

**Die
Kriegstransportversicherung,
ihre Entwicklung und staatliche
Regelung unter besonderer
Berücksichtigung der Schweizer
Lösung**

von

Dr. oec. publ. GEORGES NAGEL

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	5
Literatur	12

Erster Teil

I. Einleitung	21
§ 1. Allg. Entwicklung der Kriegstransportversicherung,	21
a) Das rhodesische Gesetz als Ausgangspunkt der Entwicklung der Waren-Kriegsrisikendeckung	22
b) Die gesetzlichen Regelungen auf dem Gebiete der Kasko-Kriegsrisikendeckung	24
c) Die Geleitsysteme als Mittel zum Schütze der Reeder und Kaufleute gegen die Waren- und Kasko-Kriegsrisiken	25
d) Die Kriegsrisikendeckung beim Seedarlehen und in der Seeversicherung	27
§ 2. Allgemeines über die Kriegstransportversicherung im 19. Jh.	31
§ 3. Die schweizerische Assekuranz im 19. Jahrhundert	34

II. Die Kriegstransportversicherung im 20. Jahrhundert	36
§ 4. Der Kriegsrisikoschutz in der Zeit von 1900—1914	36
§ 5. Die Kriegszeit 1914/18	38
a) Ohne staatliche Intervention: Schweiz	39
b) Mit staatlicher Intervention: Ausland	46
I. Der Staat als Erstversicherer	47
Mit Hilfe eines öffentlichen Versicherungsträgers für Kasko und Kargo	47
a) Frankreich	47
b) Schweden	50
c) U . S . - A	51
II. Der Staat als Rückversicherer	53
Mit Hilfe eines öffentlichen Versicherungsträgers für Kasko und Kargo: Italien	53
III. Der Staat als Erst- und Rückversicherer	54
I. Mit Hilfe eines öffentlichen Versicherungsträgers für Kasko und Kargo	54
a) England	54
b) Belgien	57

2. Mit Hilfe zweier verschiedener Versicherungsgesellschaften für Kasko und Kargo: Deutschland	58
IV. Der Staat als Garant und Rückversicherer	61
1. Der Staat als mittelbarer Garant eines Gegenseitigkeitsvereins für Kasko- und Rückversicherer einer privaten Versicherungsgesellschaft für Kargo: Norwegen	61
2. Der Staat als mittelbarer Garant eines Gegenseitigkeitsvereins für Kasko- und Rückversicherer einer gemischtwirtschaftlichen Versicherungsgesellschaft für Kargo: Dänemark	64
§ 6. Die Nachkriegszeit	66
§ 7. Der Kriegsrisikoschutz in der Zeit von 1930—1939	70

III. Die Haftungsbeschränkungen für Kriegsgefahr durch die Privatassekuranz

§ 8. Das Zustandekommen des „Waterborne Agreement“	74
§ 9. Die Haftungsbeschränkungen für Kriegsgefahr in U. S. A.	92
§ 10. Die Haftungsbeschränkungen für Kriegsgefahr in Deutschland	95
§ 11. Handel und „Waterborne Agreement“	101
§ 12. Die schweizerische Transportversicherung und das „Waterborne Agreement“	103

Zweiter Teil

IV. Die staatlichen Lösungen im Ausland bei Kriegsausbruch 1939

§ 13. Allgemeines	109
§ 14. Der Staat als Erstversicherer	111
1. Mit Hilfe eines öffentlichen Versicherungsträgers für Kasko und der privaten Versicherungsgesellschaften für Kargo: Schweden	111
2. Mit Hilfe zweier gemischtwirtschaftlicher Versicherungsgesellschaften: Dänemark	115
§ 15. Der Staat als Rückversicherer Mit Hilfe einer privaten Versicherungsgesellschaft: Italien	121
§ 16. Der Staat als Erst- und Rückversicherer	127
1. Der Staat als Kasko-Rückversicherer und Waren-Erstversicherer mit Hilfe eines öffentlichen Versicherungsträgers und der privaten Versicherungsgesellschaften: England	127
2. Der Staat als Kasko-Erstversicherer und Waren-Rückversicherer mit Hilfe zweier privater Versicherungsgesellschaften: Holland	134
3. Der Staat als Erst- und Rückversicherer in Kasko- und Kargoversicherung mit Hilfe eines öffentlichen Versicherungsträgers	138
a) Frankreich	138
b) U. S. A.	143

§ 17. Der Staat als Garant	150
1. Der Staat als mittelbarer Garant der privaten Versicherungsgesellschaften	150
a) In der Warenkriegsversicherung: Deutschland	150
b) In der Kasko- und Warenkriegsversicherung: Belgien	154
2. Der Staat als mittelbarer Garant und Rückversicherer einer privaten Versicherungsgesellschaft: Norwegen	159
§ 18. Zusammenfassung	163

Dritter Teil

V. Die Entwicklung der Schweizerlösung	169
§ 19. Ueberblick	169

A. Die Getreidelösung

§ 20. Die Getreidelösung und ihr Ausbau 1939 (Sonderlösung)	175
-------------------------------------------------------------	-----

B. Die Bundeskriegstransportversicherung (i. e. S.)

Der Bund als Ersatzversicherer

§ 21. Die Kriegstransportversicherung der lebenswichtigen Güter.	181
§ 22. Die Erweiterung der Kriegstransportversicherung hinsichtlich der nicht lebenswichtigen Güter, der Transportwege und der Transportmittel	1 8 6
§ 23. Die Erweiterung der Kriegstransportversicherung auf die Vorlager	201
§ 24. Die Erweiterung der Kriegstransportversicherung auf den passiven Veredelungsverkehr.	206
§ 25. Die Erweiterung der Kriegstransportversicherung auf die Valoren.	209
§ 26. Die Kaskokriegsversicherung	212
a) Privat-Güterwagen	212
b) Seekasko.	214
c) Flusskasko.	218
d) Luftkasko.	219
§ 27. Die Zusammenarbeit von Staat Und privaten Versicherungsgesellschaften bei der Errichtung des Versicherungsträgers	221
a) Bei der Kriegstransportversicherung der lebenswichtigen Güter.	221
b) Bei der Ueberbrückung der Spannungsperiode und bei der Ausdehnung der Kriegstransportversicherung auf das Seerisiko	230
c) Bei der Ausdehnung der Kriegstransportversicherung auf Valoren.	234
d) Bei der Einführung der Kasko-Kriegsversicherung	235

§ 28. Der Prämientarif235
§ 29. Die Prämienpolitik242
§ 30. Das Kriegs-Transportamt261

C. Der Bund als Rückversicherer

§ 31. Der schweizerische Spezialkriegspool und seine Beziehung zum Bundespool	264
§ 32. Die Rückdeckung der Grossrisiken der Transportversicherung	-266

VI. Schlussbetrachtungen 270

VII. Nachträge: 286

1. Versicherung der Neutralitätsverletzungsschäden an Transportgütern und Fahrzeugen	286
2. Die Prämienpolitik bis zum Kriegsabschluss	288