentlich berührt, insbesondere wenn sich der Unternehmer zur Freigabe einer Erfindung entschließt, muß er dabei auch das Interesse des Erfinders an einer möglichst schnellen Klärung der Rechtslage berücksichtigen, so daß er gegebenenfalls für eine sachlich nicht gerechtfertigte Verzögerung seiner Entscheidung einstehen muß, auch wenn die Sechsmonatsfrist noch nicht abgelaufen ist. Über seine Entscheidung muß der Unternehmer sein Gefolgschaftsmitglied schriftlich unterrichten.

Auf die Erfindungen seines Gefolgschaftsmitgliedes hat der Unternehmer nur dann ein Recht, wenn sie bei währendem Arbeitsverhältnis

aus der Arbeit des Erfinders im Betrieb heraus entstanden sind. Dazu rechnet jede Erfindung, die aus der dem Gefolgschaftsmitglied im Betrieb obliegenden Tätigkeit erwachsen ist oder die maßgeblich auf betrieblichen Erfahrungen, Vorarbeiten oder sonstigen betrieblichen Anregungen beruht (§ 4 Abs. 1 DVO). Damit ist der Kreis der Erfindungen, die dem Betrieb zur Verfügung gestellt werden müssen, wesentlich weiter gezogen, als es nach der bisherigen Rechtsprechung über den Begriff der Diensterfindung der Fall war. Entscheidend für die Zurechnung zu den betriebsgebundenen Erfindungen ist jetzt der maßgebliche Einfluß des sog. Betriebsmilieus auf das Zustandekommen der Erfindung. Ist das Zustandekommen einer Erfindung durch die Beschäftigung des Erfinders im Betriebe wesentlich beeinflußt worden, sei es, daß er dort aus dem Stand der inderen Betriebstechnik entsprechende Anregungen für seine Erfindung aufnehmen konnte, sei es, daß er zu ihr durch die Aufgabenstellung des Betriebs oder durch die Lenkung seiner Arbeiten hingeführt worden ist, so gehört seine Erfindung dem Betriebe. Es genügt durchaus, wenn das Gefolgschaftsmitglied durch seine Beschäftigung im Betrieb auf das Bestehen eines bestimmten Bedürfnisses aufmerksam gemacht und aus dieser Erkenntnis heraus bei dem Suchen nach einer Lösung zu seiner Erfindung gelangt ist. Nicht unbedingt notwendig ist, daß die Erfindung in das Arbeitsgebiet des Betriebes fällt. Auch wenn sich der Erfinder seine Aufgabe schon vor dem Beginn seines Arbeitsverhältnisses gestellt, sie aber erst nachher und unter dem Einfluß seiner Betriebstätigkeit gelöst hat, gehört seine Erfindung dem Betrieb. Daß die Erfindungen dem Betrieb überlassen werden müssen, mit deren Aufsuchen und Ausarbeiten das Gefolgschaftsmitglied besonders beauftragt worden ist, bedarf keiner besonderen Erwähnung.

Völlig unerheblich ist auch, wann die Erfindung entstanden ist, ob während der Dienstzeit oder während der Freizeit des Gefolgsmannes, etwa im Urlaub oder in Krankheitszeiten, sofern nur der maßgebliche Einfluß der Betriebstätigkeit des Gefolgschaftsmitgliedes auf sein Schaffen noch gegeben war.

Nur dann ist eine Erfindung, die während der Dauer des Arbeitsverhältnisses gemacht worden ist, zwar zu melden, aber nicht dem Betrieb zur Verfügung zu stellen, wenn die Beschäftigung des Gefolgsmannes im Betrieb auf ihre Entstehung ohne wesentlichen Einfluß gewesen ist. Das wird regelmäßig — wenn auch nicht immer — der Fall sein, wenn die Erfindung außerhalb des Arbeitsgebietes des Betriebes selbst liegt oder aber, wenn der Erfinder keine Möglichkeit hatte, aus

betrieblichen Erfahrungen usw. für seine Arbeit Nutzen zu ziehen, weil sie ihm z. B. nicht zugänglich waren.

Im Streitfall muß der Unternehmer beweisen, daß die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme einer Gefolgschaftserfindung durch ihn gegeben sind. Dieser Pflicht wird er allerdings im allgemeinen schon damit genügen können, wenn er nachweist, daß der Erfinder in seinem Betrieb bestimmten Einflüssen ausgesetzt war, von denen nach den Erfahrungen des Lebens eine wesentliche Förderung für das Zustandekommen der Erfindung erwartet werden kann. Will der Gefolgsmann eine solche Folgerung dann nicht gegen sich gelten lassen, so muß er ihre Unrichtigkeit näher begründen.

Die Entscheidung des Unternehmers muß eindeutig und klar sein, damit das Gefolgschaftsmitglied weiß, woran es ist. Gibt der Unternehmer keine Erklärung ab, etwa weil er die Erfindung nicht als patentfähig ansieht und deshalb glaubt, daß sie schon aus dem Arbeitsvertrag heraus dem Betrieb gehöre, so kann er jedenfalls dann keine Rechte an einer solchen Erfindung mehr beanspruchen, wenn sie entgegen seiner Annahme doch als patentfähig anerkannt werden sollte.

Ob darüber hinaus der Unternehmer seine Rechte an einer ihm gemeldeten Erfindung bei Nichtabgabe einer eindeutigen Erklärung immer und auch dann verliert, wenn die Erfindung überhaupt nicht oder nur gebrauchsmusterschutzfähig ist, läßt sich aus dem Wortlaut des Gesetzes nicht sicher entscheiden, da § 4 Abs. 1 DVO ganz allgemein von der Inanspruchnahme einer „gemeldeten“ Erfindung handelt. Man wird diese Frage aber aus mehrfachen Gründen, insbesondere auch im Hinblick auf § 5 Abs. 6 DVO verneinen müssen. Trotzdem ist es zur Schaffung einer klaren Rechtslage sowohl im Interesse des Erfinders als auch des Unternehmers empfehlenswert, dem Gefolgschaftsmitglied auf jede Erfindungsmeldung hin auch eine Antwort zu geben, aus der es zweifelsfrei ersehen kann, ob der Unternehmer seine Erfindung für sich beansprucht oder nicht. Dabei wäre auch dem Erfinder die Auffassung des Unternehmers über die Patentfähigkeit der gemeldeten Erfindung mitzuteilen, damit Meinungsverschiedenheiten hierüber baldigst und möglichst im Weg gegenseitigen Benehmens geklärt werden können.

Nimmt der Unternehmer die Erfindung seines Gefolgschaftsmitgliedes in Anspruch, so gehen die Rechte an der Erfindung mit der Abgabe seiner Erklärung und ohne weiteren Übertragungsakt auf ihn über. Diese Inanspruchnahme der Erfindung hat unmittelbar dingliche Wirkung, sie führt nicht etwa nur dazu, daß der Erfinder rein schuldrechtlich zur Übertragung seiner Erfindung verpflichtet wäre. Der Unternehmer erlangt mit der Abgabe seiner Erklärung das volle Recht an der

Erfindung<sup>1</sup>. Etwaige Verfügungen, die der Erfinder vor der Inanspruchnahme seiner Erfindung getroffen hat, sind dem Unternehmer gegenüber rechtsunwirksam, ohne daß sich der Erfindungsbesitzer auf einen gutgläubigen Erfindungsbesitz berufen könnte. Die Schutzvorschrift des § 5 Pat.Ges. zugunsten des gutgläubigen Erfindungsbesitzers, wonach die erfinderrechtliche Vindikation bei gutgläubigem Erfindungsbesitz nur bis zum Ablauf eines Jahres nach der Bekanntmachung über die Erteilung des Patentbesitzes geltend gemacht werden kann, wirkt nicht gegenüber dem Inanspruchnahmerecht des Unternehmers an den Erfindungen seiner Gefolgschaftsangehörigen. Der unberechtigte Erfindungsbesitzer muß vielmehr die Erfindung und die daraus gezogenen Früchte ohne Zeitbeschränkung an den Unternehmer herausgeben. Wer Rechte an einer Gefolgschaftserfindung erwerben will, muß sich deshalb darüber vergewissern, daß der Unternehmer sein Recht auf Inanspruchnahme der Erfindung nicht mehr geltend machen kann. Damit ist für die Zukunft eine wirksame Abhilfe dagegen geschaffen, daß die Rechte des Unternehmers durch eine unbefugte Veräußerung einer betriebsgebundenen Erfindung geschmälert werden können.

Verzichtet der Unternehmer auf eine ihm gemeldete Erfindung oder gibt er rechtzeitig keine Erklärung über ihre Inanspruchnahme ab, so kann das Gefolgschaftsmitglied über seine Erfindung frei verfügen, ohne durch seine Treuepflicht gegenüber dem Betrieb noch Einschränkungen unterworfen zu sein. Er kann deshalb die Erfindung auch einem Wettbewerber seines Betriebes überlassen; denn er darf die Freigabe seiner Erfindung dahin auffassen, daß der Unternehmer aus einer Fremdverwertung keine Beeinträchtigung der Interessen seines Betriebes besorgt. Das Risiko dieser in den Bereich der Betriebsleitung gehörenden Entscheidung muß der Unternehmer allein tragen, der deshalb auch seine Entscheidung nur in Vorausschau und gewissenhafter Prüfung der künftigen Betriebsbedürfnisse treffen kann. Die Preisgabe der innerbetrieblichen Technik, auf der aufbauend der Erfinder zu seiner Erfindung gelangt ist, ist ihm aber auf Grund seiner Pflicht zur Geheimhaltung, die sich aus seiner Treuepflicht ergibt, ebenso verwehrt wie die Einbeziehung der innerbetrieblichen Technik in seine Patentanmeldung. Er darf sich vielmehr nur den Schritt schützen lassen, den er über die innerbetriebliche Technik hinaus getan hat.

Um zu vermeiden, daß eine Gefolgschaftserfindung bekannt wird, bevor noch entschieden ist, wem sie schließlich gehören wird, müssen sowohl der Unternehmer als auch das Gefolgschaftsmitglied die Erfin-

<sup>1</sup> Für den öffentlichen Dienst ist die Möglichkeit geschaffen, eine Erfindung nur beschränkt durch ein Benutzungsrecht zu beanspruchen (§ 11 DVO).

ung so lange geheim halten, als sie nicht das Verfügungsrecht über die Erfindung besitzen, also so lange, als entweder der Unternehmer die Erfindung noch nicht in Anspruch genommen, oder der Erfinder durch Verzicht oder Ausbleiben einer rechtzeitigen Erklärung des Unternehmers das freie Verfügungsrecht über sie erlangt hat (§ 4 Abs. 3 DVO).

4. Der Pflicht des Gefolgschaftserfinders, seine in das Arbeitsgebiet des Betriebes fallenden Erfindungen dem Betrieb zu überlassen, entspricht die Pflicht des Unternehmers, die Leistung seines Gefolgschaftsmitgliedes auch gebührend anzuerkennen. Dazu gehört auf der einen Seite die Sicherung seiner Erfinderehre, und zum anderen eine besondere materielle Anerkennung als Ausgleich dafür, daß der Erfinder seine Erfindung nicht selbst verwerten darf.

Der Anspruch des Gefolgschaftsmitgliedes auf die Anerkennung seiner Erfinderehre wird durch seine ausdrückliche Nennung als Erfinder im Patenterteilungsverfahren erfüllt. Der Unternehmer hat deshalb die ihm gemeldeten Erfindungen seiner Gefolgschaftsmitglieder zum Patent anzumelden, wenn er sie nicht dem Erfinder freigibt<sup>1</sup>. Dieses Anmelderecht steht bis zur Freigabe der Erfindung dem Unternehmer allein zu (§ 6 Abs. 1 DVO). Der Erfinder hat kein Selbstanmelderecht, es sei denn, daß ihm der Unternehmer ein solches besonders zugestanden hätte. Diese Versagung des Selbstanmelderechts ist in der besonderen praktischen Bedeutung begründet, welche die richtige Fassung der Patentunterlagen für das Patenterteilungsverfahren und überhaupt für den Inhalt eines Schutzrechtes hat. Solange der Unternehmer die Erfindung noch beanspruchen kann, müssen die Anmeldeunterlagen wegen ihrer grundlegenden Bedeutung für das ganze Erteilungsverfahren auf die Bedürfnisse seines Betriebes abgestellt sein, damit er auch schließlich das Patent und mit dem Inhalt erhält, wie es seinen Interessen gemäß ist. Eine solche Abfassung der Anmeldeunterlagen ist aber dem Erfinder in der Regel nicht möglich, schon allein deshalb nicht, weil er die Patentpolitik und die Patentinteressen seines Betriebes nicht verlässlich übersehen und beurteilen kann, mag er selbst im übrigen über die nötige Patenterfahrung und Sachkunde verfügen.

Um für die Anmeldung eine möglichst günstige Priorität zu haben, muß der Unternehmer die Patenterteilung „unverzüglich“ beantragen. Bei einer verspäteten Anmeldung muß er dem Erfinder für die nachteiligen Folgen seiner Säumnis haften. Wann die Anmeldung rechtzeitig ist und wann nicht mehr, läßt sich nicht allgemeingültig festlegen. Ent-

<sup>1</sup> Bei Inanspruchnahme eines bloßen Nutzungsrechtes an der Erfindung eines öffentlichen Dienstnehmers besteht diese Pflicht jedoch nicht.

scheidend ist vielmehr, ob der Unternehmer die Erfindung zu einer Zeit angemeldet hat, zu der ihre Anmeldung von ihm nach angemessener Prüfung und nach entsprechender Ausarbeitung der Patentunterlagen erwartet werden konnte. Dabei muß er auch das Interesse des Erfinders an einer raschen Anmeldung berücksichtigen, so daß er eine Erfindung, insbesondere wenn sich seine Prüfung über die Zweckmäßigkeit ihrer Inanspruchnahme länger hinzieht, vielleicht sogar schon zu einer Zeit anmelden muß, zu der er sich selbst noch gar nicht schlüssig darüber ist, ob er sie für seinen Betrieb beanspruchen will oder nicht. Daß die Frist von 6 Monaten für die Inanspruchnahme einer Erfindung bei Einreichung der Anmeldung noch nicht abgelaufen ist, ist weder ein Beweis für die Rechtzeitigkeit einer Anmeldung, wie es andererseits auch noch kein Beweis für eine schuldhafte Säumnis ist, wenn zwischen der Erklärung des Unternehmers über die Inanspruchnahme einer Erfindung und ihrer Anmeldung eine angemessene Zwischenzeit liegt. Soweit nicht im Einzelfall besondere Umstände zu einer anderen Beurteilung führen, darf wohl allgemein davon ausgegangen werden, daß der Unternehmer seine Patentanmeldungen immer baldmöglichst einreicht, schon allein um dem Wettbewerb zuvorzukommen. „Die Furcht, daß die Konkurrenz zuvorkommt und den Weg versperrt, nötigt dazu, vielfach noch unreife Gedanken patentieren zu lassen, um dann erst unter dem Schutz der Patentanmeldung sicher zu prüfen, ob sich die weitere Verfolgung der Sache lohnt“ (Siemens). Meldet der Unternehmer eine Erfindung an, ehe er sie in Anspruch genommen hat, so wird er zunächst Treuhänder für seinen Gefolgsmann und muß dann seine Interessen auch entsprechend wahren.

Auch wenn der Unternehmer die Patentfähigkeit einer ihm gemeldeten Erfindung bezweifelt, ohne daß es ihm gelingt, den Erfinder zu überzeugen und sich mit ihm zu einigen, muß er die Erfindung zum Patent anmelden. Dabei muß ihm allerdings das Recht zugestanden werden, daß er seine Bedenken gegen die Patentfähigkeit gegenüber dem Reichspatentamt zum Ausdruck bringt. Eine Verletzung seiner Pflichten gegenüber seinem Gefolgschaftsmitglied könnte in einem solchen Verhalten nicht gefunden werden, weil das Interesse der Allgemeinheit an dem Entstehen nur wirklich berechtigter Schutzrechte den materiellen Interessen des Erfinders unbedingt vorgehen muß. Hat das Reichspatentamt aber einmal die Patentfähigkeit einer Erfindung bejaht, so muß der Unternehmer diese Entscheidung gegen sich gelten lassen, ohne dagegen selbst oder durch einen Mittelsmann (Einspruch einlegen oder später) eine Nichtigkeitsklage gegen das erteilte Patent erheben zu können, auch wenn durch die Entscheidung des Reichspatentamts praktisch gleich-

zeitig über seine materiell-rechtlichen Verpflichtungen gegenüber seinem Gefolgschaftsmitglied entschieden wird<sup>1</sup>.

Die Anmeldepflicht des Unternehmers entspricht in der Praxis allerdings nicht immer den Interessen des Betriebes. Es ist vielmehr durchaus nicht selten, daß es im Interesse des Betriebes gelegen ist, eine Erfindung eines Gefolgschaftsmitgliedes vorläufig oder überhaupt geheimzuhalten und deshalb von einer Patentanmeldung, sei es auf Zeit, sei es überhaupt, abzusehen. Das ist insbesondere der Fall, wenn es sich um die Bearbeitung eines neuen technischen Gebietes handelt, die tunlichst anderen, insbesondere dem Wettbewerb gegenüber, so lange geheimgehalten werden muß, bis ein gewisser Abschluß der Arbeiten erreicht ist, damit Störungen der Entwicklungsarbeiten durch fremde Patente vermieden werden können. Die Möglichkeit, die Bekanntmachung einer Patentanmeldung auf die Dauer von 6 Monaten aussetzen zu lassen (§ 30 Abs. 4 Pat.Ges.), reicht in solchen Fällen vielfach nicht hin, um den Geheimnisschutz zu gewährleisten<sup>2</sup>. Ebenso genügt das Verschieben eines Strohmannes oft nicht, um die vorzeitige Aufmerksamkeit der Fachkreise von solchen Arbeiten abzulenken, so daß nur eine Verzögerung der Patentanmeldung helfen kann. Ein völliger Verzicht auf die Patentanmeldung wird vornehmlich dann in Frage kommen, wenn mit der Bekanntgabe einer Erfindung gleichzeitig auch Betriebsgeheimnisse offenbar würden, die dem Wettbewerb den Einblick in die inneren Betriebsvorgänge ermöglichen würden.

Bei einem solchen Widerstreit der Interessen des Gefolgsmanns an der Anmeldung seiner Erfindung und der Belange des Betriebes müssen die Bedürfnisse des Betriebes vorgehen. Der Unternehmer kann deshalb von der Patentanmeldung absehen, wenn er dem Gefolgschaftsmitglied gegenüber die Patentfähigkeit seiner Erfindung anerkennt. Bei Zweifeln über die Patentfähigkeit muß er die Erfindung zwar anmelden, ist aber berechtigt, die Anmeldung nach Erlaß des Bekanntmachungsbeschlusses wieder zurückzuziehen<sup>3</sup>. Bei diesem Vorgehen wird eine Gefährdung der Betriebsinteressen vermieden, weil das Patenterteilungsverfahren bis zur Bekanntmachung der Anmeldung geheim ist. Die Entscheidung des Reichspatentamts über die Patentfähigkeit einer solchen Erfindung ist dann im Verhältnis zwischen Erfinder und Unternehmer bindend. Hat eine solche geheim gehaltene Erfindung rüstungswirtschaftliche Bedeu-

<sup>1</sup> Hierzu s. Kohler, Handbuch des Patentrechts, § 148 Abschn. 5 S. 381/82.

<sup>2</sup> Z. Z. entfällt die Bekanntmachung (siehe Zweite Verordnung über außerordentliche Maßnahmen im Patent- und Gebrauchsmusterrecht v. 12. Mai 1943/RGBl. II 150).

<sup>3</sup> Z. Z. maßgebend der Beschluß über Erteilung des Patentbeschlusses (hierzu § 2 Abs. 4 der VO. v. 12. Mai 1943).

tung, so muß sie dem zuständigen Wehrmachtsteil durch den Unternehmer mitgeteilt werden, um gegebenenfalls ihren Einsatz im allgemeinen Interesse zu sichern. Nachteile, die sich für das Gefolgschaftsmitglied aus einer solchen Wahrung des Betriebsgeheimnisses ergeben, insbesondere, weil sein Anspruch auf die Wahrung seiner Erfinderehre nicht erfüllt wird, müssen bei der Festsetzung der Vergütung berücksichtigt werden (§ 6 Abs. 3 DVO).

Darüber, ob und wann eine Erfindung im Interesse des Betriebes auf Zeit oder dauernd geheimgehalten werden soll, hat der Unternehmer auf Grund seines Betriebsleitungsrechtes allein zu entscheiden. Über seine Entscheidung muß er aber den Erfinder unterrichten. Zu einer ins einzelne gehenden Mitteilung über die näheren Gründe seiner Entscheidung ist er jedoch nicht verpflichtet, weil es sich insoweit um Fragen der Betriebsführung und der Patentpolitik des Betriebes handelt, die der Einwirkung des einzelnen Gefolgschaftsmitgliedes verschlossen sind. Ein Schadensersatzanspruch könnte deshalb dem Gefolgschaftsmitglied wegen einer solchen Entscheidung nur zugestanden werden, soweit es sich um einen offensichtlichen Mißbrauch des Unternehmers handeln würde.

Die Pflicht des Unternehmers zur Patentanmeldung besteht nur für das Inland. Im Ausland kann er die Erfindung anmelden, wenn dies ihm tunlich erscheint. Eine Pflicht dazu besteht für ihn aber nicht. Will er Auslandspatente nachsuchen, so hat ihn das Gefolgschaftsmitglied dabei zu unterstützen, soweit nach dem Recht des Auslandes eine Mitwirkung des Erfinders bei der Anmeldung erfordert wird (§ 6 Abs. 1 DVO). Eine bestimmte Frist ist für die Anmeldung von Auslandspatenten nicht vorgesehen. Der Unternehmer muß deshalb jeweils nach den besonderen Verhältnissen des Falles selbst entscheiden, ob überhaupt eine Auslandsanmeldung für ihn Zweck hat und wann und in welchen Ländern er eine Anmeldung einreichen will. Dabei muß er allerdings das Selbstanmelde-recht des Erfinders, das im Gegensatz zu den Inlandsanmeldungen für Auslandsanmeldungen anerkannt ist, mit berücksichtigen. Die Entscheidung, ob Auslandsanmeldungen zweckmäßig sind oder nicht, setzt eine eingehende Übersicht über die Aufnahmefähigkeit des ausländischen Marktes für die Erfindung, die besonderen handelspolitischen Beziehungen zum Anmeldestaat, seine Patentpolitik u. a. m. voraus.

Will der Unternehmer selbst für eine Erfindung keine, oder nur in einzelnen Ländern Auslandsanmeldungen einreichen, so muß er seinem Gefolgschaftsmitglied den Erwerb von Auslandspatenten dort ermöglichen, wo er selbst auf eine solche Anmeldung verzichtet, ausgenommen die Erfindungen, die im Interesse des Betriebes geheimgehalten werden müssen (§ 6 Abs. 2 DVO). Hat der Erfinder dem Unternehmer eine solche



Absicht mitgeteilt, so muß sich der Unternehmer in angemessener Frist entscheiden, ob er nun selbst Patente im Auslande anmelden oder ob und für welche Länder er dieses Recht dem Erfinder überlassen will. Dabei muß er darauf bedacht sein, daß für die Auslandsanmeldungen möglichst noch die Frist für die Inanspruchnahme der Unionspriorität nach der Pariser Verbandsübereinkunft vom 20. März 1883 zum Schutz des gewerblichen Eigentums (z. Zt. geltend in der Londoner Fassung vom 2. Juni 1934) eingehalten werden kann, um auch für die Auslandsschutzrechte die günstigste Priorität zu sichern. Er ist daher verpflichtet, seinem Gefolgschaftsmitglied für seine Auslandsanmeldungen die noch laufenden Prioritätsrechte aus den die Unionspriorität begründenden Voranmeldungen abzutreten.

Die Rücksicht auf die Betriebsinteressen verlangt es, daß der Unternehmer durch das Vorhandensein von Auslandsschutzrechten in der Hand seines Gefolgschaftsmitgliedes in seiner wirtschaftlichen Tätigkeit nach dem Ausland nicht eingengt werden kann. Auf sein Verlangen muß deshalb das Gefolgschaftsmitglied im räumlichen Geltungsbereich seiner Schutzrechte dem Unternehmer gegen angemessene Vergütung ein Benutzungsrecht einräumen. Im allgemeinen wird es sich hierbei um eine Einfuhrlizenz handeln. Das Recht des Unternehmers beschränkt sich aber nicht etwa nur auf eine Einfuhrlizenz. Bei der Bemessung der Vergütung für die Gestattung einer solchen Erfindungsbenutzung muß berücksichtigt werden, daß die Erfindung in Wirklichkeit betriebsgebunden ist, so daß der Unternehmer nicht die gleichen Lizenzsätze zu zahlen hat, wie ein anderer Lizenznehmer. Eine solche Forderung des Gefolgschaftsmitgliedes würde dem Gedanken der Betriebsgemeinschaft widersprechen.

Die Abfassung der Unterlagen für die Patentanmeldung ist Aufgabe des Unternehmers, der allein darüber entscheidet, was in eine Anmeldung hineingenommen werden soll. Dabei braucht er nicht für jede Erfindung jedes einzelnen Gefolgschaftsmitgliedes eine besondere Anmeldung einzureichen, sondern er kann mehrere Erfindungen zu einer Anmeldung zusammenfassen, soweit dadurch die Einheitlichkeit der Anmeldung nicht leidet. Vor der Einreichung der Patentanmeldung wird dem Erfinder aber schon aus Zweckmäßigkeitsgründen regelmäßig Gelegenheit zu geben sein, zu der geplanten Fassung der Patentunterlagen Stellung zu nehmen. Der Erfinder hat jedoch kein Recht, eine bestimmte Fassung der Anmeldeunterlagen zu verlangen, so daß der Unternehmer Wünschen des Erfinders nicht entsprechen muß. Gleichwohl wird er natürlich geeignete Vorschläge weitgehendst berücksichtigen.

Wenn auch dem Erfinder kein Recht zur Einwirkung auf das Patenterteilungsverfahren zusteht, so ist er aber trotzdem an seinem

Verlauf wesentlich interessiert. Diesem berechtigten Wunsche muß der Unternehmer nachkommen. Er muß deshalb dem Gefolgschaftsmitglied bei Anmeldung der Erfindung eine Abschrift der Anmeldeunterlagen überlassen und ihm Kenntnis von dem Fortgang des Verfahrens geben. Darüber hinaus muß er ihm auf Verlangen auch Einsicht in den Schriftwechsel mit dem Reichspatentamt geben. Im allgemeinen wird er ihn über diese bloße Unterrichtung über den Verlauf des Patenterteilungsverfahrens hinaus aber auch noch zur Bearbeitung der Einwendungen, die das Reichspatentamt im Prüfungsverfahren gegen die Patentfähigkeit der Anmeldung erhebt, heranziehen, weil es durch die Mitarbeit des Erfinders regelmäßig am besten möglich ist, das Wesen seiner Erfindung erschöpfend zu erklären und ihn gleichzeitig von der sachgemäßen Behandlung der Patentanmeldung zu überzeugen.

