

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rabelnisch oder 4 Thlr. preuß. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Anzeigen 2 Sgr. für den Raum einer gespalteten Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

28. Juli 1860.

Nro. 30.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. V. Kommissionsbericht zu Nr. IIa—c. der Tagesordnung, betreffend einige Bestimmungen des Vereins-Güter-Reglements und Uebereinkommens. — Die königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten. (Schluß.) — Beitung. Inland. Sachsen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Danziger General-Versammlung im Juli 1860.

V.

Kommissions-Bericht zu Nr. IIa—c. der Tagesordnung, betreffend einige Bestimmungen des Vereins-Güter-Reglements und Uebereinkommens.

Kommission: 1. Direktion der Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft, 2. General-Direktion der k. Bayerischen Verkehrs-Anstalten, 3. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, 4. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, 5. Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion, 6. k. Hannoverische General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen, 7. Direktorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, 8. k. Preuß. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn, 9. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, 10. k. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken, 11. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Beförderung von Gütern nach Stationen, wohin verschiedene Routen führen.

Der in der Münchener General-Versammlung gefaßte Beschluß: „Führen vom Abendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so muß der Frachtbrief auf der Adresse die bestimmte Hinweisung auf den einen oder den anderen Weg enthalten. Ist dies nicht der Fall, so wählt die Versand-Expedition auf Gefahr des Versenders denjenigen Weg, der ihr am zweckmäßigsten erscheint“ hat die Zustimmung sämtlicher Vereinsverwaltungen nicht erhalten.

In Folge dieses Widerspruchs ist die Angelegenheit an die betreffende Kommission zur nochmaligen Berathung zurückverwiesen worden, in deren Konferenz die k. Hannoverische General-Direktion ihren Einspruch in folgender Weise motivirte: „Ein Bedürfnis sey überall nicht zu erkennen, daß die Eisenbahn-Verwaltungen unter einander über den angeregten Punkt eine Abrede treffen. Die Konkurrenz, d. h. die wohlfeilere und promptere Behandlung des Publikums geben den Wegweiser für die einzuschlagende Route, und wenn ein Versender eine Route wähle und vorschreibe, die offenbar jene Vorzüge der Wohlfeilheit und Promptheit vor anderen Routen habe, so sey nicht abzusehen, wie eine öffentliche Verwaltung einer solchen Wahl und Vorschrift des Publikums sich entziehen könne, zumal nicht nur die Staatsaufsicht, sondern eine noch gewichtigere Macht als letztere, die öffentliche Meinung, dem Publikum wachend und schützend zur Seite stehe. Dahingegen sey eine Abrede, wie sie beantragt worden, für das Publikum als gefährlich zu bezeichnen, weil sie den Bestrebungen solcher Personen, welche den Frachtaufkauf oder die Frachtsammlung zum Gewerbe machen und zwischen das Publikum und die Eisenbahn-Anstalten sich drängen, ohne für die Zwecke einer nothwendigen Vermittelung thätig oder erforderlich zu seyn, am sichersten in die Hände arbeite. Wie außerhalb Deutschlands diese Gewerbe betrieben werden, sey bekannt. Gegen das Einreisen eines solchen, dem öffentlichen Verkehr gefährlichen Gewerbes könne nur das legale Verfahren, was einer jeden einzelnen Verwaltung offen bleibe, das bedrohte Publikum schützen.“

Die große Majorität der Kommissions-Mitglieder ist der Ansicht, „daß der in der Münchener General-Versammlung gefaßte Beschluß unverändert aufrecht zu erhalten sey.“ Für diese Ansicht wurde Folgendes geltend gemacht: Mit der Vervollständigung des Reges Deutscher Eisenbahnen ist der Fall, daß eine Gütersendung von ihrer Aufgabestation nach einer der Verwaltung der Aufgabestation nicht angehörigen Bestimmungsstation auf mehreren Eisenbahnrouuten befördert werden kann, täglich häufiger geworden. Sowohl zur Belehrung des Publikums und Vermeidung nachträglicher Reklama-

tionen, wie zur Instruktion der Güter-Expedienten ist es erforderlich, eine generelle Richtschnur aufzustellen, wie es in dergleichen Fällen Seitens der annehmenden Verwaltung gehalten werden soll. Derjenige Modus, welchen der Münchener General-Versammlungs-Beschluß adoptirt hat, entspricht dem Verfahren, welches sich auf vielen Bahnen ohne expresse Vorschrift der Verwaltung aus freien Stücken gebildet hat. Danach soll principaliter der auf dem Frachtbriefe ausgedrückte Wunsch des Versenders maßgebend seyn, in Ermangelung einer Vorschrift des Versenders aber die Bestimmung der Versand-Expedition entscheiden, welche sich bei der Wahl der Route durch Gründe der Zweckmäßigkeit im Interesse des Versenders leiten zu lassen hat.

