



OTIF



Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

**Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr**

OTIF



@

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift

der OTIF

120. 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 Quellenan-
gabe gestattet. - Die mit Namen
gezeichneten Abhandlungen ge-
ben nur die persönliche Auffas-
sung der Autoren wieder.

Generalsekretär
Stefan Schimming

Chef-Redakteurin
Katja Burkholz
Media@otif.org
Mobil: +41 799 44 17 45

Inhaltsverzeichnis

Amtlicher Teil	1
Liste der Linien 1999	1
Linien der Eisenbahnstrecken CIV und CIM	1
Abschnitt: „Georgien“	1
Offizielle Mitteilungen zum COTIF	1
Beitritt zum COTIF	1
Georgien	1
Nichtamtlicher Teil	2
Sonstige Mitteilungen	2
Kooperationsrat der Arabischen Staaten des Golfes	2
9. Tagung des Finanz- und Technikausschusses am	
27./28.03.2012 in Abu Dhabi	2
Arabische Halbinsel: Nord-Süd-Achse des GCC	2
Transportader aus Eisen für Wohlstand und Wachstum	2
Rechtsprechung	5
Kassationsgericht Belgien	
Urteil vom 27.05.2011	5
Wert des verloren gegangenen Gutes	5
Hinweise	4
Andresen/Valder:	
„Speditions-, Fracht- und Lagerrecht“	4
Veröffentlichungen & interessante Links	5
Monique Gaillard	6



Liste der Linien 1999

Linien der Eisenbahnstrecken CIV (Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Abschnitt: „Georgien“

Georgien ist dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) durch Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde am 21. Juli 2011 beigetreten. Da die Beitrittsurkunde einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäss Artikel 1 § 6 CIV enthält, wird ein neuer Abschnitt Georgien in die Liste der Eisenbahnstrecken CIV gemäss Artikel 24 § 2 COTIF aufgenommen. Das COTIF und damit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV sind für Georgien am 1. Mai 2012 in Kraft getreten (s. COTIF 1999, Art. 24 § 2).

Das betreffende Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 5 vom 28. Februar 2012 kann unter folgender Webadresse abgerufen werden:

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/05_liste_CIV/A_60-03_502_2012_28_02_2012_fde.pdf

Linien der Eisenbahnstrecken CIM (Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Abschnitt: „Georgien“

Da die Beitrittsurkunde ebenfalls einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäss Artikel 1 § 6 CIM enthält, wird ein neuer Abschnitt Georgien in die Liste der Eisenbahnstrecken CIM gemäss Artikel 24 § 2 COTIF aufgenommen. Das COTIF und damit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM sind für Georgien am 1. Mai 2012 in Kraft getreten (s. COTIF 1999, Art. 24 § 2).

Das betreffende Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 8 vom 28. Februar 2012 kann unter folgender Webadresse abgerufen werden:

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/07_liste_CIM/A_70-03_501_2012_28_02_2012_fde.pdf

Samuel Flückiger ■

Offizielle Mitteilungen zum COTIF

Beitritt zum COTIF

Georgien

Am 24. Oktober 2011 hatte die Regierung Georgiens einen Antrag auf Beitritt zum COTIF gestellt. In seiner Eigenschaft als Depositar des Übereinkommens hatte der Generalsekretär den Mitgliedstaaten der OTIF diesen Beitrittsantrag zur Kenntnis gebracht (s. Zeitschrift 4/2011). Die Frist, in der die Mitgliedstaaten Einsprüche gemäß Artikel 37 § 3 COTIF erheben konnten, ist am 2. Februar 2012 abgelaufen, ohne dass ein Einspruch erhoben wurde.

Damit ist dieser Beitrittsantrag, der Vorbehalte gemäß Artikel 28 § 3 (Schiedsgerichtsbarkeit) und 42 § 1 Satz 1 COTIF bezüglich der Anhänge D, E, F und G sowie Vorbehalte zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIV und CIM enthält, rechtsverbindlich angenommen.