Über seine Patente für Gefolgschaftserfindungen hat der Unternehmer freies Verfügungsrecht. Er darf sie daher auch verfallen lassen, wenn ihre weitere Aufrechterhaltung für ihn kein Interesse mehr hat, sei es, weil sie durch die technische Entwicklung überholt sind, sei es, weil er sich durch andere Schutzrechte genügend gesichert glaubt. Der Erfinder muß vorher nicht gehört werden. Ein Heimfallrecht zu seinen Gunsten gibt es nicht. Eine gewisse Einschränkung besteht nur, wenn der Unternehmer ein Patent vor Erfüllung der Ansprüche des Gefolgschaftsmitgliedes auf angemessene Vergütung fallenlassen will, also insbesondere dann, wenn die Erfindervergütung in Form wiederkehrender Leistungen bewirkt wird. Hier muß der Unternehmer den Erfinder von seiner Absicht rechtzeitig unterrichten (§ 7 DVO). Der Erfinder kann aber trotzdem auch in diesem Fall nicht die Übertragung des Patentbesitzes auf sich verlangen. Die Entscheidung darüber, was mit dem Patent geschehen soll, verbleibt vielmehr dem Unternehmer. Lehnt dieser es ab, das Patent auf den Erfinder zu übertragen, so hat das zur Folge, daß der Anspruch des Erfinders auf angemessene Vergütung trotz Wegfall des Patentschutzes bestehen bleibt. Ist er dagegen zur Übertragung des Patentbesitzes bereit, so hören seine weiteren Pflichten dem Erfinder gegenüber auf, es sei denn, daß dieser nun selbst das Patent weiter aufrechterhält. Tut er das, so muß er dem Unternehmer auf Verlangen ein Nutzungsrecht gegen angemessene Vergütung einräumen. Das Erlöschen des Patentbesitzes bei Verzicht des Erfinders auf Übernahme bringt natürlich nur die künftigen, dagegen nicht die bereits entstandenen, aber noch nicht erfüllten Ansprüche des Erfinders zum Wegfall.

5. Im Brennpunkt des ganzen Gefolgschaftserfinderrechts steht die Frage nach einer gerechten Anerkennung der Erfinderverleistung. Ihre richtige und befriedigende Lösung ist von allergrößter praktischer Trag-

weite. Der Erfinder, der seine Leistung anerkannt sieht, fühlt sich herausgehoben, die Freude am Erfolg spornt seine Schaffensfreudigkeit an und befähigt ihn, über Mißerfolge und Widrigkeiten hinweg, die wohl bei jeder Erfindung überwunden werden müssen, trotzdem immer wieder beharrlich sein Ziel zu verfolgen. Das Ausbleiben der berechtigten Anerkennung verletzt dagegen das Rechtsgefühl und ertötet schließlich das Leistungsstreben. Fähigkeiten und Können begabter Kräfte bleiben ungenutzt, wenn der einzelne sehen muß, daß er ungeachtet besonderer Leistungen doch nicht auf einen Erfolg rechnen darf. An die Stelle der frischen Tatkraft und der Fortschrittsfreudigkeit tritt das Streben nach Mittelmäßigkeit und der ängstliche Wunsch nach Beharrung.

Der Anspruch des Gefolgschaftserfinders auf eine angemessene Vergütung für die Überlassung der aus seiner Arbeit im Betrieb entstandenen Erfindungen an den Unternehmer ist bereits in der VO vom 12. Juli 1942 grundsätzlich anerkannt (§ 2 VO). Klärend stellt die DVO dazu fest, daß dieser Anspruch auf eine angemessene Vergütung nur für patentfähige Erfindungen des Gefolgschaftsmitgliedes besteht, die der Unternehmer in Anspruch genommen hat (§ 5 Abs. 1 DVO).

Diese grundsätzliche Anerkennung des Anspruches des Gefolgschaftserfinders auf eine angemessene Vergütung bedeutet nun nicht, daß in jedem einzelnen Fall auch eine besondere Vergütung bezahlt werden müßte. Die Zahlung einer solchen Vergütung kommt vielmehr nur in Frage, wenn und soweit es angemessen ist. Das setzt voraus, daß eine besondere Leistung des Gefolgschaftsmitgliedes vorliegt, die auch eine besondere Anerkennung rechtfertigt. Dazu gehört, daß seine Leistung über das hinausgeht, was er zur Erfüllung seiner normalen Dienstpflichten schon tun muß.

Ob im Einzelfall eine solche besondere Leistung des Erfinders gegeben ist oder nicht, ist nicht immer leicht zu beantworten. Festzuhalten ist dafür jedenfalls, daß die Patentfähigkeit der einzelnen Erfindung für sich allein noch kein geeigneter Anhaltspunkt für diese Entscheidung sein kann; denn ihre Anerkennung setzt nur einen entsprechenden Abstand der Erfindung gegenüber dem Stand der äußeren Technik voraus. Dagegen wird damit über das Ausmaß der persönlichen Leistung des Erfinders gar nichts gesagt, weil weder der Stand der inneren Technik, von der der Erfinder ausgegangen ist, im Patenterteilungsverfahren gewürdigt, noch auch darüber entschieden wird, welche Normalleistungen ihm aus seinem Arbeitsverhältnis heraus obliegen. Ausschlaggebend muß bei dieser Entscheidung vielmehr immer sein, daß die einzelne Erfindung bei Berücksichtigung der verschiedenen Umstände, die ihr Zustandekommen beeinflußt haben, noch als ein besonderes Verdienst des Gefolg-

schaftsmitgliedes angesehen werden kann. Das Urteil hierüber ist aber abhängig insbesondere von der Stellung des Erfinders im Betrieb, von seinen Aufgaben und von den Voraussetzungen, unter denen seine Erfindung entstanden ist. Je höher seine Stellung ist, um so höhere Leistungen müssen von ihm erwartet werden. Wer mit Forschungsarbeiten beauftragt ist, wird eher zu Erfindungen kommen müssen als ein Gefolgschaftsmitglied, das in anderer Weise eingesetzt ist. Je weiter die innere Technik des Betriebes fortgeschritten ist, desto größer muß der Beitrag des Gefolgschaftsmitgliedes sein, um als besondere Leistungen angesehen werden zu können. Fehlt ein besonderes Verdienst des Erfinders, so wäre es nicht gerechtfertigt, ihm trotzdem einen besonderen Vergütungsanspruch zu geben. Die Gewährung eines besonderen Vergütungsanspruches wäre dann nicht angemessen, so daß dieser auf Null herabsinkt. Eine andere Frage ist allerdings, ob nicht in gewissen Fällen trotzdem erfinderisch tätigen Gefolgschaftsmitgliedern eine besondere Prämie ausgeworfen werden soll, wenn ihre Arbeiten erfolgreich waren.

Steht fest, daß die Erfindung eines Gefolgschaftsmitgliedes als eine besondere Leistung angesehen werden muß, so muß der Erfinder auch dafür angemessen entschädigt werden. Welche Entschädigung angemessen ist, läßt sich nicht in einer allgemein gültigen Formel festhalten. Maßgebend ist dafür vornehmlich, wie die Erfindung des Gefolgschaftsmitgliedes gewertet werden muß. Der Wert seiner Erfindung kann nun an sich auf zweierlei Weise ermittelt werden, wobei die Ergebnisse allerdings unter sich völlig verschieden sein können. Es kann ausgegangen werden vom wirtschaftlichen Erfolg der Erfindung oder aber von der erfinderischen Leistung des Gefolgschaftsmitgliedes. Der wirtschaftliche Erfolg und das Ausmaß der erfinderischen Leistung weichen — wie die Praxis zeigt — häufig voneinander ab; die erfinderische Leistung kann groß, der Erfolg aber klein sein, und umgekehrt kann die erfinderische Leistung klein, der wirtschaftliche Erfolg trotzdem groß sein. Je nach dem Ausgangspunkt würde die Vergütung demnach bald höher, bald niedriger festgesetzt werden müssen.

Dem Ziel, die erfinderische Leistung zu beleben und dadurch den Fortschritt anzuregen, wird nur eine Berechnungsweise der Vergütung gerecht, die entscheidend auf das Verdienst des Erfinders abgestellt ist. Von dieser grundsätzlichen Einstellung geht auch die DVO aus, die sich im übrigen darauf beschränkt hat, die wichtigsten Gesichtspunkte aufzuzählen, die bei der Feststellung der angemessenen Vergütung berücksichtigt werden müssen. Danach sind insbesondere das Ausmaß der schöpferischen Leistung, die Aufgabe des Gefolgschaftsmitgliedes im Betrieb, die Höhe des Arbeitsentgelts und die Verwertbarkeit seiner Erfindung zu

berücksichtigen (§ 5 Abs. 1 DVO). Der Erfolg ist damit miterfaßt, ohne aber für die Berechnung der Erfindungsvergütung selbst entscheidend zu sein.

Zur Vertiefung dieser Gesichtspunkte und um gleichzeitig eine Annäherung in der Bewertung vergleichbarer Erfindungen in den verschiedenen Betrieben herbeizuführen, hat der Reichsminister für Bewaffnung und Munition zu diesen Hinweisen der DVO in den „Richtlinien für die Vergütung von Gefolgschaftsmitgliedern vom 20. März 1943“ (Reichsanzeiger Nr. 70, 1943) noch weitere Erläuterungen gegeben, die für ihre Auslegung richtungweisend sein müssen.

Mit der Feststellung, daß vergütungsberechtigt nur solche Erfindungen sind, die auch gegenüber dem innerbetrieblichen Stand der Technik eine Sonderleistung enthalten, wird in den Richtlinien nochmals ausdrücklich klargestellt, daß die Patenterteilung für eine Gefolgschaftserfindung allein einen Vergütungsanspruch noch nicht rechtfertigt. Zur Anerkennung einer Sonderleistung gehört immer eine schöpferische Leistung von entsprechendem Ausmaß. Die Anforderungen, denen eine Leistung genügen muß, sind dabei verschieden je nach der Stellung des Erfinders und seinen Aufgaben, die ihm übertragen sind. Der Höhergestellte hat größere Pflichten.

Angepaßt an ihre Aufgaben werden die Gefolgschaftsmitglieder in folgende Einzelgruppen eingeordnet: a) führend geistig Tätige; b) auf einem bestimmten technischen Gebiet leitend Tätige; c) allgemein leitend Tätige; d) gebunden geistig Tätige; e) als Werkmeister o. dgl. Tätige; f) mechanisch Tätige.

Außer durch die Stellung des Erfinders wird das Urteil über seine Leistung durch die Umstände bestimmt, die das Entstehen seiner Erfindung beeinflußt haben. Der Aufwand an schöpferischer Leistung ist größer oder kleiner, je nach den Verhältnissen, unter denen der Erfinder zu arbeiten hat. Maßgebend ist dafür einmal, wie der Erfinder zu seiner Aufgabe gekommen ist, die durch seine Erfindung gelöst ist, und weiter, welche Mittel er zu seiner Lösung benutzt hat.

Die Aufgabe kann an den Erfinder in verschiedener Weise herankommen sein. Sie kann ihm a) vom Betrieb selbst gestellt worden sein. Der Erfinder ist mit der Ausarbeitung bestimmter Aufgaben ausdrücklich beauftragt. Sie kann sich b) aus der dem Erfinder im Betrieb berufsmäßig obliegenden Arbeit ergeben haben, z. B. bei der Lösung eines bestimmten Auftrags macht das Gefolgschaftsmitglied eine Erfindung. Die Aufgabe kann c) im Betrieb zwar vorhanden, dem Gefolgschaftsmitglied aber nicht ausdrücklich gestellt sein, z. B. das Gefolgschaftsmitglied arbeitet eine Lösung für ein bisher nicht weiter beachtetes Be-

dürfnis aus, und endlich kann d) die Aufgabenstellung vom Erfinder selbst ausgehen und entweder auf eine Teilaufgabe oder eine Gesamtaufgabe gerichtet sein.

Nicht minder verschiedenartig sind die denkbaren Lösungsmöglichkeiten. Die Lösung kann erreicht werden a) empirisch durch systematische Versuche; b) durch Anwendung berufsmäßiger Lösungsmittel, die dem Erfinder aus seiner beruflichen Tätigkeit geläufig sind, z. B. durch seine Berufserfahrungen auf anderen technischen Gebieten; c) durch Anwendung betriebseigener Lösungsmittel, die in anderen Abteilungen des Betriebes bekannt sind, also durch Anwendung der innerbetrieblichen Technik und schließlich d) durch Verwendung von betriebsfremden Lösungsmitteln.

Die Grenze zwischen erfinderischer Normalleistung und erfinderischer Sonderleistung wird in jedem Fall durch das Ausmaß der schöpferischen Leistung bestimmt, die von dem Gefolgschaftsmitglied nach seiner Stellung im Betrieb erwartet werden kann. Je höher diese ist, um so größeren Anforderungen muß das Gefolgschaftsmitglied deshalb auch gerecht werden. Als allgemeine Norm sehen die Richtlinien vor, daß bei einem führenden Gefolgschaftsmitglied die Stellung eigener Gesamtaufgaben und ihre Lösung durch berufliche Lösungsmittel noch als erfinderische Normalleistung angesehen werden, während bei einem mechanisch tätigen Gefolgschaftsmitglied höchstens die durch systematische Versuche erzielte Lösung einer vom Betrieb gestellten Aufgabe als Normalleistung gelten soll.

Verhältnismäßig geringe Bedeutung für die Festsetzung der Erfindervergütung hat die Höhe des Arbeitsentgelts. Das Arbeitsentgelt spielt nämlich nur dann eine Rolle, wenn das Gefolgschaftsmitglied entweder besonders hoch oder zu niedrig bezahlt ist. Solange die Vergütung aber lediglich seiner Stellung entspricht, muß sie bei der Berechnung der Erfindervergütung unbeachtet bleiben, weil die Voraussetzungen für die Anerkennung einer erfinderischen Sonderleistung ohnedies schon in einem entsprechenden Verhältnis zu der Rangstellung des Gefolgschaftsmitgliedes stehen. Wollte man den Vergütungsanspruch eines Gefolgschaftsmitgliedes etwa wegen seiner höheren Bezüge besonders kürzen, so würde das zu einer Minderbewertung seiner Erfindungen führen, die weder dem Sinne noch den Absichten des Gefolgschaftserfinderrechts entspricht.

Von erheblicherer Bedeutung für die Festsetzung der Erfindervergütung ist dagegen ihre praktische Verwertbarkeit. Dadurch wird gleichzeitig auch der Erfolg miterfaßt. Allerdings darf der Erfolg bei der Be-

messung der Erfindervergütung nur soweit berücksichtigt werden, als er das Verdienst des Erfinders selbst ist.

Für das Urteil über die Verwertbarkeit einer Erfindung steht zunächst der Grad ihrer Ausführungsreife im Vordergrund. Die Erfindung selbst besteht ja regelmäßig nur in dem Vorschlag, eine bestimmte Aufgabe in einer bestimmten Weise zu lösen, also in einer neuen Idee. Von einer solchen Idee bis zu ihrer praktischen Verwirklichung ist aber meist ein recht langer und dornenreicher Weg. Ob ein solcher neuer Vorschlag durchführbar ist, läßt sich nur selten ohne weiteres feststellen, regelmäßig muß darüber erst der praktische Versuch entscheiden. Die immer wiederholten Erfahrungen zeigen aber, daß nicht selten ursprünglich aussichtsreich scheinende Erfindungen nach zahlreichen Versuchen und Erprobungen sich doch als ungeeignet erweisen und wieder aufgegeben werden müssen. Auch wirklich brauchbare Erfindungen werden nur selten sofort ausführungsreif sein. Die Geschichte der meisten großen Erfindungen zeigt vielmehr, daß sie oft über zahllose Rückschläge hinweg nur durch zäheste Arbeit und mühevollste Ausdauer, manchmal erst nach Jahren sich durchsetzen und zum Erfolg kommen konnten. So hat z. B. Rudolf Diesel sein grundlegendes Patent für den Diesel-Motor bekanntlich schon im Jahre 1892 angemeldet und erst im Jahre 1897 ist es ihm gelungen, den ersten betriebsfähigen Motor herzustellen und dadurch die Brauchbarkeit seiner Ideen zu beweisen. Die Geschichte des nahtlosen Rohres der Gebr. Mannesmann<sup>1</sup> z. B. zeigt wiederum, wie nahe selbst bei bahnbrechenden technischen Erfindungen oft Erfolg und dauernder Mißerfolg beisammenwohnen und welche Fülle von Energie, Fleiß, Können, Ausdauer und geschäftlichem Wagemut notwendig sind, um einer Erfindung zum schließlichen Durchbruch zu verhelfen. Je größer der Beitrag des Erfinders ist, den er zum schließlichen Erfolg geleistet hat, um so höher muß naturgemäß sein Vergütungsanspruch bemessen werden, während er andererseits natürlich nicht verlangen kann, seinen Lohn auch aus der Arbeit der Mitarbeiter zu erhalten, die seine Ideen durch ihre Mitarbeit und ihren Einsatz erst zur Wirklichkeit gemacht haben.

Die Verwertbarkeit einer Erfindung ist nicht schlechthin gleichbedeutend mit ihrer tatsächlichen Benutzung. Eine Erfindervergütung ist deshalb nicht nur für die tatsächlich verwerteten Erfindungen zu bezahlen. Der Unternehmer muß vielmehr u. U. bei sonst gegebenen Voraussetzungen auch für nicht verwertete Erfindungen eine Vergütung bezahlen, die nach dem Wert festzusetzen ist, den der Besitz eines Schutzrechtes für ihn hat. Es ist nämlich in der Praxis durchaus nicht so, daß

<sup>1</sup> Hierzu s. Kleine Chronik der Mannesmann-Röhrenwerke, Jubiläumsausgabe 1940.

jedes Patent, das angemeldet wird, nun auch praktisch ausgewertet werden sollte. Eine große Zahl der Patente sind vielmehr von vornherein dazu bestimmt, nur den Unternehmer gegen das Eindringen eines Wettbewerbers zu schützen, sei es, daß sie mögliche Umwege abriegeln, die ein anderer gegebenenfalls gehen könnte, sei es, daß sie dem Betrieb Entwicklungsmöglichkeiten offenhalten, auf die er vielleicht noch zurückgreifen will. Soweit nicht verwertete Patente dadurch dennoch für den Betrieb einen praktischen Wert haben, muß dieser Wert bei der Bemessung der Erfindervergütung in Anschlag gebracht werden. Dabei wird allerdings unterstellt werden müssen, daß ein Betrieb nur die Patente aufrechterhält, die für ihn auch ein wirkliches Interesse haben.

Bestreitet der Unternehmer die Verwertbarkeit einer Erfindung und will er aus diesem Grunde dem Erfinder überhaupt keine Vergütung bezahlen, so ist ihm ein Verzicht auf eine solche Erfindung zuzumuten. Die Richtlinien sehen deshalb vor, daß das Patent dann dem Erfinder freizugeben ist.

Bei den Erfindungen, die der Unternehmer tatsächlich benutzt, ist bei der Festsetzung der Erfindervergütung in der Regel davon auszugehen, daß die Verwertbarkeit und die tatsächliche Verwertung einander entsprechen, weil jeder Unternehmer schon aus seinem eigenen Interesse heraus bestrebt sein wird, seine Erfindungen möglichst nachhaltig zu benutzen. Das soll aber nicht gelten, wenn zwischen der tatsächlichen Verwertung und ihrer Verwertbarkeit ein offensichtliches Mißverhältnis besteht.

Für die Festsetzung der Erfindervergütung sind sonach — jedenfalls als Regel — zunächst die Verhältnisse des Betriebes maßgebend, in dem der Erfinder tätig ist. Er kann daher — von Ausnahmen abgesehen — weder verlangen, daß der Festsetzung der Erfindervergütung eine nachhaltigere als die tatsächliche Erfindungsbenutzung zugrunde gelegt wird, die nach seiner Meinung dem Unternehmer möglich wäre, noch, daß die Erfindervergütung nach dem Ertrag bemessen wird, der bei einem Einsatz seiner Erfindung in einem anderen, u. U. größeren Betrieb erreicht werden könnte. Erst recht kann er natürlich nicht fordern, daß der Unternehmer eine in seinem Betrieb entstandene Erfindung einem Wettbewerber überläßt, um dadurch eine nachhaltigere Erfindungsausnutzung zu sichern. Über das Ausmaß der Erfindungsbenutzung hat vielmehr der Unternehmer auf Grund seines Betriebsleitungsrechts allein zu entscheiden. Gleiches gilt für die Frage der Überlassung des Benutzungsrechts an einen anderen Betrieb. Die Arbeit des Gefolgschaftsmitgliedes in dem Betrieb dient in erster Linie der Förderung der Betriebszwecke gerade dieses Betriebes, sie ist betriebsgebunden. Seine Erfindungen



müssen deshalb auch, jedenfalls zunächst, dem Betrieb vorbehalten bleiben, der ihm die Möglichkeiten dazu gegeben hat dadurch, daß er die Voraussetzungen für ihre Entstehung geschaffen und das Risiko dafür getragen hat. Anderes kann nur gelten, wenn durch die Überlassung eines Benutzungsrechtes an andere die Interessen des Betriebes nicht beeinträchtigt werden. Dann muß allerdings dem Unternehmer auch zugemutet werden, daß er dafür einsteht, daß die Interessen des Erfinders nicht zu kurz kommen. Das ergibt sich aus seiner Fürsorgepflicht. Im übrigen muß aber der Erfinder sich damit abfinden, daß die Interessen seines Betriebes, in dem er beschäftigt wird, als Gemeinschaftsinteressen aller Betriebsangehörigen seinen persönlichen Interessen vorgehen und daß der Betrieb dem wahren Sinn des Arbeitsverhältnisses entsprechend die Ergebnisse seiner Arbeiten, auch soweit sie schöpferisch sind, sich zunächst einmal selbst vorbehält. Soweit die Interessen der Allgemeinheit eine nachhaltigere Erfindungsbenutzung erfordern, gehen diese allgemeinen Interessen den Interessen des Betriebes natürlich vor.

Die Erfindervergütung enthält die Anerkennung für das Verdienst, das sich der Erfinder erworben hat. Für ihre Festsetzung darf deshalb auch nur der Beitrag berücksichtigt werden, den der Erfinder zum schließlichen Erfolg beigesteuert hat. Der Erfolg einer Neuerung ist aber nach den praktischen Erfahrungen nur in den seltensten Fällen das ausschließliche Verdienst des Erfinders. In der Regel hängen die Erfolgsaussichten einer Neuerung noch von zahlreichen anderen Umständen ab. Insbesondere sind die geschäftlichen Erfahrungen einer Firma, ihre Marktkennntnis, ihre Absatzorganisation und ihre Werbearbeit für den praktischen Erfolg einer Erfindung nicht selten sogar noch viel ausschlaggebender als die Arbeit des Erfinders selbst. Nicht minder wird der Erfolg durch die Zeitumstände beeinflusst, unter denen eine Erfindung gemacht worden ist. Je nach dem augenblicklichen Bedarf ist das Interesse an einer neuen Erfindung bald größer oder geringer, z. B. begegnen im Kriege wehrtechnische Erfindungen einer ganz anderen Aufmerksamkeit als in Zeiten tiefen Friedens. Es würde zu einem innerlich unberechtigten Ergebnis führen müssen, wollte man bei der Festsetzung der Erfindervergütung allein von dem schließlichen Erfolg ausgehen, ohne den besonderen Umständen gebührend Rechnung zu tragen, die völlig unabhängig von der Leistung des Erfinders zum Erfolg mit beigetragen haben. Weil die Erfindungen von Gefolgschaftsmitgliedern in jedem Fall von vornherein sowohl in ihrer Entstehung, als auch in ihrem weiteren Ausbau und ihrem praktischen Erfolg weitgehend durch die Verhältnisse des Betriebes beeinflusst werden, in dem sie entstanden sind, kann die Erfindervergütung des Gefolgschaftserfinders auch nicht so

bemessen werden, wie die Vergütung, die der freie Erfinder für die Überlassung seiner Erfindung fordern kann, der seine Erfindungen auf Grund eines selbständigen Erfindungsganges und auf sein eigenes Risiko hin macht.

Als weiterer Gesichtspunkt soll bei der Festsetzung der Erfindervergütung schließlich nach den Richtlinien auch noch der technische Rang gewürdigt werden, den die einzelne Erfindung in der technischen Rangordnung einnimmt. Hier handelt es sich darum, ihre technischen Auswirkungen, insbesondere nach der Seite der Fertigungskosten und der Erzeugniseigenschaften zu erfassen. Eine neue Erfindung kann nämlich entweder a) ganz ohne Einfluß auf die Eigenschaften eines Erzeugnisses sein, oder b) zu einer Verbesserung nur in Nebeneigenschaften, oder c) zu einer Verbesserung auch von Haupteigenschaften und endlich d) überhaupt zu einem neuen Erzeugnis mit neuen Eigenschaften führen. Ebenso können die Auswirkungen auf die Fertigungskosten unterschiedlich sein, so daß sich die Ersparnisse an Fertigungskosten wiederum in einer festen Stufenfolge erfassen lassen. Je weittragender die praktischen Auswirkungen einer Erfindung sind, desto höher muß der Erfinder vergütet werden.

Endlich soll noch berücksichtigt werden, in welcher Weise eine Erfindung verwertet wird, ob in Einzel-, Serien- oder Massenanwendung. Serien- und Massenanwendung wirken vergütungssteigernd, sofern sie gerade durch die Erfindung ermöglicht sind.

Mit diesen Hinweisen auf die mannigfaltigen Gesichtspunkte, die bei der Festsetzung der Erfindervergütung zu berücksichtigen sind, ist ein allgemeiner Rahmen gewonnen, der die Aufstellung einer gewissen Rangordnung unter den einzelnen Erfindungen zuläßt und je nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles noch entsprechend ergänzt oder vereinfacht werden kann. Wenn auch die Grenzen für die Einordnung der einzelnen Erfindung nicht unbedingt scharf gezogen werden können und wenn die Bewertung der Erfindungen subjektiv bedingt nicht immer durchgehend gleichmäßig sein kann, so sind diese Richtlinien aber trotzdem geeignet, eine gewisse gleichmäßige Handhabung bei der Festsetzung der Erfindervergütung herbeizuführen und bei den Beteiligten das Gefühl einer gerechten Behandlung zu erhöhen. Um ihre praktische Anwendung zu erleichtern, sind die maßgeblichen Bewertungsfaktoren mehrfach in feste Formeln bzw. Rang- und Leistungsnoten zusammengefaßt worden<sup>1</sup>, die jedenfalls für die Mehrzahl der Erfindungen eine verhält-

<sup>1</sup> Weiße, Kernstück der allgemeinen Erfindungskunde für Gefolgschaftserfinder, Berlin (1943), VDI-Verlag, insbes. S. 36 ff.

Dapper, Die Gefolgschaftserfindung und ihre Bewertung in Deutsche Technik 1942/372 ff.

nismäßig einfache Bemessung der Vergütung zulassen. Gleichzeitig ist damit den Erfindern selbst ein Mittel an die Hand gegeben, um auch ihrerseits ihre Vergütungserwartungen auf ihre Berechtigung hin näher zu prüfen. In der Praxis hat es sich dabei als nützlich und sachdienlich erwiesen, bei der Berechnung der Erfindervergütung von festen Grundprämien auszugehen, die für solche Erfindungen bezahlt werden, die nach der höchsten Leistungs- und Rangnote zu bewerten sind, und für die übrigen Erfindungen entsprechend abgestufte Vergütungen zu gewähren. Nach den Erfahrungen können auf diese Weise die meisten der in der Praxis üblichen Erfindungen erfaßt werden, so daß nur für solche Erfindungen, die wegen ihrer Bedeutung aus dem allgemeinen Rahmen herausfallen, die Vergütung im Einzelfall besonders ermittelt werden muß.

