

Die Kommission war der Ansicht, daß vorliegender Antrag durch ihre Beschlußfassung in der Hauptsache bereits seine Erledigung gefunden habe, und sprach sich in ihrer Majorität dahin aus, „daß die allseitige Publikation der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft (vom 23. April d. J.) mit der bestehenden Vereins-Gesetzgebung nicht im Einklange stehe.“

Das Vereins-Güterreglement führt diejenigen Fälle an, in welchen eine Eisenbahn-Verwaltung Güter zurückzuweisen befugt ist; unter diesen ist „die Angabe einer bestimmten Uebergangsroute, welche der betreffenden Verwaltung etwa nicht genehm ist, auf dem Frachtbriefe“ nirgendwo genannt, und gerade deshalb eine Zurückweisung der Güter aus jenem Grunde auch nicht statthaft, um so weniger, als nach §. 5 des gedachten Reglements sogar solche Vorschriften im Frachtbriefe, welche von dem Reglement oder Tarif abweichen, nicht geeignet sind, ein Zurückweisen der Güter zu justifyiren, vielmehr nur eine Verpflichtung der Verwaltung nicht begründen sollen.

**B. Verpflichtungen der Bahnverwaltungen bei Uebernahme von Gütern, welche mit steueramtlichem Begleitschein befördert werden.**

Der in der Münchener General-Versammlung gefaßte Beschluß: „daß die Verpflichtungen, welche den Bahnverwaltungen nach dem Beschlusse der Nürnberger General-Versammlung bei Uebernahme von Gütern obliegen, welche mit Begleitschein befördert werden, sich auch auf Beförderung von Gütern mit Begleitschein II beziehen“, ist von den zum Norddeutschen Eisenbahn-Verbande gehörenden Verwaltungen (Köln-Minden, Hannover, Braunschweig, Magdeburg-Halberstadt, Berlin-Potsdam-Magdeburg, Magdeburg-Leipzig, Leipzig-Dresden) nicht genehmigt worden. Die übereinstimmende Motivirung der Ablehnung des Beschlusses geht dahin, daß die Uebernahme von Bürgschaften für den Versender durch Ortirahmung von Begleitscheinen II resp. Annahme von Begleitschein-Gut Seitens der Absendestation für die Verwaltungen überhaupt als bedenklich erachtet wird, jedenfalls aber es sich nicht rechtfertigen lasse, wenn die solchergestalt übernommene Verpflichtung einer der nachfolgenden Verwaltungen aufgebürdet werden solle.

Die Kommission für Angelegenheiten des Güter-Verkehrs hat in ihrer Konferenz am 22. Juni d. J. die in Rede stehende Angelegenheit nochmals beraten und sich über folgenden, der künftigen General-Versammlung zur Beschlußnahme zu unterbreitenden Antrag geeinigt.

Es läßt sich nicht verkennen, daß der früher aufgestellte Grundsatz (§. 5 des Uebereinkommens), daß bei dem mehrere Bahnen berührenden direkten Güterverkehr auf die das Gut übernehmende Verwaltung mit der Uebernahme desselben auch die aus dem steueramtlichen Begleitschein Nr. II hervorgehende Verpflichtung mitübergehe, und zwar unter gänzlicher Befreiung der überliefernden Verwaltung, sofern dieser selbst nicht ein vertretbares Versetzen zur Last fällt, — für die bei dem Weitertransporte solcher Begleitschein-Güter beteiligten Bahn-Verwaltungen sehr präjudizirlich werden kann. Auf der andern Seite erscheint der Vorschlag: Güter mit Begleitschein II überhaupt zum Transporte über mehrere Bahnen nicht anzunehmen, nach den bestehenden Verhältnissen mehrerer großen Handelsplätze ohne große Erschwerung des Handels und Verkehrs nicht wohl ausführbar. Dagegen ist jede nachfolgende Verwaltung, auf welche eine Verpflichtung übergehen soll, wohl berechtigt, zu verlangen, daß die annehmende Verwaltung sich in geeigneter Weise von dem Absender für die Erfüllung der aus dem Begleitschein II hervorgehenden Verpflichtung genügende Sicherheit verschaffe und beim Mangel solcher Sicherheit das Gut zurückweise. In dieser Voraussetzung, wonach die Unterlassung einer derartigen Sicherheitsmaßregel Seitens der Absendestation als ein vertretbares Versetzen derselben angesehen werden muß, bleibt nur noch zu bestimmen, wie die gegenseitige Haftung der beim Transporte beteiligten Verwaltungen in denjenigen Fällen regulirt werden soll, in welchen keiner derselben ein vertretbares Versetzen nachzuweisen ist.

