



OTIF



Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

**Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr**

OTIF



@

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Inhaltsverzeichnis

Quartalszeitschrift

der OTIF

119. Jahrgang

Zwischenstaatliche
Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Gryphenhübelweg 30
CH - 3006 Bern

Tel.: +41 31 359 10 10

Fax: +41 31 359 10 11

Website: www.otif.org

Der Nachdruck der Abhandlungen
und aller vom Sekretariat der
OTIF gefertigten Übersetzungen
ist nur unter genauer
Quellenangabe gestattet. - Die mit
Namen gezeichneten
Abhandlungen geben nur die
persönliche Auffassung der
Autoren wieder

Generalsekretär
Stefan Schimming

Chef-Redakteurin

Katja Bürkholz

Media@otif.org

Mobil: +41 799 44 17 45

Amtlicher Teil

Liste der Linien 1999

Keine Neuerungen

Offizielle Mitteilungen zum COTIF

Beitritt zum COTIF

Georgien

Nichtamtlicher Teil

Sonstige Mitteilungen

Der Golf Kooperationsrat

Oktoberkonferenz Verkehr & Eisenbahn in Doha

Rechtsprechung

Oberlandesgericht Düsseldorf (D) -

Urteil vom 20.04.2011

Verletzung am Bahnsteig

Bücherschau

Hinweise:

Andresen, Bernd/ Valder, Hubert:

„*Speditions-, Fracht- und Lagerrecht*“

Rezension G. Kafka zu:

Spera, Kurt: „*Abkommen über den internationalen*

Eisenbahn-Güterverkehr SMGS“

Veröffentlichungen & interessante Links

In memoriam

Wieger Johannes Visser

1

1

1

1

1

1

2

2

2

2

4

4

4

4

2

2

2

2

3

3

3

5

6

6



Amtlicher Teil

Liste der Linien 1999

Keine Neuerungen

Verbindung Baku – Tbilissi – Kars

Legende der dargestellten Infrastruktur

- Baku – Gardabani Bahnlinie
- Gardabani – Kartsakhi Bahnlinie : 244 km
- Kartsakhi – Kars - Bahnlinie
- Baku – Tiflis – Ceyhan Pipeline
- Pipeline
- Pumpstation

Offizielle Mitteilungen zum COTIF

Beitritt zum COTIF

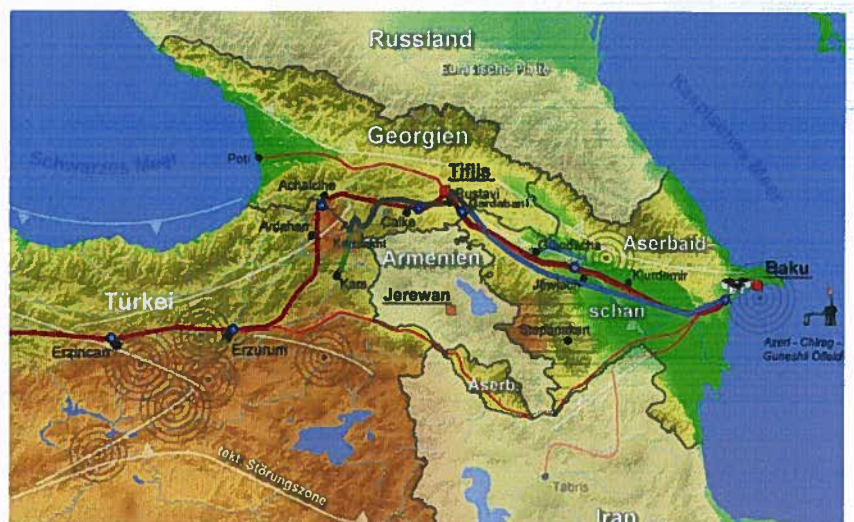
Georgien

Die Regierung Georgiens hat am 24. Oktober 2011 einen Antrag auf Beitritt zum COTIF eingereicht. In seiner Funktion als Depositar des Übereinkommens hat der Generalsekretär der OTIF die Regierungen der OTIF-Mitgliedstaaten in einem Rundschreiben vom 2. November 2011 über diesen Beitrittsantrag einschließlich der darin enthaltenen Vorbehalte und Erklärungen unterrichtet.

