Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse = Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II. Referate und Mitteilungen des SJV

Herausgeber: Schweizerischer Juristenverein

Band: 12 (1893)

Buchbesprechung: Litteraturanzeigen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Litteraturanzeigen.

Gerstner, Th. Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Das zu Bern am 14. Oktober 1890 zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, Russland, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und der Schweiz abgeschlossene internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in systematischer Darstellung erläutert. Berlin. Franz Vahlen. 1893.

Das im Titel des Buches erwähnte Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr trat mit dem 1. Januar 1893 in Kraft. Es handelt sich um einen Staatsvertrag von ganz ausserordentlicher Bedeutung: er enthält ein ausführliches Rechtsbuch über den wichtigsten Teil derjenigen Fragen, welche sich an das moderne Eisenbahnverkehrsrecht anlehnen, soweit dabei Eisenbahnen mehrerer Staaten berührt werden. In einem solchen Umfange und in der hier erfolgten Detaillierung hat noch kein Staatsvertrag der alten oder neuen Zeit praktisches internationales Privatrecht geschaffen, das nun durch die Genehmigung der einzelnen Staaten auch zur äussern Anerkennung gelangt ist. Wir haben einen internationalen Weltpostvertrag, einen Telegraphenvertrag, Verträge über das industrielle und litterarische Eigentum, allein diese Dokumente enthalten keine so ausführliche Regelung von Rechtssätzen wie gerade das Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, welches der Verfasser des vorliegenden Werkes in allen seinen Teilen historisch und dogmatisch erläutert. Geh.-R. Gerstner war von Anfang an als Delegierter des deutschen Reichs bei diesem Werke thätig und er hat sich der Aufgabe unterzogen, das genauere Verständnis des grossartigsten Staatsvertrages der Neuzeit durch eingehende Erörterungen zu vermitteln.

Ist die Aufgabe, die sich der Verfasser gestellt hat, gelungen? Unzweifelhaft ist diese Frage zu bejahen. Ich glaube nach einem

eingehenden Studium des Werkes nicht zu viel zu sagen, wenn ich hervorhebe, dass das vorliegende Buch eine objektive und zuverlässige Klarlegung des Staatsvertrages in allen seinen Teilen enthält und dass es gewissenhaft und sorgfältig die gegebenen Materialien und die Fachlitteratur benützt.

In der Einleitung wird die historische Entstehung des Vertrages geschildert, — fast zwanzig Jahre waren nötig, um ihn zur Perfektion zu bringen. Die epochenreiche (fast möchte ich sagen schmerzensreiche) Geschichte, welche dieser Vertrag durchzumachen hatte, zeigt, wie schwer es ist, unter den verschiedenen Völkern des europäischen Kontinents eine Einigung sogar auf einem Rechtsgebiete herbeizuführen, das von Haus aus der Uniformierung leicht zugänglich scheint. In dieser Thatsache liegt, im Vorbeigehen gesagt, ein deutlicher Wink für diejenigen, welche im Fluge und mühelos die grossen Probleme des internationalen Rechtslebens zu lösen sich unterfangen. Freilich ist es ja richtig, dass jetzt zum ersten Male der Weg gewiesen wurde, wie man in diesen Fragen des internationalen Privatrechts vorzugehen hat: trotz den vorhin citierten andern Beispielen ist es eben doch ein neuer und ganz eigenartiger Vorgang, dass in einem Staatsvertrage eine grosse Materie des Privatrechts durch ein systematisches Rechtsbuch geordnet wird. Auch durch sein Geltungsgebiet flösst es einen juristischen Respekt ein: ein Territorium von $7^1/_2$ Millionen Quadratkilometer mit 260 Millionen Einwohnern wird hier juristisch konzentriert. Dabei ist von einiger Bedeutung, dass neben den vielen Bestimmungen privatrechtlicher Ordonnanz auch prozessualische Sätze, ferner Bestimmungen des öffentlichen Eisenbahnrechts vereinbart wurden. Überdies ist die ruhige und ungestörte Entfaltung des direkten internationalen Eisenbahnverkehrs gesichert durch eine Exekutionsschranke (Ausschluss der Pfändung und Arrestierung des Eisenbahnzugehörs Art. 23). Es ist viel darüber gestritten worden, ob es nicht richtiger gewesen wäre, das Ziel des Staatsvertrages noch höher zu fassen, und eine Unifikation des gesamten Eisenbahnrechts auch für das innerstaatliche Rechtsleben zu erstreben. Ja, es wurde der Konvention in ihrer Beschränkung auf den internationalen Verkehr jede Bedeutung abgesprochen. Aber diese kühne Auffassung war gewiss nicht richtig. Was der Weltverkehr verlangt, ist, dass der in verschiedene Gebiete hineinragende, also internationale, Eisenbahntransport (namentlich im Frachtgeschäfte) gleichmässig geordnet, dass also der Transport eines Frachtguts auf Eisenbahnen nicht an jeder Staatsgrenze einer verschiedenartigen rechtlichen Beurteilung unterworfen werde. Im Grunde ist es doch den Deutschen oder Franzosen gleichgiltig, welches Eisenbahnrecht im internen Recht