Neben dieser Berechnungsweise der Erfindervergütung auf der Grundlage einer festen Grundprämie kennt die Praxis allerdings auch noch eine Reihe anderer Formen der Festsetzung der Erfindervergütung. Eine für alle Fälle passende Formel läßt sich nicht geben, weil die Verhältnisse in den verschiedensten Betrieben und Industrien zu unterschiedlich sind, um in einen für alle anwendbaren Rahmen eingefügt zu werden. Es muß vielmehr immer von den besonderen Bedingungen des Einzelfalles abhängig bleiben, welchen Weg ein Betrieb hier gehen will. Das gilt insbesondere für den immer wiederkehrenden Vorschlag, die Erfindervergütung auf der Grundlage des Geschäftsumsatzes oder Gewinns zu berechnen. Gerade bei der Entscheidung dieser Frage ist es notwendig, über den Interessen des Erfinders auch die Gesamtinteressen des Betriebes selbst zu sehen und der überwiegend ablehnenden Einstellung der industriellen Kreise Gerechtigkeit zuteil werden zu lassen<sup>1</sup>. Am einfachsten ist die Festsetzung der Erfindervergütung natürlich bei der Verwertung einer Erfindung durch Lizenzvergebung, bei der der Erfinder in der Regel durch Gewährung eines festen Lizenzanteiles — üblicherweise ein Drittel — entschädigt wird.

Die Erfindervergütung wird grundsätzlich für die gesamte Laufdauer des Patentes geschuldet. Diese wird allerdings nur selten der gesetzlich möglichen Laufdauer von 18 Jahren entsprechen, weil erfahrungsgemäß die Mehrzahl der Patente schon wesentlich früher — meist nach 6—8 Jahren — durch die technische Entwicklung wieder überholt sind, so daß ihr praktischer Wert damit entfällt.

Für die Zahlung der Vergütung selbst gibt es keine festen Regeln. Die Praxis kennt die verschiedensten Formen der Zahlungsweise. Es ist

<sup>1</sup> Hierzu s. Weber in „Deutsches Recht“ 1942/1263.

üblich, die Erfindervergütung durch eine einmalige Zahlung mit einem festen Abfindungsbetrag abzugelten, teilweise werden laufend Zahlungen mit fester Fälligkeit gewährt. Wieder in anderen Fällen wird die Vergütung jeweils nach Ablauf gewisser Zeitabschnitte immer wieder neu festgesetzt. Die Zahlung einer Abfindungssumme ist insbesondere dann angezeigt, wenn entweder der Wert einer Erfindung von vornherein abschließend übersehen werden kann oder wenn die angemessene Vergütung nicht besonders groß ist. Fortlaufende Vergütungen und die wiederkehrende Festsetzung der Vergütung wird dagegen vornehmlich bei bedeutenderen Erfindungen zweckmäßig sein, bei denen erst die Entwicklung und der Erfolg der Erfindung abgewartet werden sollen. Die angemessene Entschädigung des Erfinders setzt nicht notwendig eine besondere Geldzahlung voraus. Es können vielmehr auch andere Leistungen des Unternehmers, u. U. eine Beförderung des Erfinders oder eine angemessene Erhöhung der Dienstbezüge als Vergütung in Frage kommen.

Über die Art und Höhe der Vergütung sowie über ihre Zahlungsweise sollen sich der Unternehmer und der Erfinder, gegebenenfalls unter Zuziehung des Erfinderbetreuers, verständigen. In der Praxis spielt sich diese Verständigung in der Regel in der Weise ab, daß der Unternehmer dem Erfinder bestimmte Vorschläge über die geplante Vergütung macht und dieser nicht widerspricht. Stimmt der Erfinder dagegen den Vorschlägen des Unternehmers nicht zu und gelingt es auch nicht, in Verhandlungen zu einer Einigung zu gelangen, so muß der Unternehmer durch einseitige schriftliche Erklärung an das Gefolgschaftsmitglied Art und Höhe der Vergütung festsetzen. Diese Festsetzung ist für das Verhältnis der Parteien untereinander zunächst maßgebend. Glaubt der Erfinder auch diese Festsetzung nicht gelten lassen zu können, so muß die Erfindervergütung letzten Endes durch das Gericht festgesetzt werden. Ehe das Gefolgschaftsmitglied aber Klage erheben kann, muß es binnen zwei Monaten nach der Festsetzung der Erfindervergütung durch den Unternehmer ein besonderes Schiedsverfahren einleiten. Ebenso ist zu verfahren, wenn der Unternehmer die Festsetzung der Erfindervergütung ungebührlich verzögert (§ 10 Abs. 3 DVO).

Sind an einer Erfindung mehrere Miterfinder beteiligt, so muß der Unternehmer die Erfindervergütung für jedes beteiligte Gefolgschaftsmitglied unter Berücksichtigung seines Beitrages zur gemeinschaftlichen Erfindung gesondert festsetzen. Jeder der mehreren Erfinder kann, wenn er mit der Festsetzung der Erfindervergütung durch den Unternehmer nicht einverstanden ist, ein besonderes Festsetzungsverfahren einleiten.

Führt ein solches Verfahren zum Erfolg, so wird die getroffene Entscheidung allerdings auch für die Festsetzung der Erfindervergütung der übrigen Miterfinder zu beachten sein.

Selbstverständlich müssen etwaige Vorschußzahlungen, die auf eine Erfindervergütung seitens des Unternehmers geleistet worden sind, bei der endgültigen Festsetzung der Erfindervergütung angerechnet werden.

Die Erfindervergütung muß in angemessener Frist nach Entstehung des Vergütungsanspruchs, spätestens aber mit der Erteilung des Patentbeschlusses festgelegt werden (§ 5 Abs. 2 DVO). Die Frist für die Feststellung der Vergütung beginnt bereits mit dem Übergang des Rechts an der Erfindung auf den Betrieb. Die Vergütung muß festgesetzt werden, sobald sich die Verhältnisse annähernd übersehen lassen, die für die Bewertung der einzelnen Erfindung den Ausschlag geben. Im Interesse der Pflege der Erfindungsfreudigkeit der Gefolgschaftsangehörigen ist dabei anzustreben, daß die Erfindervergütung jeweils möglichst frühzeitig festgesetzt wird und daß auch bereits vor Abschluß des Patenterteilungsverfahrens an die Erfinder Vorschüsse auf die endgültige Erfindervergütung, mindestens in Form einer Anerkennungsgebühr, bezahlt werden. Solche Vorschüsse in den Grenzen zwischen 25 und 100 RM sind in der Praxis schon vielfach üblich. Die Unsicherheit, die sich daraus ergibt, daß das Patenterteilungsverfahren oft länger dauert und daß damit die Frage, ob überhaupt eine Vergütungspflicht besteht, bis zu seinem Abschluß noch offen ist, wird nur in solchen Fällen eine Verzögerung in der Festsetzung der Vergütung rechtfertigen, in denen die Patentfähigkeit einer Erfindung von vornherein zweifelhaft erscheint. Im übrigen ist es natürlich möglich, das Risiko eines Betriebes, das sich aus dieser Unsicherheit ergibt, insbesondere wenn größere Erfindervergütungen in Frage kommen, durch entsprechende Vorkehrungen, etwa durch Einzahlung der Erfindervergütung auf ein Sperrkonto, angemessen zu begrenzen. Bereits geleistete Erfindervergütungen können aber nicht mehr zurückgefordert werden (§ 5 Abs. 5 DVO).

Bei der Festsetzung der Erfindervergütung wird die praktische Bedeutung der einzelnen Erfindung vielfach noch nicht feststehen, so daß ihr Ausmaß in der Regel durch die Erwartungen bestimmt wird, denen sich der Unternehmer und der Erfinder über sie hingeben. Die Erfindervergütung ist deshalb vielfach mit einem gewissen Unsicherheitsmoment belastet. Dem hierdurch möglichen Nachteil können Unternehmer und Erfinder nur dadurch begegnen, daß sie sich über eine Nachprüfung der Erfindervergütung verständigen. Völlig unabhängig aber von der Frage,

ob die Erfindervergütung im Einzelfall richtig oder nicht richtig festgesetzt ist, können sich auch nachträglich Umstände ergeben, die sich auf die Bewertung einer Erfindung so entscheidend auswirken, daß die hierfür festgesetzte Vergütung nachträglich nicht mehr als angemessen angesehen werden kann. So kann z. B. eine Erfindung durch eine neue Erfindung völlig entwertet werden, oder umgekehrt kann eine Erfindung durch eine weitere Ausgestaltung oder durch die Erschließung eines neuen, ursprünglich nicht vorauszusehenden Anwendungsbereiches eine außerordentliche Wertsteigerung erfahren. Hier würde es eine erhebliche Unbilligkeit bedeuten, wenn der Unternehmer oder der Erfinder an der einmal festgesetzten Vergütung, die auf ganz anderen Bewertungsgrundlagen aufgebaut worden ist, festgehalten werden sollte. Für die Fälle, in denen nachträglich besondere Umstände eingetreten sind, die eine festgelegte oder festgesetzte Erfindervergütung als offenbar unbillig erscheinen lassen, ist deshalb vorgesehen, daß der Unternehmer und das Gefolgschaftsmitglied — gegebenenfalls unter Hilfe der Gerichte — eine andere Festsetzung der Vergütung verlangen können (§ 5 Abs. 5 DVO). Dabei ist das Verfahren einzuhalten, das für die Festsetzung der Vergütung selbst vorgesehen ist. Eine solche Änderung der Erfindervergütung ist aber nur möglich, wenn besondere Umstände gegeben sind, die bei der Festsetzung der Erfindervergütung noch nicht vorgelegen haben und deshalb auch nicht berücksichtigt werden konnten. Es muß eine neue Sachlage und zwar eine solche Änderung der Verhältnisse nachträglich eingetreten sein, daß die ursprünglich festgesetzte Erfindervergütung jetzt als offenbar unbillig empfunden wird. Ohne wesentliche Änderung der ursprünglich vorhandenen Verhältnisse kann eine neue Festsetzung der Vergütung nach § 5 Abs. 5 DVO nicht verlangt werden. Eine falsche Beurteilung der Gewinnaussichten einer Erfindung, ihrer Verwertbarkeit oder das Bekanntwerden einer patentrechtlichen Abhängigkeit berechnen mangels ausdrücklicher Vereinbarung nicht zu dem Verlangen nach einer Änderung der Erfindervergütung.

Wird die Vergütung neu festgesetzt, so ist sie von dem dafür vorgesehenen Zeitpunkt an zu bezahlen. Bei Feststellung durch rechtskräftiges Urteil ist die Rechtskraft des Urteils maßgebend, wenn nicht ein bestimmter anderer Zeitpunkt im Urteil angegeben ist. Eine Rückforderung einer bereits bezahlten Vergütung entfällt jedoch. Was der Erfinder einmal erhalten hat, verbleibt ihm auch.

Eine Vergütung muß nur für patentfähige Erfindungen bezahlt werden. Für nicht patentfähige Erfindungen, für Gebrauchs-

muster und Verbesserungsvorschläge kann der Unternehmer dem Gefolgschaftsmitglied unabhängig von den Vergütungsbestimmungen der DVO eine Belohnung gewähren (§ 5 Abs. 6 DVO). Die Bewilligung solcher Belohnungen ist im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens in der Praxis heute bereits weithin üblich. Ob der Unternehmer eine solche Belohnung gewähren muß, ist allein nach dem Arbeitsvertrag zu entscheiden. Soweit eine arbeitsvertragliche Verpflichtung zur Zahlung solcher Belohnungen nicht besteht, ist die Gewährung einer solchen Anerkennung in sein freies Ermessen gelegt. Wie durch die Wahl der Wortfassung klargestellt ist, wird durch § 5 Abs. 6 DVO kein Rechtsanspruch auf eine Vergütung geschaffen, über dessen Berechtigung das Gericht im Einzelfall zu entscheiden hätte. Ist aber in einem Betrieb die Gewährung besonderer Belohnungen für nichtpatentfähige Erfindungen usw. üblich, so ist bei ihrer Bewilligung nach den Grundsätzen zu verfahren, welche die Rechtsprechung für freiwillige Leistungen des Unternehmers an seine Gefolgschaftsangehörigen entwickelt hat.

6. Die gegenseitige Leistungspflicht zwischen Unternehmer und Gefolgschaftsangehörigen aus dem Arbeitsvertrag beschränkt sich im allgemeinen auf die Dauer des Bestehens des Arbeitsverhältnisses. Es gibt aber auch bestimmte Pflichten, die sein Ende überdauern und als Ausstrahlungen des erloschenen Arbeitsverhältnisses fortwirken können, z. B. Wettbewerbsbeschränkungen oder die Pflicht zur Wahrung von Geschäftsgeheimnissen. Solche Verpflichtungen müssen allerdings in der Regel ausdrücklich vereinbart werden. Ihrem Wesen nach fortdauernder Art sind die Rechte und Pflichten zwischen Unternehmer und Gefolgschaftsmitglied, die sich aus Erfindungen ergeben. Diese werden durch die Lösung des Arbeitsverhältnisses nicht berührt (§ 8 DVO). Diese Fortdauer der gegenseitigen Pflichten gilt aber nur für solche Erfindungen, die während des Bestehens des Arbeitsverhältnisses entstanden sind. Für sie muß der Unternehmer die Vergütungen weiterzahlen, gleichgültig aus welchem Grund das Arbeitsverhältnis beendet worden ist, ob mit oder ohne Verschulden des Erfinders. Andererseits muß auch das Gefolgschaftsmitglied alle seine Erfindungen dem Betrieb überlassen, die es während des Bestehens des Arbeitsverhältnisses gemacht hat. Das ist dann anzunehmen, wenn der Erfinder während der Dauer des Arbeitsverhältnisses die Lösung einer bestimmten technischen Aufgabe im wesentlichen gefunden hat. Daß er die Erfindung erst nach dem Ausscheiden aus dem Betrieb weiter vervollkommenet oder ausgebaut hat, macht diese nicht zu einer ungebundenen Erfindung. Ein Gefolgschafts-

mitglied kann sich deshalb auch nicht dadurch seinen Pflichten gegenüber seinem Betrieb entziehen, daß es das Beschäftigungsverhältnis zu ihm löst. Andererseits hat aber der Unternehmer kein Recht mehr auf die Erfindungen, die erst nach der Beendigung des Arbeitsverhältnisses des Erfinders entstanden sind, mag der Erfinder auch die entscheidenden Anregungen zu seiner Erfindung aus seiner Betriebstätigkeit erhalten oder während dieser die zu ihrer Ausarbeitung notwendigen Erfahrungen gesammelt haben. Im Streitfall muß der Unternehmer beweisen, daß eine Erfindung, auf die er Rechte erheben zu können glaubt, schon vor dem Ausscheiden des Erfinders aus dem Betrieb abgeschlossen war.

7. Das neue Gefolgschaftserfinderrecht strebt die Sicherung der Rechtsstellung des Erfinders an, um dadurch die schöpferischen Kräfte zu ihrer weiteren Entfaltung anzuregen. Diesem Schutzzweck entsprechend müssen die Vorschriften zwingend sein. Die Bestimmungen der DVO dürfen deshalb nicht im voraus zuungunsten des Gefolgschaftsmitgliedes abgeändert werden (§ 9 DVO). Abweichende Vereinbarungen sind im voraus nur zu gunsten des Gefolgschaftsmitgliedes und auch nur soweit zulässig, als sie rein begünstigend für den Erfinder wirken, z. B. kann dem Erfinder ein vorläufiges Selbstanmelderecht zugestanden werden. Dagegen können nach Vorliegen der Erfindung beliebig abweichende Vereinbarungen, auch zuungunsten des Gefolgschaftsmitgliedes, getroffen werden, z. B. kann vereinbart werden, daß die Frist für die Entscheidung des Unternehmers über die Inanspruchnahme einer Erfindung verlängert wird oder daß sich der Unternehmer auf die Inanspruchnahme eines Nutzungsrechts beschränkt und dem Erfinder die Patentanmeldung und Patentrepflege überläßt.

8. Die richtige Beurteilung von Streitfragen in Erfinderangelegenheiten bedingt eine gründliche Kenntnis der Fragen des gewerblichen Rechtsschutzes und eine besondere Vertrautheit mit den Verhältnissen des gewerblichen Lebens sowie mit den Aufgaben und Zielen der Gewerbepolitik. Aus guten Gründen hat deshalb das Patentgesetz vom 5. Mai 1936 die Zusammenfassung der Rechtsstreitigkeiten in Fragen des gewerblichen Rechtsschutzes bei bestimmten Gerichten vorgesehen, um dadurch die Gewähr für eine möglichst hohe Güte der ergehenden Entscheidungen zu schaffen. Die gleichen Erwägungen, wie sie für diese Regelung maßgebend sind, treffen in noch höherem Maße für Streitigkeiten zwischen Gefolgschaftsmitgliedern und Unternehmern über die Rechtsverhältnisse an Gefolgschaftserfindungen zu, für die nicht zuletzt wegen ihrer besonderen sozialpolitischen Bedeutung das erreichbare Maß



von Sicherheit für allseits überzeugende Entscheidungen notwendig ist. Die Übertragung der ausschließlichen Zuständigkeit zur Entscheidung aller Rechtsstreitigkeiten über Erfindungen von Gefolgschaftsmitgliedern auf die für Patentstreitsachen zuständigen Gerichte unter Ausschaltung der Arbeitsgerichtsbehörden erfüllt deshalb ein unabweisbares Bedürfnis (§ 10 Abs. 3 DVO). Die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte für Beamte nach § 142 Abs. 1 DBG ist zwar nicht ausdrücklich aufgehoben. Ihr Wegfall ergibt sich aber aus der Sache.

Die Erhaltung der Schaffensfreudigkeit der erfinderisch begabten Kräfte macht es aber wünschenswert, daß es möglichst überhaupt nicht zu einem gerichtlichen Austrag von Meinungsverschiedenheiten zwischen Unternehmer und Erfinder über seine Erfindungen kommen muß, bei denen sich erfahrungsgemäß aus der Wahrung der persönlichen Interessen doch immer wieder Spannungen ergeben, die das gegenseitige Verhältnis belasten und zu einer Störung der vertrauensvollen Zusammenarbeit führen. Um das zu vermeiden, muß deshalb in jedem Fall vor Erhebung einer Klage eine besonders sorgfältige Prüfung solcher Meinungsverschiedenheiten unter Zuziehung einer unbeteiligten sachkundigen Stelle vorhergehen.

Zur Schlichtung in Streit- und Zweifelsfällen können die Angehörigen der privaten Wirtschaft die Rechtsberatungsstellen der DAF zum Zweck der gütlichen Beilegung anrufen. Vor Durchführung eines Rechtsstreites müssen sie sogar angegangen werden. Die Zulässigkeit der Erhebung einer Klage ist an den Nachweis eines ergebnislosen Schlichtungsversuches gebunden. Gelingt es nicht, eine Verständigung zwischen den Beteiligten herbeizuführen, so kann das Hauptamt für Technik im Einvernehmen mit dem Amt für Rechtsberatungsstellen der DAF noch überdies einen Einigungsvorschlag machen, der für beide Teile verbindlich wird, wenn nicht der Streitteil, der dem Einigungsvorschlag nicht zustimmen will, innerhalb von 2 Monaten, gerechnet von der Zustellung des Einigungsvorschlags an, Klage erhebt (§ 10 DVO). Der rechtskräftige Einigungsvorschlag hat die Bedeutung eines Schiedsspruchs.

Bei Angehörigen des öffentlichen Dienstes muß der Klageerhebung erst eine Entscheidung des Streitfalls durch die oberste Dienstbehörde vorhergehen, die ihre Entscheidung nach Fühlungnahme mit dem Hauptamt für Technik zu treffen hat. Erst gegen die Entscheidung der obersten Dienstbehörde kann binnen 2 Monaten nach Zustellung, die nach den Vorschriften der ZPO zu erfolgen hat, Klage erhoben werden (§ 10 Abs. 2 DVO). Das Verfahren nach § 143 DBG ist für Ansprüche von Beamten

wegen ihrer Erfindungen nicht einzuhalten. Es gilt vielmehr auch hier die vorerwähnte Sonderregelung.

Für das Verfahren bei den Gerichten sind die wichtigsten für Patentstreitigkeiten geltenden Sonderbestimmungen des Patentgesetzes vom 5. Mai 1936 ebenfalls anzuwenden (§ 10 Abs. 4 DVO).

9. Die Vorschriften des Gefolgschaftserfinderrechts für die Betriebe der privaten Wirtschaft gelten auch entsprechend für den öffentlichen Dienst. Der Begriff „öffentlicher Dienst“ muß dabei in weitestem Sinne verstanden werden. Außer der Verwendung im Dienst des Reichs oder anderer Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts oder Verbänden von solchen ist als öffentlicher Dienst ganz allgemein auch die Dienstleistung bei Vereinigungen, Einrichtungen oder sonstigen Unternehmungen anzusehen, deren gesamtes Kapital (Grundkapital, Stammkapital) sich in öffentlicher Hand befindet (vgl. § 127 Abs. 4 DBG)<sup>1</sup>.

Die unveränderte Anwendung des allgemeinen Gefolgschaftserfinderrechts auf die Erfindungen von Angehörigen des öffentlichen Dienstes würde aber den besonderen Verhältnissen des Dienstes und seiner völlig anderen Interessenlage zu gewerblichen Schutzrechten nicht gerecht. Diesen Besonderheiten mußte durch entsprechende Sonderbestimmungen Rechnung getragen werden. Dabei handelt es sich aber nicht um ein Aufgeben der grundsätzlichen Richtung, sondern nur um eine Sonderregelung für Einzelfragen.

a) Will das Gefolgschaftsmitglied der privaten Wirtschaft die Entscheidung des Unternehmers über die Inanspruchnahme seiner Erfindung zugunsten des Betriebes nicht gelten lassen, so kann unter Wahrung des besonderen Verfahrensganges eine gerichtliche Entscheidung hierüber herbeigeführt werden. Für den Angehörigen des öffentlichen Dienstes ist diese Möglichkeit ausgeschlossen. Hier hat vielmehr die oberste Dienstbehörde oder die von ihr beauftragte Stelle bzw. bei Wehrmatsangehörigen oder Angehörigen des RAD die nach den Organisationsbestimmungen zuständige Stelle unter Ausschluß des Rechtsweges darüber zu entscheiden, ob die Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 DVO für die Inanspruchnahme einer Erfindung vorliegen (§ 11 Abs. 2 DVO). Damit sind Streitigkeiten über das Inanspruchnahmerecht der Behörde ausgeschlossen, so

<sup>1</sup> A. A. Barth in Deutsches Recht 1943/533 ff., der von § 1 des Ges. zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben v. 23. März 1934 (RGBl. I 220) ausgehen will.

daß sie in ihrer Entscheidung über den Einsatz der einzelnen Erfindung frei ist. Diese Übertragung des ausschließlichen Entscheidungsrechts an die Behörde enthält jedoch keine Erweiterung der Pflicht des Erfinders, seine Erfindungen der Behörde zu überlassen. Auch der Gefolgschaftsangehörige des öffentlichen Dienstes behält das unbeschränkte Verfügungsrecht über seine freien Erfindungen. Die Behörde kann auch nur die Erfindungen in Anspruch nehmen, bei denen die Merkmale des § 4 Abs. 1 DVO gegeben sind, deren Vorhandensein deshalb jeweils festgestellt werden muß. Gegenüber einer willkürlichen Inanspruchnahme hätte der Erfinder das Recht, Schadensersatz zu verlangen.

b) Anders als der private Unternehmer ist eine Behörde in der Regel nicht zu einer gewerblichen Verwertung von Erfindungen in der Lage, schon allein deshalb nicht, weil ihr der nötige Apparat dafür fehlt. Die öffentliche Hand ist vielmehr meist nur daran interessiert, technische Neuheiten für ihre Zwecke benutzen zu können. Am Besitz eigener Schutzrechte hat sie deshalb auch kein dem Interesse privater Unternehmer vergleichbares Interesse. Eigene Patente werden vielmehr nur angemeldet, wenn im Einzelfall besondere Gründe dafür bestehen, insbesondere, wenn dadurch vermieden werden soll, daß eine noch nicht abgeschlossene Entwicklung von fremder Seite gestört werden kann. Solche Patente werden auch in der Regel alsbald wieder aufgegeben, wenn sie ihren Zweck erfüllt haben. Diese besondere Interessenlage hat dazu geführt, daß sich der öffentliche Dienstherr überwiegend damit begnügt hat, an den Erfindungen seiner Gefolgschaftsangehörigen nur ein Nutzungsrecht für seine Bedürfnisse in Anspruch zu nehmen und dem Erfinder im übrigen das Anmelderecht und das Recht zur Verwertung seiner Erfindungen zu überlassen. Diese Lösung entspricht in gleicher Weise den Interessen des Erfinders wie denen des öffentlichen Dienstes, so daß sie durchweg als befriedigend empfunden worden ist.

Eine solche nur beschränkte Inanspruchnahme einer Erfindung ist dem privaten Unternehmer nach den Vorschriften über das Gefolgschaftserfinderrecht einseitig nicht möglich. Hierzu ist vielmehr immer ein besonderer Vertrag zwischen Unternehmer und Erfinder notwendig, der jeweils erst abgeschlossen werden kann, wenn die Erfindung bereits vorliegt. Bei der großen Zahl von Erfindungen, die im öffentlichen Dienst entstehen, würde der Abschluß solcher Verträge mit den Erfindern einen erheblichen Verwaltungsaufwand bringen. Um die Beibehaltung des bisher bewährten Verfahrens auch in der Zukunft zu ermöglichen, ist deshalb für den öffentlichen Dienst vorgesehen, daß sich der Dienstherr

statt mit der Inanspruchnahme der Erfindung auch mit einem bloßen Nutzungsrecht begnügen kann. Tut er das, so fällt die Pflicht zur Patentanmeldung weg. Diese ist dann Sache des Erfinders (§ 11 Abs. 3 DVO). Will sich aber der Dienstherr nicht mit einem Nutzungsrecht begnügen, sondern nimmt er die Erfindung voll in Anspruch, so muß er sie auch zum Patent anmelden. Die Sachlage ist dann dieselbe, wie bei dem privaten Unternehmer. Darüber, ob an einer Erfindung nur ein Nutzungsrecht beansprucht oder ob sie ganz in Anspruch genommen werden soll, entscheidet die Dienstbehörde allein nach ihrem Ermessen.

