

Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts.
Jg. 46, 1902, S. 178 - 179

*Eger, Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26.
Oktober 1899*

*Digitale Bibliothek des
Max-Planck-Instituts für Europäische Rechtsgeschichte*

2010-09-05T15:29:20Z

Fassung des Textes, gültig vom 10. Oktober 1901 an, unter Berücksichtigung von Theorie und Praxis dargestellt von Dr. jur. Theodor Gerstner, Geh. Oberregierungs-rath und vortr. Rath im Reichs-Eisenbahn-Amt, Mitglied der vorbereitenden fachmännischen Konferenzen. — Zugleich ein Supplement zu dem im nämlichen Verlag erschienenen „Internationalen Eisenbahnfrachtrecht“ desselben Verfassers. Berlin 1901. Franz Vahlen. (Geh. M. 4,20, geb. M. 5,—.)

Wie der Herausgeber im Vorworte sagt, hat das Berner Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn- Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 seit seinem am 1. Januar 1893 erfolgten Inkrafttreten verschiedene Abänderungen erfahren, wie solche an der Hand der Praxis von vornherein in Aussicht genommen waren. Namentlich sind solche Aenderungen in ausgedehnterem Maße erfolgt durch das Pariser Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898, welches bestimmungsgemäß am 10. Oktober 1901 in Wirksamkeit getreten ist.

Da die nachträglichen Vereinbarungen in der Form ergänzender und abändernder Zusätze getroffen sind, so ist es dem Herausgeber, um den neuesten Stand des Vertragswerkes darzulegen, angezeigt erschienen, sie mit dem ursprünglichen Staatsvertrag in ein Gesamtbild zu vereinigen und daran die erforderlichen Erläuterungen zu knüpfen. Dem entsprechend ist in dem Haupttheile des vorliegenden Buches der vom 1. Oktober 1901 an gültige Text, wie er sich durch die nachträglichen Abreden gestaltet hat, der Anordnung der Artikel des Hauptvertrags folgend, zusammengestellt und mit Bemerkungen versehen. Dabei sind die neuere Fachliteratur, die Rechtsprechung der Gerichte der Vertragsstaaten, soweit sie allgemeines Interesse bieten, und die Entscheidungen des Zentralamts als Schiedsgericht, sowie der gegenwärtige Stand der inneren Gesetzgebungen, insbesondere Deutschlands, berücksichtigt.

Es dürfte kaum einem Zweifel unterliegen, daß diese sorgfältige und den Bedürfnissen der Praxis angepasste Arbeit in allen Kreisen, welche internationalen Eisenbahnbetrieb für ihren Geschäftsbetrieb in Anspruch nehmen, und für diejenigen Behörden, welche über die Auslegung des internationalen Vertrags zu beschließen haben, dankbare Aufnahme finden wird. Ein Sachregister erleichtert den Gebrauch des Buches.

Rassow.

24.

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung von 26. Oktober 1899 nebst den Allgemeinen Zusatzbestimmungen und Abfertigungsvorschriften auf der Grundlage des Deutschen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897. Erläutert von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath. Zweite Auflage. Berlin 1901. J. Suttentag. (M. 15,—.)

Die längere Einleitung zu diesem, soweit meine Kenntniß reicht, bedeutendsten Werke des Verf. (S. XIX bis XLVIII) nimmt sicher allgemeines Interesse in Anspruch. Sie enthält die geschichtliche Entwicklung des deutschen Eisenbahntransportrechts, und zwar unter A. bis zur

Einführung des N. D. S. G. B. (1861/1863), also derjenigen Zeit, wo die Eisenbahnen, wie alle anderen Frachtführer, lediglich den allgemeinen Normen der einzelnen deutschen Landesgerichte über das Frachtgeschäft unterworfen, mithin in der Stellung der Frachtbedingungen unbeschränkt waren. Bei der Unmöglichkeit, mit jedem einzelnen Absender sämtliche Bedingungen des Frachtvertrags speziell zu vereinbaren, welche durch den Umfang des Transportbetriebs der Eisenbahnen entstand, der thatsächlich zu einem Monopole derselben geführt hatte, versiel man bald auf den Gedanken, Eisenbahnbetriebsreglements, d. h. Normativbedingungen, welche die Eisenbahnverwaltungen als die gleichmäßige Grundlage aller von ihnen abzuschließenden Frachtverträge hinstellten, zu bilden. Dann aber machten sich viele Stimmen gegen die Autonomie der Eisenbahnverwaltungen geltend und verlangten, daß bestimmte Rechte der Mitkontrahenten gesetzlich geregelt und damit der Willkür der Eisenb.-Verwaltungen entzogen würden. Der Verf. theilt die Verhandlungen mit, welche zu diesem Zwecke bei den Berathungen des Entwurfes eines D. S. G. B. gepflogen sind. Sie haben zu den Vorschriften des 2. Abschnitts Buch IV Tit. 5 Artt. 422 ff. geführt. Eine zweite Periode (B.) bildet die Zeit von der Einführung des N. D. S. G. B. bis zum Erlasse des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, dem auch Oesterreich-Ungarn beiträt. Die dritte Periode (C.) reicht bis zur Einführung der Verkehrsordnung Deutschlands vom 15. November 1892. Je mehr der internationale Eisenbahnverkehr zunahm, desto fühlbarer wurde die Rechtsunsicherheit, unter welcher die sämtlichen Transportinteressenten — Absender, Empfänger und Eisenbahnverwaltungen — durch die Verschiedenheit der Eisenbahnfrachtrechte der einzelnen Staaten litten. Dies führte dahin, daß auf Vorschlag der Schweiz im Wege eines völkerrechtlichen Uebereinkommens ein internationales Eisenbahnfrachtrecht für die Staaten des europäischen Kontinents einzuführen versucht wurde. So entstand die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892. Die vierte Periode (D.) findet ihren Abschluß in der nach Erlaß des neuen D. S. G. B. vom 10. Mai 1897 zu Stande gekommenen Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Die durch dieselbe eingetretenen Aenderungen der internen und internationalen Normen des Eisenbahnfrachtrechts hebt der Verf. unter Hinweis auf die neuen Vorschriften des S. G. B. eingehend hervor.

Die näheren Ausführungen des Verf. in dieser Beziehung haben mich zwar sehr interessirt. Ich muß mir die Mittheilung derselben jedoch des Raummangels wegen versagen und beschränke mich auf zwei Bemerkungen. Der Verf. sagt (S. XXXVI) mit Recht, daß in Folge der Vorschriften des neuen S. G. B. der Eisenbahnverkehrsordnung sowohl für die Güter-, wie für die Personenbeförderung der Charakter einer Rechtsverordnung beigelegt ist, was zur Folge hat, daß die Revision auf unrichtige Auslegung derselben gestützt werden kann. Der Verf. ist weiter der Ansicht, daß dies bei der Verkehrsordnung vom Jahre 1892, welche nur Vertragsrecht enthalte, anders liege. Das ist auch die Ansicht von Staub (§ 453 S. G. B. Anm. 1 S. 1555 der