der Schweiz massgebend sein mag, — erst die Berührung mehrerer Rechtsgebiete zeigt die Schwächen und Gebrechen divergenter Rechtssätze. So teile ich denn auch durchaus die Ansicht von Gerstner, dass es ein wahres Glück gewesen ist, wenn der Staatsvertrag sich um das innere Eisenbahnrecht der einzelnen Staaten nicht bekümmert hat. Wir würden heute sicherlich noch nicht die Perfektion des Rechtsbuchs konstatieren und uns dieser grossen That noch nicht erfreuen können, wenn sich die Bestrebungen nicht jene weisen Schranken auferlegt hätten. Nun ist es allerdings richtig, dass eine allmähliche Übertragung der Rechtsnormen, die über den internationalen Frachtvertrag bestehen, auch auf den internen Verkehr nicht ausbleiben wird. Denn die Eisenbahnen sind eben Welteinrichtungen, die sich von den Grenzpfählen nicht stark imponieren lassen, und es ist deswegen gewiss in der Natur der Sache begründet, dass auf diesem verkehrsrechtlichen Gebiete international-gleiche Sätze zur Geltung gelangen werden. Schon zu einer Zeit, da der jetzige Staatsvertrag noch im Vorstadium der Beratungen stand, übte er diese ausgleichenden Wirkungen auf das russische und italienische Recht aus. Und neulich hat die Schweiz ein abgeändertes Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen (29. März 1893) erlassen, das sich eng an die neue Konvention anschliesst. Dieser Ausgleichungsprozess ist eine erfreuliche Thatsache, aber er kann nicht dem Ehrenkonto eines vereinzelten Juristen gutgeschrieben werden, der s. Z. dem Staatsvertrage eine weitere und ganz veränderte Basis geben wollte. Die Macht der Verhältnisse führte dazu; denn es ist unnatürlich, dass eine Doppelspur des Eisenbahnfrachtrechts besteht, einmal für den innerstaatlichen und sodann für den internationalen Verkehr. Und ich meine, dieser natürlichen Ausgestaltung der Dinge müssen wir auch in Zukunft auf andern Gebieten freien Lauf lassen. Nicht die Programme, welche mit grossen Worten eine Unifikation des Privatrechts in den weiten Gebieten verschiedener Staaten proklamieren, fördern die Rechtsentwicklung: die Ordnung der Konfliktsfragen ist ins Auge zu fassen. Die Reibungsperiode des Rechts ist die naturgemässe Vorstation der Vereinheitlichung, soweit sie überhaupt angestrebt werden kann und soll.

Das vorliegende Werk ist eine systematische Bearbeitung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts. Allerdings ist das System kein vom Verfasser neu geschaffenes, sondern es lehnt sich möglichst an den Staatsvertrag selbst an und wie mir scheint mit Recht. Das Lehrbuch (der Verfasser selbst nennt seine Arbeit im Vorwort VI so) ist eingeteilt in einzelne „Hauptstücke," die sich ganz naturgemäss aneinander reihen.

Erstes Hauptstück. Hier werden die Eingangsbestimmungen erörtert und namentlich der Geltungsbereich des internationalen Übereinkommens.

Zweites Hauptstück. Die Eingehung und der Inhalt des internationalen Frachtvertrages werden sehr eingehend besprochen.