Die Befugniß des Versenders, der Verwaltung der Aufgabestation die Route, auf welcher das Gut seine Bestimmung erreichen soll, vorzuschreiben, läßt sich dem §. 1 des Vereins-Güterreglements gegenüber nicht wohl bestreiten. Die Verwaltung der Aufgabestation garantirt dem Versender, daß es beifalls des Ueberganges von ihrer Bahn auf eine andere einer Vermittelung dritter Personen am Uebergangsorte nicht bedürfe. Sie ist Frachtführerin für die Strecke, welche das Gut auf ihrer eigenen Bahn zurücklegen soll, und Mandatarin des Versenders für die Vermittelung des Transportes auf den weiter zu passirenden Bahnen. Sie ist nicht befugt, dieses Mandat willkürlich zu beschränken und nur für bestimmte Uebergänge resp. Routen die Vermittelung dritter Personen dem Versender zu ersparen, sofern sie nicht ein für alle Mal durch eine restriktive Deklaration des zweiten Absatzes des §. 1 loc. cit. das Publikum davon in Kenntniß gesetzt hat, daß sie nur ein beschränktes, ausschließlich auf gewisse Routen sich beziehendes derartiges Mandat übernehme. Weht es hingegen an einer auf dem Frachtbriefe ausgedrückten Vorschrift des Versenders über die zu wählende Route, so tritt an die Stelle des expresse Mandats ein mandatum praesumptum, für dessen Ausführung die aus dem Interesse des Mandanten geschöpften Gründe der Zweckmäßigkeit den leitenden Grundsat bilden müssen.

Ein vorheriges Zurückgehen auf den Versender selbst, um dessen Absicht zu erkunden, ist in vielen Fällen unthunlich, in allen Fällen mit Verzögerungen in der Beförderung und mit Beeinträchtigung des regelmäßigen Betriebes verknüpft. Deshalb tritt in Ermangelung einer ausdrücklichen Vorschrift des Versenders sofort die rechtliche Vermuthung ein, daß derselbe die Wahl der Route in das Ermessen der Güter-Expedition der Abgabestation gestellt habe.

Daß die letztere im Stande sey, die im Interesse des Versenders zweckmäßigste Route zu finden und vorzuschreiben, ist nicht wohl zu bezweifeln. Damit steht auch nicht im Widerspruche, daß das freie Ermessen der Güter-Expedition theilweise durch Bestimmungen der eigenen Verwaltung beschränkt seyn kann, beispielsweise durch besondere Uebereinkünfte in Verbänden mit Nachbarbahnen; vorausgesetzt, daß derartige Verabredungen und Beschränkungen der freien Bestimmung des Versenders als reglementarische Norm der betreffenden Verwaltung zur allgemeinen Kenntniß des Publikums gebracht sind. Hierin findet der Seitens der Kaiser-Ferdinands Nordbahn vorgeschlagene Zusatz seine Erläuterung.

Gleichzeitig mit der vorstehend besprochenen Angelegenheit war der Kommission ein zur General-Versammlung angemeldeter Antrag des Direktoriums der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie unterbreitet, dahin gehend: „daß wenn bei Güterversendungen vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte verschiedene Wege führen, die absendende Verwaltung verpflichtet seyn solle, der vom Versender auf dem Frachtbriefe vorgeschriebenen Route Folge zu geben.“ Antragstellerin findet sich zur Extrahirung eines solchen Beschlusses durch eine Bekanntmachung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Verwaltung veranlaßt, In-halts deren dieselbe die von Berlin nach Leipzig bestimmten Güter nur direkt auf ihrer eigenen Bahn (Berlin-Dessau-Leipzig) befördert und alle diejenigen Sendungen, welche in Berlin oder von weiter herkommend mit Frachtbriefen nach Leipzig übergeben würden, die den Vermerk: via Köderau oder via Cöthen, tragen, von ihrer Güter-Expedition zurückgewiesen werden sollen.