

welches im Jahre 1856 von 49 deutschen Eisenbahnverwaltungen, unter denen sich auch Staatsbahnverwaltungen befanden, abgeschlossen worden ist, heben wir folgende wichtigere Vorschriften hervor: 1) Eine um zwei Tage verspätete Lieferung verpflichtet die Eisenbahnverwaltung zum Falllassen der Hälfte ihres Frachtlöhnes; 2) wenn eine längere Verspätung der Lieferung eintritt (also selbst Wochen und Monate lang), so verliert die Eisenbahn mehr nicht als die ganze Fracht; 3) aber auch diese geringe Entschädigung fällt hinweg, dafern die Zahl und die Beschaffenheit der vorhandenen Betriebsmittel die Verladung „nicht thunlich“ gemacht; 4) wenn der Werth einer Waare nicht declarirt ist, wird bei deren Beschädigung, Vernichtung oder Abhandenkommen der Centner nur mit 20 Thalern entschädigt; bei erfolgter Werthdeclaration dagegen ist ein Frachtzuschlag zu leisten; auf Waaren, welche die Eisenbahnverwaltung für „gefährliche“ erklärt, wird niemals eine Entschädigung geleistet; 5) bleiben die Eisenbahnverwaltungen von einer Entschädigung, also selbst von den 20 Thlrn. pr. Centner befreit, wenn die Versender ihre Waaren in ganzen Wagenladungen verladen haben; 6) eine Entschädigung auf entzogenen Gewinn, sei dieser durch die längste Verspätung der Lieferung oder durch Beschädigung, Vernichtung oder Abhandenkommen der Waare herbeigeführt, wird niemals, auch bei declarirten Gütern nicht geleistet; 7) bei Beschädigungen verpackter Güter tritt nur dann eine Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen ein, wenn solche äußerlich erkennbar sind und die äußerlich erkennbare Beschädigung in ersichtlichem, unmittelbarem Zusammenhange zu der Beschädigung des Inhalts steht; 8) alle Schadenansprüche fallen weg, wenn der Anspruch nicht sofort bei Uebernahme der Güter, beziehentlich vor Deffnung der Colli vom Empfänger bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet und dargelegt wird; 9) für Gewichtsdefecte wird etwas nicht vergütet, dafern nicht bei trockenen Gütern mehr als ein Procent und bei nassen Gütern mehr als zwei Procent verloren gegangen sind.

Der Fabrik- und Handelsstand findet in derartigen, auch heute noch in ungeschwächter Anwendung stehenden Reglements die drückendsten Härten und die schwersten Gefährdungen seiner Interessen. Und betrachtet man die Tragweite solcher willkürlichen Vorschriften der Eisenbahnverwaltungen etwas näher, so kann man dem Fabrik- und Handelsstande darin nur beistimmen. Denn wenn, um nur einige Betrachtungen daran anzuknüpfen, die Eisenbahn nicht mehr als ihre Fracht verlieren soll, wenn sie eine zur Messe bestimmte Waare erst wochenlang nach der Messe geliefert hat, ja wenn sie auch nicht einmal ihrer Fracht verlustig zu gehen braucht, dafern sie sich auf die dehnbare Reglementsbestimmung beruft, daß die Zahl und Beschaffenheit der vorhandenen Betriebsmittel den Transport „nicht thunlich“ gemacht habe, so hört damit aller Schutz für einen sichern Verkehr auf. Wenn ferner eine ohne specielle Werthangabe versendete Waare bei Beschädigung oder Verlust nur mit 20 Thlr. per Centner zum Ersatz kommen soll, während aus deren Benennung z. B. Seide, Wolle, Lächer u. schon hervorgeht, daß sie einen weit größeren Werth besitze; wenn sodann bei Versendungen in ganzen Wagenladungen der Versender betrachtet wird, als habe er die Wagen nur ermiehet, um beim mangelhaften Bahnbetriebe die entstehenden Beschädigungen und Verluste von sich ab- und dem Empfänger selbst auflasten zu können; wenn weiter der Empfänger eines im Äußeren schwer verletzten Frachtgutes, dessen Inhalt Bruch oder Zerstörung erfahren hat, erst nachweisen soll, daß die äußere Beschädigung mit der Zerstörung im Innern in unmittelbarem und ersichtlichem Zusammenhange stehe; wenn hiernächst der Empfänger bei Uebernahme und vor Deffnung des Collos seinen Entschädigungsanspruch angemeldet und auch noch dargelegt haben muß, dafern ihm sein Anspruch nicht für immer und gänzlich abgeschnitten sein soll, so verstoßen derartige Bestimmungen gegen alles Das, was wir feither Billigkeit und Recht genannt haben. Insbesondere gilt dies auch von dem Punkte des Reglements, wonach 1 und beziehentlich 2 Proc. Gewichtsmanko von den Eisenbahnen nicht ersetzt zu werden brauchen, während doch Jedermann weiß, daß eine unendlich große Zahl von Waarengattungen auch bei einem Transporte von 50 und 100 Meilen nicht den geringsten Gewichtsabgang erleidet, und Jedermann begreifen wird, daß mit derartigen Vorschriften über den Richtersatz so erheblicher Mancos den gefährlichsten Unrechtfertigkeiten Thor und Thür geöffnet wird. Der in Nürnberg geschaffene Titel V. über das Frachtgeschäft hat nun in richtiger Erkenntniß der Gefahren und der Rechtlosigkeit, denen die Verkehrtreibenden durch jene Reglements der Eisenbahnverwaltungen ausgesetzt sind, diese mit all ihren Willkürlichkeiten verworfen und zum Schutze des Verkehrs bündige und feste Normen, welche nicht überschritten werden dürfen, aufgestellt.