Begnügt sich die Dienstbehörde mit einem Nutzungsrecht, so mindert sich der Vergütungsanspruch des Erfinders entsprechend. Er wird sogar nicht selten auf Null zusammenschmelzen. Die Freigabe des Verwertungsrechts an den Erfinder enthält ein Entgegenkommen an den Erfinder, weil die Dienstbehörde damit auf den Ertrag einer eigenen Verwertung verzichtet, von dem er nur einen Anteil erhalten müßte. Darin kann u. U. bereits eine ausreichende Vergütung für die Inanspruchnahme eines Nutzungsrechts für den eigenen Bedarf liegen. Entscheidend hierfür ist allerdings immer das Ausmaß der eigenen Benutzung und das Verhältnis zu den möglichen Vorteilen, die der Erfinder aus einer Fremdverwertung ziehen kann. Ist trotzdem noch eine Vergütung an den Erfinder zu bezahlen, so wird sich diese nach dem Ausmaß der tatsächlichen Erfindungsbenutzung durch den öffentlichen Dienstherrn zu richten haben.

c) In besonderen Fällen kann es der Billigkeit entsprechen, daß — anders als in der Regel — nicht der Dienstherr dem Erfinder für seine Erfindungen eine Vergütung bezahlt, sondern daß umgekehrt der Erfinder den Dienstherrn am Ertrag seiner Erfindung angemessen beteiligt. Das kommt insbesondere bei solchen Erfindungen in Frage, die dem Erfinder zur Verwertung freigegeben werden, zu deren Ausarbeitung aber erhebliche Aufwendungen erforderlich waren, die von dem Dienstherrn getragen worden sind, wie dies z. B. bei den Erfindungen die Regel ist, die in den staatlichen Laboratorien als Ergebnisse der planmäßigen Forschungsarbeit entwickelt werden. Hier kann dem Erfinder bisweilen zugemutet werden, daß er den Ertrag seiner Erfindung, wenigstens teilweise, zur Deckung des Entwicklungsaufwandes zur Verfügung stellt. Für solche Fälle ist vorgesehen, daß der Dienstherr statt der Erfindung oder neben einem Nutzungsrecht nach vorheriger Vereinbarung auch eine angemessene Beteiligung an dem Ertrag in Anspruch nehmen kann. Über die Höhe der Beteiligung können schon im voraus bindende Abmachungen

getroffen werden. Kommt keine Einigung zustande, so setzt der Dienstherr die Höhe der Beteiligung fest (§ 11 Abs. 4 DVO).

d) Um eine Schädigung der öffentlichen Interessen durch die Erfindungsverwertung seitens des Erfinders auszuschließen, hat die oberste Dienstbehörde das Recht, den Angehörigen des öffentlichen Dienstes hinsichtlich der Art der Erfindungsverwertung Beschränkungen aufzuerlegen. Solche Beschränkungen können insbesondere angezeigt sein, um der Möglichkeit von Bestechungen zu begegnen. Hierher gehört auch die Verpflichtung des Erfinders, Verwertungsverträge über seine Erfindungen der Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

Durch die Freigabe des Verwertungsrechtes an seiner Erfindung werden natürlich die Pflichten der Angehörigen des öffentlichen Dienstes, insbesondere ihre Beamtenpflichten, nicht berührt. Das gilt vornehmlich für die Pflicht zur Dienstverschwiegenheit. Soweit die Verwertung einer Erfindung nicht ohne Preisgabe von Erfahrungen möglich wäre, über die der Erfinder zur Dienstverschwiegenheit verpflichtet ist, muß er deshalb auf die Verwertung verzichten. Eine Verletzung dieser Pflicht würde ggf dienstaufsichtliches Einschreiten zur Folge haben.

10. Die Vorschriften der DVO zur VO über die Behandlung von Erfindungen von Gefolgschaftsmitgliedern vom 12. Juli 1942 gelten von demselben Zeitpunkt an, zu dem diese VO in Kraft getreten ist, d. i. vom 22. Juli 1942 an. Sie hat insoweit rückwirkende Kraft. Für die in der Zeit vor ihrem Inkrafttreten bis zu ihrer Verkündung, d. i. in der Zeit vom 22. Juli 1942 bis 25. März 1943, liegenden Erfindungsmeldungen, für welche die Frist zur Inanspruchnahme beim Erscheinen der DVO bereits abgelaufen war, ist diese Frist entsprechend verlängert worden (§ 13 DVO).

Eine noch weitergehende Rückwirkung ist den Vorschriften über die Vergütung von Erfindungen beigelegt, die auch auf Erfindungen anzuwenden sind, die bereits vor dem Inkrafttreten der VO, d. i. vor dem 22. Juli 1942, zustande gekommen sind, aber nur dann, wenn das Hauptamt für Technik der NSDAP erklärt, daß die bisherige Vergütung in besonderem Maße unbefriedigend ist. Eine allgemeine Nachprüfung der Vergütungsfrage für die früheren Erfindungen ist damit nicht vorgesehen.

Der Stand der technischen Entwicklung eines Volkes ist der Ausdruck seiner kulturellen Höhe. Jeder Beitrag zum technischen Fortschritt ist gleichzeitig ein Baustein zur kulturellen Fortentwicklung. Eine Rechts-

ordnung, die den Erfinder schützt und ihn dazu anregt, immer wieder von neuem, in nimmermüdem Bemühen um Erkenntnis, Fähigkeiten und Können dem Dienst des Fortschritts zu widmen, ist damit eine kulturelle Tat von Rang. Sie ist wertvollster Dienst am schöpferischen Geist der Technik, der bewegenden Kraft für den Gang der Kultur, deren Wesen Oswald Spengler in die wirklich einmaligen Worte gefaßt hat: „Der Faustische Erfinder und Entdecker ist etwas Einziges. Die Urgewalt seines Wollens, die Leuchtkraft seiner Visionen, die stählerne Energie seines praktischen Nachdenkens müssen jedem, der aus fremden Kulturen herüberblickt, unheimlich und unverständlich sein, aber sie liegen uns allen im Blute. Unsere ganze Kultur hat eine Entdeckerseele.“

---

## Die Finanzen der Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1941.

Von

Dr. Overmann in Berlin.

Die Auswirkungen des Krieges haben auch in den Niederlanden dem gesamten Verkehrswesen, nicht nur den Eisenbahnen, sondern auch dem Straßenverkehr und der Binnenschifffahrt ihren deutlich sichtbaren Stempel aufgedrückt, und so kann es nicht Wunder nehmen, daß auch bei den Niederländischen Eisenbahnen (N. S.) die Einnahmen mit dem wachsenden Verkehr zugenommen haben, daß aber auch die Betriebsausgaben in die Höhe gingen. Besonders stark war die Zunahme des Personenverkehrs, indem 1941 insgesamt 114,5 Mio Reisende befördert wurden gegenüber 95,5 Mio im Jahre 1940; das bedeutet eine Zunahme von rund 20 %. Beim Güterverkehr betrug die Gesamtzunahme dagegen nur 1,6 %, indem 1941 19,3 Mio t befördert wurden gegenüber 19 Mio t im Jahre 1940; dabei ging der 1940 allerdings ungewöhnlich hoch gewesene Durchgangs- und Auslandsverkehr von 7,8 Mio auf 5,5 Mio t zurück, während der Inlandsverkehr von 11,2 Mio auf 13,8 Mio t zunahm. Wenn demgegenüber die Einnahmen noch stärker stiegen, so lag das daran, daß die Verwaltung rechtzeitig bemüht war, als Ausgleich für die immer weiter steigenden Kosten der Betriebsführung eine Tarifierhöhung zu erreichen, und das gelang insofern, als zum 10. Februar die Gütertarife und zum 1. März auch die Personen- und Gepäcktarife erhöht werden konnten. Beide Maßnahmen, die gleichzeitig auch die in den Niederlanden neu eingeführte Umsatzsteuer abgelten sollten, hielten sich allerdings in mäßigen Grenzen und erreichten nicht die anderen Verkehrsträgern zugebilligten Tarifierhöhungen. Immerhin stiegen nun die Gesamteinnahmen von 124 Mio fl um 30 % auf 161 Mio fl, während sich die Zunahme der Betriebsausgaben nur auf 16 % errechnete; sie stiegen von 92 Mio auf nur 107 Mio fl. Somit ergab sich ein Betriebsüberschuß von 54 Mio gegenüber 32 Mio fl im Jahre 1940. Da auf der anderen Seite bei ungefähr gleichbleibenden Zinslasten die Abschreibungen um fast 8 Mio fl erhöht werden mußten, konnte gleichwohl die Gesamtrechnung noch nicht ganz ausgeglichen werden, es ergab sich vielmehr noch ein Verlust von ½ Mio fl gegenüber einem Verlust von 14 Mio fl im Jahre

1940. Es mag aber gleich hier noch vermerkt werden, daß der im vorigen Jahresbericht (vgl. Archiv 1942 S. 70) erwähnte Betrag von  $4\frac{1}{2}$  Mio fl, der durch die vorläufige Wiederherstellung der in den Maitagen 1940 zerstörten Eisenbahnanlagen entstanden war, und von dem die Verwaltung damals annahm, daß der Niederländische Staat ihn den N. S. nicht vergüten würde, ihr nunmehr wider Erwarten doch erstattet worden ist, während umgekehrt die Abrechnung des Wehrmachtsverkehrs (vgl. die „Forderungen“ in der Bilanz, Archiv 1942 S. 74) sich erheblich zuungunsten der Verwaltung verschlechterte, so daß ein noch das Jahr 1940 belastender Verlust von fast 5 Mio fl zu dem Eigenverlust des Jahres von  $\frac{1}{2}$  Mio fl hinzukam, und der tatsächliche Verlust sich auf fast  $5\frac{1}{2}$  Mio fl erhöhte.

Das Netz der Niederländischen Eisenbahnen ist im wesentlichen unverändert geblieben. Mit der Einführung des Sommerfahrplans am 5. Mai konnte auch die letzte der vor Jahresfrist zerstörten Brücken wieder in Benutzung genommen werden. Ende des Jahres 1941 (1940) waren vorhanden 1659,2 (1628,9) km eingleisige und 1691,4 (1685,1) km zweigleisige Strecken, insgesamt also 3350,6 (3314) km Strecken für Personen- und Güterverkehr; dazu kamen 421,7 (335,2) km eingleisige und 27,2 (16,6) km zweigleisige, zusammen 448,9 (351,8) km Strecken ausschließlich für den Güterverkehr, so daß einschließlich der 22 km Zuiderzee Fährstrecke Enkhuizen—Stavoren im Betriebe waren 3799,5 (3615,8) km. Von diesem Netz wurden elektrisch, wie Ende 1940, betrieben 535,0 km.

Die Gesamteinnahmen des Jahres 1941 betragen 161 291 025,23 fl gegenüber 124 235 755,97 im Jahre 1940. Der Zunahme von über 37 Mio fl im Jahre 1941 entsprach eine Vermehrung von nur 14 Mio fl im Jahre 1940. 1935 hatten die Einnahmen mit 95 Mio fl ihren Tiefstand, 1920 mit 204 Mio fl ihren Höchststand gehabt. Von den Einnahmen entfielen auf den eigentlichen Personenverkehr 86 556 476 fl (1940: 62 416 362), auf den Gepäckverkehr 2 296 868 ((1 331 587) fl und auf die Brief- und Paketpost 1 910 974 (1 177 920) fl, so daß der Personenverkehr von den Einnahmen insgesamt 90 765 318 (64 925 869) oder 55,9 (51,6) % erbrachte. Nur gelegentlich, so in den Jahren der Verkehrsinflation von 1920 und 1921 sowie 1927 und 1929, wurde die Höhe der Personeneinnahmen etwa auf die der Einnahmen des Güterverkehrs wesentlich heruntergedrückt, sonst überwiegen in einer für die Niederlande charakteristischen Weise stets die Einnahmen aus dem Personenverkehr. Die starke Zunahme des Personenverkehrs zeigt sich darin, daß die Zahl der beförderten Reisenden von 95,5 Mio im Jahre 1940 auf 114,5 Mio im Jahre 1941 zugenommen hat, dabei entfielen schätzungsweise 48,5 (1940: 33,2)



Mio Reisende auf solche mit Dauerkarten und 66 (62,3) Mio auf Fahrgäste mit Einzelfahrkarten. Von diesen 66 010 145 (1940: 62 329 881) Reisenden wurden im Binnenverkehr 61 969 788 (58 001 633) befördert und zwar in der 1., 2. und 3. Klasse 364 808 (261 698), 4 933 027 (3 539 124) und 56 671 953 (54 200 811), im internationalen und im Durchgangsverkehr 4 040 357 (4 328 248) Reisende, davon in den 3 Klassen 17 005 (9518), 134 925 (64 424) und 3 888 427 (4 254 306), zusammen somit in den 3 Klassen 381 813 (271 216), 5 067 952 (3 603 548) und 60 560 380 (58 455 117) Reisende. In Prozenten ausgedrückt entfielen demgemäß an Reisenden auf die 3 Klassen im Binnenverkehr 0,6, 8 und 91,4 % (0,5, 6,1 und 93,4 %) im internationalen und Durchgangsverkehr 0,4, 3,4 und 96,2 % (0,2, 1,5 und 98,3 %), insgesamt also 0,6, 7,7 und 91,7 % (0,4, 5,8 und 93,8 %). Demgemäß verteilen sich die Gesamteinnahmen des eigentlichen Personenverkehrs von 86 556 476 (62 416 362) fl auf die einzelnen Verkehre und Klassen wie folgt: die einfachen Fahrkarten und die Rückfahrkarten erbrachten im Inlandsverkehr insgesamt 60 623 031 (46 117 108) fl, davon entfielen auf die 3 Klassen 739 529 (445 502), 8 271 758 (4 729 584) und 51 611 744 (40 942 022), die Dauerkarten im gleichen Verkehr zusammen 20 991 330 (12 586 551) fl, davon in den einzelnen Klassen 521 860 (403 199), 4 479 923 (2 869 541) und 15 989 547 (9 313 811), so daß der inländische Personenverkehr einschließlich des geringen Verkehrs zu besonderen Fahrpreisen insgesamt erbrachte 81 983 132 (59 086 826) fl und davon in den 3 Klassen 1 270 607 (858 930), 12 861 014 (7 721 773) und 67 851 511 (59 086 826) fl. Bei diesen Zahlen mag die große Bedeutung des Dauerkartenverkehrs auffallen, die aus der nahen Lage der an den elektrisch betriebenen Strecken gelegenen großen Städte zueinander sich erklärt. Demgegenüber spielen die Einnahmen aus dem ohnehin zusammengeschrumpften internationalen Verkehr mit insgesamt nur 4 573 344 (3 329 536) fl keine Rolle; die Einnahmen verteilen sich hier auf die drei Klassen mit 120 613 (45 598), 836 634 (258 320) und 3 616 097 (3 025 618) fl. Insgesamt ergibt das eine Einnahme von 65 196 375 (49 446 644) fl, und zwar 860 142 (491 100), 9 108 932 (4 987 904) und 55 227 841 (43 967 640) fl in den 3 Klassen auf Einzel- und Rückfahrkarten sowie 20 991 330 (12 586 551) fl oder in den 3 Klassen 521 860 (403 199), 4 479 923 (2 869 541) und 15 989 547 (9 313 811) fl auf Dauerkarten, so daß die Gesamteinnahmen unter Hinzurechnung der geringen Beträge aus dem Verkehr zu besonderem Fahrpreis 86 553 476 (62 416 362) fl betrug. die sich auf die 3 Klassen mit 1 391 220 (904 528), 13 697 648 (7 980 093) und 71 467 608 (53 531 741) fl verteilen. Die Entwicklung des Reiseverkehrs der letzten 3 Jahre zeigen folgende Zusammenstellungen:

Von 100 Reisenden, ohne die auf Dauerkarten usw., benutzten

die	im Binnenverkehr			im Auslands- und Durchgangsverkehr			im Durchschnitt		
	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941
				%					
1. Klasse . . . . .	0,4	0,5	0,6	2,9	0,2	0,4	0,5	0,4	0,6
2. Klasse . . . . .	4,9	6,1	8,0	23,1	1,5	3,4	5,4	5,8	7,7
3. Klasse . . . . .	94,7	93,4	91,4	74,0	98,3	96,2	94,1	93,8	91,7

Dementsprechend verteilten sich die Einnahmen (in Hundertteilen)

	im Binnenverkehr			im Auslands- und Durchgangsverkehr			im Durchschnitt		
	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941
auf a) Einzel- und Rückfahrkarten									
1. Klasse . . . . .	1,1	1,0	1,2	6,7	1,4	2,6	1,6	1,0	1,3
2. Klasse . . . . .	9,1	10,2	13,7	42,4	7,7	18,3	12,1	10,0	14,0
3. Klasse . . . . .	89,8	88,8	85,1	50,9	90,9	79,1	86,3	89,0	84,7

b) auf Dauerkarten

1. Klasse . . . . .	4,2	3,2	2,5	—	—	—	4,2	3,2	2,5
2. Klasse . . . . .	23,0	22,8	21,3	—	—	—	23,0	22,8	21,3
3. Klasse . . . . .	72,8	74,0	76,2	—	—	—	72,8	74,0	76,2

c) zu besonderen Fahrpreisen

1. Klasse . . . . .	2,7	2,7	2,5	—	—	—	2,7	2,7	2,5
2. Klasse . . . . .	31,3	32,0	29,7	—	—	—	31,3	32,0	29,7
3. Klasse . . . . .	66,0	65,3	67,8	—	—	—	66,0	65,3	67,9

d) im Durchschnitt

1. Klasse . . . . .	1,8	1,4	1,5	6,7	1,4	2,6	2,1	1,4	1,6
2. Klasse . . . . .	12,4	13,1	15,7	42,4	7,7	18,3	14,5	12,8	15,8
3. Klasse . . . . .	85,8	85,5	82,8	50,9	90,9	79,1	83,4	85,8	82,1

Im Durchschnitt entfiel somit an Einnahmen (in fl) auf einen Reisenden, ohne die auf Dauerkarten,

	im Binnenverkehr			im Auslands- und Durchgangsverkehr			im Durchschnitt		
	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941
1. Klasse . . . . .	1,977	1,702	2,027	5,552	4,791	7,093	2,616	1,811	2,253
2. Klasse . . . . .	1,340	1,336	1,677	4,369	4,009	6,201	1,709	1,384	1,797
3. Klasse . . . . .	0,687	0,755	0,911	1,635	0,711	0,930	0,708	0,752	0,912
im Durchschnitt	0,724	0,795	0,978	2,379	0,769	1,132	0,772	0,793	0,988

Der Güterverkehr hat weder selbst noch in seinen Einnahmen so zugenommen wie der Personenverkehr. Die Einnahmen, die 1939 nur auf dem Gebiet des inländischen Frachtgutverkehrs um etwa 4 Mio fl gestiegen waren, hatten 1940 eine ungewöhnliche Steigerung im Auslands- und Durchgangsverkehr, und zwar um 14 Mio fl aufzuweisen gehabt. Dieser Verkehr ging in seinen Einnahmen von 24 572 106 fl im Jahre 1940 auf 19 281 804 fl zurück, und zwar stammen diese Einnahmen sowohl aus dem Fracht- und Eilgut- als auch aus dem Expresßgutverkehr. Dagegen stiegen im Binnenverkehr die Einnahmen für Frachtgut von 28 819 231 fl auf 41 224 172 fl, für Schnellgut von 1 867 018 auf 2 673 898 und im Expresßgut von 895 649 auf 1 872 369 fl, so daß sich die gesamte Güterverkehrseinnahme des Jahres 1941 auf 65 052 243 fl stellte gegenüber 56 154 004 fl im Jahre 1940; dabei brachte der Tierverkehr 1 384 378 (1940: 690 218) fl auf. Der Menge nach wurden an Fracht-, Schnell- und Expresßgut im inländischen Verkehr 13 769 356 t gegenüber 11 217 719 t im Jahre 1940 befördert, im Auslands- und im Durchgangsverkehr ging die Tonnenzahl von 7 772 520 auf 5 490 754 zurück, die Gesamtverkehrszunahme betrug demgemäß 1,6 % bei einer Zunahme des Inlandsverkehrs von 23 %; die Gründe für diese auch sonst beobachtete Erscheinung liegen auch für die Niederlande auf der Hand.

Die verschiedenen Einnahmen stiegen von 3 155 882 fl (1940) auf 5 474 464 fl, so daß die Gesamteinnahmen des Jahres 1941 161 291 025 fl betragen gegenüber 124 235 755 fl im Jahre 1940. Damit ist der Stand von 1931 ungefähr wieder erreicht. Die Zunahme des Jahres 1941 betrug etwa 30 %.

Demgegenüber stiegen die Betriebsausgaben, die auch 1940 um ein geringes zugenommen hatten, von 92 510 104,51 fl um 16 % auf 107 330 939,72 fl, obwohl die Zahl der geleisteten Zugkilometer weiter von 43 663 267 auf 39 271 477 zurückging. Bei 37 792 206 Zugkm hatten die Betriebsausgaben 1920 204 339 427 fl betragen, 1933 bei 53 902 300 Zugkm 109 461 502 fl; i. J. 1939 war die höchste Zahl an Zugkm mit 55 405 050 gefahren worden bei einer Betriebsausgabe von 88 605 000 fl. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Gesamteinnahmen ergab für 1941 eine Betriebsziffer von nur 66,5 % gegenüber 74,4, 80,6, 89,1 und 100 % in den Jahren 1940, 1939, 1938 und 1937. Der Hauptanteil der Betriebskosten entfiel wie stets auf die Personalausgaben, und zwar betragen diese im Jahre 1941 ohne die mit 1,8 Mio (1940 1,128 Mio) fl angegebenen Reise-, Abordnungs- und Umzugskosten insgesamt 68 542 000 (61 934 000) fl. Trotz dieser Steigerung betrug 1941 der Anteil dieser Ausgaben an den

Betriebskosten nur 63,9 % gegenüber 66,9 % im Jahre 1940 und 71,1 % im Jahre 1939. Entsprechend der Zunahme des Personals und der weiter durchgeführten Erhöhung von Lohn und Gehalt stiegen die Ausgaben hierfür von 54 238 000 auf 60 808 000 fl und der Beitrag zum Pensionsfonds von 3 670 000 auf 4 032 000 fl, während der Zuschuß zur Kranken- und Unterstützungskasse um ein geringes, von 1 081 000 auf 1 074 000 fl zurückging. Die im Jahre 1940 neu geschaffene Stelle „verfrühte Pensionen“ — 880 000 fl — brauchte 1941 nicht dotiert zu werden und die Ausgaben für Dienstkleidung erreichten 1941 (201 000 fl) nicht die Höhe des Vorjahres (239 000 fl). Gestiegen sind dagegen die Ausgaben an Dienstprämien usw. von 1 039 000 fl auf 1 272 000 fl und die Rückstellungen für Unfallzahlungen von 622 000 fl auf 1 037 000 fl, während die Zahlungen an ausgeschiedenes Personal von 165 000 fl auf 118 000 fl zurückgingen. Die sächlichen Ausgaben wiesen, soweit nicht die Kriegsverhältnisse anderes geboten, durchweg Erhöhungen auf. Für Betriebskohle und Bahnstrom wurden 8 001 000 (1940: 7 196 000) fl und 3 491 000 (3 262 000) fl ausgegeben. Die Oberbaustoffe beanspruchten 1 198 000 gegenüber 679 000 fl im Jahre 1940, dabei wurden noch 1 550 000 (1940: 900 000) fl für noch auszuführende Arbeiten zurückgestellt. Für die Unterhaltung der Fahrzeuge wurden nur 3 306 000 (4 872 000) fl tatsächlich ausgegeben und 847 000 (900 000) fl für noch auszuführende Arbeiten zurückgestellt. Die Stoffe für die Unterhaltung von Gebäuden und Ingenieurhochbauten erforderten nur 1 742 000 fl gegenüber 2 163 000 fl im Jahre 1940, während 790 000 (400 000) fl für unterbliebene Arbeiten auf diesem Gebiet zurückgestellt wurden. Wesentlich mehr Kosten verursachten das Abholen und Zustellen der Güter und die Vergütung von Schäden an Reisende und Verfrachter, nämlich 5 108 000 fl statt 3 682 000 fl im Jahre 1940. Die übrigen Ausgaben erforderten 9 848 000 fl gegenüber 4 264 000 fl im Jahre 1940. Mit den hier verrechneten Ausgaben für Reisekosten usw. von 1 800 000 (1 128 000) fl ergaben somit die sächlichen Ausgaben eine Summe von 38 789 000 (30 576 000) fl.

Die Betriebsrechnung ergab demgemäß einen Überschuß von 54 547 142,63 fl gegenüber 32 223 199,40 fl im Jahre 1940, 22 398 148,82 fl im Jahre 1939 und 12 393 805,74 fl im Jahre 1938. Dem stand ein, in den letzten Jahren ziemlich unverändert gebliebener Zinsendienst von 14 080 415,03 fl (14 726 354,46) fl gegenüber, während an Abschreibungen in der Gewinn- und Verlustrechnung 40 908 354,80 fl gegenüber 32 373 048,10 fl im Jahre 1940, 24 767 354,50 fl im Jahre 1939 und 15 239 988,70 fl im Jahre 1938 eingesetzt wurden. Somit ergab sich trotz

der stark vermehrten Einnahmen und des erheblich gestiegenen Betriebsüberschusses noch ein Fehlbetrag von 441 627,19 fl, während die Jahre 1940, 1939 und 1938 noch Fehlbeträge von 14 876 203,15, 17 456 360,63 und 23 334 653,01 fl erbracht hatten. Im Jahre 1940 war dazu noch ein Betrag von  $4\frac{1}{2}$  Mio fl gekommen, den die Niederl. Eisenbahnen für vorläufige Wiederherstellungen zerstörter Eisenbahnanlagen aufgewendet und von dem sie ursprünglich angenommen hatten, daß der Niederländische Staat ihn auf seine Rechnung übernehmen würde; das ist nachträglich im Jahre 1941 geschehen, so daß der Verlust des Jahres 1940 sich nicht noch um diesen Betrag auf 19 376 203,75 fl erhöht. Jedoch ergab die Abrechnung der Militärtransporte ein für die Verwaltung nachträglich ungünstigeres Bild als ursprünglich erwartet war, so daß sich trotz der Rückvergütung der  $4\frac{1}{2}$  Mio fl noch ein das Jahr 1940 belastender Verlust von 4 917 499,07 fl ergab, der in der Gewinn- und Verlustrechnung nunmehr einen Gesamtverlust für 1941 von 5 359 126,28 fl ausmachte.

In der Bilanz erscheinen die Eisenbahnen mit einem Wert von 236 851 290,63 fl gegenüber 258 900 289,47 fl im Jahre 1940, die Fahrzeuge einschl. der elektrischen Oberleitung mit 66 612 774,07 (75 716 052,09) fl. Die Werte der Werkzeuge, Gerätschaften usw. sind dagegen von 3 360 715,77 fl auf 463 219,58 fl zurückgegangen. Die im Bau befindlichen Werke und in der Bearbeitung stehenden Stoffe erscheinen mit 23 279 050,25 fl (6 607 362,62 fl), weiter gestiegen sind wohl aus kriegsbedingten Gründen durch Vereinigung mit dem Posten „später mit dem Staat zu verrechnender Kriegsschaden“ die Forderungen, nämlich von 44 326 699,17 auf 55 865 555,15 fl, während der Reorganisationsverlust (vgl. Archiv 1939 S. 1494) nach wie vor mit 99 487 323,79 fl die Aktivseite belastet. Auf der linken Seite erscheint das dem Staat gehörende Aktienkapital mit 10 Mio fl unverändert, die Anleihen, vertreten durch den Niederländischen Staat werden mit 278 811 203 (281 614 438) fl und die Pensionskasse mit 119 395 460,18 (130 774 442,31) fl ausgewiesen. Schließlich erscheinen die Schulden mit 116 840 829,01 (98 139 918,68) fl, so daß die Gesamtsumme der Bilanz 535 047 492,19 (562 155 038,84) fl ausmacht.