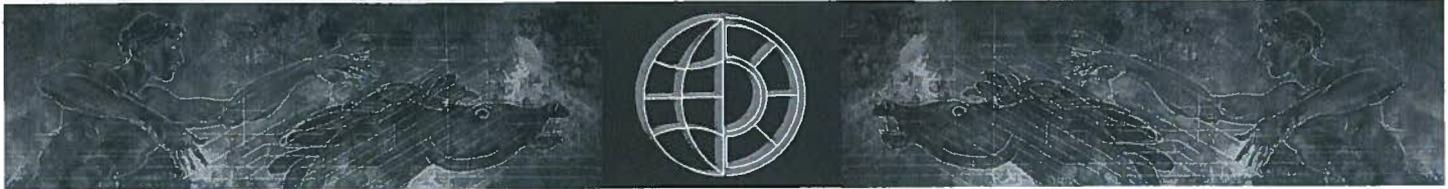
Der Beitritt wurde gemäß Artikel 37 § 3 COTIF am 1. Mai 2012 wirksam. An diesem Tag trat das COTIF und seine Anhänge A (CIV), B (CIM) und C (RID) für Georgien in Kraft. Georgien ist 48. Mitgliedstaat der OTIF.

Eine Übersicht über den Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen und Genehmigungen des Protokolls von Vilnius mit seiner Anlage, COTIF 1999, und der Beitritte zu diesem Protokoll oder zum COTIF einschließlich der von den Mitgliedstaaten angebrachten Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen sowie die Texte der Vorbehalte und Erklärungen wurde auf der Webseite der OTIF unter folgendem Link veröffentlicht:

www.otif.org/veroeffentlichungen.html

Eva Hammerschmiedová ■

Türkei



Arabische Halbinsel

Nord-Süd-Achse des GCC *Transportader aus Eisen für Wohlstand und Wachstum*

Motivation. Der Boom des Schienengüterverkehrs des Kooperationsrates der arabischen Golfstaaten (GCC) ist nicht vordergründig der umweltpolitischen Bewusstseinswerdung geschuldet. Der rasante Bauboom bei der Schieneninfrastruktur ist vor allem geostrategisch und handelspolitisch motiviert.

Insbesondere das geplante über 2200km lange Schienennetz, das den Oman über die Vereinigten Arabischen Emirate, sowie Katar, Bahrain und Kuwait mit Saudi-Arabien verbinden wird, kommt eine entscheidende „krisenleste“ Bypass-Funktion zur Strasse von Hormus, des weltweit bedeutendsten Öl- und Gas-Transit-Nadelohrs sowie des indischen Ozeans und dem Roten Meer, zu.

Angesichts vielfältiger Spannungen und der Entwicklung von handelshemmenden politischen Risikofaktoren am Golf von Oman, dem Arabischen Meer und dem Golf von Aden, scheinen die Bauprojekte zur Entwicklung der Schienengüterverkehre zur Schaffung zuverlässiger Gütertransporte per Schiene längst überfällig zu sein. Dies in einer Region, die wie kaum eine Andere vom Rohstoffhandel abhängig ist und sich von der quasi-totalen Abhängigkeit von Rohstoffexporten befreien und in einer Art regionalen Organisation für Wirtschaftsintegration koordiniert handeln will.

Entscheidend jedoch für den Erfolg dieses Projektes „der Unabhängigkeit“ von den Spannungen mit Nachbarstaaten sowie der Piraterieproblematik am Horn von Afrika, ist allerdings die Herstellung und Zuverlässigkeit von Schienengütertransportverbindungen nach Europa und Asien.

Diese führen an den OTIF-Mitgliedstaaten Jordanien, der Türkei, vor allem aber an Syrien nicht vorbei. Allen schon aufgrund der ureigensten Handelsinteressen können die dem Golf-Kooperationsrat angehörenden Staaten weder die internationalen Agitationen noch die von der internationalen Gemeinschaft erzwungene politische Positionierung im „Fall Syriens“ ausser Acht lassen. Der GCC hat in vielerlei Hinsicht das Interesse, dass sich die politische und gesellschaftliche Lage im Nahen Osten sowie Richtung Asien nicht nur stabilisiert, sondern auch nachhaltig entspannt.

Sonstige Mitteilungen

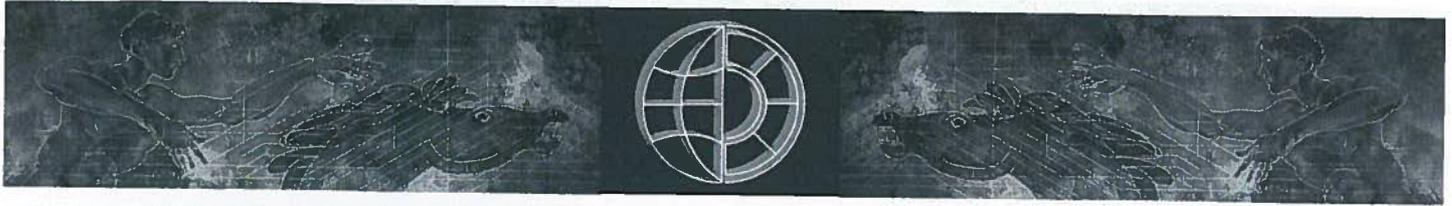
Kooperationsrat der Arabischen Staaten des Golfes

