

tung der Versandstation kontrahirt mit dem Versender über den Transport bis zur Bestimmungsstation; es bedarf, wie das alinea 2 des §. 1 des Reglements sagt, behufs des Uebergangs der Güter von einer Bahn auf die andere keiner Vermittelung des Absenders oder Empfängers.

Diesem Verkehre gegenüber steht der Fall, daß eine Verwaltung in ein solches Societäts-Verhältniß nicht getreten ist, indem sie z. B. die Vereins-Stationen irgend einer Bahn von dem direkten Vereinsverkehre mit ihren eigenen Vereins-Stationen ausdrücklich ausschließt. Wird ihr in einem solchen Falle Gut zur Beförderung nach einer Nicht-Vereinsstation angebracht, so kontrahirt sie nicht über den Transport bis zur Bestimmungsstation, sondern sie übernimmt nur an der Uebergangstation die Rolle des Expediteurs, damit die Nachbar-Verwaltung selbstständig den Weitertransport besorge. Gegen die ermittelte Begriffsbestimmung kann vielleicht der Vorwurf erhoben werden, daß sie in der Hereinziehung der Vorschrift über die Bekanntmachung der Vereinsstationen etwas lediglich Formelles als etwas Wesentliches aufgenommen habe; allein die Vorschrift ist positiv gegeben zu dem Zwecke und mit der Wirkung, den Verkehr als einen durchgehenden, durch Publikation der Stationen als Vereinsstationen darzustellen. Mittlerweile hat sich jedoch seit resp. nach Emanation des Uebereinkommens und des Reglements die Sache anders gestaltet. Die Vereinsverwaltungen haben die Vereinsstationen nicht öffentlich bekannt gemacht; stillschweigend hat die Annahme Platz gegriffen, daß alle Stationen ohne Ausnahme Vereinsstationen seien, und daß die bloße Aufgabe des Guts mit dem Vereins-Frachtbriefe den durchgehenden Verkehr begründe. Dieser Wirklichkeit Rechnung tragend, müßte für die Folge unter durchgehendem Verkehre der auf Grund des Vereins-Frachtbriefes durch die vereinigten Eisenbahn-Verwaltungen übernommene Transportverkehr von und nach allen Stationen der verschiedenen Verwaltungen verstanden werden.

Die Kommission hat damit ihre Aufgabe erledigt. Dieselbe glaubt indessen der General-Versammlung Etwas in Vorschlag bringen zu dürfen, wozu die Differenz zwischen der K. Württembergischen Eisenbahn-Direktion und der General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten Anlaß gegeben hat. Sie proponirt, dem Absatz 3 des alinea 2 des §. 10 folgende Fassung zu geben: „Alle Güter, deren Bestimmungsort an einer folgenden Bahn liegt, müssen auf der Abgangstation verwogen werden. Hat die Abgangstation dies versäumt, so haftet dieselbe für jedes an dergleichen Gütern vorkommende Gewicht-Manco allein, und zwar auch dann, wenn auf der Uebergangstation eine spezielle Uebergabe von einer Verwaltung an die andere und die Annahme Seitens der übernehmenden Verwaltung ohne Vorbehalt stattgefunden hat.“

Man streitet darüber, ob die Unterlassung der Verwiegung Seitens der Absendestation die Haftung derselben für Gewicht-Manco auch dann nach sich ziehe, wenn auf der Uebergangstation speziell übergeben und ohne Vorbehalt angenommen worden ist, oder aber, ob die spezielle Uebergabe und vorbehaltlose Annahme die Unterlassung der Verwiegung decke? Die erstere Auslegung ist die richtige. Die Verwiegung ist als generelle Maßregel vorgeschrieben, und an die Unterlassung das Präjudiz geknüpft, daß für Gewicht-Manco die Haftung auf der säumigen Verwaltung lastet, sobald die Ursache desselben nicht nachweislich einer andern Verwaltung zur Last fällt. Auf der Uebergangstation ist auch bei spezieller Uebernahme eine Nachverwiegung nicht ohne großen Zeitverlust möglich zu machen; auf der Absendestation hat die Verwiegung keine Schwierigkeit.

Die vorgeschlagene Fassung des Schlusssatzes bringt die Bestimmungen der Nr. 2 des §. 10 in genaueste Verbindung und die Anwendung der Vorschrift wegen des Verwiegens auf der Abgangstation für alle Güter, deren Bestimmungsort an einer fremden Bahn liegt, generalisirt dieselbe für allen Verkehr. Köln, im Juli 1860.

Im Auftrage der Kommission:
**Die Direktionen der Köln-Mindener und Rheinischen
Eisenbahn-Gesellschaften.**

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

(Schluß von Nr. 28 u. 29.)

III. Staats-Telegraphen.

Im Etatsjahre 1858—59 wurde die Telegraphenlinie von Gunzenhausen nach Ansbach von der Staatsstraße an die neu erbaute Eisenbahnlinie verlegt, die Leitung von Ansbach nach Nürnberg zurückgezogen, sodann auf Kosten des Militär-Merars eine Telegraphenlinie von Donauwörth nach Ingolstadt in einer Gesamtlänge von 7.7 Meilen mit einer Drahtleitung hergestellt. In Folge dieser Abänderungen und Erweiterung enthielt das bayerische Staats-Telegraphen-Netz am Ende des Etatsjahres 1858—59 . . . 273.6 Meilen Telegraphenlinien mit 527.7 Meilen Drahtleitung.

Der Gesamtaufwand für die Herstellung dieses Netzes hat bis zum Schlusse des Etatsjahres 643,209 fl. betragen und zwar werden aus der gesetzlichen

Dotazion von 500,000 fl. 478,266 fl., der Rest aus den Betriebserträgen und aus den Beiträgen des Militär-Merars verwendet.