Auf dem Gebiet der Organisation wurde die Hauptinspektion „Liniendienst“, in der der Ämterdienst des Verkehrswesens kürzlich zusammengefaßt wurde (vgl. Archiv 1942 S. 76) zum 1. Oktober 1941 zu einem selbständigen „Dienst“ erhoben unter dem Namen Verkehrsdienst. Gleichzeitig erhielt der bisherige Verkehrsdienst (Verkehrsabteilung) der Utrechter Hauptverwaltung die Bezeichnung Betriebsdienst

(Betriebsabteilung). Innerhalb des Betriebsdienstes wurde eine neue Abteilung für Erweiterungsbauten gebildet. Die kommerzielle Abteilung wurde in „Kommerzieller Dienst“ umbenannt. Ferner wurde für die Behandlung der wirtschaftlichen, statistischen und organisatorischen Angelegenheiten auf dem Gebiet des Verkehrswesens beim Sekretariat eine besondere Abteilung gebildet. Endlich wurde für die zentrale Behandlung der Einkäufe und den Verkehr mit den dafür maßgebenden Stellen ein neues zentrales Einkaufsbüro geschaffen.

Im Personenverkehr blieb der zum 24. November 1940 eingeführte Fahrplan bis zum 4. Januar 1941 in Kraft. Im Weihnachtsverkehr liefen noch die D-Züge 171 den Haag—Bentheim—Leipzig am 2. und 3. Januar, D 172 Leipzig—den Haag am 2., 3. und 4. Januar, D 281 Frankfurt—Emmerich—den Haag vom 1. bis 5., D 282 den Haag—Frankfurt vom 1. bis 6. Januar. Der neue Fahrplan vom 5. Januar brachte wieder erhebliche Einschränkungen und zwar entfielen diesmal 27 % der Dampfzüge; aber auch einige weniger stark benutzte elektrische Züge fielen aus, und die dadurch frei werdenden Triebwagen wurden im Güterzugdienst eingesetzt. Von den Dampfzugkilometern entfielen an Werktagen etwa 9000, an Sonn- und Feiertagen etwa 16 000. Am 5. Mai trat der Sommerfahrplan in Kraft, der sich im wesentlichen auf der Grundlage des Fahrplans vom Januar aufbaute, doch wurden zur Sicherung eines pünktlichen Zuglaufs vielfach die Aufenthaltszeiten sowie die Übergangszeiten für die Anschlußzüge verlängert. Die sonst nur zwischen Dordrecht und Maastricht verkehrenden Dampfzüge wurden zur Vermeidung des Umsteigens auf die Strecke Dordrecht—Rotterdam DP ausgedehnt, zwischen Enkhuizen und Stavoren auch an Sonntagen 2 Fährverbindungen eingerichtet. Die Linie Groningen—Slochteren—Delfzijl wurde geschlossen. Ein zwischen Amsterdam und Brüssel verkehrendes D-Zugpaar wurde bis Paris durchgeführt und vom 25. Juni bis zum 10. Juli verkehrten die D-Züge 163/164 Nijmegen—Cranenburg (—Karlsruhe). Am 6. Oktober trat der Winterfahrplan in Kraft, der sich im wesentlichen an den Sommerfahrplan anschloß. Auf den Strecken Amsterdam—Haarlem—den Haag, Amersfoort—Amsterdam, den Haag HS—Rotterdam Hofplein und Lage Zwaluwe—s'Hertogenbosch fielen in den frühen Morgenstunden zeitweise einige Züge aus und es wurden ab 10. November zeitweise während der Dunkelheit einige Züge eingelegt. Die Aufenthaltszeiten verschiedener Züge in den dunklen Morgenstunden mußten auf der Strecke Amsterdam—Amersfoort verlängert werden. Auf der Strecke Haarlem—Ijmuiden mußte ab 10. November die Zahl der Morgenzüge vermehrt

werden. Zur Verbesserung der Verbindung nach Nordwestdeutschland wurde auf der Strecke Groningen—Neuschanz ein Schnellzugspaar (905/906) eingelegt. Die Mitteleuropäische Zeit blieb das ganze Jahr hindurch in Wirksamkeit.

Die vielen Ermäßigungen im Personenverkehr, die früher eingeführt worden waren, um den Verkehr zu beleben, konnten unter den veränderten Umständen nicht beibehalten werden, der Sonderzugverkehr mußte stark gedrosselt werden, immerhin konnten einzelne Züge im Wallfahrer-, Kongreß- und Sportverkehr gefahren werden. Der Arbeiter-sonderzugverkehr war stark. Der Theater- und Musikgesellschaftsverkehr nahm einigermaßen zu.

Ab 25. Januar gab die Verwaltung an Kriegsbeschädigte kostenlos Hefte mit 12 Fahrkarten gültig bis Ende des Jahres aus, seit dem 19. August trägt das Reich die Kosten dieser Maßnahme. Mit dem 1. März trat eine allgemeine Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife ein, die auch die neu eingeführte Umsatzsteuer abgelten soll. Der Personentarif vom 1. April 1933 wurde durch den neuen Niederländischen Personentarif vom 1. März 1941 ersetzt. Dabei wurde ein Tarif für Theatergesellschaften in allen 3 Klassen eingeführt für diejenigen Gesellschaften, die sich verpflichten, in 12 aufeinander folgenden Monaten durch ihre Mitglieder mindestens 125 000 km auf den Strecken der Niederländischen Eisenbahnen zurückzulegen. Ferner wurde am 14. März ein Tarif für Arbeiterrückfahrkarten eingeführt, der denjenigen Arbeitskräften, die außerhalb ihres Wohnorts arbeiten, unter bestimmten Bedingungen Rückfahrkarten 3. Klasse, gültig von Freitag bis zum ersten Werktag der folgenden Woche gewährt.

Der Güterverkehr ist zwar im allgemeinen normal verlaufen, doch mußte er in den ersten Monaten des Jahres auf verschiedenen Strecken zeitweise eingeschränkt oder auch ganz eingestellt werden. Sonst brachte der neue Güterzugfahrplan vom 5. Januar immerhin gewisse Verbesserungen, die zum 10. Februar noch weiter ausgebaut werden konnten. Bei der letzten Gelegenheit konnte u. a. für die Kohlenzüge wieder ein fester Fahrplan eingeführt und es konnten die Nachtschnellgüterzüge für die Beförderung von Gütern und Post, die auch vor dem Kriege verkehrten, wenn auch in geänderter Form, wieder eingelegt werden. Aus diesen Maßnahmen ergab sich eine fühlbare Entlastung der Reisezüge. Mit der Einführung des Sommerfahrplans, 5. Mai, wurde die Zahl der Güterzüge noch um ein geringes vermehrt, vor allem durch die Einlegung von verschiedenen Gemüsezügen. Der starke Güterverkehr machte mit der Ein-

führung des Winterfahrplans nochmals eine kleine Vermehrung der Güterzugkilometer nötig. Auf 2 Bahnhöfen wurde die Verkehrsbefugnis eingeschränkt, auf weiteren 12 die bereits eingeschränkte Zuständigkeit weiter beschränkt.

Im Binnenverkehr wurden zum 10. Februar die Tarife für Güter, lebende Tiere und Leichen erhöht und gleichzeitig verschiedene Ausnahmetarife aufgehoben. Entsprechende Erhöhungen wurden im deutsch-niederländischen Verkehr zum 1. April durchgeführt, während im Verkehr mit der Schweiz zum 1. Mai die Sätze um 2 % erhöht wurden.

Die großen Umbauarbeiten (vgl. Archiv 1942 S. 74) konnten im wesentlichen noch zu Ende geführt werden, die Pläne für den Wiederaufbau und die Umgestaltung des gesamten Eisenbahnwesens von Rotterdam wurden vorbereitet. Auf verschiedenen Abschnitten von insgesamt 40,682 km wurde auf der freien Strecke schwererer Oberbau verlegt. Mit dem Vorrücken der Vorsignale auf 1000 m Abstand von den Hauptsignalen wurde fortgefahren im Zusammenhang mit der erhöhten Geschwindigkeit bei verschiedenen Abzweigungen oder bei stark geneigten Strecken; dabei wurde die mechanische Bedienung durch elektrische ersetzt. An 5 unbeschränkten Überwegen wurden selbsttätige Blinklichtanlagen nach dem System der Niederl. Eisenbahnen (Steenwijk) in Betrieb genommen, und zwar 3 Anlagen an einer gewöhnlichen doppelgleisigen Strecke, eine an einer gewöhnlichen eingleisigen und eine an einer elektrisch betriebenen zweigleisigen Strecke. Neue Lautsprecheranlagen wurden eingerichtet und bestehende weiter ausgebaut, ebenso das automatische Fernsprechnet.

Der Personalstand, der seit Jahren dauernd zurückgegangen war, ist im Jahre 1941 zum erstenmal wieder gestiegen. Er betrug Ende des Jahres 30 178 Köpfe gegenüber 28 561 Köpfen Ende 1940. Ende 1921 hatte er 51 077 betragen. Von den 30 178 Köpfen waren Beamte<sup>1</sup> (Ämtenaren) mit Monatsgehalt 4982, und zwar 97 den Besoldungsgruppen 21—24, 2413 den Gruppen 10—20 und 2472 den Gruppen 6—10 angehörend, Beamte (Beambten) mit Wochengehalt (Kontorpersonal) 1308 Personen, sonstige „Beambten“ mit Wochenlohn (Kraftfahrzeug-, Stations- und Zugpersonal usw. 20 930 und „Beambten“ mit Stundenlohn 2886 Köpfe. Die Gültigkeit der seit dem 1. Oktober 1938 in Kraft befindlichen Personalvorschriften (RDV II 1938), die am 1. Januar 1942 abließ, wurde mit nur unwesentlichen Änderungen wiederum um ein Jahr verlängert. Als vorübergehende Maßnahme wurde mit Wirkung vom 1. Dezember 1940 den ver-

<sup>1</sup> Vgl. dazu ZVMEV. 1942 S. 387.



heirateten und den diesen gleichgestellten Bediensteten eine Zulage von 6 % des Bruttogehaltes zuerkannt, sofern dieses einen Jahresbetrag von 1900 fl (später geändert in 2000 fl) für die erste Lohnklasse nicht überstieg. Ab 1. Januar 1941 erhalten daneben die verheirateten männlichen Bediensteten außer den Zeitarbeitern für jedes Kind unter 18 Jahren, höchstens aber für 2 Kinder, eine Kinderzulage von 50 fl jährlich, sofern hierdurch ein Betrag an Besoldung einschließlich der festen Zulagen und sonstigen Gebühren von 2500 fl jährlich (später geändert in 2632 fl) nicht überschritten wird. Ferner nahmen alle Bediensteten an der seit dem 1. August allen Staatsbediensteten gewährten fünfprozentigen Lohnerhöhung teil. Schließlich erhielt das gesamte Personal im Laufe des Monats Dezember eine Sonderzulage, die für das verheiratete und das diesem gleichgestellte Personal 25 fl, für die unverheirateten 15 fl betrug. Darüber hinaus bekamen die verheirateten Bediensteten mit einem Einkommen unter 3000 fl entsprechend der ersten Lohnklasse für jedes Kind unter 15 Jahren, höchstens aber für 2 Kinder eine einmalige Zulage von 5 fl. Die Versorgung des Personals mit warmen oder kalten Mahlzeiten, mit Schuhen und sonstigen der Zwangswirtschaft unterliegenden Gegenständen war die besondere Sorge der Verwaltung im Einvernehmen mit den zuständigen Stellen.

Die Aufgaben der als Selbsthilfemaßnahmen 1940 ins Leben gerufenen „Steunkommissie N. S. 1940“ gingen im Laufe des Jahres im wesentlichen auf das Finanzministerium über, gleichwohl konnte die Kommission aus ihren Mitteln den im Dienst befindlichen und pensionierten Opfern des Krieges einen Betrag von etwa 50 000 fl zur Verfügung stellen. Um den Bediensteten mit einem Einkommen von unter 3000 fl und einem Hausstand von mindestens 3 Personen den nötigen Ankauf von Kleidung zu ermöglichen, rief man eine Vorschußkommission N. S. 1941 ins Leben, die Vorschüsse bis zu 100 fl gab, die in kleinen Raten zurückzuzahlen sind; insgesamt hat die Kommission 540 000 fl ausgegeben.

Die Zahl der Krankentage, die 1940 von 9,5 (1939) auf 10,4 Tage je Kopf gestiegen war, ist 1941 wieder auf 9,7 zurückgegangen, die Zahl der Unfälle des Personals, die 1939 10,57 je 100 Kopf im Dienst betragen hatte und 1940 auf 11,29 gewachsen war, ist 1941 auf 11,44 heraufgegangen, die Zahl der dabei getöteten ist dagegen von 0,85 (1939: 0,72) auf 0,58 je 100 Unfälle oder von 25 (20) auf 19, die Zahl der von den Unfällen betroffenen Bediensteten von 10,50 (9,45) auf 9,95 je 100 Personen im Dienst zurückgegangen.

Über die Entwicklung der Ergebnisse der letzten Jahre gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Übersicht der Betriebsergebnisse seit 1931<sup>1</sup>.

Jahr	Anzahl Betriebskilometer im Durchschnitt	Anzahl Zugkilometer	Bedienstete Ende des Jahres	Einnahmen			Betriebskosten	Betriebsüberschuß	Betriebszahl
				Personenverkehr	Güterverkehr	Insgesamt			
				fl			fl	fl	%
1921	3 655	41 000 693	51 077	90 638 216	91 856 714	194 223 495	203 998 533	—9 775 038	105
1922	3 671	42 208 420	47 557	87 360 449	77 169 420	175 358 760	181 339 748	—5 980 988	103,4
1923	3 675	41 812 463	44 539	82 383 566	70 476 452	162 137 747	157 766 938	4 370 809	97,8
1924	3 644	42 807 384	42 377	80 734 647	76 384 910	166 933 077	138 598 001	28 335 076	83
1925	3 635	45 123 042	40 507	79 223 235	70 751 965	162 667 929	127 772 601	34 895 328	78,5
1926	3 641	47 182 966	39 089	76 489 206	74 835 003	162 388 861	127 060 707	36 328 154	77,8
1927	3 675	48 819 431	39 032	75 754 067	75 153 425	162 216 728	128 111 858	34 104 870	79
1928	3 687	52 439 333	39 552	82 041 846	80 111 968	173 667 467	140 301 080	33 366 387	80,8
1929	3 705	54 319 988	40 286	84 100 764	85 616 937	180 783 211	147 368 477	33 414 734	81,5
1930	3 701	55 032 150	40 568	85 328 839	79 198 067	175 508 427	138 613 653	36 894 774	78,9
1931	3 687	54 981 990	39 932	79 285 951	74 302 896	164 295 873	133 125 943	31 169 930	81
1932	3 661	54 400 127	37 883	68 507 692	61 864 289	139 535 290	122 990 982	16 544 308	88,1
1933	3 656	53 902 300	36 465	60 497 337	54 111 359	122 437 753	116 322 471	6 115 282	95
1934	3 626	55 466 141	35 553	56 827 759	48 253 679	112 381 595	109 892 136	2 489 459	97,8
1935	3 531	53 866 052	33 780	53 566 358	40 789 694	101 120 313	101 033 515	86 798	99,9
1936	3 420	52 125 673	31 931	51 244 719	38 063 980	95 576 502	97 371 384	—1 794 882	101,9
1937	3 389	52 366 071	31 054	54 222 860	39 917 637	100 420 867	100 401 056	19 811	100
1938	3 357	54 844 465	30 370	54 565 496	38 203 475	99 332 366	88 507 970	10 824 396	89,1
1939	3 336	55 405 050	29 478	60 620 417	42 537 559	110 150 323	92 605 000	21 545 323	80,6
1940	3 336	43 663 267	28 561	62 416 362	55 463 786	124 235 104	92 510 104	31 725 651	74,4
1941	3 336	39 271 477	30 178	86 556 476	63 667 865	161 291 025	107 330 940	53 960 085	66,5

<sup>1</sup> Für die Jahre 1921 bis 1937 sind die Betriebskosten entsprechend der seit 1938 bestehenden Übung neu ermittelt worden (Archiv 1939 S. 1492).

## Kleine Mitteilungen.

Die ersten deutschen Eisenbahnanschlüsse an das westliche Ausland. Bald nach der Unabhängigkeitserklärung Belgiens im Jahre 1830 waren rheinische und belgische Wirtschaftskreise bestrebt, die Erfindung der Eisenbahn für eine Verbindung Köln—Antwerpen nutzbar zu machen. Schon 1831 hatte Friedrich List den belgischen Gesandten in Paris auf die Vorteile einer solchen Eisenbahnverbindung aufmerksam gemacht, um Belgien von dem holländischen Schifffahrtsmonopol zu befreien und am deutschen Überseehandel zu beteiligen, und 1833 und 1835 hatte der rheinische Wirtschaftspolitiker Camphausen zwei Schriften „Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen“ veröffentlicht.

In Belgien war man damals einsichtig genug, mit einer Linie Antwerpen—Mecheln—Löwen—Lüttich—Verviers Anschluß an die deutsche Strecke Köln—Aachen zu suchen. Die erforderlichen Staatsverträge wurden 1840 abgeschlossen. Die Strecke Köln—Aachen war am 1. September 1841 eröffnet, der Bau von Antwerpen bis Verviers am 17. Juni 1843 vollendet worden. Die beiderseitigen Anschlußstrecken bis zum Grenzübergang Herbestahl wurden am 15. Oktober 1843 eröffnet. Damit war vor nunmehr 100 Jahren die erste deutsche Eisenbahnverbindung mit dem Auslande hergestellt. Von Antwerpen bestanden hierzu bereits Anschlußlinien bis Ostende, mit Schiffsverbindungen nach England und bis Valenciennes, von wo die französische Bahn nach Paris 1846 eröffnet wurde. Die Feierlichkeiten bei der Eröffnung glichen einer Völkerverbrüderung, aber in Holland und Frankreich empfand man diese Annäherung zwischen Deutschland und Belgien unliebsam. Die Arnheimer Zeitung schrieb: „Die große Bahn vom Rhein nach der Schelde hat das Band zwischen Deutschland und Belgien noch enger gezogen. Während wir schliefen, wachte man dort; während wir überlegten, handelten sie.“ Zwar war auch bei den ersten holländischen Eisenbahnplänen von einer Verbindung Amsterdam—Köln über Amersfort die Rede, aber die am 16. Mai 1845 eröffnete Strecke Amsterdam—Arnheim war unglücklicherweise in der 2-Meter-Spur angelegt, so daß ein Anschluß an Deutschland zunächst nicht in Frage kommen konnte.

Die erste Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Holland wurde mit Eröffnung der Aachen-Maastrichter Bahn am 23. Oktober 1853 in R i c h t e r i c h hergestellt, sie lag aber abseits von dem übrigen, im Entstehen begriffenen Eisenbahnnetz Hollands. Nachdem jedoch die niederländische Rheinbahn Amsterdam—Arnheim in den Jahren 1852 bis 1855 auf Regelspur umgebaut worden war, ließ der Anschluß auch dort nicht mehr lange auf sich warten. Er erfolgte am 15. Februar 1856 an die Köln-Mindener Bahn mit der Strecke Arnheim—E m m e r i c h—

Oberhausen. Damit war eine Eisenbahnverbindung Berlin—Amsterdam über Magdeburg—Braunschweig—Hannover geschaffen, die allerdings von Hannover ziemlich weit südlich ausbog.

Über eine bessere, nördlicher liegende Verbindung konnten sich Preußen und Hannover nicht einigen. So kam es schließlich unter Ausschluß Preußens zur Konzession einer Privatbahn durch Hannover und Holland. Diese, die Almelo-Salzbergener Eisenbahn-Gesellschaft, erbaute die am 16. Oktober 1865 eröffnete Strecke Almelo—Hengelo—Oldenzaal—Bentheim—Salzbergen, wodurch in Verbindung mit der am 1. November 1865 eröffneten niederländischen Staatsbahnstrecke Arnheim—Zutphen—Hengelo die günstigere Verbindung Berlin—Amsterdam und der dritte deutsch-niederländische Eisenbahnanschluß in Bentheim hergestellt war.

Mit Belgien war der Anschluß in Herbesthal noch immer die einzige unmittelbare Verbindung geblieben. Erst am 29. Juli 1872 kam als zweite Verbindung die Strecke von Aachen-West durch den Gemmenicher Tunnel über Bleyberg nach Welkenraedt zustande.

Den Anschluß an Frankreich haben politische Gründe ziemlich lange verzögert, obwohl in der Rheinpfalz schon 1838 ein Plan für eine Eisenbahn von der Rheinschanze, dem heutigen Ludwigshafen, nach Lauterburg bestand und auch die Konzession für die französische Bahn Straßburg—Basel im gleichen Jahre unter der Bedingung erteilt worden war, die Strecke bis Lauterburg zu verlängern, wenn der in der Pfalz geplante Anschluß ausgeführt würde. Es hätte dies den ersten Anschluß einer deutschen Eisenbahn an das Ausland bedeutet, dazu an einen Nachbar, vor dem man nach der damals allgemein herrschenden Meinung auf der Hut sein mußte. Die bayerische Regierung verlangte deshalb zur Sicherung gegen etwaige französische Angriffe, daß die für diese Bahn gegründete Gesellschaft auf ihre Kosten bei Lauterburg eine kleine Festung erbauen und unterhalten sollte. Die Gesellschaft trat deshalb von dem Unternehmen zurück und löste sich auf. Als der Plan 1844 wieder auflebte, suchte die wiederhergestellte Gesellschaft erneut um die Konzession unter Wegfall jener lästigen Bedingung nach und erhielt sie am 5. April 1845. Die 1848 geschlossene Konvention zwischen Bayern und Frankreich zur Erbauung einer Eisenbahn Speyer—Straßburg über Lauterburg fand jedoch Widerstände in der französischen Nationalversammlung. Von beteiligten elsässischen Kreisen war als Anschlußpunkt Weißenburg in den Vordergrund gerückt worden; selbst die Stadt Straßburg war für Weißenburg, weil sie befürchtete, Lauterburg könnte mit der Eisenbahn auch einen Rheinhafen erhalten und Straßburgs Bedeutung mindern. So kam es, daß der erste Anschluß an Frankreich in Weißenburg erfolgte, und zwar durch die am 26. November 1855 eröffnete Strecke Neustadt—Landau—Weißenburg der Maximiliansbahn.

Zur gleichen Zeit klappte in der großen West-Ost-Verbindung Paris—Straßburg—Kehl—Stuttgart—München—Wien nur noch die Lücke Straßburg—Kehl, wo nur eine Schiffsbrücke den internationalen Verkehr schlecht und recht vermittelte. Deshalb wurde am 2. Juli 1857 der badisch-französische Staatsvertrag über den Bau einer Verbindungsbahn und festen Rheinbrücke abgeschlossen. Hierbei wurde bestimmt, daß der

Bau auf gemeinsame Kosten erfolgen und binnen drei Jahren vollendet sein sollte, wobei beiden Teilen an ihrem Ufer alle Maßnahmen zur Sicherung der Grenzen gestattet waren. Am 11. Mai 1861 war die neue Verbindung in Kehl hergestellt, auf der auch ein direkter Schnellzug Paris—Wien eingelegt wurde.

B. Meinke.

**Der erste internationale Gütertarif.** Mit der feierlichen Eröffnung der Eisenbahn Aachen—Lüttich am 15. Oktober 1843 war der erste deutsche Eisenbahnanschluß an das Ausland und die wichtige Verbindung Köln—Antwerpen hergestellt. Der regelmäßige rheinisch-belgische Güterverkehr begann am 2. November 1843. Maßgebend hierfür war in der ersten Zeit ein „Gemeinschaftlicher Tarif für die Beförderung der Güter auf den rheinischen und belgischen Eisenbahnen vom 6. Oktober 1843“. Zur Erstellung dieses ersten internationalen Gütertarifs hatten seit 1842 Verhandlungen stattgefunden, die deutscherseits David Hansemann und belgischerseits der Direktor der belgischen Bahnen Masui führten. Zum Verständnis der hierbei erörterten Fragen muß man sich kurz die wirtschaftliche und politische Lage jener Zeit vergegenwärtigen. Die deutschen und belgischen Handelsverhältnisse litten schwer unter der Drängsalierung Hollands, das als Herr der Rhein- und Scheldemündungen ein Zwischenhandelsmonopol besaß und dies rücksichtslos ausnützte. Das junge, seit 1830 unabhängige Belgien sah in der Sorge um seine noch schwachen Industrie- und Handelskräfte einen Ausweg nur in einer Eisenbahn Antwerpen—Köln. Friedrich List schrieb 1836 im Eisenbahnjournal treffend: „Hätte Hollands irrgängige Politik nicht mit unerschöpflichen diplomatischen Künsten die Durchfahrt durch die Binnenwässer in den Rhein für Belgien zu erschweren oder gar unmöglich zu machen gesucht, so würde man vielleicht nicht so bald auf den Gedanken einer Eisenbahn von Antwerpen nach Köln gekommen sein.“ Auch von deutscher Seite wurden diese Pläne lebhaft unterstützt, und schon 1833 war in Köln ein Komitee für die Eisenbahn von Köln nach Antwerpen gegründet worden. Diese Bahn war also bewußt als Wettbewerbsweg entstanden, und so war der erste internationale Gütertarif auch zugleich der erste Wettbewerbstarif.

Schon bei den Verhandlungen im März 1843 betonte Hansemann, daß man vor allem die Konkurrenz der Wasserstraße zu beseitigen suchen müsse, und Direktor Masui führte im April 1843 aus, daß es auf einen energischen Kampf mit der Rheinstraße ankomme und nur ein möglichst wohlfeiler Transport zum Siege verhelfen könne. Deshalb hielt man möglichst niedrige Sätze für die großen Verfrachter für nötig und begünstigte besonders die vollen Wagenladungen, weil die Spedition in überseeischen Gütern, auf deren Gewinnung es am meisten ankam, mit großen Quantitäten arbeite. Als Grundlage für die Höhe der Sätze dienten die Tarife der Frachtfuhrunternehmer und der Rheinschiffahrtsgesellschaften. Bemerkte sei nebenbei, daß auch die Frage erörtert wurde, ob die Klassifikation der Güter nach dem Wert oder nach der Menge erfolgen solle. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft hatte auf der bereits 1841 eröffneten Strecke Köln—Aachen eine Art gemischten Systems einge-

führt; die belgischen Bahnen hatten das Wagenraumsystem und stellten für die Strecke Antwerpen—Lüttich Wagen von 4000 kg Ladegewicht zum Preise von 50 Frs. für gedeckte und von 40 Frs. für offene Wagen zur Verfügung.

