

Die Sammlung, die das Eisenbahnrecht der DDR im weitesten Sinne umfaßt, gliedert sich in die Abschnitte:

- A Rechtsnormen für die Organisation des Eisenbahnwesens
- B Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnwesen
- C Transportplanung
- D Eisenbahnverkehr (einschließlich der für den internationalen Verkehr geltenden Abkommen SMGS, SMPS, CIM, CIV)
- E Rechtsnormen für die außervertragliche materielle Verantwortlichkeit der Eisenbahn
- F Rechtsnormen für die Leistungen der Deutschen Reichsbahn außerhalb der Eisenbahntarife
- G Arbeitsrechtliche Normen für die Deutsche Reichsbahn

Anhang

Soweit sich aus den bisher veröffentlichten Teilen des Werkes ersehen läßt, wurden alle wichtigen gesetzlichen Bestimmungen einschließlich der einschlägigen Dienstvorschriften aufgenommen.

In den Teil A, der sich mit der staatsrechtlichen Stellung der Eisenbahn befaßt, müßten noch das kürzlich erschienene Gesetz über die Vervollkommnung und Vereinfachung der Arbeit des Staatsapparates in der Deutschen Demokratischen Republik vom 11. Februar 1958 (GBl. I S. 117), das von entscheidender Bedeutung auch für die zukünftige Tätigkeit der Deutschen Reichsbahn ist, sowie die zu seiner Durchführung erlassenen und noch zu erlassenden Bestimmungen aufgenommen werden.

Im Teil D, von dem bisher die EVO in der neuesten Fassung vorliegt, fehlt bei den §§ 56, 77 EVO der Hinweis auf die AO über den Stückgutverkehr von Haus zu Haus vom 13. Dezember 1957 (GBl. I S. 680). Diese AO, die rechtlicher Ausdruck der planmäßigen Zusammenarbeit der Eisenbahn und des Kraftverkehrs in unserer Republik ist, bringt in § 5 eine Reihe wichtiger Änderungen in bezug auf die Rechte der Absender bzw. Empfänger des Eisenbahnfrachtvertrages, die in der vorliegenden Sammlung unbedingt berücksichtigt werden müssen. Schließlich wäre es noch wünschenswert, die Allgemeinen Bedingungen für bahnamtliche Rollfuhrbetriebe in das „Eisenbahnrecht“ mit aufzunehmen. Die im Anhang abgedruckte Übersetzung des Statutes der Eisenbahnen der UdSSR von 1954 ist eine willkommene Bereicherung der vorliegenden Sammlung. Damit wird erstmalig einem breiten deutschen Leserkreis ein Gesetz zugänglich gemacht, das bei der Diskussion um die Neuregelung unseres Transportrechts, die durch die Entwicklung des sozialistischen Transportwesens in der DDR auf die Tagesordnung gesetzt wurde, eine wichtige Rolle spielen wird, da in dem Statut die Erfahrungen der 40jährigen Entwicklung des sozialistischen Eisenbahntransportrechtes der UdSSR ihren Niederschlag gefunden haben.

Wegen der Kompliziertheit des Eisenbahnrechts und der Tatsache, daß ein großer Teil der auf diesem Gebiet in der DDR geltenden Rechtsnormen sanktioniertes Recht darstellen, sahen sich die Herausgeber veranlaßt, bestimmte Schwerpunkte, die sich aus der Praxis unseres sozialistischen Verkehrswesens ergeben, umfangreich zu erläutern, um damit den Benutzern des Karteibuches bei ihrer täglichen Arbeit eine wirksame Hilfe leisten zu können. Allenthalben finden sich, wo es notwendig ist, Auseinandersetzungen mit der bürgerlichen Rechtsprechung und der Meinung bürgerlicher Kommentatoren zur EVO. Umfangreiche Erläuterungen finden sich vor allem bei der Darstellung der Rechtspersönlichkeit der Deutschen Reichsbahn, hinsichtlich der Analyse der Beförderungspflicht (S. 3 EVO) unter dem Gesichtspunkt der Transportplanung, bei der Darstellung des Verhältnisses der Transportplanungsbestimmungen zur EVO (insbesondere zu § 63 Abs. 4 EVO) sowie bei der Erörterung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit der Eisenbahn nach den §§ 82 ff. Hinweise auf die vorhandene einschlägige Literatur und die Auswertung der Gerichtspraxis (dabei wurde eine große Anzahl bisher noch nicht veröffentlichter Urteile unserer Gerichte angeführt) erhöhen den Wert dieser Erläuterungen, die teilweise zum besseren Verständnis in lehrbuchartiger Form gebracht werden.

Mit diesen Erläuterungen wurde zum Teil erstmalig der Versuch unternommen, entscheidende praktische und theoretische Probleme des Eisenbahnrechts in der DDR vom marxistisch-leninistischen Standpunkt aus zu analysieren. Damit wird im „Eisenbahnrecht“ der sonst bei Gesetzessammlungen übliche Rahmen weit überschritten und nicht nur dem Praktiker ein brauchbares Nachschlagewerk, sondern auch den Studierenden ein wichtiges Lehrmaterial in die Hand gegeben. Auch der auf dem Gebiet des Eisenbahnrechts tätige Wissenschaftler wird manche Anregung aus der Sammlung für seine Arbeit entnehmen können. Es sei in diesem Zusammenhang nur auf die bereits erwähnte Erörterung der Rechtspersönlichkeit der Deutschen

