

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 rhenisch 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 garantiert 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 Grundsatze 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 Extrahierung eines solchen Beschlusses durch eine Bekanntmachung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Verwaltung veranlaßt, Inhalts 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.

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 Ortirung 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-

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

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

Die Zeiger-Apparate wurden im Laufe des Statsjahres 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 Bahntelegaphenleitungen 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 Bahntelegaphen 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 Tonne eine Gebühr von 3.31 fr.,

eine Beförderungstrecke von 14.76 Meilen, und auf die Fahrt eine Ladung von 552 Ztr.

Mittels der den Bahnhof und Kanalhafen in Nürnberg verbindenden Zweigbahn wurden 216,739 Ztr. befördert, und hiefür 1757 fl. eingenommen, wovon die Hälfte dem Kanalräre zuzuf.

Die Einnahmen betragen	192,982 fl.
„ Ausgaben	124,934 „
daher Reinertrag	68,048 fl.

Das Schiffahrtjahr selbst war ein trockenes und es mußte daher auch in diesem zu außerordentlichen Maßnahmen durch Zuleitung von Speisewasser ge-griffen werden. Hiedurch ward jedoch der normale Wasserstand in der obersten Haltung und damit der ungehörte Fortgang der Schiffahrt erhalten.

V. Donau-Dampfschiffahrt.

Bis zu Ende des Rechnungsjahres waren von der durch das Gesetz vom 18. März 1855 eröffneten Dotazion für Vermehrung der Transportmittel und Erweiterung der Ländepläge u. pro 830,000 fl. ausgegeben 827,890 fl. Der ganze Aufwand für das Unternehmen beträgt hiernach mit Einrechnung der Er-werbungslosten und der ersten Dotazion für Instandsetzung zu 500,000 fl. und 390,000 fl. bis Ende 1858—59 . . 1,717,890 fl.

Der Fahrdienst war auf der oberen Donaustrasse zwischen Donauwörth und Regensburg wegen der Winterzeit zwei Monate vom 16. Dezember 1858 bis 16. Februar 1859 eingestellt; die übrige Zeit wurde der Personendienst im Oktober, März und April mittelst andertägigen Fahrten, vom Mai bis Ende September aber mittelst täglichen Fahrten und der Schlepplidienst mittelst 2mal wöchentlichen Fahrten, neben welchen nach Bedarf Extrafahrten veranstaltet wurden, unterhalten. Auf der unteren Donaustrasse zwischen Regensburg und Linz war der Dienst nur 7 Wochen vom 25. Dezember 1858 bis 9. Februar 1859 unterbrochen. Der Personen-, wie der Schlepplidienst waren in gleicher Weise wie auf der obern Donau geregelt.

Ungeachtet der auch im heurigen Jahre bestandenen mehrfachen Untiefen auf der obern Donau, welche das Lichtern der Boote bei den meisten Fahrten nöthig machten, kam keine Betriebsstörung auf dieser Strecke vor. — Auf der untern Stromstrasse, welche keine solche Schwierigkeiten mehr bietet, ist nur des beifpiellos dastehenden Unfalls zu gedenken, daß das Personenboot Passau von einem am 23. Juli stattgehabten Orkane erfasst und ungeachtet aller aufopfernden Anstrengung des Personals auf einen im Strom liegenden Felsen geworfen wurde, wobei Maschine und Schiffskörper nicht unbeträchtlichen Schaden nahmen. Passagiere, Effekten und Güter wurden, obwohl das Schiff sank, glücklich gerettet.

Mit Einrechnung von 5 Luftfahrten wurden im Ganzen 643 Fahrten ge-macht, und zwar 349 auf der obern und 294 auf der untern Donau, nämlich 392 Personenfahrten und 251 Schlepplfahrten. Die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 62,049 und jene der Zeitstunden 23,926.

Das Fahrmaterial ist unverändert geblieben und besteht aus 11 Personen-booten, 4 Remorqueuren von 1020 Pferdekraften und 19 Schlepplahnen.

Zu den Fahrten wurden von sämtlichen Booten verbraucht 135,780 Ztr. Kohlen für 125,538 fl., 2683 Klafter Holz für 35,594 fl., 18,669 Pfd. Fett-waaren für 6360 fl. und für 2662 fl. sonstige Materialien.

Der Aufwand für Instandhaltung und Reparatur der Boote, Maschinen, Schiffseinrichtungen und Ländebrücken belief sich auf 44,836 fl.

In wie weit die einzelnen Schiffe an obiger Summe partizipiren und welchen Reparaturaufwand dieselben seit der Zeit ihrer Verwendung erfordert haben, zeigt die nachstehende Uebersicht:

Frequenz und Einnahmen waren folgende:

1) Personen	65,253	142,667 fl.
2) Reisegepäck	237,365 Zollpf.	4,674 „
3) Güter	701,199 Zollztr.	265,819 „
4) Equipagen	7	122 „
5) Pferde	33	513 „
6) Hunde	260	200 „
		413,995 fl.

Im Durchschnitte treffen auf eine Fahrt 643.84 fl., auf einen Reisenden 2.18 fl., einen Zentner Reisegepäck 1.96 fl., einen Zentner Frachtgut 0.379 fl.

Sodann auf eine Personenfahrt 166 Personen, auf eine Schlepplfahrt 2793 Zentner, auf eine Fahrt überhaupt an Gütern und Gepäck 1094.20 Ztr., auf eine zurückgelegte Wasserstunde 6.67 fl.

Die Einnahmen betragen	417,181 fl.
„ Ausgaben	377,316 „
Die Reineinnahme	39,865 fl.