Die Gütereinteilung des schließlich vereinbarten Tarifs hatte vier Klassen, von denen die drei ersten für vollständige Ladungen, charges complètes, von 80—90 Zentnern nach der Ladefähigkeit der Wagen galten. Die 1. Klasse war die billigste; sie enthielt 42 Güterarten, und zwar vorwiegend Rohprodukte von großer Schwere und geringem Wert wie Asche, Dünger, Roheisen, Erze, Steinkohlen, aber z. B. auch Mineralwasser und getrocknetes Obst. Die 2. Klasse umfaßte 53 Güterarten, und zwar höherwertige Rohprodukte wie Kalk, Lumpen und einige andere Güter wie Baumwolle, Wolle, Nürnberger Waren, Bier, Tabak, Wein und Zucker, aber auch Braunkohlen. Zur 3. Klasse gehörten alle in der 1. und 2. Klasse nicht genannten Güter. Die Einreihung der verschiedenen Güter in die einzelnen Klassen erscheint uns heute ziemlich willkürlich, aber man kann wohl annehmen, daß Leute aus Wirtschaftskreisen wie Hansemann die Einreihung nicht planlos, sondern nach den damaligen Wirtschaftsbedürfnissen ihres Verkehrsgebietes vorgenommen haben.

Die Sätze betragen für je 100 kg in Silber Groschen z. B. von Köln

	nach Verviers	Lüttich	Mecheln	Ant- werpen	Brüssel	Gent	Ostende	Courtrai
1. Klasse . . .	8	10	16¾	18	17¾	21	25¾	24
2. Klasse . . .	10½	12½	19½	21¼	21	24½	29½	28
3. Klasse . . .	12	15	23¼	25¼	24¼	29¼	35¼	33¼

Die Spannung zwischen Klasse 1 und 2 betrug durchschnittlich rund 20 %, zwischen 1 und 3 durchschnittlich rund 40 %,

Die unvollständigen Ladungen, charges incomplètes, gehörten zur 4. Klasse. In ihr wurden ohne Rücksicht auf die Güterart 4 Gewichtsstufen unterschieden, und zwar:

- |                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| a) von über 10—90 Ztr., | c) von über 10—100 Pfund, |
| b) von 1—10 Ztr.,       | d) von über 2—10 Pfund.   |

Die Sätze lagen durchschnittlich für 4a um 20 %, für 4b um 50 % und für 4c um 215 % höher als die der höchsten Ladungsklasse 3! Hieraus ersieht man deutlich die außerordentliche Bevorzugung der vollen Ladungen. Der Satz der Klasse 4d für kleine Stückgüter oder Pakete von 2 bis 10 Pfund betrug auf alle Entfernungen 10 Silber Groschen, das war also mehr ein wahrscheinlich dem Postverkehr entnommenes Einheitsporto. Der Wortlaut des Tarifs war zweisprachig, deutsch und französisch, abgefaßt; die Frachtsätze waren außer in deutscher Währung auch in Franken zum Kurse von 1 Fr. = 8 Sgr. angegeben.

Da der Tarif nur Stationsfrachtsätze enthielt, mußte eine Frachtverteilung zwischen den beiden Verwaltungen erfolgen. Bei den Verhandlungen hierüber erreichte der Spezialdirektor der Rheinischen Eisenbahn Hauchecorne für seine Gesellschaft eine Bevorzugung in den ersten drei Klassen. Er begründete seine Forderung nach höheren Einheiten für die Meile damit, daß die Rheinische Eisenbahn im Bau großartiger und

darum teurer sei als die Belgische Bahn, daß auch in Betrieb und Verwaltung besondere Schwierigkeiten vorlägen und daß endlich eine Eisenbahngesellschaft privatwirtschaftliche Grundsätze berücksichtigen müsse, während Belgien seine Staatsbahnen nach nationalökonomischen Grundsätzen verwalte. Als Frachtanteile für die Meile wurden schließlich vereinbart

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
für Belgien . . . . .	4½	5	6 cts
für die Rhein. Eisenbahn-Gesellschaft . . .	5	6	7½ „
d. i. für die Rhein. Eisenbahn-Gesellschaft eine Vergünstigung von . . . . .	11 %	20 %	25 %

In der 4. Klasse wurden die Frachtanteile für beide Verwaltungen gleichgesetzt.

Dieser erste internationale Gütertarif fand in Wirtschaftskreisen eine lebhafteste Kritik. Viele Beurteiler behaupteten, ein Grundfehler sei die übermäßige Bevorzugung der vollen Ladungen. Der rheinische Wirtschaftspolitiker Camphausen legte im Namen der Kölner Handelskammer in einem Schreiben an den belgischen Minister Dechamps dar, die Schlepsschiffahrt ermögliche bei vielen Artikeln trotzdem einen billigeren Transport nach dem Konkurrenzplatz Rotterdam und die drei ersten Klassen würden kaum praktisch, da die meisten Güter ihrer Natur nach nur in kleinen Quantitäten versandt würden und daher in die 4. Klasse fielen. Daher ergebe sich die Notwendigkeit, „commissionaires de roulage“ als Vermittler zwischen dem Kaufmann und der Eisenbahn einzuschalten; die Kaufleute und Industriellen würden aber nicht gern einen Kommissionär von ihren Umsätzen Kenntnis nehmen lassen. Auch die Antwerpener Handelskammer wandte sich an Dechamps und führte ebenfalls aus, daß die Schlepsschiffahrt vielfach immer noch billiger als die Bahn sei und daß das System der vollen Ladungen dem Bedürfnis nicht entspreche, weil man in Antwerpen keine vollen Ladungen zu versenden habe. Daß die Bedenken begründet waren, geht daraus hervor, daß tatsächlich solche Kommissionäre auftraten, die gegen eine Vergütung von etwa 20 % für 100 kg gegenüber dem günstigeren Tarif die kleineren Güter sammelten und sie dann der Bahn übergaben. Also schon damals begann der Kampf um den Sammelgutverkehr. Andere dem Tarif nachgesagte Fehler waren von geringerer Bedeutung. Erwähnt sei nur noch der Wunsch aus Kölner Kreisen, daß für Sendungen auf weitere Strecken wegen der gleichbleibenden Generalunkosten des Bahnunternehmens geringere Preise gefordert werden sollten. Demnach strebte man auch den Staffeltarif schon damals an.

Diesem Erstlingswerk auf dem Gebiete des internationalen Tarifwesens hafteten nach alledem mancherlei Mängel an, was jedoch bei der Neuheit der Sache wohl erklärlich und entschuldbar ist. Vor allem scheint der Tarif zu sehr auf den Durchgangsverkehr abgestellt gewesen zu sein und den Wechselverkehr zu wenig berücksichtigt zu haben. Immerhin, den beabsichtigten politischen Zweck, Holland durch die Existenz einer zweiten Verkehrsstraße vom Rhein nach der Nordsee im Güterverkehr willfähiger und entgegenkommender zu machen, hat dieser erste internationale Gütertarif erfüllt.

B. Meinke.

**Ausbau der Schweizer Eisenbahnen.** Die großen Schwierigkeiten der Brennstoffbeschaffung, die jetzt bestehen, haben die Generaldirektion der Bundesbahnen bewogen, gewisse Bedenken aufzugeben, die bisher gegen eine weitergehende Elektrifizierung ihres Bahnnetzes bestanden. Im Rahmen des von ihr aufgestellten und auf zehn Jahre befristeten Ausbauprogramms ist die Elektrifizierung sämtlicher noch mit Dampf betriebener Linien vorgesehen<sup>1</sup>, mit Ausnahme von zwei schwach frequentierten Strecken.

Die Elektrifizierung der schweizerischen Eisenbahnen geht auf das Jahr 1899 zurück; damals hat die Linie Burgdorf—Thun als erste normalspurige Vollbahn in Europa den elektrischen Betrieb aufgenommen, und zwar mit Drehstrom, der in den schon bestehenden Kraftwerken zur Verfügung stand und dessen Wesen bereits bekannt war; er erforderte aber in den Bahnhöfen verwickelte Anlagen und bereitete Isolationsschwierigkeiten. Besser geeignet für den schweren Eisenbahnbetrieb ist Einphasen-Wechselstrom. Triebfahrzeuge dieses Systems wurden in der Schweiz erstmals auf der Versuchsstrecke Seebach bei Zürich-Wettingen (SBB) 1907 in Betrieb genommen, und aus diesen Versuchen ergab sich dann die Elektrifizierung der Lötschbergbahn (1910—13) und der Gotthardlinie der Bundesbahnen (1920). Es entwickelte sich bald eine Anzahl guter Normaltypen von Einphasen-triefahrzeugen, die von den Bundesbahnen in größeren Serien eingeführt wurden.

Die erste Strecke der Bundesbahnen mit elektrischem Betrieb, die Strecke von Bern nach Thun, wurde 1919 eröffnet. Ende 1920 umfaßte die elektrische Zugförderung der Bundesbahnen erst 208 km, 1921 kamen 19 km der Strecke Biasco—Bellinzona dazu, 1922 238 km, 1923 70 km, 1924 162 km und dann ging es in raschem Tempo weiter bis 1934. In den folgenden Jahren war der Fortschritt wieder langsamer, aber selbst die Kriegsjahre brachten keine Unterbrechung. Jetzt sind von den Bundesbahnen, deren Streckenlänge 2899 km beträgt, 2340 km elektrifiziert. Von den Privatbahnen mit 2900 km Streckenlänge hatten Ende 1941 2320 km elektrischen Betrieb. Elektrifiziert sind bereits alle Hauptstrecken sowohl der Bundes- wie der Privatbahnen und auch viele Normalspurbahnen von geringerer Verkehrsbedeutung und Schmalspurbahnen.

Die meisten Eisenbahnen mit Dampftrieb gibt es noch in der Nordschweiz, wovon die wichtigeren Linien folgende sind:

Stein—Säckingen—Koblenz—Eglisau . . . . .	52,3 km
Waldshut—Koblenz—Turgi . . . . .	15,3 „
Wettingen—Lenzburg—Suhr . . . . .	22,8 „
Aarau—Suhr—Zofingen . . . . .	20,9 „
Oberwinterthur—Singen . . . . .	40,7 „
Schaffhausen—Konstanz—Romanshorn . . .	65,0 „
Winterthur—Bauma—Rütti . . . . .	46,2 „

<sup>1</sup> Arbeitsbeschaffung in der Kriegs- und Nachkriegszeit. Zwischenbericht des Delegierten für Arbeitsbeschaffung, S. 69, Zürich 1942.



Auf der Lenzburger Linie ist die Strecke von Lenzburg nach Gexi für elektrischen Betrieb gebaut.

In der Westschweiz ist die längste mit Dampf betriebene Linie der Bundesbahnen jene von Lyss über Payerne nach Palezieux (80 km), die durch ein wirtschaftlich verhältnismäßig wenig entwickeltes Gebiet führt und mit der Linie Bern—Palezieux ungefähr parallel läuft. Anschließend ist die Strecke Lyss—Busswil—Solothurn—Herzogenbuchsee, die von Busswil ab Dampfbetrieb hat (35 km). Nicht elektrifiziert sind in der Westschweiz außerdem zwei Anschlußlinien nach Frankreich, nämlich Genf—La Plaine und Les Paluds (St. Maurice)—St. Gingolph, und die Strecke Freiburg—Payerne—Iverdon (50 km).

Von den nicht elektrifizierten Privatbahnen benutzt die Mittelthurgaubahn Wil—Kreuzlingen—Konstanz (39,4 km) neben Dampflokomotiven auch Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. In der Mittelschweiz werden die Huttwiler Bahnen (67 km) und die Linie Sursee—Triengen (8,9 km) mit Dampf betrieben, in der Westschweiz die Grenzstrecken Porrentruy—Pfetterhaus, Glovelier—Saignelégier (Normalspur 24,4 km)—Chaux-de-Fonds (Schmalspur 26 km) und Chaux-de-Fonds—Les Ponts (Schmalspur 16,1 km), sowie einige andere kurze und wirtschaftlich minder bedeutende Strecken.

Vorbedingung der weiteren Elektrifizierung der Eisenbahnen ist die Beschaffung zusätzlicher Kraft, da die bestehenden Kraftwerke heute bereits voll in Anspruch genommen sind. Für den Bau neuer Kraftwerke in den nächsten zehn Jahren haben der Schweizerische Elektrotechnische Verein und der Verband Schweizerischer Kraftwerke ein Programm ausgearbeitet, das in der ersten Fünfjahresetappe den Bau der Werke Rupperswil, Lucendo-Airolo, Birsfelden, Säkingen und Hinterrhein (Stufe Splügen—Adeer) vorsieht. Dazu wird noch der Bau und Ausbau weiterer Werke von mehr oder minder örtlicher Bedeutung kommen<sup>1</sup>.

Verkehrspolitisch dringend ist der Ausbau vieler einspuriger Eisenbahnlinien auf Doppelspur, der allmählich durchzuführen sein wird. Vor 40 Jahren, bei der Verstaatlichung der Bundesbahnen, waren nur 516 km doppelspurig; seither sind Doppelspuren von 582 km neu erstellt worden. Die doppelspurigen Linien von rund 1100 km machen bloß zwei Fünftel des Gesamtnetzes von 2892 km aus, was im Vergleich zum Ausland bescheiden ist, denn doppelspurig ausgebaut sind z. B. vom Netz der Deutschen Reichsbahn 43 %, von den französischen Hauptbahnen 50 % und von den belgischen Hauptbahnen 59 %. Eine Erklärung für diesen Rückstand in der Schweiz ist u. a. darin zu suchen, daß während der letzten 20 Jahre vorerst die technische Großleistung der Elektrifizierung vollbracht werden mußte. Von den einspurigen Linien der Bundesbahnen werden von deren Generaldirektion 416 km für den Ausbau

<sup>1</sup> E. Mathys, Hundert Jahre Schweizerbahnen, 2. Aufl., Bern 1943.

innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren in Aussicht genommen<sup>1</sup>. Zunächst ist der Ausbau folgender Linien auf Doppelspur vorgesehen:

Basel—Chiasso  
 Basel—Zürich—Chur  
 Genf—St. Margrethen oder Romanshorn  
 Vallorbe—Lausanne—Simplon.

Nach diesen Ausbauten werden rund 54 % des Netzes der SBB doppel­spurig sein. In den Kriegsjahren 1940—1942 wurden bloß 15 km auf Doppelspur gebracht.

Von der privaten Bern-Lötschberg-Simplonbahn ist die Strecke Kandersteg—Goppenstein 1913 doppel­spurig in Betrieb genommen und 1914 die Strecke Spiez—Thun doppel­spurig ausgebaut worden. Doppel­spurig ist auch die Rigibahn Freibergen—Kaltbad.

Das Ausbauprogramm der Bundesbahnen sieht die Erstellung einiger neuer Linien vor, ferner Linienverlegungen, Bahnhofserweiterungen, den Ausbau und die Erneuerung von Hochbauten aller Art, einschließlich Depoanlagen, Umbauten und Verstärkungen von Brücken und anderes. Brückenbauten sind in einem gebirgigen Land wie der Schweiz von besonderer Bedeutung. Im Jahre 1940 bestanden auf allen Linien der schweizerischen Eisenbahnen 4939 Brücken, darunter 1291 von mehr als 10 m Gesamtweite. Die Bauten lassen sich wie folgt weiter unterscheiden:

Gemauerte und betonierte Massivgewölbe . . .	4013	Öffnungen
Eisen- und Stahlbrücken . . . . .	1675	„
Eisenbeton- und Trägerbrücken . . . . .	1743	„

Die Gesamtlänge aller Brücken ist 74 500 m, wovon auf die Bundesbahnen 36 050 m treffen, darunter viele zwei- und mehrgleisige Objekte. Dazu kommen 862 Überführungen (644 auf dem Bundesbahnnetz), die in vorstehenden Zahlen nicht inbegriffen sind.

Der Ersatz von Niveauübergängen durch Über- und Unterführungen ist im ganzen Bereich des Bundesbahnnetzes geplant, ebenso in bedeutendem Umfang bei den Privatbahnen.

Von den Plänen der privaten Eisenbahnunternehmungen, deren Netze 2907 km umfassen, ist jener des Ausbaues der Lötschberglinie auf Doppelspur bemerkenswert, doch müssen erst nähere Prüfungen erweisen, ob dieses Vorhaben aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen gerechtfertigt ist. Im Zuge der Sanierung der Privatbahnen sind für Bauten und Neuanschaffungen bereits beträchtliche finanzielle Mittel zurückgestellt worden.

Die Überprüfung der angemeldeten Ausbaupläne ist seit einiger Zeit im Gange. Gemäß einer jüngsten Verfügung der beteiligten Bundesverwaltungen sollen sämtliche Pläne auf dem Gebiet des Verkehrswesens durch eine elfgliedrige Expertenkommission begutachtet werden, deren Vorsitz dem Eidg. Amt für Verkehr übertragen ist. *H. Fehlinger.*

<sup>1</sup> R. Cottier, Die Eisenbahnprogramme. Schriftenreihe zur Frage der Arbeitsbeschaffung, Heft 4, S. 42—48. Zürich 1943.

## Rechtsprechung und Gesetzgebung.

### Rechtsprechung.

#### Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 25. Mai 1943 in Sachen der Deutschen Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion B., Beklagte und Revisionsklägerin, gegen die Witwe W. und den minderjährigen A. W., Kläger und Revisionsbeklagte. — V (VI) 141/42. —

**Allgemeine Verdunkelung ist keine höhere Gewalt. Verschulden des Kraftwagenführers kann den Insassen des Wagens nicht entgegengehalten werden. Darin, daß der Verunglückte den Lastwagen ohne Erlaubnis benutzt hat, liegt kein mitverursachendes Verschulden.**

#### Tatbestand.

Der Modezeichner A. W. ist am 10. 1. 1940 morgens gegen 7.25 Uhr als Insasse eines Lastkraftwagens der Wehrmacht dadurch tödlich verunglückt, daß der Wagen an einem Bahnübergang die geschlossene Eisenbahnschranke durchfuhr und von einem Personenzuge erfaßt wurde. W.s Hinterbliebenen, die Kläger, nehmen die Beklagte auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes auf Schadensersatz in Anspruch. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, weil der Unfall durch höhere Gewalt verursacht sei. Auf die Berufung der Kläger hat der 23. Zivilsenat des Kammergerichts den Klageantrag dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet sei, den Klägern allen Schaden aus dem tödlichen Unfall ihres Ehemannes und Vaters insoweit zu ersetzen, als der Getötete ihnen während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde, soweit nicht die Ansprüche auf Träger der Reichsversicherung übergegangen oder im Klageantrag auf Zahlung enthalten sind.

Die Beklagte beantragt mit der Revision die Aufhebung des angefochtenen Urteils und die Zurückweisung der Berufung gegen das Urteil des Landgerichts. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

#### Entscheidungsgründe.

Da W. bei dem Betriebe der Reichsbahn getötet worden ist, haftet die Beklagte den Klägern nach §§ 1 und 3 Abs. 2 RHaftpflG., sofern sie nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten verursacht ist. Die Revision bittet um Nachprüfung, ob hier nicht doch im Gegensatz zur Annahme des Berufungsgerichts höhere Gewalt vorgelegen habe. Das Luftgaukommando habe der Deutschen Reichsbahn vorgeschrieben, die

Leuchtstärke der Lampen, mit denen die Bahnübergänge und die Schranken beleuchtet worden seien, auf 0,025 lux zu vermindern. Wenn diese geringe Leuchtstärke nicht ausgereicht habe, einem Kraftfahrer die Schranken aus größerer Entfernung erkennbar zu machen, so habe doch die Reichsbahn sich der Anordnung fügen müssen. Sie habe an dem durch die Befolgung der Luftschutzbestimmungen geschaffenen Zustande ohne Verletzung der Kriegsgesetze nichts ändern können. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Gesetze sei ihr nicht zuzumuten gewesen; deshalb sei für sie eine Verstärkung der Beleuchtung auch bei Anwendung der äußersten Sorgfalt im Rechtssinne unmöglich gewesen.

Als höhere Gewalt kann jedoch die infolge des Kriegszustandes vorgeschriebene allgemeine Verdunkelung nicht angesehen werden, weil es sich dabei um einen die Allgemeinheit treffenden Dauerzustand handelt, auf den sich wie jeder andere auch die Reichsbahn einstellen muß (vgl. Entsch. v. 18. November 1941, RGZ. Bd. 167 S. 325). Die Verdunkelung ist kein äußerer Zufall, kein außergewöhnliches, gewissermaßen elementares Ereignis, sondern ein für die Kriegsdauer, also auf unbestimmte Zeit für alle Stunden der natürlichen Dunkelheit durch behördliche Anordnung herbeigeführter Zustand, und eine der Unfallsursachen ist gewesen, daß die Eisenbahn auch während dieses Zustandes betrieben worden ist. Daß die Reichsbahn sich der Fortsetzung des Betriebes auch während der Verdunkelung nicht entziehen konnte und daß infolge der Verdunkelung die mit dem Betriebe verbundenen Gefahren stark erhöht wurden, ändert nichts daran, daß es sich um typische Gefahren einer während der Verdunkelung betriebenen Eisenbahn handelt (vgl. Entsch. v. 20. Dezember 1941, SeuffArch. Bd. 96 S. 63).

Ob die Reichsbahn bei Befolgung der erlassenen Verdunkelungsvorschriften nicht imstande gewesen ist, die Beleuchtung der Schranke — etwa durch Anbringung sogenannter Katzenaugen an der Schranke — wirksamer zu gestalten, kann unerörtert bleiben. Denn auch die Unmöglichkeit für die Bahn, die aus der Verdunkelung sich ergebende Erhöhung der Betriebsgefahr durch wirksamere Kennzeichnung der Gefahrenstelle abzuwenden und ein Durchbrechen der geschlossenen Schranke durch einen Kraftfahrer zu verhindern, macht solches Durchbrechen nicht zu höherer Gewalt im Sinne des § 1 RHaftpflG., da es sich bei solchen Vorfällen nicht um außergewöhnliche, gewissermaßen elementare Ereignisse, sondern um Vorfälle handelt, die mit nicht geringer Häufigkeit immer wieder vorkommen und von dem Unternehmer einer Eisenbahn, insbesondere einer auch bei Verdunkelung betriebenen Bahn, als typische Betriebsgefahren hingenommen werden müssen. Nach der feststehenden Rechtsprechung des RG. steht dem Betriebsunternehmer in solchen Fällen nur die Möglichkeit offen, sich gegenüber Ansprüchen des Halters und des Führers des Kraftfahrzeugs und auch, um für seinen eigenen Schaden von diesen Beteiligten Ersatz zu erlangen, auf die §§ 17, 18 KFG. zu berufen. Aber dem Insassen des Kraftfahrzeugs oder seinen Hinterbliebenen gegenüber sind diese Bestimmungen nach § 8 KFG. nicht anwendbar. Verschulden eines anderen, insbesondere des Kraftwagenführers, kann ihnen nicht entgeggehalten werden.

Die Revision bittet um Nachprüfung, ob nicht der Umstand, daß W. sich ohne Urlaub nach Berlin hat begeben wollen und den Lastwagen ohne Erlaubnis seiner Dienstvorgesetzten benutzt hat, den Einwand eigenen mitwirkenden Verschuldens begründet. Das ist jedoch zu verneinen. Von einem mitverursachenden Verschulden des W. könnte nur dann gesprochen werden, wenn die ungerechtfertigte Benutzung des Kraftwagens, in der sein Verschulden gelegen haben soll, als Ursache des Todes im Sinne einer adäquaten Verursachung mitgewirkt hätte. Davon kann aber bei dem Mitfahren in dem verkehrssicheren Kraftwagen nicht gesprochen werden. Durch sein bloßes Mitfahren hat W. keine Ursache im Sinne des bürgerlichen Rechts für den Unfall des Kraftwagens und den daraus entstandenen Schaden gesetzt. Der Unfall war gegenüber der Tatsache des Mitfahrens ein neues, selbständiges Ereignis.

Danach mußte der Revision der Erfolg versagt werden. Ob die Beklagte gegenüber dem Führer oder dem Halter des Kraftwagens einen Ausgleichsanspruch hat, war in diesem Rechtsstreit nicht zu entscheiden.

---

## Bücherschau.

### Besprechungen.

**Dr. B. Tarasi, Nozioni di legislazione ferroviaria ed ordinamento delle ferrovie dello Stato** (Grundbegriffe der Eisenbahngesetzgebung und Organisation der Staatsbahnen), veröffentlicht durch den Nationalverband der italienischen Eisenbahningenieure 1941. 155 Seiten.

Wie in der Einleitung hervorgehoben wird, soll das Buch nicht theoretischen oder wissenschaftlichen, sondern ausschließlich Lehrzwecken dienen. Es ist für Eisenbahner und Eisenbahnanwärter bestimmt. Für diese bildet es eine Fundgrube auf dem Gebiet der Eisenbahngesetzgebung und -Organisation. Alle Ausführungen werden durch eingehende Hinweise auf die gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften gestützt. Wer sich für einzelne Fragen mehr interessiert, findet reichliche Angaben über das einschlägige italienische Schrifttum.

Den beiden Hauptteilen des Buches geht ein geschichtlicher Rückblick auf die Entwicklung der italienischen Eisenbahnen voraus. Beim Bau der ersten Eisenbahnen war Italien ebenso wie Deutschland in eine Anzahl von Staaten zersplittert, zudem waren die damaligen sieben italienischen Staaten größtenteils Fremdherrschaften unterworfen. Die erste italienische Eisenbahn, die im Jahre 1839 in Betrieb genommene normalspurige  $7\frac{1}{2}$  km lange Strecke Neapel—Granatello di Portici, lag im Gebiet des Königreichs beider Sizilien, die nächste, 1842 eröffnete Strecke Padua—Mestre im Königreich Lombardei—Venezien. Einen tiefen Einschnitt in die Geschichte des italienischen Eisenbahnwesens bedeutet das Jahr 1905, als nach jahrzehntelangen Erörterungen das Staatsbahn- dem Privatbahnsystem vorgezogen und die wichtigsten Hauptbahnen in den Staatsbetrieb übernommen wurden. In der Zeit der faschistischen Regierung wurden namentlich die „direkten“ Linien Genua—Tortona, Rom—Neapel, Bologna—Florenz eröffnet und das Programm der Elektrifizierung von 9000 km Strecke in Angriff genommen. Durch die Staatsbahnen werden jetzt annähernd 17 000 km, durch Privatbahnen rund 9000 km betrieben. Auch deren Geschichte wird kurz gestreift.

Der Abschnitt „Grundbegriffe der Eisenbahngesetzgebung“ enthält Ausführungen über die Bestimmungen des Begriffes „Eisenbahn“, über die Einteilung der Eisenbahnen vom technischen und vom gesetzgeberischen Standpunkt aus und ihre Unterscheidungsmerkmale, ferner über die Gesetzgebung hinsichtlich des Baues und Betriebes von Privatbahnen, über die Enteignung für öffentliche Zwecke und über die Eisenbahnpolizei. Auf den beiden letzteren Gebieten ist eine vollständige Neuordnung und Vereinheitlichung der Gesetzgebung geplant. Den Schluß des Abschnittes bildet eine kurze Darstellung des Fracht-

rechtes und der Tätigkeit des I. N. T. (Nationales Beförderungsinstitut), das unter Beteiligung und Mitwirkung der Staatsbahnen deren Wettbewerb erleichtern und besonders für die An- und Abfuhr der Güter sorgen soll. Im Binnenfrachtrecht wurde durch die Verordnung vom 25. Januar 1940 über neue Bedingungen und Tarife für die Güterbeförderung auf den Staatsbahnen die Benennung und Einteilung der Güter neu geregelt.