Der Antrag gilt als rechtsverbindlich angenommen, wenn bis drei Monate nach dieser Mitteilung, d.h. bis zum 2. Februar 2012, nicht fünf Mitgliedstaaten der OTIF Einspruch erhoben haben. Am ersten Tag des dritten Monats nach der Mitteilung des Generalsekretärs an die Mitgliedstaaten, dass der Beitrittsantrag rechtsverbindlich angenommen ist, wird der Beitritt wirksam (d.h. voraussichtlich am 1. Mai 2012).

Georgien unterstellt dem COTIF-Regime (CIV und CIM) Beförderungen auf der Eisenbahnstrecke Gabardani-Kartsakhi/Staatsgrenze zur Türkei (244 km), die einen Bestandteil der neuen Verbindung Baku-Tbilissi-Kars bildet. Im Bereich des Güterverkehrs unterstellt Georgien zusätzlich die kurzen Eisenbahnstrecken zwischen den Häfen Poti und Batumi und dem jeweiligen Bahnhof, um künftig in der Lage zu sein, das Eisenbahnrechtsregime CIM auch auf multimodale Beförderungen Eisenbahn-See anzuwenden.

Eva Hammerschmiedová ■





Nichtamtlicher Teil

Hinweise

Andresen, Bernd / Valder, Hubert:
Speditions-, Fracht- und Lagerrecht. (Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren)

Das im Jahre 2000 erschienene und permanent aktualisierte Loseblattwerk enthält Texte verschiedener Vorschriften im Bereich des Speditions-, Fracht- und Lagerrechtes mit ausführlichen Kommentierungen der einzelnen Bestimmungen.

Im Hinblick auf die zunehmende Globalisierung, verstärkte Dynamik der Märkte und den infolgedessen steigenden Wettbewerbsdruck wird immer wichtiger, die Rechtsbeziehungen, die auf der Grundlage des Fracht-, Speditions- und Lagerrechtes entstehen, gut zu kennen. Der Kommentar von Andresen/Valder beantwortet alle wichtige Fragen zu diesen Rechtsbeziehungen, einschließlich solcher, die sich aus den Anwendung internationaler Konventionen ergeben.

Die Autoren, die als Rechtsanwälte tätig sind, haben ihre praktischen Erfahrungen bei der Anwendung der Vorschriften des Transportrechts und der damit verbundenen Rechtsgebiete einfließen lassen, so dass ein praxisnaher Ratgeber entstanden ist.

Mit der Lieferung 1/11 wird unter anderem die Kommentierung der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) und der CMR fortgesetzt.

Erläuterungen samt Beispielen aus der Rechtsprechung beziehen sich auf den Anwendungsbereich der ADSp, die Pflichten des Auftraggebers und die Pflichten des Spediteurs.

Weiterhin befindet sich in dieser Lieferung eine überarbeitete Kommentierung des Artikels 3 CMR (Gehilfenhaftung).

Da bestimmte Parallelen zwischen die-

Sonstige Mitteilungen

Der Golf Kooperationsrat

Oktoberkonferenz Verkehr & Eisenbahn in Doha

Zum ersten Mal hat der Generalsekretär der OTIF an einer Konferenz des Rates für Zusammenarbeit der arabischen Golf-Staaten (GCC) teilgenommen. Die Konferenz fand mit dem Titel „Transport und Eisenbahnen“ vom 17. -19.10.2011 in Doha (Katar) statt. Die mehr als 200 Teilnehmer vertraten - zum Teil auf Ministerebene - die Mitgliedstaaten des GCC, zu denen alle Staaten auf der Arabischen Halbinsel, mit Ausnahme des Jemen, gehören. Ebenfalls hochrangig (für die Deutsche Bahn: CEO Grube) waren wichtige Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Planungs- und Bauunternehmen sowie der Forschungsbereich vertreten. Der Generalsekretär präsentierte die OTIF und die von ihr gestalteten Einheitlichen Rechtsvorschriften im Bereich des Haftungsrechts, der Gefahrgutregelungen und der technischen Vorschriften im COTIF 1999.