Reichsbahn verwiesen, mit der — ohne daß sich der Rezensent mit der von Zimbehl gezogenen Schlußfolgerung identifizieren möchte — neue Gesichtspunkte in die Diskussion gebracht wurden. Wenn auch die Herausgeber der Sammlung nicht beabsichtigen, mit ihren Erläuterungen einen Kommentar zum geltenden Eisenbahnrecht zu schaffen, so sollte doch ernsthaft erwogen werden, diesen Schritt zu tun und die vorliegende Sammlung zu einem umfassenden Kommentar des Eisenbahnrechtes unter Heranziehung weiterer Mitarbeiter aus Theorie und Praxis zu erweitern. Mir scheint, daß angesichts der in den vergangenen Jahren bei der Entwicklung des sozialistischen Eisenbahnwesens gesammelten Erfahrungen die Zeit reif ist, ein solches Werk in Angriff zu nehmen, das ein wirksames Instrument im Kampf gegen die teilweise noch vorhandenen bürgerlichen Rechtsanschauungen im Verkehrswesen und für die Durchsetzung der marxistisch-leninistischen Erkenntnisse im Verkehrsrecht sein könnte. Damit könnte zugleich eine wichtige Vorarbeit für spätere Neuregelungen auf dem Gebiete des Eisenbahnrechtes in der DDR geleistet werden.

Die bisher vorliegenden wertvollen Erläuterungen der einzelnen Rechtsnormen sind jedoch nicht ganz frei von Mängeln. Im Zusammenhang mit der Darlegung der Rolle und Bedeutung der Beförderungspflicht (D I 1 Blatt 4) wird dargelegt, daß sich eine so scharfe Trennung zwischen den aus dem bestätigten monatlichen Transportplan entstehenden Schuldverhältnis und dem Frachtvertragsverhältnis, wie sie bisher vorgekommen wurde, nicht aufrechterhalten ließe. Zum Beweis wird vom Herausgeber u. a. auf § 63 Abs. 1 und 4 EVO verwiesen. Diese Beweisführung kann nicht überzeugen, da der Verfasser unzulässig den § 63 als „frachtrechtliche“ Bestimmungen ansieht. § 63 regelt in Wirklichkeit nicht Rechte und Pflichten aus dem eigentlichen Beförderungsverhältnis (= Frachtvertragsverhältnis), sondern einige Vorbereitungsmaßnahmen zum Transport, deren Vornahme Voraussetzung für den Abschluß des Frachtvertrages ist. Diese Bestimmung ist vielmehr, wie der Verfasser auch selbst zugeben muß (D I 1 Blatt 53) als notwendige Ergänzung und Konkretisierung der Transportplanungs Vorschriften anzusehen, während umgekehrt die letzteren den Inhalt dieser Bestimmungen der EVO beeinflussen.

Bei einer Überarbeitung der entsprechenden Erläuterungen müßte auch auf die teilweise von den bisherigen Auffassungen abweichende Stellungnahme des StVG Frankfurt (Oder) in Verfügungen und Mitteilungen, Neue Folge 1958 Nr. 2 S. 34 ff., die sich mit der Verpflichtung der Eisenbahn zur Gestellung von Güterwagen bestimmter Bauart beschäftigt, eingegangen werden.

In den Erläuterungen zu § 82 EVO (D I 1 Blatt 74 ff.) finden sich in bezug auf das Problem der objektiven Verantwortlichkeit Widersprüche. Der Verfasser behauptet unter Berufung auf bürgerliche Kommentatoren, daß durch Artikel 27 § 2 CIM eine objektive Haftung festgelegt sei, da in der Formulierung, daß die Eisenbahn von der Haftung befreit ist, wenn der Schaden „durch Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte“, lediglich eine — allerdings abgeschwächte — Umschreibung des Begriffes der höheren Gewalt zu erblicken sei. Gleichzeitig soll aber nach Meinung des Verfassers das Statut der Eisenbahnen der UdSSR von 1954 in Artikel 186, der eine ähnliche Formulierung für die Befreiung der Eisenbahn von der Verantwortlichkeit festlegt wie Art. 27 § 2 CIM, eine Verantwortlichkeit für Verschulden mit umgekehrter Beweislast begründen. (Die Übersetzung des Artikels 186 im Anhang ist in diesem Punkte ungenau; hier müßte es richtig heißen, daß die Eisenbahn nur dann von der Verantwortlichkeit frei wird, wenn der Schaden entstanden ist infolge „a) von Umständen, die die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwehren vermochte“.)

Bei der Erläuterung des § 85 EVO (D I 1 Blatt 80) vermißt man einen Hinweis darauf, daß der Wiederbeschaffungspreis gegebenenfalls auch die Akzise mit umfaßt und daß es Sache des Ersatzberechtigten ist, nachzuweisen, daß es sich bei dem verlorengegangenen, beschädigten usw. Frachtgut gerade um eine solche akzisepflichtige Ware gehandelt hat.

Die Gebrauchtwarenverordnung ist nicht, wie im „Eisenbahnrecht“ angeführt, 1952 sondern am 21. Januar 1942 (RGBl. I S. 43) erlassen worden.

Die erwähnten Mängel des Sammelwerkes, die sich leicht beseitigen lassen, vermögen jedoch nicht seinen Wert und seine praktische Benutzbarkeit zu beeinträchtigen. Die Anschaffung des Werkes kann nicht nur den Mitarbeitern des Eisenbahnwesens sowie den Hoch- und Fachschülern des Verkehrswesens als Nachschlagewerk und Lehrmittel, sondern auch allen volkseigenen und privaten Industrie- und Handelsbetrieben, die in Rechtsbeziehungen mit der Deutschen Reichsbahn stehen, und denen das „Eisenbahnrecht“ ein zuverlässiger Ratgeber bei der Klärung der vielfältigen Rechtsfragen auf diesem Gebiete sein kann, empfohlen werden.

Dr. Manfred B e r g n e r, Leipzig