Der Abschnitt „Die Staatsbahnen und ihre Organisation“ — der Hauptteil des Buches — enthält eine eingehende Darstellung der Entwicklung und des derzeitigen Aufbaus der Staatsbahnverwaltung an Hand der zahlreichen Gesetze und Verordnungen, die seit der Übernahme des Betriebes der großen Eisenbahngesellschaften durch den Staat im Jahre 1905 erlassen und immer wieder abgeändert worden sind. Im Rahmen der Geschichte der Eisenbahnorganisation wird auch die Autonomie der italienischen Staatsbahnen und die Streitfrage: Staatsbahnen oder Privatbahnen einer näheren Erörterung unterzogen.

Die dankenswerte Zusammenfassung der derzeit geltenden Bestimmungen über die Organisation der italienischen Staatsbahnverwaltung ergibt folgendes gedrängte Bild:

Die Staatsbahnen unterstehen dem Verkehrsministerium, das 1925 errichtet wurde und auch für Angelegenheiten des Post- und Telegraphenwesens und der Handelsmarine zuständig ist. Dem Verkehrsminister steht ein Unterstaatssekretär für die Eisenbahnen zur Seite.

An der Spitze der Staatseisenbahnen steht der Generaldirektor. Seine Organe sind die Zentralabteilungen für Personal und Allgemeines, für die Buchhaltung (Finanzen), für Beschaffungen, für den Betrieb, für Verkehr und Tarife, für Material und Zugförderung und für das Bauwesen. Die Zentralabteilungen sind in Büros, diese wieder in Sektionen untergeteilt. Neben den Zentralabteilungen bestehen noch selbständige Zentralbüros für Sanitätswesen, für Versuche, für die Freizeitgestaltung und für Mobilisation. Der Zentralabteilung für Beschaffungen, die auch das Einkaufsmonopol für Kohle und verschiedene Metalle im Ausland hat, unterstehen u. a. die selbständigen Geschäftsstellen für Petroleumgewinnung in Albanien, für Holzförderung in Albanien und für Lebensmittelbeschaffung. Die Zentralabteilung für Verkehr und Tarife wurde erst 1930 unter dem Druck des Wettbewerbes des Kraftwagens von der Betriebsabteilung getrennt.

Dem Generaldirektor unterstehen 13 „compartimenti“ und eine „delegatio“ in Cagliari (sie entsprechen dem deutschen Begriff „Eisenbahndirektion“). Bei jeder Direktion ist ein „Betriebskomitee“ eingerichtet, das sich unter dem Vorsitz des Direktionschefs aus den Sektionsvorständen der Direktion zusammensetzt. Sektionen bestehen hier für Betrieb, für Verkehr, für Material und Zugförderung und für das Bauwesen. Sie unterstehen unmittelbar den entsprechenden Zentralabteilungen und gliedern sich in Büros. Ihnen unterstehen die Außen-

stellen: Betriebsämter, Verkehrsämter, Maschinenämter, Wagenämter, Lokomotivstationen, Instandsetzungswerkstätten, Bauämter usw.

Neben den Sektionen der Direktionen bestehen verschiedene Ämter, die unmittelbar den Zentralabteilungen oder Zentralbüros unterstellt sind: Prüfungsämter, Beschaffungsämter, Elektrifizierungsämter, Abnahmeämter, Lokomotiv- und Wagenwerkstätten, Verkehrskontrollen für Personen- und Güterverkehr, ein Schiffahrtsamt für den Fährverkehr, Direktionskassen, Kassenkontrollämter u. a.; Verkehrsagenturen befinden sich in Bern, Paris, Wien, Budapest und Prag.

Die Zuständigkeiten aller dieser Stellen werden im einzelnen aufgeführt.

In eigenartiger Weise ist die Rechtsvertretung der Staatsbahnen geregelt: Nach Aufhebung der früheren Rechtsabteilung wurde ihre Vertretung der Staatsadvokatur übertragen, die in bestimmten Fällen sich bei Rechtsstreitigkeiten durch Eisenbahngestellte vertreten lassen und auch die Verteidigung von Eisenbahnpersonal übernehmen kann.

Der Schluß des lehrreichen Buches ist einer Darstellung der nationalen faschistischen Vereinigung der Eisenbahner sowie der Eisenbahnmiliz gewidmet.

*Dr. Sauter.*

---

**Afrika.** Handbuch der praktischen Kolonialwissenschaften, Band XV, Teil 1. Eisenbahnen, Straßenwesen, Luftverkehr, 2 Bände.

Im Rahmen des Sammelwerkes „Afrika“, Handbuch der praktischen Kolonialwissenschaften“, das auf Veranlassung von General Ritter v. Epp von Professor Obst herausgegeben wird, ist als Band XV, Teil 1, das Werk „Eisenbahnen — Straßenwesen — Luftverkehr“ erschienen. Wenn das Obstsche Werk mit seinen 19 z. T. zweiteiligen Bänden dem deutschen Volke und darüber hinaus den Fachleuten der ganzen Welt den Beitrag vor Augen führt, den Deutschland trotz seiner mehr als 20jährigen Ausschließung von eigener kolonialer Betätigung zur Erschließung und Erforschung kolonialer Räume geleistet hat, wenn fernerhin aus diesem Sammelwerk hervorgeht, wie gut unterrichtet die deutsche Wissenschaft über die Dinge ist, die uns vorenthalten werden, so trifft das ganz besonders für den vorliegenden Band XV zu.

Im ersten Teil behandelt Präsident Dr. Remy „Die Eisenbahnen im Rahmen des afrikanischen Gesamtverkehrs“. Er befaßt sich in der Hauptsache mit den betrieblichen und verkehrlichen Verhältnissen der Eisenbahnen, während er die rein technische, d. h. bauliche Seite nur gelegentlich berührt. Bei seinen Betrachtungen legt er den Nachdruck auf die Zeit nach dem 1. Weltkriege. Einleitend behandelt er den Wandel im afrikanischen Verkehrsbild nach dem Weltkrieg, der besonders durch das Vordringen des Kraftwagens gekennzeichnet ist. Nicht minder bedeutend sind die Fragen des Wettbewerbes Flugzeug — Schnellverkehr auf der Schiene, Binnenschiffahrt — Landverkehr und das Spurweitenproblem. In einem Überblick über die Entwicklung des Gesamtschiene-



netzes in Afrika werden auf engem Raum die für die Entwicklung maßgebenden Faktoren behandelt. Es sind das in der Hauptsache die Transportkosten der verschiedenen Verkehrsmittel, die Betriebsart der Bahnen, die Baukosten, das Verkehrsvolumen und die Rentabilität. Das Jahrzehnt 1905—15 mit 21 000 km neuen Eisenbahnen ist das fruchtbarste gewesen. Aber auch nach dem 1. Weltkriege sind trotz der beginnenden Revolution des Verkehrswesens noch 27 800 km gebaut worden. Die Gesamtlänge der Eisenbahnen Afrikas beträgt rd. 70 000 km.

Es werden dann für jedes einzelne Kolonialgebiet die Eisenbahnverhältnisse gesondert behandelt, wobei die deutschen Kolonien besonders eingehend bedacht werden. Einer kurzen Darstellung der geschichtlichen Entwicklung folgen Angaben über den Umfang des Schienennetzes, über Spurweite, Anlagekapital sowie über den Bestand an Lokomotiven und Fahrzeugen. Über die betrieblichen und verkehrlichen Leistungen geben Statistiken Auskunft. Bei diesen Zusammenstellungen werden den Vorkriegsergebnissen gegenübergestellt die Ergebnisse unmittelbar nach dem Kriege, in den Jahren der Hochkonjunktur, im Jahre des tiefsten Standes der Wirtschaftskrise und im letztfeststellbaren Jahre. Auch auf vorhandene Wettbewerbe in den einzelnen Gebieten, vor allem mit dem Kraftwagen, und auf etwaige gesetzliche Maßnahmen zur Regelung dieses Wettbewerbes wird eingegangen.

Die Angaben über die einzelnen Kolonialgebiete geben zusammengekommen einen lückenlosen Überblick über ganz Afrika. Es sind hier mit einem unermüdlichen Fleiß und Forschungsdrang Tatsachen und Zahlen zusammengetragen worden, wie wir sie so umfassend und zuverlässig weder in der deutschen noch in der französischen oder englischen Literatur vorfinden. Jeder, der sich mit afrikanischen Verkehrsverhältnissen zu befassen hat, wird mit großer Freude in dem Buch studieren.

Die über den Rahmen einer einzelnen Kolonie hinausgehenden Probleme werden in einem besonderen Kapitel behandelt, so der Schienenweg im Senegal-Niger-Gebiet, die Transsaharabahn, die Tschadseesenke, die Abfuhrwege aus dem Katangagebiet und die Querverbindungen durch den Kontinent.

In einer eingehenden Auslassung über den Wettbewerb zwischen Schiene und Seeweg, Flußschifffahrt, Flugzeug und Kraftwagen werden zunächst die Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsmittel, wieder unter Angabe wertvollen Zahlenmaterials, beschrieben. Der Verfasser kommt zum Ergebnis, daß die Wettbewerbslage gegenüber Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Flugzeug heute bereits sichtbar abgegrenzt ist, während die gegenseitige Einsatzmöglichkeit und Einsatzwürdigkeit von Schiene und Straße noch ungeklärt ist. Bei der Lösung dieser Frage wird man grundsätzlich unterscheiden müssen, ob es sich um die Erhaltung eines bestehenden Schienenweges handelt oder ob bei einer Neuerschließung der Entschluß gefaßt werden muß, diese Aufgabe mit der Straße oder der Schiene zu lösen. Im ersteren Falle wird eine staatliche Regelung nicht zu umgehen sein, da eine Kolonialbahn nicht bestehen kann, wenn ihr nur die billig zu befördernden Massenartikel belassen

werden. Im zweiten Falle wird die Straße der Schrittmacher für die Eisenbahn sein müssen. Sobald aber der Verkehr eine Größe erreicht hat, bei der die Bahn wesentlich leistungsfähiger wird, das ist bei einem Verkehrsvolumen von etwa 50 000—60 000 t im Jahre, muß die Bahn folgen. Im übrigen fällt dem Kraftwagen das weite Gebiet des Zubringerverkehrs zu. Hier ersetzt er jedenfalls die bisher üblichen Zweigbahnen solange, bis die Transportmassen einen Schienenweg verlangen.

Zum Schluß wird noch kurz auf die Spurweitenfrage hingewiesen. Der erschreckende Wirrwarr, den die neun verschiedenen Spurweiten angerichtet haben, ist auf einer Tabelle anschaulich dargestellt.

Die Ausführungen Remys werden durch zahlreiche Skizzen im Text und durch einen besonderen Kartenband mit einer Verkehrskarte von Afrika und 9 Skizzen verschiedener Verkehrsgebiete vervollständigt. Die Verkehrskarte im Maßstab 1 : 15 000 000 ist von Remy und Krüger entworfen und enthält sämtliche Eisenbahnen mit Spurweitenangaben, die Seeschiffahrtslinien, die wichtigsten Straßen, die schiffbaren Flüsse und die Luftverkehrslinien. Die Karte ist ganz ausgezeichnet. Vielleicht hätte man die „geplanten“ Bahnen besser weggelassen, da nicht feststeht, ob es sich um ernsthafte Planungen oder nur um Wunschträume handelt.

Im Titelblatt des Hauptbandes dürfte sich ein Hinweis darauf empfehlen, daß auch ein Kartenband zum Werk gehört.

Der 2. Abschnitt von Prof. Dr. Krüger behandelt das Straßenwesen in Afrika. In einem geschichtlichen Rückblick wird gezeigt, wie bis zur Jahrhundertwende kaum etwas Merkliches im Straßenbau geleistet worden ist. Auch was bis zum Weltkrieg geschah, war noch kaum dazu angetan, den Kraftwagen zu fördern. Erst der Weltkrieg mit seiner Dynamik sprengte die Fesseln. Der Einsatz großer Mengen von Kraftwagen zeigte die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsmittels, und das trotz des primitiven Zustandes der Wege oder gar ihres gänzlichen Fehlens. Nach dem Weltkriege nahm daher die Zahl der Kraftwagen ständig zu. Für die Transporte nach den Bahnstationen wurden einfache Erdwege meist von privater Seite hergestellt. Erst allmählich nahmen sich auch die Behörden des Straßenbaues an. Heute ist die Bautätigkeit in vollem Gange. In Nordafrika wurden Straßennetze geschaffen, die mindestens denen der minder entwickelten Länder Europas entsprechen. In Zentralafrika wurde der Erdstraßenbau erfolgreich gefördert.

Beim Wettbewerb mit der Bahn wird auf die eisenbahnfreundliche Haltung der verschiedenen Verwaltungen hingewiesen, die ihre Eisenbahnkapitalien zu verteidigen hatten. Die gesetzlichen Bestimmungen zur Regelung des Wettbewerbs werden für jedes Land einzeln angeführt.

Der technische Teil der Ausführungen behandelt die Planung, den Erd- und Kiesstraßenbau, die Wellenbildung auf Erdstraßen, die Spurstreifenstraßen, schwere Decken, Stadtstraßen und Brückenbauwerke. Es ist schade, daß dieser Teil nicht ausführlicher gehalten ist. Man hätte gern mehr Einzelheiten gehört, besonders über den Maschineneinsatz beim Straßenbau und über Brücken, Fähren und Furten.

Das letzte Kapitel behandelt den Straßenbau in den Einzelgebieten und gibt zusammengefaßt, ähnlich wie bei der Eisenbahn, einen lücken-

losen Überblick über die Straßenverhältnisse Afrikas. Auch hier muß man den Fleiß und die Ausdauer bewundern, mit der das Material zusammengetragen worden ist. Für eine weitere Auflage sei empfohlen, den verschiedenen fremdsprachigen Texten eine deutsche Übersetzung beizufügen.

Der dritte Abschnitt, von Mühlig-Hofmann, behandelt den Luftverkehr in Afrika bis 1939. Da das Innere Afrikas, und zwar nicht nur die Sahara, durch seine geographische und klimatische Beschaffenheit den erdgebundenen Verkehrsmitteln erhebliche Schwierigkeiten entgegengesetzt hat, ist die eigentliche Durchdringung des Erdteils von der Küste aus erfolgt. Die terrestrischen Verkehrswege sind daher, von wenigen Ausnahmen abgesehen, peripherer Art.

Wegen seiner weitgehenden Unabhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche ist der Luftverkehr dieser Verkehrsentwicklung nur zum Teil gefolgt, denn er konnte sich auf verhältnismäßig großen Strecken Wege suchen, die bedeutende Verkehrshindernisse, wie die Sahara, kreuzen. So entstand ein Luftverkehrsnetz mit im wesentlichen folgenden Linien.

Der Luftverkehr folgt im Nordosten dem Nil, teilt sich von der englischen Kolonie Kenya nach Süden in zwei Äste, von denen der eine entlang der Küste, der andere weiter nach dem Kapland strebt. Die westliche Sahara wird von Algerien aus nach Kotonu—Lagos—Pointe Noire durchstoßen; vom Südrand der Sahara zweigt über Fort Lamy am Tschadsee eine Linie ab, die Belgisch-Kongo berührt und sich nach Rhodesien erstreckt. Eine weitere Transversallinie mit lokalem Charakter führt in ostwestlicher Richtung von Lagos über Fort Lamy—Khartum an das Rote Meer. Hinzu kommen noch eine Reihe interner Linien der Südafrikanischen Union, Belgisch Kongos und der französischen Kolonialverwaltung.

Das Charakteristische des afrikanischen Luftverkehrs ist, daß er fast in seiner Gesamtheit von europäischen Staaten betrieben wird, und dementsprechend nach Europa ausgerichtet ist, und daß die Luftverkehrswege nach den fremden Erdteilen sich an Afrika wohl anlehnen, aber nicht von Afrika ausgehen.

Es werden dann die Abweichungen behandelt, die den afrikanischen Luftverkehr vom europäischen unterscheiden. Technisch bedeutungsvoll ist der klimatische Unterschied. Es wird der Einfluß der heißen, feuchtigkeitsgesättigten Luft, der Unterschied in den Sichtverhältnissen, die Gefahr der Sandstürme und die Bedeutung der Bodenerhebungen beschrieben. Anders ist auch die Navigation, soweit es sich nicht um Funknavigation handelt. Die Häufigkeit des Verkehrs wird durch das Verkehrsbedürfnis bestimmt. Da nur geringer Verkehr vorhanden, werden die Linien nur ein oder zweimal in der Woche, jedenfalls nicht täglich, befliegen. Die besonders großen Flugstrecken und die große Zeitersparnis bringt es mit sich, daß nicht nur hohe Beförderungspreise bezahlt werden, sondern daß auch in einem gegenüber Europa gesteigertem Maße Reisen unternommen werden, die sich sonst wegen der langen Reisedauer von selbst verbieten. Die Brief- und Kartenpost ist fast ausschließlich aufs Flugzeug übergegangen.

Eine ausgezeichnete Karte gibt einen Überblick über den Stand des Fluglinienverkehrs im Jahre 1938. Eine entsprechende Karte vom Jahre 1933 läßt die schnelle Entwicklung des Luftverkehrs in dieser kurzen Zeitspanne erkennen. Der Vergleich der beiden Karten wirkt geradezu verblüffend. Der Verfasser behandelt dann die Organisation des gewerblichen Luftverkehrs und erläutert kurz die Tätigkeit der verschiedenen europäischen Luftverkehrsgesellschaften, die am afrikanischen Luftverkehr teilnehmen.

Beim Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln ist im Gegensatz zu Europa, wo sich der Luftverkehr zunächst gegen einen in hoher Blüte und Entwicklung befindlichen Eisenbahnverkehr durchsetzen mußte, in Afrika das Feld noch völlig frei für ihn. Es wird also in Afrika beim Wettbewerb weniger darauf ankommen, wie viele Kunden das eine Verkehrsmittel dem anderen abnimmt, als darauf, das Verkehrsnetz von vornherein so zu gestalten, daß jedem Verkehrsmittel die dafür geeigneten Verkehrsaufgaben zugewiesen werden. Günstig für den Luftverkehr sind dabei die großen Entfernungen, die in Afrika und von Afrika aus zu überwinden sind und die dem Luftverkehr in bezug auf Schnelligkeit vor den übrigen Verkehrsmitteln einen erheblichen Vorsprung sichern. Er wird daher in erster Linie die Post und diejenigen Personen aufnehmen, die zur Bewältigung großer Strecken auf besonders schnelle Beförderung Wert legen. Im Zusammenhang hiermit bringt Verfasser den sehr beachtlichen Gedanken, daß sich die übrigen Verkehrsmittel infolgedessen bei der Durchbildung ihrer technischen Anlagen nicht allzu sehr auf große Geschwindigkeiten einzustellen brauchen. *Weiß.*

**Meyer, Dr. Alfred, Gauleiter.** Das Recht der besetzten Ostgebiete Estland, Lettland, Litauen, Weißruthenien, Ukraine. Herausgegeben unter Mitarbeit von Ministerialrat Dr. Walter Wilhelmi, Oberregierungsrat Dr. Walter Labs und Landgerichtsrat Dr. Hans Schäfer im Reichsministerium für die besetzten Ostgebiete. 996 Seiten. Preis (Loseblatt-Band) 22 RM. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9.

Die vorliegende Neuerscheinung eröffnet eine Sammlung der Rechtsvorschriften für die Zivilverwaltung in den besetzten Ostgebieten. Sie soll nach der Zweckbestimmung durch die Herausgeber den Männern im Osteinsatz ein Hilfsmittel bei ihrer praktischen Tätigkeit sein, daneben aber auch allen Kreisen in und außerhalb des Deutschen Reiches, die im Rechts- und Wirtschaftsverkehr mit dem Ostraum stehen, als zuverlässiger Berater über den Rechtszustand in den besetzten Ostgebieten dienen.

Das Bedürfnis nach einer zeitgemäßen übersichtlichen Zusammenfassung dieser Rechtsvorschriften ist bei der großen Fülle des Stoffes gegeben. Der Reichsminister für die besetzten Ostgebiete sowie die Reichskommissare und Generalkommissare haben bei ihrer bisherigen

Aufbauarbeit auch eine umfangreiche Gesetzgebungstätigkeit entfaltet. Die auf europäische Verhältnisse abgestellte Neuordnung in dem in die deutsche Zivilverwaltung übernommenen Ostraum kann natürlich nicht ohne rechtliche Grundlage durchgeführt werden. Sie umfaßt nach und nach alle Bereiche des Lebens und wird daher weiterhin zahlreiche Regelungen durch Rechtsvorschriften erfordern. Dazu kommt, daß die Verschiedenheit der politischen, sozialen und wirtschaftlichen Struktur der einzelnen Gebiete des Ostens eine einheitliche Regelung vielfach ausschließt. Dies ist namentlich im Ostland der Fall, wo zwar nach der Befreiung von der sowjetischen Herrschaft viele Rechtseinrichtungen der früheren Freistaaten Estland, Lettland und Litauen sofort wieder ins Leben getreten sind, nunmehr aber eine umfangreiche Rechtsfortbildung notwendig ist, die den Bedürfnissen des Reichs wie des Ostlands in gleicher Weise Rechnung trägt.

Das Grundwerk der Sammlung wird der gestellten Aufgabe vollkommen gerecht. Es ist Mitte Dezember 1942 abgeschlossen worden und enthält alle Verordnungen, Erlasse und sonstigen Vorschriften, die bis zu diesem Zeitpunkt in Kraft getreten und den Herausgebern zugänglich waren. Noch nicht in die Sammlung aufgenommen wurden jene Rechtsvorschriften, die das Arbeits- und Sozialrecht sowie die Ernährungswirtschaft betreffen. Sie sollen nach der Ankündigung im Vorwort in der ersten Ergänzungslieferung folgen.

Besonders wertvoll wird die Sammlung dadurch, daß die grundsätzlichen Vorschriften mit knappen und klar gefaßten Einführungen und Erläuterungen der zuständigen Referenten des Reichsministeriums für die besetzten Ostgebiete versehen sind. Damit werden manche Zweifelsfragen geklärt und Hinweise auf ursächliche Zusammenhänge gegeben, so daß das Verständnis der Bestimmungen wesentlich erleichtert wird. Die Herausgeber haben es zudem verstanden, den gesamten Stoff geschickt und übersichtlich zu ordnen. Das Sammelwerk besteht innerhalb des einheitlichen Bandes aus den zwei Teilen Ostland und Ukraine, die sich wiederum in je 5 Hauptgruppen und weiter in Gruppen und Untergruppen gliedern. Über den näheren Inhalt orientieren die Stichworte: Verwaltung, Rechtspflege, Wirtschaft, Finanzwesen und Verkehr. Zahlreiche Hinweise auf Abdruckstellen und mehrfaches Kenntlichmachen des Geltungsgebietes der einzelnen Rechtsvorschriften in der textlichen Darstellung erleichtern es, sich in der Sammlung schnell zurechtzufinden. Dazu wird noch wesentlich das im Vorwort angekündigte ausführliche Stichwortverzeichnis beitragen, das folgen soll, wenn die Gruppen und Untergruppen vollständig vorliegen. Da die Form einer Loseblattausgabe gewählt wurde, kann das Sammelwerk jeweils auf dem laufenden gehalten werden.

Zu den Ausführungen der Herausgeber über die Rechtsetzung ist ergänzend zu bemerken, daß nach dem Erlaß des Führers über das Verkehrswesen in den besetzten Ostgebieten vom 23. Oktober 1942 die Rechtsvorschriften für das Eisenbahnwesen, den Straßenverkehr und die Schifffahrt in den besetzten Ostgebieten vom Reichsminister für die besetzten Ostgebiete mit dem Reichsverkehrsminister gemeinsam erlassen werden.

*Dr. Schantl.*

**van Genechten, Prof. Dr. Robert.** Die Stellung der Niederlande innerhalb der wirtschaftlichen Neuordnung Europas. Kieler Vorträge, gehalten im Institut für Weltwirtschaft an der Universität, Heft 69. Jena bei G. Fischer 1942. 36 Seiten, 2 RM.

Ein umfangreicher, den Hauptteil des Vortrages ausmachender Rückblick auf die wirtschaftliche, kulturelle und politische Entwicklung der Niederlande, die vor 300 Jahren zu ihrer Ablösung vom Reich führte, läßt den seit langem in der Bewegung stehenden Verfasser zu dem Schluß kommen, daß die Niederlande wirtschaftlich auf ihr großes Hinterland (der Landgermanen) angewiesen seien, schon allein deswegen, weil sie (die Seegermanen) sich wirtschaftlich und politisch auf ihr Kolonialreich gar nicht hätten einstellen können, dessen Verteidigung ihnen politisch und militärisch auch unmöglich gewesen sei, und daß sie ferner in völligem Mißverstehen dieser Sachlage und aus Angst, sich namentlich seit 1918 und 1933, immer mehr England untergeordnet hätten. Nachdem nunmehr die Waffen gesprochen hätten, bevor es zu dem dadurch vorbereiteten, unausbleiblichen Zusammenbruch gekommen sei, wollten die Niederländer jetzt, dem allerdings weder von Deutschland noch von England, sondern von Europa aus an sie ergangenen Rufe folgend, ihre eigene Rolle spielen, um sich von der Beherrschung durch den Westen freizumachen und sich ihrer kontinentalen Aufgabe zu widmen; dabei solle aber neben dieser europäischen Zielsetzung die überseeische Betätigung der niederländischen Wirtschaft in Zukunft erst ihre volle Bedeutung erhalten.

Den Ausführungen des Verfassers, der von seinem Standpunkt aus vieles anders sieht, als wir es gewohnt sind, wird man manche zum weiteren Nachdenken reizende Anregung über dies wirklich nicht einfach zu nehmende Problem entnehmen können.

*Dr. Overmann.*

**Sarter, Dr., und Kittel, Dr.:** Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph. 8. Auflage. Leipzig 1943. 76 Seiten. Preis kart. 1,25 RM.

Die 7. Auflage der Schrift ist im Archiv 1939 S. 1334 besprochen worden. Von ihr unterscheidet sich die neue Auflage nicht wesentlich, da die Rückgliederung der Reichsbahn durch das Gesetz vom 4. Juli 1939 zum Abschluß gekommen ist und aus der Entwicklung im Kriege manches nicht oder noch nicht zur Mitteilung geeignet ist. Die Schrift bringt den neuesten Sachstand im wahren Sinne ihres Titels: Was jeder von der Reichsbahn wissen muß. Die Zahl der Auflagen und die Nachfrage zeigen, daß die Darstellung einem Bedürfnis der Praxis entspricht, und daß die bewährten Verfasser die rechte Linie zwischen wissenschaftlicher Höhe und gemeiner Verständlichkeit getroffen haben. Dies Büchlein vermag nicht nur dem Unterricht zu dienen, sondern gibt auch die beste Einführung in das jetzt im Kriege besonders bedeutsame Problem der

Reichsbahn und des deutschen Verkehrswesens überhaupt, insbesondere auch für Studierende aller technischen und nichttechnischen Fakultäten, die mit Verkehr in Berührung kommen. Als einschlägiges kurzes Nachschlagewerk, greifbar auch in eine kleine Handbibliothek eingereiht, vermag es hoch und niedrig bestens zu dienen. *Dr. Steuernagel.*

**Kayser**, Georg, Min.-Dirigent im Pr. Finanzministerium. Die baupolizeilichen Vorschriften des Deutschen Reiches und Preußens. Reichsbaurecht und Preußisches Landesbaurecht. Loseblatt-Sammlung aller einschlägigen Gesetze, Verordnungen, der Ministerialerlasse und Richtlinien. Mit Erläuterungen, Verweisungen und Sachverzeichnis. 3. Auflage. Verlag C. H. Beck, München und Berlin. 848 S. Taschenformat. In Halbleinenordner 13,50 RM.