Diese gegenüber dem Vorjahre beträchtliche Mehreinnahme ist in so ferne als ein sehr erfreuliches Ergebnis zu bezeichnen, als sich der Reinertrag unge-achtet der Abnahme des Personenverkehrs und der mächtigen Konkurrenz der k. k. österr. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft um 28,295 fl. gesteigert

hat, und an dieser Steigerung lediglich der Gütertransport Veranlassung ist; es berechtigt dieses Ergebnis zu der Erwartung und Beruhigung, daß auch fernerhin der Wassertransport seine Stelle behaupten werde, — wenn auch eine weitere Konkurrenz in der baldigen Eröffnung der Bahn von Straubing nach Passau in Aussicht steht.

VI. Pensions- und Unterstützungsfond des niedern Personals der k. Verkehrsanstalten.

Die Rechnungsergebnisse dieses Fonds bis Ende 1858—59 gestalteten sich wie folgt: der Vermögensstand vom Vorjahre betrug 305,534 fl.

Durch die Einnahmen in 1858—59 erhöht sich derselbe auf 376,915 fl.

Die Ausgaben betragen: auf Pensionen, Alimentationen der Relikten und für Unterstützungen (Eustentationen) u. für Verpflegung und Heilung erkrankter Bediensteter bei der Bahn und Dampfschiffahrt, für rückbezahlte Aufnahmsge-bühren, dann für wieder angelegte, heimbezahlte Kapitalien (3300 fl.), zusammen 35,098 fl.

Es blieb somit Ende 1858—59 ein Vermögensstand von 341,817 fl., wo-von zur Zeit des Rechnungsschlusses 332,400 fl. zu 4 1/2 und 4 Proz. nutzbringend angelegt waren.

VII. Zusammenstellung

der finanziellen Ergebnisse der sämtlichen k. Verkehrs-Anstalten im Etatsjahre 1858—59 gegenüber den Budgetsätzen für je ein Jahr der VII. Finanzperiode 1856—61.

Anstalten.	Brutto-		Rein-Einnahme	Anschlag nach dem Budget
	Einnahme	Ausgabe		
	fl.	fl.	fl.	fl.
Eisenbahnen	10,474,573	6,472,174	4,002,399	2,994,900
Posten	2,576,005	2,061,699	514,306	283,270
Telegraphen	197,859	170,699	27,160	29,889
Ludwig-Donau-Main-Kanal	192,982	124,934	68,048	50,053
Donau-Dampfschiffahrt	417,181	377,316	39,865	99,470
Summe	13,858,600	9,206,822	4,651,778	3,457,582

Es kamen also gegen das Budget mehr zur Ablieferung 1,194,196 fl.

Beitrag.
Inland.

Sachsen. — Obwohl das Königreich Sachsen unter allen Ländern Deutsch-lands verhältnismäßig die meisten Eisenbahnen hat, denn es wird jetzt auf je 3 seiner 270 Quadratmeilen 1 Längenmeile Eisenbahnen kommen, so regt sich doch die Spekulation auf diesem Gebiet noch immer außerordentlich, und man darf daraus auf das Vorhandenseyn des Bedürfnisses nach lebhafterer Vermittlung, nach Erleichterung und dadurch Steigerung des Verkehrs schließen. Ein neugegründetes Chemnitzer Blatt, welches seine Thätigkeit ausschließlich dem Verkehrsleben gewidmet hat, bringt über die gegenwärtig in Sachsen ange-regten Eisenbahnprojekte eine erschöpfende Zusammenstellung, aus welcher fol-gendes ersichtlich ist. Im Ganzen sind jetzt nicht weniger als 20 solcher Pro-jekte in Anregung gebracht, von welchen wohl zunächst jene 8 Linien in Frage kommen dürften, denen die Genehmigung zur Expropriation bereits erteilt ist. Diese sind: 1) Zittau-Großschönau-Warnsdorf; 2) Zeitz-Pegau-Rierisch, oder Böhlen; 3) Leipzig-Goldzig-Döbeln, oder Waldheim; 4) Wünschwitz-Stollberg-Aue; 5) Chemnitz-Annaberg-Kommetau (in Böhmen); 6) Plauen-Efner-Ger; 7) Greiz-Reichenbach; 8) Cottbus-Löbau, oder Baugen (direkteste Linie zwischen Berlin und Wien). Zu diesen Plänen hat der letzte Landtag seine vorläufige Zustimmung hinsichtlich der Expropriation gegeben, unter der Bedingung, daß die Ausführbarkeit der Linien und deren national-ökonomische Wichtigkeit nach-gewiesen, ferner Bürgschaften für Beschaffung der notwendigen Geldmittel ge-geben und das Ankaufsrecht von Seite des Staats vorbehalten werde. Außer den vorgenannten sind noch 12 andere Projekte im Vorschlag, deren Ausführung mehr oder weniger ernsthaft betrieben wird, nämlich: 9) eine Verbindung der preuß. Ostbahn mit der sächsisch-schlesischen Bahn über Guben, Spremberg, Hoyers-werda, Camenz und Radeberg; 10) eine Bahn aus dem Mulde- in das Eger-thal (Verlängerung der obererzgebirgischen Bahn nach Böhmen hin); ferner die Linien: 11) Zittau-Rumburg; 12) Gößnitz-Gera; 13) Annaberg-Schwarzen-berg; 14) Freiberg-Chemnitz oder Döbeln; 15) Glauchau-Goldzig-Wurzen; 16) Chemnitz-Burgstädt-Leipzig; 17) Meißen-Leipzig (linkes Elbufer); 18) Freiberg-Annaberg; 19) Mehlthauer-Schleiz-Saalfeld; 20) Großenhain-Pristewitz. (A. 3.)