9. Tagung des Finanz- und Technikausschusses am
27./28.03.2012 in Abu Dhabi

Nach dem Beitritt des Haschemitischen Königreichs Jordanien zur OTIF im Jahr 2010 eröffneten sich für die Organisation geographisch neue Perspektiven, gerichtet auf das südlich an Jordanien angrenzende Königreich Saudi Arabien und die übrigen Staaten auf der Arabischen Halbinsel, da die übrigen Nachbarn Jordaniens (Irak, Syrien) bereits Mitgliedstaaten der OTIF waren. Die Aufnahme bzw. Intensivierung entsprechender Kontakte, die Beobachtung der Aktivitäten anderer internationaler Organisationen im Eisenbahnbereich und die gezielte Auswertung öffentlicher Informationsquellen führten sehr bald zu Informationen darüber, dass die Staaten auf der Arabischen Halbinsel Grundsatzbeschlüsse zur Schaffung eines sie verbindenden Eisenbahnnetzes und die dafür erforderliche Finanzierung bereits auf höchster politischer Ebene getroffen hatten. Die Staaten (Saudi Arabien, Bahrain, Katar, Kuwait, Vereinigte Arabische Emirate und Oman) sind im Kooperationsrat der Arabischen Staaten des Golfes (GCC) mit Sitz in Riyadh zusammengeschlossen.

Um einerseits die Kenntnisse der OTIF über diese Entwicklungen zu erweitern und zu vertiefen und um andererseits die Organisation bei den Akteuren im Eisenbahnsektor auf der Arabischen Halbinsel bekannt zu machen, nahm der Generalsekretär an zwei internationalen Konferenzen (Middle East Rail) im Mai 2010 und (Transport und Eisenbahnen) im Oktober 2011 teil (Zeitschrift 2/2010, Seite 52 und 4/2011). Die dort von ihm gehaltenen Vorträge und der anschliessend zwischen OTIF und GCC aufgenommene schriftliche Kontakt führten schliesslich zu einer Einladung des Generalsekretärs zur Teilnahme an der 9. Tagung des Finanz- und Technikausschusses des GCC, die am 27./28. März 2012 in Abu Dhabi stattfand. Damit kam es zum ersten Mal zur Teilnahme eines OTIF-Vertreters an einer Sitzung eines Organs des GCC.

Die Sitzung des Ausschusses selbst war der Überarbeitung eines der Basisdokumente für die Schaffung des GCC-Eisenbahnnetzes gewidmet. Dabei handelt es sich um „Richtlinien für die Umsetzung des GCC-Schienennetzes“ in dem



Sollte es Ziel sein, per Schiene erhebliche Mengen an Rohstoffen international zu befördern, würde dies sehr gute partnerschaftliche Beziehungen zu allen Transit- und Bestimmungsländern voraussetzen. Die logistische Organisation einer zuverlässigen Lieferkette ist hierbei wesentlich aufwendiger und komplizierter als es für maritime Transporte der Fall ist. Allein schon die Erduldung langer Standzeiten von Zügen an „Transitgrenzen“ sowie die Einfädung reibungsloser Rücktransporte von Wagen und Beförderungsbehältern können unüberwindbare verlustbringende Hindernisse darstellen.

Dabei bleibt noch unberücksichtigt, ob überhaupt Mengen in der zu erwartenden Grössenordnung bewältigt werden können. Das bedeutet, dass die sog. „Landbridge“ auf der arabischen Halbinsel, die Djiddah mit Riyad, Jubail und Dammam verbindet und via die Nord-Süd-Linie bis an die Grenze mit Jordanien angeschlossen sein wird, für den Gütertransport an Bedeutung zunehmen dürfte. Die Rolle, die der Hafen Djiddah im Gefüge der gesamten Golfregion einnehmen könnte, zumindest für Transporte Richtung Mittelmeer via Suezkanal, wäre dann möglicherweise in Zukunft neu zu bewerten.

Vermutlich liegt es nicht nur an der eigenen Finanzkraft, sondern auch an diesen schwer kalkulierbaren Faktoren ausserhalb des GCC, dass sich ausländische Beteiligungen eher auf ingenieur- und planungstechnische Dienstleistungen zu konzentrieren scheinen, als auf die logistischen und betrieblichen Herausforderungen.