Daß das im Archiv 1939, S. 1527, bei seinem erstmaligen Erscheinen besprochene Werk jetzt bereits in der 3. Auflage erscheinen konnte, beweist, daß es den Bedürfnissen der Praxis in hohem Maße entspricht. Das durch zahlreiche Kriegsbestimmungen noch umfangreicher und schwieriger gewordene Baurecht ist in der vorliegenden Loseblattsammlung so übersichtlich zusammengestellt, daß alle Bestimmungen des Reichs- und des Preußischen Landesbaurechts leicht zu finden sind. Daß der Umfang des Werks gegenüber der ersten Auflage erheblich gewachsen ist, hat seinen Grund nicht nur in der Aufnahme der inzwischen neu erlassenen Bestimmungen, sondern vor allem darin, daß es in dem erläuternden Teil erheblich ausgebaut und erweitert ist. Während die erste Auflage sich im wesentlichen auf den Wortlaut der Bestimmungen beschränkte, sind jetzt die einschlägigen höchstrichterlichen Entscheidungen, insbesondere die des Reichsverwaltungsgerichts, soweit sie irgendwie für die Praxis von Bedeutung sind, in kurzer Fassung aufgenommen worden. Außerdem ist das Werk insofern ausgestaltet worden, als es nun das gesamte Reichsbaurecht enthält und die preußischen Vorschriften, gleichfalls vollständig und als solche besonders gekennzeichnet, den betreffenden Sachgebieten angegliedert sind. Das Werk ist in dieser neuen erweiterten Form für alle Stellen, die mit baupolizeilichen Aufgaben zu tun haben, noch wertvoller geworden. *Dr. Genest.*

**Hoffmann**, Oswald: Das Lagerwesen der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1943 bei Otto Elsner. 300 Seiten, 6,20 RM.

Obwohl die Ländereisenbahnen vor nunmehr schon fast 25 Jahren in die Reichsbahnverwaltung aufgingen, und die bald darauf einsetzende organisatorische Umgestaltung der zunächst noch kameralistisch geführten Reichseisenbahnen in die auf Erfolgswirtschaft abgestellte Unter-

nehmensform auch das Lagerwesen unter einem gänzlich veränderten Gesichtswinkel erscheinen ließ, konnte die Reichsbahn eine allgemeine Stoffvorschrift bis jetzt noch nicht herausbringen. Um so dankenswerter ist der hier zum erstenmal unternommene Versuch, das ganze, in seinen Grundzügen nunmehr wohl den neuen Verhältnissen entsprechend geordnete und festgelegte Gebiet des Lagerwesens systematisch darzustellen und zu durchleuchten, um denen, die damit zu tun haben, den nötigen Gesamtüberblick zu geben und weiter darüber hinaus auch Dritten einen Einblick in die etwas abseits liegende, oft ihrer Bedeutung nicht entsprechend gewürdigte Materie zu geben. Der systematisch klare, auf die Praxis zugeschnittene Aufbau des Werkes, der trotz eines Umfanges von 300 Seiten und der unendlich vielen Einzelheiten nirgends verwischt wird, macht das Buch auch für außerhalb der Verwaltung Stehende wertvoll, und man wird hieraus auf manche Anregung rechnen dürfen, die auch der Reichsbahn nützlich werden kann.

Auf Einzelheiten einzugehen verbietet leider der Raum. Für eine sicher zu erwartende Neuauflage würde ein Inhaltsverzeichnis nach Stichworten der leichteren Handhabung des Werkes dienlich sein.

*Dr. Overmann.*

**Leitfaden für den Verkehrsdienst.** Heft 1: **Das Tarifwesen**, von Dr. jur. Karl Moormann, Abteilungspräsident der Reichsbahndirektion Hamburg, Honorarprofessor an der Hansischen Universität, 6. neubearbeitete Auflage, 114 Seiten, Preis 1,75 RM; Heft 2: **Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen**. Von Geh. Regierungsrat Sommerlatte, Ministerialdirigent und Abteilungspräsident Dr. Moormann, 4. neubearbeitete Auflage, 219 Seiten, Preis 2,— RM. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph, Leipzig 1943.

Die Eisenbahnbeamten, vor allem die auf den der Zahl nach weit überwiegenden Bahnhöfen mit vereinigttem Dienst, müssen in besonders hohem Ausmaß eine große Fülle von gesetzlichen Vorschriften, Verordnungen und Dienstvorschriften beherrschen, die sich zudem auf eine große Anzahl von Gebieten erstrecken. Sie müssen den Betriebsdienst weitgehend beherrschen, müssen manche Bestimmungen über den Bau und die betriebliche Unterhaltung kennen und, soweit sie mit der Verkehrsabwicklung zu tun haben, sämtliche in Betracht kommende Bestimmungen und Übereinkommen für die Abfertigung von Personen, Gütern und Tieren mit den zahlreichen rechtlichen Anordnungen, die im Verkehr mit dem Publikum gelten, beherrschen. Eine derartige Fülle von Kenntnissen nicht nur sich anzueignen, sondern laufend gegenwärtig zu halten, wäre naturgemäß nicht nur schwierig, sondern fast unmöglich, wenn nur die Verordnungen, Dienstvorschriften und Gesetze als solche den Bediensteten zur Verfügung ständen. Die erforderlichen Kenntnisse können



eigentlich erst dann richtig erworben werden, wenn den Bediensteten gleichzeitig ein Lehrbuch oder ein Leitfaden in die Hand gegeben wird, welcher in gedrängter leicht faßlicher Form einen klaren Überblick über die einzelnen Wissensgebiete unter Weglassung aller Einzelheiten vermittelt. Solche allgemein gehaltenen und leicht faßlich geschriebenen Lehrbücher stellen die Leitfäden dar, die auf Veranlassung der Reichsbahnverwaltung von der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph in Leipzig herausgegeben werden. Für den Verkehrsdienst sind die Leitfäden Heft 1 „für das Tarifwesen“ und Heft 2 für „Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen“ jetzt wieder neu aufgelegt worden. Das Heft 1 erscheint in 6., das Heft 2 in 4. Auflage. Zu den neuen Auflagen beider Hefte kann gemeinsam gesagt werden, daß ihr Herausbringen jetzt während der Kriegszeit in ganz besonders hohem Maße begrüßt werden muß. Der Verkehr steht während des Krieges nicht still. Im Gegenteil, auf zahlreichen Gebieten entwickelt er sich stärker und stellt unsere Eisenbahnbediensteten vor größere Aufgaben als sie in Friedenszeiten gehabt haben, teilweise sogar vor völlig neue. Schon aus diesem Grunde sind die Neuauflagen erforderlich gewesen. Hinzu kommt aber vor allem der Einsatz neuer Kräfte bei der Reichsbahn, die nicht durch die erprobte bisherige Schulung während des Eisenbahndienstes gehen können. Gerade für diese Bediensteten, die rasch und ohne lange Vorschulung in die Praxis hineingestellt werden müssen, bedeutet die Möglichkeit, sich mit Hilfe der Leitfäden zunächst wenigstens einen großen Überblick über die Fülle des Materials zu verschaffen, das sie sich aneignen müssen, eine besonders große Erleichterung. Diese Hilfe kann naturgemäß nur dann einen wirklichen Sinn haben, wenn die Leitfäden, die in die Praxis einführen sollen, auf dem laufenden sind und die neuesten Verhältnisse berücksichtigen. Es muß daher dankbar anerkannt werden, daß die beiden Verfasser trotz ihrer starken Belastung durch die dringenden Kriegsaufgaben eine auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage der Leitfäden möglich gemacht haben.

Was die allgemeine Bewertung der beiden Leitfäden anbelangt, kann zunächst bei beiden nur das wiederholt werden, was bei früheren Besprechungen über sie gesagt worden ist. Ihr Aufbau und ihre Darstellung ist klar, einwandfrei, erschöpfend und kann in jeder Richtung als geglückt bezeichnet werden. Sie erfüllen in dieser Richtung in vollstem Umfange die gestellten Aufgaben. Eine Buchbesprechung kann sich daher bei diesen neuen Auflagen darauf beschränken, die Neuerungen zu erwähnen und daneben einige kleine Anregungen und Hinweise für einen weiteren Ausbau oder die Ausfüllung von Lücken zu geben.

Der Leitfaden für das Tarifwesen (die 5. Auflage erschien im Jahre 1939) berücksichtigt besonders das am 4. Juni 1939 neu herausgegebene Reichsbahngesetz, das schärfer als das frühere den gemeinschaftlichen Charakter der Reichsbahn hervorhebt. Die sich aus dieser Tatsache ergebende Wirtschaftsgesinnung der Reichsbahn, die sich

für die deutsche Gesamtwirtschaft vor allem auf dem Gebiete des Tarifwesens auswirkt, ist in der 6. Auflage des Leitfadens besonders herausgestellt worden. Außerdem sind die während des jetzigen Weltkrieges erforderlich gewordenen wesentlichen Änderungen des deutschen Tarifwesens, insbesondere die weitgehenden Vereinfachungsmaßnahmen bis zum Stand vom 1. Oktober 1942 berücksichtigt. Selbstverständlich sind vor allem auch die Bestimmungen über den Wehrmachtverkehr stärker behandelt. Auch die Neugestaltungen auf dem Gebiete der Entfernungstafeln sowie die der Hefte D (Stationstarif), F (Örtliche Gebühren) und G (Gemeinsames Heft für den Verkehr zwischen den in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif einbezogenen Bahnen und den nicht einbezogenen Bahnen), sind dem neuesten Stande entsprechend dargestellt. Für eine weitere Ergänzung wäre folgende Anregung zu geben: Ein ganz allgemein gehaltener Hinweis über die Grundelemente der Frachtberechnung (Gewicht, Entfernung, Frachtsatz) erscheint zweckmäßig, um dem Lernenden damit einen kurzen allgemeinen Hinweis über die praktische Handhabung der Tarife zu geben. Desgleichen dürfte es zweckmäßig sein, die Anlagen nach der Richtung zu ergänzen, daß auch der deutsche Binnengütertarif nicht nur durch die Frachtsatzzeiger anschaulich gemacht wird, sondern auch durch einen ganz kurzen Auszug aus der Gütereinteilung des Teiles I B. Es dürfte dieses gerade eine plastische Ergänzung zu den übrigen Tabellen und Anlagen, die den Regeltarif betreffen, darstellen.

Beim Heft 2, Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen, macht sich zunächst eine stärkere Abschnittnummerierung und eine offenbar aus der Praxis herausentwickelte Umgruppierung oder andere Zusammenfassung in den einzelnen Unterabschnitten angenehm bemerkbar. Man erkennt überall die ständig bessernde Hand der Theorie und Praxis gleichermaßen beherrschenden Persönlichkeiten der Verfasser, die die Nöte der Lernenden verstehen. Auch hier sind die seit Erscheinen der 3. Auflage eingeführten Neuerungen eingearbeitet worden. So, um nur ein Beispiel zu nennen, der Behälterverkehr. Besonders stark umgearbeitet ist der Abschnitt über Zoll und sonstige Verwaltungsvorschriften sowie der über die Statistiken. Der Leitfaden ist damit auf den Stand vom Ende Dezember 1942 gebracht worden. An einer Stelle allerdings ist dieser Stand nicht erreicht, nämlich bezüglich der Mitglieder des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Hier sind die in den Jahren 1941/42 neu aufgenommenen Protektoratseisenbahnen, Ostbahnen, slowakischen und rumänischen Bahnen noch nicht mit erwähnt. Im übrigen hält aber der Gesamtaufbau des Buches an der alten gut bewährten Einteilung fest, so daß auch hier nur gesagt werden kann: Inhalt und Aufbau trägt in gleicher Weise den Bedürfnissen der Praxis Rechnung und ermöglicht dem Lernenden einen vorzüglichen Überblick über das große Wissensgebiet. Darüber hinaus bietet er aber auch den in der Praxis Stehenden eine vorzügliche Möglichkeit, sich immer wieder rasch über irgendein Teilgebiet zu informieren.

Eine kleine Anregung: Im § 74 ist in dem Abschnitt über Buchführung und Kassenführung über den Begriff der Belastung und Entlastung gesprochen. Hier ist bei einem Beispiel die Ausgabe von 100 RM als eine Entlastung, als ein „Ist“ oder „Haben“ bezeichnet worden. Bei den Banken und vielleicht auch im kaufmännischen Leben mag dieser Sprachgebrauch mit Soll und Haben bzw. „Ist“ üblich sein. Für unsere Eisenbahner, die diesen Sprachgebrauch nicht von Grund auf erlernen, dürfte es doch erwägenswert sein, ob man nicht hier sich von diesen Begriffen loslöst und grundsätzlich nur von Be- und Entlastung spricht; denn es bereitet zweifellos Schwierigkeiten, jemandem klar zu machen, daß 100 RM, die er ausgegeben hat, für ihn ein „Ist“ oder ein „Haben“ darstellen.

Beiden Leitfäden muß man, nicht zuletzt im Interesse der deutschen Eisenbahnen, wünschen, daß sie in eine möglichst große Zahl von Händen der Eisenbahner kommen, sie werden überall Nutzen bringen.

*Dr. Schubert.*

**Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule:** Lehrfach v 8 II Kassen- und Rechnungswesen im Abfertigungsdienst. 3. neubearbeitete Auflage. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Reinhold Rudolph, Leipzig/C 1, Goethestraße 6. 94 Seiten mit 14 Bildern und einem besonderen Heft „Muster“. Preis 1,75 RM, Vorzugspreis für Reichsbahn 1,45 RM.

Nachdem die Vorschriften für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut, PAV (Kundmachung 1) sowie die Vorschriften für die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren, Gütern und Milch, GAV (Kundmachung 3), die beide je einen Abschnitt über die Kassenverwaltung enthalten, neu herausgegeben worden sind, war es erforderlich, auch den Lehrstoff v 8 II über das Kassen- und Rechnungswesen im Abfertigungsdienst einer Neubearbeitung zu unterziehen. Dieses Lehrstoffheft besteht aus folgenden fünf Abschnitten:

- I. Abschnitt Allgemeines, der u. a. die Bestimmungen über den Aufbau des Kassendienstes, über Kassenbeamte, Kassenprüfungen, Kassenüberschüsse und Kassenfehlbeträge sowie über Kassenübergabe behandelt.
- II. Abschnitt Buchführung, Kassenverwaltung und Rechnungslegung in der Fahrkartenausgabe.
- III. Abschnitt Buchführung, Kassenverwaltung und Rechnungslegung in der Gepäck- und Expreßgutkasse.
- IV. Abschnitt Buchführung, Kassenverwaltung und Rechnungslegung in der Güterabfertigung.
- V. Abschnitt Überblick über die Tätigkeit der Verkehrskontrollen.

Wie üblich wird das Heft durch eine Anzahl von Wiederholungsfragen ergänzt. Dem Lehrstoffheft ist wie bisher zur Erläuterung ein besonderes Bändchen mit 32 Mustereinträgen über die verschiedenen

Buchungs- und Rechnungsvorgänge beigegeben, die dem Lernenden die Vorgänge und Zusammenhänge der Buchungen anschaulich klarmachen. Die Bearbeitung des Heftes ist im Dezember 1942 abgeschlossen worden. Gegenüber der früheren Auflage fehlt der Abschnitt über die Verkehrsstatistik, der nunmehr den Lehrstoffheften v 4 und 5 angeschlossen werden soll, da dieser Stoff mehr mit dem Abfertigungs-, als dem Kassendienst zusammenhängt.

Es ist zu erwarten, daß dieses auf den neuesten Stand gebrachte Lehrstoffheft seinen Zweck voll erfüllen wird, nämlich dem Schüler der Dienstanfängerschule ein Hilfsmittel für seine häuslichen Arbeiten und dem Lehrer ein Anhalt für den Unterricht zu sein. *Schreiber.*

---

**Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule: Lehrfach f 5, Heft 1.**

Kassenwesen, Allgemeine Bestimmungen für die Reichsbahnkassen. 2. neubearbeitete Auflage. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestraße 6. 92 Seiten, 4 Abbildungen. Preis 0,75 RM, Vorzugspreis für Reichsbahn 0,65 RM.

Im Anschluß an die Neuausgabe der Kassenvorschriften, Teil I ist auch das Lehrstoffheft über die allgemeinen Bestimmungen für die Reichsbahnkassen einer Überarbeitung unterzogen worden, damit den Lernenden ein dem neuesten Stand der Vorschriften entsprechendes Lehrmittel an die Hand gegeben werden kann. Die Neuausgabe ist im November 1942 abgeschlossen worden. Der Lehrstoff ist in folgende Abschnitte eingeteilt:

1. Allgemeines.
2. Zahlungsmittel und Wertsachen.
3. Der Geldverkehr der Reichsbahnkassen.
4. Geldverkehr mit den Reichsbahnsparkassen.
5. Einzahlungen und Auszahlungen.
6. Kassenbücher und Verrechnungsbücher.
7. Kassenüberschüsse, Kassenfehlbeträge und Verlustentschädigungen.
8. Kassenprüfungen und Kassenübergaben.

Gegenüber der früheren Ausgabe konnte der Abschnitt über Verkauf und Rückkauf von Reichsbahnwertpapieren durch die Reichsbahnkassen wegfallen, nachdem die Reichsbahnvorzugsaktien nicht mehr bestehen und die Kassen der Reichsbahn bei der Abgabe von Reichsbahn-schatzanweisungen nicht mehr mitwirken. Andererseits ist die Neuausgabe durch eingehendere Darstellung der Behandlung von Beamtschecks, der Auszahlung der Löhne und der Behandlung von Kassenüberschüssen und Kassenfehlbeträgen verbessert worden. Die Wiederholungsfragen sind ebenfalls zweckmäßig erweitert worden, so daß zu erwarten ist, daß das neue Lehrstoffheft ein brauchbares Hilfsmittel für Lernende und Lehrende sein wird. *Schreiber.*

**Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule:** Lehrfach i2 — Vermessungskunde. 3., überarbeitete Auflage 1942. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestr. 6. 111 Seiten. 52 Abbildungen. Preis 1,20 RM. Reichsbahn-Vorzugspreis 1,— RM.

Das in der dritten, überarbeiteten Auflage erschienene Heft behandelt in sieben Abschnitten außer den Katasterfortführungsmessungen alle verm.-techn. Arbeiten, die im allgemeinen im Eisenbahndienst vorkommen, nämlich die verm.-techn. Vorarbeiten für den Bahnbau, die Absteckungen zur Ausführung von Neubauten, Einwägearbeiten, das Abstecken von Boden einschl. des Verfahrens nach Nalenz, das Abstecken von Weichen und Kreuzungen, die Liegenschafts- und die Planverwaltung. Wenn die Grundstücksmessungen zur Fortführung des Katasters fortgelassen sind, so mag das seinen Grund darin haben, daß auf diesem Sondergebiet keine einheitliche Darstellung möglich ist, solange das Reichskataster nicht vollständig eingeführt ist.

Das Heft bringt dem Wesen der Lehrstoffhefte entsprechend nicht eine erschöpfende Darstellung, wohl aber einen vorzüglichen Überblick über das Fachgebiet. Wer gezwungen ist, sich mehr in den Stoff zu vertiefen, muß das Fachschrifttum zu Hilfe nehmen. Er wird aber finden, daß das Heft durch seine zahlreichen Hinweise und Erläuterungen auf seinem Sondergebiet zu einer wertvollen Bereicherung und Ergänzung des Fachschrifttums wird. Deshalb wird jeder Techniker, der mit Eisenbahnvermessungsarbeiten zu tun hat, und jeder, der sich einen Überblick verschaffen will, das Heft gern zur Hand nehmen. Besonders ist es auch geeignet, die Einarbeitung der jungen Kräfte zu erleichtern.

*Zimmermann.*

**Deutsche Reichsbahn.** Hilfshefte für das dienstliche Fortbildungswesen — h 502 — **Das Einrechnen von Bogenweichen und Bogenkreuzungen.** 2., überarbeitete und erweiterte Auflage 1943. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestr. 6. 139 Seiten. 64 Abbildungen. Preis 1,80 RM. Reichsbahn-Vorzugspreis 1,50 RM.

Mit der Einführung der Bogenweichen durch die Deutsche Reichsbahn entstand gleichzeitig die Aufgabe, sie in die gegebene oder in eine geforderte Gleislage einzufügen. Da mehr noch als auf manchen anderen Gebieten die Absteckung durch örtliche Versuche nach einem gezeichneten Entwurf untunlich war, blieb nur eine exakte Einrechnung übrig. Der Verfasser hat sich der dankenswerten Mühe unterzogen, die Wege zu zeigen, wie diese z. T. verwickelten Aufgaben zu lösen sind. Daß ihm sein Werk vorzüglich gelungen ist, beweist die Notwendigkeit, nach kurzer Zeit eine Neuauflage herauszubringen, die nunmehr in über-

arbeiteter Form vorliegt. Sie behandelt in einer Vorbereitung und in den Hauptabschnitten: geometrische Eigenschaften und Beziehungen, Weichen in freier Lage, Gleisverbindungen durch Bogenweichen, Verbindung von Bogenweichen mit Bogenkreuzungen und Bogenkreuzungsweichen und Bogenweichen in Parabeln dritten Grades, alle bei dem Einrechnen der Reichsbahnbogenweichen und der Bogenweichen der Schienenform 8 a in der Praxis vorkommenden Fälle. Die Entwicklung der Rechnung wird in ausführlicher Weise gezeigt und an zahlreichen Beispielen, z. T. an Hand der beigegebenen, sehr zweckmäßigen Rechenvordrucke erläutert. Für den Techniker, der sich mit diesen Arbeiten zu beschäftigen hat, ist das Werk ein unentbehrliches Hilfsmittel.

*Zimmermann.*



# Hafenanlagen

für

## Stückgutumschlag

Ausgewählte Kapitel  
aus dem Seehafenbau

Von  
**Dr.-Ing. Arved Bolle**  
Oberbaurat in Hamburg

Mit 88 Textabbildungen.  
VI, 90 Seiten. 1941  
RM 12,-; Ganzleinen RM 13,50

SPRINGER-VERLAG · BERLIN

Von **KLOCKNER**  
Schaltgeräten



Es wird häufig übersehen, beim Anschluß eines KLOCKNER-Schützes mit Maschinen-Lebensdauer die Netz- oder Betätigungs-Spannung mit der Spulen-Spannung zu vergleichen. Bei unsern Schützen ist die Spulen-Spannung durch den Ölstopfen gut ablesbar.



F KLOCKNER K.G. KÖLN

A 3

# Holzschutzmittel

Prüfung und Forschung

II. Teil

Von

Prof. Dr. **Bruno Schulze**, Dr. **Günther Becker** u. Dr. **Gerda Theden**

Fachbereich Werkstoff-Biologie des Staatlichen Materialprüfungsamts Berlin-Dahlem und des Vierjahresplaninstituts für Werkstofforschung

(Wissenschaftliche Abhandlungen der Deutschen Materialprüfungsanstalten, II. Folge, 3. Heft. Früher: Sonderhefte der Mitteilungen der Deutschen Materialprüfungsanstalten)

Mit 84 Bildern im Text. IV, 88 Seiten. 1942. RM 16.80

SPRINGER-VERLAG · BERLIN

# Die Reichsbahn

Amtliches Nachrichtenblatt  
der Deutschen Reichsbahn

Herausgegeben

im Reichsverkehrsministerium,  
Berlin W 8, Voßstraße 35

Die Zeitschrifterscheint z. Zt. zweimal  
im Monat

Vierteljahrs-Bezugspreis 4.10 Reichsmark  
einschließlich 48 Rpf. Zustellgebühr

Einzelhefte 0.40 Reichsmark, bei Postversand  
0.55 Reichsmark (einschließlich Verpackung)

VERLAG:

OTTO ELSNER

VERLAGSGESELLSCHAFT  
BERLIN SW 68, Oranienstraße 140—142

In dem Amtlichen Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn“, das die Deutsche Reichsbahn nunmehr im 17. Jahrgang herausgibt, wird laufend über die Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn berichtet. Die Zeitschrift soll sowohl der Öffentlichkeit ermöglichen, sich über die Arbeit dieses größten Unternehmens der Welt zu unterrichten, als auch deren Gefolgschaft mit der Lage und den Zielen ihres Betriebes vertraut machen. Abhandlungen und kurze Beiträge geben einen Überblick über die Entwicklung des Verkehrs und Betriebs, über die finanziellen Ergebnisse, über Tariffragen, über die Personalverhältnisse und über alle sonstigen Gebiete aus dem Geschäftsbereich der Deutschen Reichsbahn.

# Bücher von der Reichsbahn

Herausgegeben vom Pressedienst der  
Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8, Voßstr. 35.  
Bisher erschienen:

- Heft 1 **Abfahren!**  
Bilder vom Bahnhofsbetrieb  
der Deutschen Reichsbahn
- Heft 2 **Die Reise der Kiste L. K. 221**  
Bilder aus dem Güterverkehr  
der Deutschen Reichsbahn
- Heft 5 **Reise bequem!**  
Bilder vom Personenverkehr  
der Deutschen Reichsbahn
- Heft 6 **Vom „Adler“ zur 2000 PS-  
Maschine**  
Die Dampf-Lokomotiven der  
Deutschen Reichsbahn
- Heft 7 **ABC 4ü—Vpwh**  
Die Personen- u. Güterwagen  
der Deutschen Reichsbahn
- Heft 8 **Täglich 44 mal um den  
Äquator**  
Betriebs- und Verkehrs-  
leistungen der Deutschen  
Reichsbahn

Die Hefte 3 und 4 sind vergriffen.

Einzelheft 0.45 Reichsmark

VERLAG:

E. S. MITTLER & SOHN  
VERLAGSBUCHHANDLUNG  
BERLIN SW 68, KOCHSTRASSE 68/71

Auch in den Bahnhofsbuchhandlungen erhältlich.

Diese Hefte geben durch Wort und Bild in leicht verständlicher Form Einblick in das Getriebe der Reichsbahn. Sie werden sowohl von Erwachsenen als auch von der Jugend gern gelesen.

Der

# DEUTSCHE REICHSBAHN-KALENDER

Herausgegeben vom Pressedienst des Reichsverkehrsministeriums

Erscheint alljährlich mit Bildern und erklärendem Text

im

KONKORDIA-VERLAG / LEIPZIG, Goethestraße 6

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt:

Ministerialdirigent Professor Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer;  
für den Anzeigenteil: Albert Meyer, Berlin-Steglitz, Kühlebornweg 5 — Pl. 2 —

Druck der Ernst Steingier Druck- und Verlagsanstalt Berlin SW 68 — Springer-Verlag Berlin W 9 —

Printed in Germany