Die Zahl der Telegraphenstationen hat sich durch Eröffnung der Stationen Germerheim und Ingolstadt um 2 vermehrt, so daß die Gesamtzahl am Schlusse des Etatsjahres 1858—59 . . . 39 betrug, wovon 27 im Inlande gelegen sind; es trifft hiernach auf je 51.4 Quadratmeilen und 170,953 Seelen im Inlande eine Telegraphenstation; mit Einrechnung der 112 Bahntelegraphenstationen dagegen, welche ebenfalls dem Privatdepeschen-Verkehre zur Benützung stehen trifft auf 9.9 Quadratmeilen und 33,207 Seelen je eine Station.

Die Zahl der abgefertigten, angekommenen und transitirten Depeschen und die Gebühren hiefür zeigt die nachstehende Uebersicht.

1) Im internen Verkehre:		wirklich erhoben		notirt	
Staatsdepeschen . . .	7,864 mit 297,273 Worten	151 fl.	9,241 fl.		
Bahndepeschen . . .	7,858 „ 170,793 „	5 „	6,592 „		
Privatdepeschen . . .	85,832 „ 1,741,149 „	61,977 „	—		
2) Im internationalen Verkehre:					
Staats- und Privatdep.	95,820 „ 2,179,984 „	131,937 „	387 „		
Summa	197,374 mit 4,389,199 Wort.	194,070 fl.	16,220 fl.		
		210,290 fl.			

Auf die Depeschen und Worte repartirt, ergibt sich eine durchschnittliche Gebühr von:

Für jede der sämtlichen Depeschen überhaupt . . .	1 fl. 3.9 fr.
„ jedes Wort	— „ 2.87 „
„ jede Depesche im innern Verkehre	— „ 43.3 „
„ jedes Wort	— „ 2.13 „
„ jede Depesche im internationalen Verkehre	1 „ 22.8 „
„ je ein Wort	— „ 3.64 „

Durchschnittlich treffen auf jede der sämtlichen Depeschen überhaupt 22.2 Worte.

Die Einnahmen betragen	197,859 fl.
„ Ausgaben	170,699 „
Daher Mehr-Einnahme	27,160 fl.

Da der Gesamtaufwand für die Staats-Telegraphenlinien 643,209 fl. betrug, so entziffert obige Rein-Einnahme für das Etatsjahr 1858—59 eine Rente von 4.2 Proz.

Werden die bei Beurtheilung der Rentabilität notwendigerweise zu berücksichtigenden, bloß in Vormerkung genommenen Gebühren für Staats- und Bahndepeschen, zur wirklichen Einnahme gezogen, so erhöht sich der Aktivrest pro 1858—59 auf 43,380 fl. und würde demnach die Verzinsung des Anlagekapitals auf 6.7 Proz. sich erhöhen.

Zu der am Schlusse des Etatsjahres 1857—58 in Betrieb befindlichen 274.0 Meilen Bahntelegraphen-Drahtleitung sind im Laufe des Etatsjahres 1858—59 hinzugekommen 6.8 Meilen, so daß die Gesamtlänge der am Schlusse des Etatsjahres 1858—59 in Betrieb befindlichen Drahtleitungen für Bahnbetriebszwecke 280.8 Meilen betrug.

Für die Ausführung dieser Leitungen sind bis Schluß des Etatsjahres 1858—59 verausgabt worden 491,114 fl.

Die Zeiger-Apparate wurden im Laufe des Etatsjahres 1858—59 um 9 vermehrt; deren Gesamtzahl beläuft sich nunmehr auf 174. Die Zahl der Erpeditionen und Haltstellen, deren Bahnbetriebs-Telegraphenapparate zur Beförderung von Staats- und Privatdepeschen benützt werden konnten, ist im Jahre 1858—59 auf 112 gestiegen.

Die Zahl der von diesen Bahnstationen beförderten Privatdepeschen betrug 10,004 mit 211,334 Worten und einem Gebührensbeitrag von 6591 fl., wovon 1648 fl. als Lantime der Bediensteten in Abzug kommen und 4943 fl. als Reineinnahme erscheinen.

Diese Gebühren, welche dem K. Telegraphenamte zur Vereinnahmung als Ersatz für die Unterhaltungskosten der Bahntelegraphenleitungen und Apparate überwiesen wurden und in dem Rechnungsziffer von 194,070 fl. enthalten sind, umfassen die Taxen für die Beförderungskosten im ganzen Umfange des bayerischen Telegraphennetzes, für die Beförderungskosten von der Ursprungs-Vertriebs-Telegraphenstation zum Bestimmungsorte und umgekehrt.

Im Durchschnitte treffen auf jede Privatdepesche der Bahntelegraphen 21.1 Worte und 39.5 fr. Einnahme.

IV. Ludwigs Donau-Main-Kanal.

Die Dotazion des Kanal-Neubaufondes von 16,145,613 fl. kam im Jahre 1858—59 vollends zur Erschöpfung; nachdem indessen die Rechnung noch nicht zur Prüfung eingelangt ist, so wird dieser Umstand hier lediglich konstatiert und ein Resumé über die Verwendung der Kanal-Neubaugelder im Jahre 1858—59 so wie während der ganzen 26-jährigen Bauperiode nach den einzelnen Objekten für die nächstjährige neunte Nachweisung vorbehalten.

Es wurden im Jahre 1858—59 abgefertigt im Ganzen 4326 Schiffe und 1406 Flöße mit einer Gesamtlast von 3,162,330 Str.

An Gebühren wurden hiefür eingenommen 176,124 fl.

Im Durchschnitte ergab sich auf den Tonneur eine Gebühr von 3.31 fr.,