*Auszug aus:
OTIF NewsFlash no. 1 @ Mai 2012*

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2012/OTIFFlash_01_2012_d.pdf

Katja Bürkholz ■

auf mehr als 100 Seiten die Basisparameter vor allem für Infrastruktur, in Teilbereichen aber auch für den Betrieb des zukünftigen Netzwerkes für alle teilnehmenden Staaten verbindlich festgelegt werden sollen. Das Netzwerk selbst wird eine Länge von ca. 2'200 km haben und die Mitgliedstaaten des GCC untereinander verbinden, wichtige Rohstoff-Lagerstätten an das Netz anschliessen und das Ganze schliesslich durch die sog. Nord-Süd-Verbindung an das Eisenbahnnetz Jordaniens anbinden. Aus diesen Planungen der GCC-Mitgliedstaaten ergab sich für das OTIF-Sekretariat selbstverständlich die verfestigte Überzeugung, dass das COTIF das vollständige, über Jahrzehnte bewährte, in ständiger Weiterentwicklung befindliche rechtliche Regime bietet, das den zuverlässigen Betrieb eines solchen Netzwerkes unter stabilen juristischen Rahmenbedingungen erst ermöglicht.

Die vielfältigen Beiträge des OTIF-Sekretariats, die Präsentationen und Vorträge des Generalsekretärs waren demzufolge darauf gerichtet, die OTIF als Internationale Regierungsorganisation und das COTIF als weltweit einzigartiges juristisches Regime bekannt zu machen und den grossen Informationsbedarf beim GCC und bei seinen Mitgliedstaaten zu befriedigen.

Während der Tagung des GCC-Ausschusses in Abu Dhabi erlebte der Generalsekretär, mit welcher hoher Fachkenntnis und mit welcher Entschlossenheit die GCC-Mitgliedstaaten daran arbeiten, alle organisatorischen und planungstechnischen Voraussetzungen für den Betrieb des Netzwerkes, das in wichtigen Teilen bereits im Bau ist, erfolgreich zu gestalten. Die Arbeitsweise unterscheidet sich nicht von der in OTIF-Organen, wird straff geführt und ist meistens auf das Wesentliche konzentriert.

Zur Betrachtung dieser Entwicklungen auf der Arabischen Halbinsel gehört das Wissen um die geostrategische, volkswirtschaftliche und soziale Wichtigkeit des Vorhabens für die Region. Die Mitgliedstaaten des Golf-Kooperationsrates sind zum überwiegenden Teil für ihre Im- und Exporte auf die Seeverkehrsverbindungen zu ihrem Aussenhandelspartnern angewiesen. Dabei spielt die freie Befahrbarkeit der Strasse von Hormus eine entscheidende Rolle. Aber auch andere Bedrohungen der Freiheit und weiteren Entwicklungsmöglichkeiten des Seeverkehrs (z.B. durch Piraterie im Golf von Aden und dem Indischen Ozean) bergen Risiken. Insoweit ist die Errichtung und der Betrieb eines verbindenden und schliesslich über Jordanien nach Europa und Asien führenden Schienenweges von herausra-



Hinweise

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

Das im Jahre 2000 erschienene und laufend aktualisierte Loseblattwerk umfasst Vorschriften des Gütertransportrechtes verschiedener Verkehrsträger samt Speditions- und Lagerrecht. Das in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM erhaltene Eisenbahntransportrecht erscheint vorerst nur in dessen Textteil. Doch in den Kommentaren, insbesondere in den Kommentierungen zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), finden Eisenbahnjuristen zahlreiche nützliche Parallelen mit der CIM samt Rechtsprechung.

Die Lieferung 2/II enthält überarbeitete Kommentierungen zu Artikel 4-16 und 34-40 der CMR. Noch nicht kommentiert sind die Artikel 17-33. Berücksichtigt wird die Rechtsprechung unter anderem zu folgenden Themen: Beweiswirkung des Frachtbriefs (Beweis des Gegenteils etwa im Falle, wenn der im Frachtbrief eingetragene Absender nicht Vertragspartei des Beförderungsvertrags ist), Prüfung des äußeren Zustands des Gutes und seiner Verpackung, Absenderpflichten betreffend „notwendige“ Urkunden, Verfügung über das Gut (Weisung des Absenders bei fehlendem Frachtbrief) und dem ausführenden Unterfrachtführer.