Es erscheint am geeignetsten, für solche Fälle den in §. 10 Nr. 2 des Uebereinkommens für Schäden an durchgehenden Gütern, wenn nicht ermittelt wird, welcher Verwaltung die Ursache des Schadens zur Last fällt, adoptirten Grundsatz zur Anwendung zu bringen. Demgemäß würde der §. 5 des Uebereinkommens einer Modifikation unterliegen müssen, und schlägt die Kommission vor: in alinea 3 des §. 5 nach „Begleitschein“ hinzuzusetzen: „Nr. I“, und am Schlusse folgenden Zusatz aufzunehmen: „Dagegen haften für die aus Begleitscheinen Nr. II hervorgehenden Ansprüche der Steuerbehörden sämtliche bei dem Transporte beteiligten Verwaltungen gemeinschaftlich pro rata der reinen Fracht, so weit nicht einer oder mehreren derselben ein vertretbares Versetzen zur Last fällt. Als ein solches wird auch angesehen, wenn die Verwaltung der Absendestation es unterlassen hat, bei Abnahme von dergleichen Gütern sich dem Absender gegenüber für die Erfüllung der aus dem Begleitschein II hervorgehenden Verpflichtung in geeigneter Weise zu sichern.“

Köln, im September 1859.

Namens der Kommission:

Die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

**C. Deklaration des §. 10 Nr. 2 des Uebereinkommens über den direkten Güterverkehr, betreffend die Ersatzleistung für Gewichtsmanco an durchgehenden Gütern.**

Bei einer Sendung Wolle von München nach Göttingen fand sich ein Manco, für dessen Entschädigungs-Betrag die K. Württembergische Eisenbahn-Direktion die General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten in Anspruch nehmen wollte, und zwar für den ganzen Betrag, falls in München keine Verwiegung der Sendung stattgehabt haben möchte, andernfalls für eine dem Fracht-Antheil entsprechende Quote. Man berief sich auf den letzten Absatz des §. 10 alinea 2 des Uebereinkommens der Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins über den direkten Güterverkehr. Das alinea lautet: „Für Schäden an durchgehenden Gütern haften, wenn nicht ermittelt wird, welcher Verwaltung die Ursache des Schadens zur Last fällt, sämtliche der Entdeckung des Schadens vorhergehende Verwaltungen gemeinschaftlich pro rata der reinen Fracht. Gutgewicht für etwaiges Manco (§. 14 Nr. 3 des Reglements) wird den Verwaltungen, deren Bahnen das Gut durchlaufen hat, nach demselben Verhältnisse gutgerechnet. Wenn auf einer Uebergangstation eine spezielle Uebergabe von einer Verwaltung an die andere stattfindet, so geht die Verantwortlichkeit auf die übernehmende Verwaltung über, sobald diese das Gut ohne speziellen Vorbehalt wegen entdeckter Mängel angenommen hat. Alle für den durchgehenden Verkehr bestimmten Güter müssen auf der Abgangstation verwogen werden. Hat die Abgangstation dies versäumt, so haftet dieselbe für jedes an dergleichen Gut vorkommende Gewichtsmanco allein.“

