

ordnung, den auf Grund dieser erlassenen Vorschriften oder den Einrichtungen der Bahn zur Beförderung sich eignen, b) der Absender sich den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Bahn unterwirft, c) die regelmäßigen Beförderungsmittel der Bahn genügen, d) die Beförderung nicht durch Umstände, die als höhere Gewalt zu betrachten sind, verhindert wird oder nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist (§ 433)¹⁾.

Die Haftung der Eisenbahnen für Verlust und Beschädigung von Gütern ist strenger als die des Frachtführers, da sie nur dann nicht haftet, wenn der Schaden durch Verschulden des Absenders selbst, durch höhere Gewalt, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes verursacht ist (§ 456). Ausnahmen von dieser Haftung in § 459, namentlich dann, wenn der Absender selbst geringere Vorsichtsmaßregeln gegen Verlust oder Beschädigungen trifft oder zugelassen sehen will, als eigentlich nötig wären (Verladung in offen gebauten Wagen, mangelhafte Verpackung des Gutes), ferner wenn er selbst das Auf- und Abladen der Güter oder deren Begleitung übernimmt, oder wenn er Güter aufgibt, die ihrer Beschaffenheit nach der besonderen Gefahr der Beschädigung ausgesetzt sind. Aber auch in diesen Fällen haftet die Eisenbahn für nachweisbares Verschulden (§§ 459, 458). Neben den gesetzlichen Vorschriften der EBN. waren von jeher die Reglements und Tarife der einzelnen Bahnen und später der Bahngemeinschaften (z. B. des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen) Grundlagen der Frachtverträge. Seitdem die Zuständigkeit des Reiches auch die Reglementierung des Eisenbahnverkehrs umfaßt, sind einheitliche Frachtregeln in den Betriebsreglements geschaffen worden, an deren Stelle im Jahre 1892 die Eisenbahnverkehrsordnung trat. Eine neue am 1. Januar 1900 in Kraft getretene EBN. hatte im Gegensatz zu der früheren Gesetzeskraft (§ 454 EBN.). Jetzt gilt die EBN. vom 28. 12. 08 *RGBl.* 09, 98 in Kraft getreten am 1. 4. 09. Der internationale Güterverkehr ist durch das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 11. 10. 1890 in Kraft getreten 1. 1. 93 [mehrfach ergänzt und geändert, zuletzt 19. 9. 06 *RGBl.* 08, 515] geregelt.

Viertes Buch. Seehandel (§§ 474—905).

(Das vierte Buch nimmt etwa die Hälfte des ganzen EBN. in Anspruch. Da diese ausführlichen und eingehenden Bestimmungen nur für einige Gewerbe in Seestädten von Interesse sind, so wird hier auf die ausführliche Wiedergabe des Inhaltes verzichtet und nur die kurze Kennzeichnung und Erläuterung der dem Seerechte eigentümlichen Rechtsinstitute versucht.)

a) Allgemeines. Für die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (über deren Begriff s. *RGer.* 92, 104), welche die deutsche Reichsflagge²⁾ (i. *RGerf. Art.* 55) zu führen berechtigt sind, ist ein (öffentliches) Schiffsregister zu führen (*BundesG.* 25. 10. 67, betr. die

¹⁾ Zusage zur Personenbeförderung gilt nach der EBN. § 11.

²⁾ Schwarz-weiß-rot EBN. 25, 10, 67 *RGBl.* 28; 8, 11, 92 *besf.* 1009. Über das Recht der Führung der Flagge vgl. den *Stamm. Entw.* 7, 2, 68 *RGBl.* 1902, 190.