Die GCC-Mitgliedstaaten haben auf höchster Ebene bereits 2010 beschlossen, ein grenzüberschreitendes Eisenbahnnetzwerk für den Personen- und Güterverkehr zu bauen, das die Staaten untereinander und durch Saudi Arabien bis zur jordanischen Grenze mit dem Kreis der Mitgliedstaaten der OTIF bis zum Jahr 2016 verbinden soll. Das Netz wird eine Länge von mehr als 2.200 km haben. Die erforderlichen Investitionen belaufen sich auf mehr als 120 Milliarden USD. Die bereits in Betrieb befindlichen Teile dieses Netzes weisen bemerkenswerte Leistungsparameter auf. So beträgt die Achslast auf einer Strecke, auf der vor allem Phosphat zu den Golf-Häfen transportiert wird, 34,5 Tonnen. Dabei werden Züge mit 130 bis 150 Wagons gebildet, so dass das Zuggewicht mehr als 20.000 Tonnen betragen kann. Die Herausforderungen für Planung und Bau der Strecken sind in gleicher Weise beeindruckend. Nachzuvollziehen ist noch der selbstverständlich hohe Umfang der notwendigen Erdbewegungen und der Beseitigung von natürlichen Hindernissen, wie der ausgetrockneten Flussbetten (Wadi) und Höheketten. Die Annahme, dass es nur darum geht, Schienen in der flachen Wüste zu verlegen, ist falsch. Bedeutend für die Anforderungen an die Infrastruktur sind ausserdem die erheblichen Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht von zum Teil mehr als 50 Grad Celsius und die Massnahmen, die getroffen werden müssen, um



Nichtamtlicher Teil

ser Bestimmung der CMR und jenen Bestimmungen in den Anhängen zum COTIF bestehen, die Gehilfenhaftung regeln (Art. 51 CIV, Art. 40 CIM, Art. 9 CUV, Art. 3 Buchst. d) und Art. 18 CUI), dürften sich für diese Kommentierung auch im Eisenbahnbereich tätige Juristen interessieren.

(ISBN -978 3 503 05904 1, Lieferung 1/11, Stand Oktober 2011, Erich Schmidt Verlag, Berlin)

www.esv.info/sort/date/topdiv/recht/page/3/loseblattwerke.html

Eva Hammerschmiedová ■

Rezension G. Kafka zu

Spera, Kurt: *Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr SMGS (Neuauflage mit den Änderungen und Ergänzungen nach dem Stand vom 1.09.2011)*

Das seit 1. November 1951 gültige, seinerzeit von den Eisenbahnverwaltungen im Rahmen der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSSHD) gewissermaßen als „planwirtschaftlicher Gegenentwurf“ zur von Tendenzen zur Entstaatlichung und Marktliberalisierung beeinflussten CIM ausgearbeitete „Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS)“ unterliegt einem Prozess von alljährlich beratenen und beschlossenen Änderungen. Obwohl nur einem Teil dieser Änderungen eine bedeutende Tragweite zukommt, haben die Unterschiede zur zuletzt im Jahre 2004 veröffentlichten Fassung (Besprechung in Zeitschrift Nr. 1/2004, S. 27/28) in Summe und in einzelnen Inhalten ein so erhebliches Ausmaß erreicht, dass die vorliegende Neuauflage geboten erschien. Das Interesse an einer aktuellen Ausgabe des SMGS in deutscher Sprache besteht dabei umso mehr, als seit dem Erlöschen der Mitgliedschaft der DDR, durch die Wiedervereinigung Deutschlands, Deutsch nicht mehr zu den Arbeitssprachen der OSSHD gehört und es daher lediglich eine rus-

die fortlaufende Versandung der Gleise auf das unter Sicherheitsaspekten notwendige Minimum zu beschränken.



Da der Grossteil der Golf-Staaten - mangels Bedarf - bisher nicht einmal über nationale Eisenbahngesetzgebung verfügt, könnte der sich nach Herstellung der grenzüberschreitenden Verbindungen ergebende zukünftige Bedarf nach Rechtssicherheit durch den Beitritt der Staaten zur OTIF ohne grossen Aufwand abgedeckt werden. Die Regelungen des COTIF haben sich seit Jahrzehnten auf dem grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den inzwischen 47 Mitgliedstaaten der OTIF nachhaltig bewährt.

Das „Angebot“ der OTIF stösst auf grosses Interesse. Erste Erkundigungen nach potentiellen Mitgliedsbeiträgen wurden bereits eingeholt, sowie die Übersendung der englischen Sprachfassung von COTIF 1999 erbeten.

Der nächste Schritt wird in der Auslotung der Möglichkeiten einer intensivierten Zusammenarbeit zwischen der OTIF und dem GCC bestehen.