Die K. Bayerische General-Direktion lehnte das Ansuchen ab, indem sie behauptete, daß das Uebereinkommen nur für den direkten Güterverkehr Anwendung finde, folgerichtig nur zwischen jenen Eisenbahnen gelte, zwischen welchen ein direkter durchgehender Verkehr bestehe, was zwischen Württemberg und Bayern nicht der Fall sey, indem sämtliche aus Bayern nach Württemberg bestimmte Sendungen mit Karten nach Ulm abgefertigt und daselbst von Bayern speziell auf Grund der den Sendungen beigegebenen Frachtbriefe an Württemberg übergeben würden; diese Uebergabe an Württemberg erscheine als eine neue Ausgabe der Sendungen, und Württemberg sey verpflichtet, dieselben nach ihrer äußern Beschaffenheit sowohl, als nach ihrem Gewichte einer Prüfung zu unterziehen; mit der Uebergabe und Uebernahme gehe die ausschließende Verantwortung auf die übernehmende Verwaltung über, und es sey für diesen Fall ohne Relevanz, ob die Güter auf der Abgangstation gewogen worden oder nicht.

Dieser Auffassung, wonach das Uebereinkommen nur zwischen denjenigen Verwaltungen Gültigkeit habe, welche unter sich, unabhängig von ihrem Verhältnisse im Verinne, wiederum in einem engeren, die direkte Kartirung in sich schließenden Verbände stehe, trat die K. Württembergische Direktion mit der Ansicht entgegen, daß das Uebereinkommen wie das Vereins-Reglement sich auf den Verkehr mit durchgehenden Frachtbriefen beziehe, ohne Rücksicht darauf, ob etwa zwischen einzelnen Verwaltungen noch zugleich direkte Kartirung bestehe. Man verwies dabei auf verschiedene Bestimmungen, namentlich auf die im §. 3 und 6 Absatz 5 und 11, §. 7 Absatz 1, §. 8 Absatz 2 getroffenen alle Verwaltungen, nicht etwa die im engeren Verbände stehenden verpflichtenden, wogegen die K. Bayerische General-Direktion die Unanwendbarkeit des Uebereinkommens auf den gesammten Güterverkehr zwischen ihr und der K. Württembergischen Direktion überhaupt nicht behaupten wollte, aber an dem §. 10 alinea 2 Absatz 3 festhielt, worin von dem „direkten Verkehr“ geredet sey, der, wie erwähnt, zwischen Bayern und Württemberg nicht bestehe. Die K. Württembergische Direktion hat diese Differenz auf Grund des §. 13 des Uebereinkommens der General-Versammlung des Deutschen Eisenbahn-Vereins mit dem Ersuchen um eine authentische Interpretation des §. 10 alinea 2 unterbreitet, und die am 15. Juni cr. in Hannover zusammengetretene Kommission erstattet hiermit folgendes

Gutachten: Was unter „durchgehenden Gütern“, was unter „für den durchgehenden Verkehr bestimmten Gütern“ zu verstehen sey, ist nirgendwo definiert und läßt sich nur aus einzelnen Bestimmungen des Uebereinkommens und des Vereins-Reglements für den Güterverkehr ermitteln. Von Bedeutung dabei sind insbesondere die §§. 1 und 5 des Reglements. Der §. 1 sagt, daß auf Grund des Reglements von den vereinigten Eisenbahn-Verwaltungen Güter von und nach allen für den direkten Vereins-Güterverkehr bestimmten Stationen übernommen, und daß diese Stationen (Vereins-Stationen) öffentlich bekannt gemacht werden. Der §. 5 sagt, daß jede Sendung von dem vorgeschriebenen gedruckten Frachtbriefe begleitet sey, was dieser Frachtbrief enthalten müsse zc. zc. Hiernach ist unter durchgehendem Verkehr zur Zeit der Emanation des Uebereinkommens und des Reglements der auf Grund des Vereins-Frachtbriefes durch die vereinigten Eisenbahn-Verwaltungen übernommene Transport-Verkehr verstanden worden von und nach allen für den direkten Vereins-Güterverkehr bestimmten und als solchen als Vereins-Stationen öffentlich bekannt gemachten Stationen verschiedener Bahnverwaltungen, mit Ausschluß derjenigen Stationen, welche in einem direkten Verbands-Verkehre zu einander stehen. Bei diesem durchgehenden Vereins-Verkehre stehen die Verwaltungen, deren Bahnen das Gut berührt, in einem Societätsverhältnisse. Die Verwal-