Angepasst und erweitert wurden auch die Literaturhinweise. Es kann mit Genugtuung festgestellt werden, dass hinsichtlich des Themas „Zahlungspflicht des Empfängers bei der Ablieferung“ (Art. 13 CMR) der Eisenbahnsektor in der Regelung der CIM eine Lösung bereit stellt, die ein im Bereich der Anwendung der CMR bestehendes Problem vermeidet. Im Gegensatz zur CMR, die vom „Gesamtbetrag der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Kosten“ spricht, heißt es in Artikel 17 § 1 CIM „gegen Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen“. Dementsprechend werden in den Kommentaren zur CMR unterschiedliche Auffassungen darüber vertreten, was gilt, wenn kein Frachtbrief ausgestellt wurde, wenn der Frachtbrief ungültig ist oder wenn er keine Kosten im Sinne des Artikels 13 Abs. 2 CMR ausweist. Auch im Eisenbahnbereich dient der Frachtbrief bezüglich der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen als Beweisdokument, er ist jedoch nicht das einzig zulässige Beweismittel (vgl. hierzu auch erläuternde Bemerkungen unter

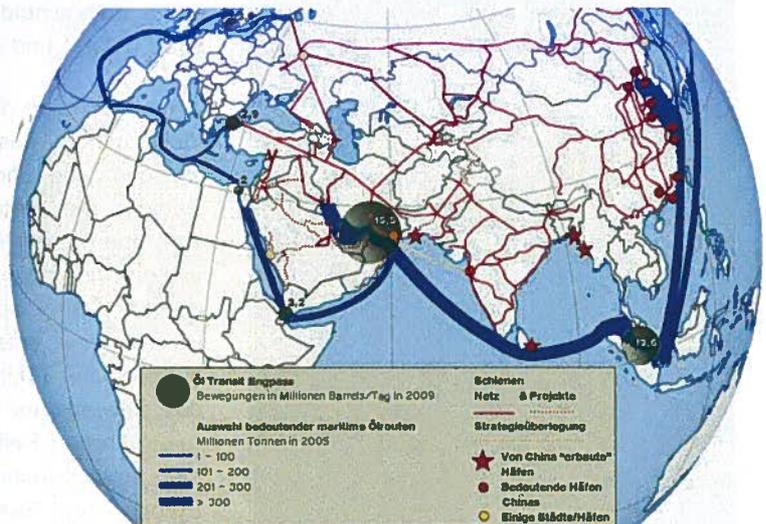
www.oil.orf/veroeffentlichungen/uebereinkommen/erlaeuertende_bemerkungen.html, S. 125.)

gender Bedeutung. Die entsprechende Priorisierung des Vorhabens durch die beteiligten Staaten wird auch dadurch unterstrichen, dass der dafür erforderliche Finanzierungsaufwand in Höhe von ca. 120 Milliarden Dollar von den Staats- und Regierungschefs der beteiligten Staaten bereits genehmigt wurde.

Die Diskussionen des Generalsekretärs mit den Mitgliedern des GCC-Ausschusses führten bereits Anfang Mai zu einer offiziellen Anfrage des Generalsekretärs des Golf-Kooperationsrates an die OTIF, mit der um spezifizierte Angaben über die Organisation, das COTIF, mögliche Kooperationsformen und schliesslich die Mitgliedschaft der GCC-Mitgliedstaaten in der OTIF erbeten wurden. Dieses Schreiben wird zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe der Zeitschrift vom OTIF-Sekretariat bereits beantwortet sein.

Für die OTIF bedeutet diese Entwicklung nach der positiven Entwicklung der Mitgliedschaft in den letzten Jahren die Aussicht auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Golf-Kooperationsrat und den Beitritt weiterer Mitgliedstaaten aus der Region. Ihren Zielen und Aufgaben entsprechend leistet die OTIF damit einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Staaten auf der Arabischen Halbinsel und festigt ihre Position als führende internationale Regierungsorganisation für den Eisenbahnverkehr in einem sich deutlich erweiternden geographischen Zusammenhang.

Stefan Schimming ■



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

Das Handbuch von Andresen und Valder bietet Antworten auf verschiedene in der Praxis entstehende Fragen. Es hilft den Benutzern, die Rechtsbeziehungen besser zu verstehen. Daher ist es all jene, die mit Fragen des Speditions-, Fracht- und Lagerrechtes in ihrer Arbeit konfrontiert sind, als ein äußerst nützlicher Arbeitsbehelf zu empfehlen.