Drittes Hauptstück. Die Ausführung des Frachtvertrages wird vorgeführt, speziell das Verfügungsrecht des Absenders (die Lösung ist eine andere als diejenige, an welche wir durch das alte Transportgesetz gewöhnt waren). Ferner wird die Ablieferung des Guts, das Pfandrecht der Eisenbahnen u. s. w. diskutiert.

Viertes Hauptstück. Das praktisch wichtigste Gebiet der Haftpflicht der Eisenbahnen gelangt hier zu ausführlicher Entwicklung (die „Samtobligation," die Haftpflicht für Verlust und Beschädigung, Versäumnis der Lieferfrist u. s. w.).

Fünftes Hauptstück. Der Rückgriff der Eisenbahnen wird hier behandelt.

Sechstes Hauptstück. Hier werden allgemeine Bestimmungen über prozessualische Fragen, über die Vollstreckbarkeit der Urteile, über die neue Institution des Centralamts u. s. w., erörtert.

Das Werk schliesst ab mit einer kurzen Würdigung der Konvention.

Aus dieser summarisch zusammengefassten Inhaltsangabe ergiebt sich der ausserordentlich vollständige Umfang des Werkes. Die auftauchenden Fragen sind gründlich erörtert, und was den Sinn der einzelnen Artikel anbetrifft, so zeigt sich eben bei jeder Gelegenheit, welch' grossen Vorsprung Geheimrat Gerstner hat gegenüber andern Schriftstellern, die den gleichen Gegenstand behandeln. Der Verfasser des vorliegenden Werkes ist stets ein lebendiger wissenschaftlicher Zeuge für die Absichten, die Tendenzen und den Sinn des Staatsvertrages. Nun bin ich freilich nicht der Ansicht, dass es auf die geheime und nicht ausgesprochene Bedeutung ankomme, welche die Delegierten mit dem Vertrage verbinden, aber es wird kaum Jemand bestreiten, dass der Verfasser des vorliegenden Buches gegenüber den sonstigen Kommentatoren einen Vorsprung hat, weil er die sämtlichen Studien des Vertrages durchgemacht und miterlebt hat. So kommt der Verfasser dieses Werkes wiederholt in den Fall, gegen andere Schriftsteller zu opponieren, und soweit diese Opposition auf die historische Entstehung des Vertrages und auf nicht publizierte Materialien zurückgreift, hat sie in der That schon wegen seiner Anteilnahme Anspruch auf besondere Beachtung. Im Übrigen

freilich — das wird wieder Niemand bestreiten — sind die wissenschaftlichen Erörterungen nur nach ihrem innern Werte zu taxieren. Was diese anbetrifft, so sind sie in dem Buche von Gerstner sorgfältig begründet, und es wird Jedermann darauf eingehen müssen, der über das internationale Eisenbahnfrachtrecht nach der Konvention reden will.

Es liegt in der Natur der Sache, dass über eine ganze Reihe von Fragen die einzelnen Juristen divergieren. Und ich muss allerdings auch meinerseits gegenüber dem Verfasser verschiedene Vorbehalte machen. Bei einem so weitgreifenden Werke, wie das vorliegende ist, hält es freilich schwer, Detailfragen herauszugreifen. Ich will nur auf einige wenige Punkte eintreten, bezüglich welcher ich allerdings anderer Meinung bin. Art 5 der Konvention statuiert den Grundsatz der Transportpflicht:

> „Jede nach Massgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Übereinkommens die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen."