Stefan Schimming ■



Nichtamtlicher Teil

sische und eine chinesische offizielle Fassung des SMGS gibt. Als für die Verkehre CIM-/SMGS wichtig können insbesondere Änderungen in folgenden Bereichen angesehen werden:

- Anwendung des Einheitlichen Frachtbriefes CIM/SMGS.
- Bestimmungen betreffend die Tatbestandsaufnahme.
- Beförderung von das Lademaß überschreitenden Gütern, Containern und Ladeeinheiten,
- Vorschriften über die Verladung und sichere Befestigung bei Zügen, die Kraftfahrzeuge befördern.
- Besonderheiten der Umladung in Wagen anderer Spurweite.
- neue Verzeichnisse der für die Abfertigung von bestimmten Containertypen geöffneten Bahnhöfe sowie aktuelle Muster des SMGS-Frachtbriefs und der Wagennachweisung.

Nach wie vor nicht enthalten sind die Anlage 2 (Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter) und die Anlage 14 (Vorschriften für das Verladen und Befestigen von Gütern in Wagen), die auch in ihrer Originalfassung in einem besonderen Heft veröffentlicht wurden. Die Unterschiede zwischen dem RID und der Anlage 2 SMGS werden jedoch derzeit in den RID-Gremien behandelt, so dass hoffentlich auch in dieser Hinsicht bald Transparenz besteht. Im Lichte der Bestrebungen zur Schaffung eines, namentlich für den aussichtsreichen eurasischen Eisenbahnverkehr dringend gebotenen, einheitlichen Eisenbahnrechts, das dem Dualismus von CIM und SMGS ein Ende bereiten und letztlich auch den Weg zur Verschmelzung der beiden im Wesentlichen dieselben Ziele verfolgenden und Aufgaben erfüllenden Organisationen OTIF und OSSHD bereiten sollte, ist es sehr wichtig, die Kenntnis über das jeweilige „fremde“ Recht zu vertiefen. Diesem Zweck dient auf Seite der CIM die Veröffentlichung im Rahmen einer Arbeitsübersetzung des COTIF in rus-

Rechtsprechung

Oberlandesgericht Düsseldorf

Urteil vom 20.04.2011

(Nr. I - 18 U 158/10)

Quelle: Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2011, S. 347/348

Verletzung am Bahnsteig

Der Tatbestand im Urteil des Oberlandesgerichtes (OLG) Düsseldorf bezieht sich auf einen Binnenbeförderungsvertrag. Es handelte sich um einen Glatteisunfall auf dem Bahnhof S.-O., vor dem Einsteigen in den Zug.

Das erstinstanzliche Gericht hat die Klage auf Schadenersatz (Schmerzensgeld) abgewiesen. Es vertrat die Auffassung, dass sich die Verpflichtung, für einen sicheren Weg bis zum Einsteigen in den Zug zu sorgen, aus dem Beförderungsvertrag nicht ergebe. Das Berufungsgericht teilte diese Auffassung nicht, entschied jedoch in der Sache nicht, da die Frage der Verkehrssicherungspflichtverletzung vom erstinstanzlichen Gericht entschieden werden muss.

Die Revision wurde in diesem Fall mit der Begründung zugelassen, dass „der Frage, ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, insbesondere soweit es Bahnhöfe betreibt, bei der Erfüllung von vertraglichen Verkehrssicherungspflichten als Erfüllungsgewähr des Eisenbahnverkehrsunternehmens anzusehen ist, grundsätzliche Bedeutung zukommt.“

Im Übrigen ließ sich das Berufungsgericht von folgenden Überlegungen in Bezug auf das deutsche Recht (Haftpflichtgesetz, Allgemeines Eisenbahngesetz) leiten:

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfügen gemeinsam über den Bahnbetrieb. (vgl. Geigel / Kaufmann, Der Haftpflichtprozess, 25. Auflage, Kapitel 26, Randnummer 14).

Dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für seinen Zuständigkeitsbereich, insbesondere für die Bahnhöfe, als Eigentümer und Verfügungsberechtigter für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht zuständig ist, schließt – jedenfalls im vertraglichen Bereich – eine korrespondierende vertragliche Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens nicht aus. Dass mehrere Personen für die Beseitigung einer Gefahrenquelle zuständig sind und gegebenenfalls nebeneinander haften, ist



Nichtamtlicher Teil

sischer Sprache auf der Website der OTIF

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF_1999_tu_05122008.pdf

und in Bezug auf das SMGS die vorliegende Veröffentlichung, die sich somit nicht nur an die vom Übergang CIM / SMGS unmittelbar betroffenen Anwender, sondern an alle an der Überwindung des bestehenden Dualismus Interessierten richtet.