(ISBN 978-3-503-05904-1,
Hrsg. Erich Schmidt Verlag, Berlin, Lieferung
2/11; Stand November 2011)

Eva Hammerschmiedová ■

Veröffentlichungen & interessante Links

Bulletin des transports et de la logi-stique, Paris, n° 3407/2012, p. 228-230 - Commissionnaires étrangers. Le « Spediteur » (F. Farhana)

Idem, n°3410/2012, p. 271/272 - Faute « grave » du transporteur. Effets sur la prescription (M. Tilche)

Idem, n°3416/2012, p. 370/371 - Transporteurs successifs. Droits et recours (M. Tilche) ; p. 378 CMR - Prescription de recours

Idem, n°3417/2012, p. 387/388 - Nombre de colis. Garantie de transporteur ? (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) www.cit-rail.org édition/Ausgabe/édition 2/2012

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 2/2012, p. 129-152 - Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach (B. Marten)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 3/2012, S. 85-91 - Probleme bei der Ablieferung des Frachtguts (K.-H. Thume)

Idem, Nr. 4/2012, S. 134-147 - The New Spanish Law on the Contract for the Carriage of Goods by Land: it is never too late for doing things properly (M. Alba)

Eva Hammerschmiedová ■

Rechtsprechung

Kassationsgericht Belgien

Urteil vom 27.05.2011

(Nr. C.09.0618.N-C.09.0620.N/1)

(Quelle: Europäisches Transportrecht No. 1-2012, S. 83-86)

Wert des verloren gegangenen Gutes

Leitsatz

Wird ein Gut unter Befreiung von der Verbrauchssteuer befördert, so zählen die Steuerabgaben wie die Einfuhrabgaben, die Mehrwertsteuer und die Akzise im Augenblick der Übernahme durch den Beförderer noch nicht zum Marktpreis des Gutes. Diese infolge des Verlusts des Gutes noch ausstehenden Steuerabgaben gehören daher nicht zum Wert des verloren gegangenen Gutes im Sinne des Artikels 23 Abs. 1 und 2 CMR.

Anmerkungen

Eine mit Artikel 23 Abs. 1 und 2 CMR vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 30 § 1 CIM. Es bietet sich ein Vergleich mit der in der Zeitschrift 1/2001 (S. 32-41) in Bezug auf die CIM 1980 veröffentlichten deutschen Rechtsprechung (Kammergericht Berlin, Urteil vom 11.8.2000):

„Die Entschädigungszahlung gemäß Artikel 40 § 1 CIM (1980) umfasst bei Zigarettendiebstahl während der Beförderung nur den Warenwert, nicht aber die Tabaksteuer. Die Tabaksteuer wird auch nicht von der Erstattungspflicht für Kosten nach Artikel 40 § 3 CIM erfasst.“

Hinsichtlich des der Entschädigung zugrunde zu legenden Warenwertes stimmen die rechtlichen Meinungen beider Gerichte überein. Unterschiedliche Meinungen in verschiedenen Mitgliedstaaten des COTIF gibt es hingegen zur Frage, ob die Tabaksteuer bzw. Verbrauchsabgaben allgemein im Rahmen der „sonstigen im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge“ (Art. 30 § 4 CIM) erstattungsfähig sind. Hierzu siehe Bemerkungen auf der Website:

www.otif.org/recht/rechtsprechung.html

s. Entschädigung bei Verlust des Gutes - Frage der Verbrauchsabgaben

Eva Hammerschmiedová ■



Monique Gaillard

*In tiefster Anteilnahme
und mit Schmerz
waren wir
– Zurückgebliebene –
gezwungen, unsere liebe Kollegin,*

*Frau Monique Gaillard,
ihren letzten Weg ganz alleine
gehen zu lassen.*

*Ihr Tischkalender
ist beim 15. Dezember 2011
„eingefroren“.
Sie wird nicht zurückkommen.*

*Bis gestern, den 2. Juli 2012 hat sie gekämpft.
Die Schmerzen sind vorbei.*

*Jahrzehnte lang hatte sie
entscheidenden Anteil daran,
dass Sie liebe Leserinnen und Leser,
die Zeitschrift für den internationalen Eisen-
bahnverkehr erhalten konnten.*

*Die OTIF wird ihr
dankbare Erinnerung bewahren.*

*Unendlich traurig, Ihr OTIF-Sekretariat
Bern, den 3. Juli 2012*