Der Verfasser des vorliegenden Werkes glaubt diese Rechtspflicht passend als „gesetzliche Transportgemeinschaft" bezeichnen zu müssen (S. 99). Dann opponiert er gegen die Charakterisierung dieses Art. 5 als einer „Zwangsgemeinschaft", indem er sagt, dieser Ausdruck sei wenig glücklich, er werde auch vorzugsweise von Gegnern dieser Einrichtung gebraucht. Es ist nicht richtig, jene Formulierung auf diese Weise zu erklären. Beispielsweise habe ich in der kleinen Monographie, betitelt: Internationale Eisenbahnverträge und speziell die Berner Konvention über das internationale Eisenbahnfrachtrecht (Hamburg 1887) S. 45 jene Ausdrucksweise verwendet und gesagt, dass vermöge der internationalen Zwangsgemeinschaft die betreffenden Eisenbahnlinien als eine wirtschaftliche und juristische Einheit erscheinen. Aber auch abgesehen davon ist Gerstner der Idee des Zwanges nicht so fern als er sagt; denn auf S. 411/2 kommt er auf die Frage zurück und sagt selber, das Verhältnis der Eisenbahnen sei kein freiwilliges, sondern ein ihnen durch das Übereinkommen auferlegtes. Übrigens messe ich der Formulierung der Rechtspflicht gemäss Art. 5 nicht eine entscheidende Bedeutung bei, die von mir gebrauchte ist vielleicht zu scharf, aber die von Gerstner verwendete zu sanft oder zu lahm. Vielleicht liesse sich sagen, es bestehe auf Grund der internationalen Konvention ein Kontrahierungszwang der Eisenbahnen und daran schliesse sich eine gesetzliche Transportgemeinschaft an, oder umgekehrt jener Kontrahierungszwang baue sich darauf auf. — Besonders aufgefallen ist mir sodann die Erörterung von Gerstner über die Haft-

pflicht für versäumte Lieferfrist (S. 380—387). Der Verfasser macht ein schönes Tableau über die Rechtssätze, die sich an Art. 39 und 40 anschliessen (S. 385/6). Dabei betont er insbesondere, diese Bestimmungen betreffen lediglich die Höhe des im Falle der Verspätung zu leistenden Ersatzes, die Thatsache der Verspätung genüge noch nicht, um die Eisenbahn zur Bezahlung einer Entschädigung anzuhalten, die Eisenbahn könne den Gegenbeweis leisten, dass ein Schaden nicht erfolgt sei (S. 380, 384). Gegen diese Auffassung muss ich mit Entschiedenheit opponieren. Die Sache ist so:

Art 39 statuiert den allgemeinen Grundsatz der Haftpflicht für Verspätungen bezüglich der Lieferfrist. Diese Norm geht über das deutsche Handelsgesetzbuch hinaus, indem sie als Befreiungsgrund die vis major bezeichnet.

Art. 40 ordnet im Detail die verschiedenen Fälle der Versäumnis der Lieferfrist:

I. Beim Transport ohne Deklaration. Hier werden zwei Fälle unterschieden:

1. Ohne Nachweis eines Schadens wird in unanfechtbarer Weise ein Prozentsatz der Fracht in Abstufungen nach der Grösse der Verspätung bestimmt. Darin liegt eine gesetzliche Fixierung der Höhe des Schadens (ähnlich den Verzugszinsen), gegen welche kein Gegenbeweis zulässig ist. Durch diese Regulierung wollte man jedes Beweisverfahren abschneiden, weil es schwierig ist, bei Verzögerungen einen objektiven Massstab für Schadenersatz zu finden. Die Tendenz des Staatsvertrages ist also, einen billigen, quantitativ und prinzipiell unanfechtbaren Ersatz zu schaffen für die Verspätung und damit eine Art Beweisnotstand zu beseitigen.
2. Freilich gieng man nicht so weit zu sagen, dass die fixierten Portionen der Fracht in allen Fällen verbindlich sein müssen, und man liess daher dem Kläger die Möglichkeit offen, einen weitern Schaden zu beweisen. Aber die Höhe des Schadens ist wieder eingeengt: er kann die Summe der ganzen Fracht nie übersteigen.

II. Beim Transport mit Deklaration. Auch hier werden Portionen der Fracht „ohne Nachweis eines Schadens“ als Vergütungen hingestellt und es ist keine Rede davon, dass die Höhe des Schadens von den Eisenbahnen angefochten werden könne. Will mehr verlangt werden als die in Art. 40 bezeichneten Sätze, so muss allerdings der Kläger die Höhe des über-

steigenden Schadens beweisen und diese Beweislast geht bei einer Deklaration schon weit genug.