(ISBN 3-901472-02-11, hrsg. Logotrans-Logistik- und Transport-GmbH, Wien, 248 Seiten)

Gustav Kafka ■

Veröffentlichungen & interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique. Paris, n° 3382/2011, p. 567/568 - Brusque rupture [du contrat]. L'international aussi [Où assigner? Subsidiatement, quelle loi appliquer?]. (M. Tilche) : p. 571 - Contrat résilié. Jurisdiction compétente

Idem, n° 3383/ 2011, p.583/584 - Absence de livraison. Distincte du retard (M. Tilche) : p. 587/588 - CMR. Champ d'application des réserves

Idem, n° 3384/2011, p. 596/597 - Force majeure. Evènement extérieure? (M. Tilche) : p. 597/598 - Aérien voyageurs. Protection du « consommateur » (B. Coletta) : p. 600/601 - Marchandises dangereuses. Diligences du chargeur (M. Tilche)

Idem, n° 3388/2011, p. 660/661 - CMR. Savoir réclamer (M. Tilche) : p. 667 - CMR. Suspension de la prescription

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) www.cit-rail.org. édition/Ausgabe/édition 5/2011

nichts Ungewöhnliches (vgl. Bundesgerichtshof, Urteil vom 13.7.1976 - III ZR 156/66).

Der Personenbeförderungsvertrag erfasst nicht nur den eigentlichen Verkehrsvorgang, sondern beinhaltet auch als Nebenpflicht einen gefahrlosen Zu- und Abgang zu den Fahrzeugen. Wenn diese Infrastruktur von Dritten zur Verfügung gestellt wird, muss sich das Eisenbahnunternehmen ein etwaiges Fehlverhalten dieser Dritten entgegenhalten lassen (vgl. Fitthaut, Haftpflichtgesetz, 8. Auflage, § 12 Randnummer 139).

Mit der rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur war eine Schlechterstellung für Geschädigte nicht beabsichtigt. Dies gilt zunächst für den Bereich des Haftpflichtgesetzes (vgl. das oben zitierte Urteil des BGH, Transportrecht 2004, S. 256); nichts anderes kann jedoch für vertragliche Ansprüche gelten.

Bemerkung aus Sicht der CIV

Eine solche Verletzung liegt außerhalb der CIV-Haftung des Beförderers, wie sie in Artikel 26 § 1 CIV festgelegt ist. Der Haftungszeitraum ist durch folgende Worte definiert „während des Aufenthaltes in den Eisenbahnwagen oder beim Ein- oder Aussteigen“. Hätte sich ein solcher Unfall im Kontext eines CIV-Beförderungsvertrags vor dem Einsteigen des Reisenden in den Zug ereignet, wäre nationales Recht anzuwenden, in den Mitgliedstaaten der EU einschließlich der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr Nr. 1371/2007. Siehe auch Artikel 26 § 4 CIV, der klarstellt, dass eine etwaige Haftung des Beförderers in den in § 1 dieses Artikels nicht vorgesehenen Fällen nicht berührt wird. Ein Unfall am Bahnsteig vor dem Einsteigen oder nach dem Aussteigen gehört zu solchen von § 1 nicht erfassten Sachverhalten.

www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/duesseldorf/j2011/i_18_U_158_10urteil20110420.html

Eva Hammerschmiedová ■



Nichtamtlicher Teil

Deine Bahn, Berlin, Nr. 10/2011, S. 25-29 – Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS
Rechtliche Interoperabilität für den eurasischen Güterverkehr (E. Evtimov)

Idem, Nr. 10/2011, S. 31-34 – Interoperabilität im grenzüberschreitenden Verkehr? (K. Burkholz)

Railway Gazette, Sutton, No. 10/October 2011, p.37-42 – Does vertical separation always make sense? (J. Drew, Ch.Nash);

Idem, No. 10/October 2011, p. 47/48. – Two gauges must co-exist on one continent (V. Yakunin, U. Magonis)

www.railwayinsider.eu

www.railwaypro.com

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2011, S. 359-362 – Wer ist der ausführende Verfrachter? (R. Herber)

www.ville-rail-transport.com (La Lettre)

Eva Hammerschmiedová ■

In memoriam

Wieger Johannes Visser

Am 12. Oktober 2011 ist Herr Wieger Johannes Visser, *Conseiller honoraire* der OTIF (s. Zeitschrift 1/2005, S. 2), in seiner niederländischen Heimat im Alter von nur 67 Jahren verstorben. Damit ist nicht nur ein anerkannter Fachmann im Bereich des internationalen Verkehrs mit gefährlichen Gütern und ein profunder Kenner – nicht nur der technischen Aspekte – des Eisenbahnwesens, sondern für sehr viele auch ein guter Freund aus dieser Welt gegangen.

Im Rahmen seiner jahrzehntelangen Tätigkeit als Staatenvertreter und später als Verbandsvertreter an Sitzungen unterschiedlicher mit der sicheren Beförderung gefährlicher Güter befasster Fachgremien, vielfach auch als Vorsitzender, hat er die Fortentwicklung der internationalen Sicherheitsvorschriften entscheidend mitgestaltet. Sein enormes Wissen aber auch die Art, wie er es in die Diskussionen einbrachte, hat auch Großprojekten, wie der „Umstrukturierung“ des RID, die er auf Wunsch vieler Delegierter trotz seiner anfänglichen skeptischen Haltung als Vorsitzender vorantreiben sollte, oder der Einführung der „Pflichten der Beteiligten“ zum Erfolg verholfen, deren Ziele anfangs unerreichbar erschienen.

Visser war ein „internationaler Delegierter“, wie man sie sich öfter wünschen würde: stets bestrebt, keine Nation und keine Sprache zu diskriminieren und auch den Anliegen von „Schwächeren“ eine Stimme zu verleihen. –Wo immer ihm das anhand seiner profunden Sprachkenntnisse möglich war, hörte er die Beiträge der anderen Delegierten nicht in Übersetzung sondern im Originalton und war er bereit, sich der Sprache zu bedienen, die dem Anderen das Verständnis erleichterte. Nicht fehlen durfte dabei sein ihm eigener Humor, mit dem auch schwierige Diskussionen erleichtert wurden.

Als Eisenbahner mit Leib und Seele und als Experte war Visser nicht ohne Stolz jedoch in keiner Weise eitel. So trug er es mit Humor, wenn beispielsweise über seine Vorliebe für Bier und üppige fleischliche Kost oder über seine persönliche Kenntnis der verschiedenen Modelleisenbahngeschäfte in den europäischen Hauptstädten gescherzt wurde. Er war durchaus auch verletzlich, aber trug eine Abstimmungsniederlage oder sogar eine Abwahl ohne beleidigte Reaktionen. Er liebte Klas-



Nichtamtlicher Teil



Die zehn Positivsten & negativsten Dinge

nach Wieger Johannes Visser

Nette Frauen
Freundschaften
Klassische Musik in kleinen Terzen
Altmodische Züge, sowohl in Natura als auch im Modell
Gutes Essen und Trinken
Schön kochen
Filme schauen
Spazieren / Rad fahren in der Natur
Gärtnern
Lesen (Bücher, Zeitungen, Zeitschriften)



Militarismus und Krieg
Sport, alle Disziplinen
Modernes Design und Architektur
Warmes, sonniges Sommerwetter
Rücksichtsloses und unzuverlässiges Verhalten
Moderne Unterhaltungsmusik
Düstere Pflegeheime
Computer
Religiöser Fanatismus
Unkontrollierte Macht

sische Musik und gute Bücher, kehrte aber nie den „Intellektuellen“ heraus. Treffend waren auch seine zuweilen pointierten Beurteilungen menschlicher Unzulänglichkeiten.

Mit dem Weggang von Wieger Johannes Visser verblasst nun auch leider die Erinnerung an die Entstehungsgeschichte und an die Motive für die Einführung so mancher Vorschrift des Gefahrgutrechts. Dieses historische Erinnerungsvermögen ermöglichte ihm auch, ältere Dokumente zielsicher aus seinen zahllosen Umzugskartons herauszuzaubern, da er als „digi-bête“, wie er sich selbst bezeichnete, die Errungenschaften der modernen Informationstechnik stets ablehnte.

Was bleibt ist die Erinnerung an Wieger Johannes Visser als herausragenden Experten und außergewöhnlichen Menschen und die Hoffnung, dass sein Geist auch künftig Delegierten Anstoß und Ermutigung geben möge, in seinem Sinne für die Anliegen der sicheren Beförderung gefährlicher Güter im allgemeinen und mit der Eisenbahn im besonderen, aber darüber hinaus auch für menschliche Ideale einzutreten.

Wieger Johannes Visser ist am 18. Oktober 2011 in seinem Wohnort Hilversum in einer bewegenden Trauerfeier, bei der viele seiner Weggefährten auf das Leben mit ihm zurückblickten, beigesetzt worden. Die OTIF wird ihn in ehrender Erinnerung behalten.

Gustav Kafka ■