Nicht ganz einverstanden bin ich mit dem Verfasser ferner bezüglich seiner Erörterungen über die vis major (S. 333—336), — es scheint mir der Geist von Exner's Schrift, die dem Verfasser leider unbekannt blieb, hätte ihn veranlassen können, die Zügel gegen die Eisenbahnverwaltungen etwas schärfer anzuziehen. Ich meine freilich, die von Exner gefundene Formel sei sehr diskutierbar, dagegen führen seine Erörterungen doch sehr häufig zu praktisch richtigen Lösungen. Auch halte ich die negative Abgrenzung der vis major, wie sie im schweizerischen Transportgesetz erfolgte (vgl. jetzt wieder das neue Gesetz Art. 57), für einen durchaus glücklichen gesetzgeberischen Gedanken. Allerdings möchte ich nicht sagen, dass die hier getroffene Ausscheidung ohne Weiteres auf das internationale Eisenbahnfrachtrecht anzuwenden sei, aber sicherlich ist diese konkrete Lösung bei dem vielumstrittenen Terminus auch dort zu beachten.

Ich will mich mit diesen Bemerkungen begnügen, — vielleicht werden sie schon als zu ausführlich angesehen! Aber eine Thatsache will ich doch noch erwähnen. Der Verfasser hatte den zarten Gedanken, sein Buch einem grossen schweizerischen Patrioten, der leider nicht mehr unter uns lebt, zu dedizieren: es ist gewidmet „dem teuren Andenken des verewigten Präsidenten der ersten Berner Konferenz J. Heer in dankbarer Würdigung seiner hohen Verdienste um das Zustandekommen des Vertragswerkes."

Zürich. Prof. Meili.

Weber, H. Die Hülfsverpflichtungen der XIII Orte. Im Jahrbuch für Schweizerische Geschichte herausgegeben auf Veranstaltung der allgemeinen geschichtforschenden Gesellschaft der Schweiz. 17. Band. Zürich. S. Höhr. 1892.

Mit besonderer Freude machen wir unsere juristischen Kollegen auf diese auch separat erschienene umfangreiche Arbeit aufmerksam; zunächst freuen wir uns, dass in Mitte des Bundesgerichts, trotz der grossen Arbeitslast seiner Mitglieder, Lust und Liebe zu grösseren wissenschaftlichen Arbeiten lebendig bleibt und nun dem dogmatischen Werke Morels dieses historische von Weber zur Seite tritt. Sodann aber freuen wir uns der Arbeit ihres Inhalts und der Behandlungsweise wegen. Die etwas unartige Bemerkung eines Kritikers, es stehe zu viel darin, was man schon gewusst habe, ist kein Vorwurf, weil das dem Historiker wohl schon Bekannte hier in zusammenfassender Darstellung aller Seiten der Frage manche neue Beleuchtung findet und namentlich der rechtliche Zusammen-

hang der einzelnen Institutionen und das Einwirken der einen auf die andere ein Gesamtbild schafft, das uns das schweizerische Verfassungsleben der letzten Jahrhunderte verständlicher macht als man es aus Schweizergeschichten vermittelt erhält. Wir sind dem Verfasser für seine treffliche Arbeit dankbar und hoffen von ihm noch weitere Leistungen auf diesem Gebiete zu erhalten.

Schneider, A. und Fick, H. Das schweizerische Obligationenrecht mit allgemeinfasslichen Erläuterungen herausgegeben. Der Ausgabe in einem Bande dritte mit Benützung der bundesgerichtlichen Praxis neubearbeitete Auflage. Zürich. F. Schulthess. 1893.

Der vor kurzem zum Abschluss gelangten umfangreicheren Bearbeitung dieses Kommentars in zwei Bänden folgt die Neuauflage des ursprünglichen Werkes auf dem Fusse nach. Über die Hauptverschiedenheiten gegenüber dem grössseren Werke giebt die Vorrede Auskunft. Nicht nur sind die Verweise auf Litteratur und Entwürfe weggelassen, sondern auch die Entscheidungen kantonaler Gerichte gestrichen und die begleitenden Erörterungen reduziert. Der Jurist wird also für seine wissenschaftliche Orientierung immer zu dem grösseren Kommentare greifen müssen. Diese kleinere Ausgabe scheint, wie der Vorrede zu entnehmen ist, hauptsächlich auf Nichtjuristen berechnet, denen sie, wie die ältern Ausgaben, gute Dienste zu leisten geeignet ist. Wünschenswert wäre für künftige Auflagen eine einlässlichere Berücksichtigung des eidg. Betreibungs- und Konkursgesetzes.