Es lag in der Natur der Dinge, daß die Eisenbahnverwaltungen sofort alle Anstrengungen machten, jenen Gesetzesbestimmungen mit allem Nachdruck entgegen zu treten, um ihre alte willkürliche und gefährliche Gewalt, von ihnen „Autonomie“ genannt, sich zu sichern. Von diesem Zeitpunkte ab tritt uns nun in Bezug hierauf eine Menge von höchst beachtenswerthen, wenn auch

überall hin noch nicht ganz vollständig aufgeklärten tatsächlichen Erscheinungen entgegen. Zunächst nämlich traten die Eisenbahnverwaltungen zu Conferenzen zusammen und erwählten aus sich eine Commission zum Zwecke der Bearbeitung einer den Gesetzentwurf bekämpfenden Denkschrift, so wie überhaupt zu dem Zwecke, alle die Schritte zu unternehmen, welche die Commission für nothwendig oder nützlich erachten würde, um die Verwerfung des Titels V. und die ungeschwächte Wiederherstellung ihrer zeitlichen Autonomie zu erringen. Hierauf erschien auch deren Denkschrift am 12. December 1859, und später, am 25. Januar 1860, deren darauf gegründete Abänderungsvorschläge. Beide Schriftstücke wurden den gesammten deutschen Einzelregierungen mit der Bitte überreicht, ihre Bevollmächtigten für Nürnberg darnach mit Weisung versehen zu wollen. Diese Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen, in ihrem ganzen Texte in der Öffentlichkeit nirgends erschienen, schien anfänglich als ein Geheimniß bewahrt worden oder doch nur solchen zugänglich gemacht zu sein, von denen eine Begünstigung der Bahnen erwartet werden durfte. Später aber dennoch in ihrem ganzen Umfange einigen Kreisen des Fabrik- und Handelsstandes bekannt geworden, hat dieselbe von dort aus auch die eingehendste und gerechteste Kritik, namentlich in der Gegenschrift des Dresdener und Chemnitzer Fabrik- und Handelsstandes erfahren. Sie verdiente auch eine solche wegen der exorbitanten Lehren, die sie darin geltend zu machen trachtet. Das Resultat der höchst umfanglichen Denkschrift geht nämlich dahin: „daß die Bestimmungen des Gesetzentwurfs für die Eisenbahnverwaltungen gar nicht ausführbar und deshalb unmöglich seien. Und würde man dennoch auf deren Ausführung bestehen, so würden die Eisenbahnverwaltungen allenthalben da, wo der Gesetzentwurf ihnen noch eine Freiheit der Bewegung lasse, durch Verträge (d. h. durch neue veränderte Reglements) dafür sorgen müssen, daß die Gesetzesbestimmungen außer Anwendung gesetzt würden, was sie nicht wünschten, und weshalb es geeigneter sei, ihnen ihre zeitliche Autonomie zu belassen. Die erwähnte Unausführbarkeit suchen sie theils mit technischen Schwierigkeiten, theils mit der Unzuverlässigkeit ihrer gewöhnlichen Arbeiter und Bediensteten, theils mit unabwendbaren Naturereignissen, theils mit verschiedenen Betriebshindernissen und sonst noch zu unterstützen, bezeichnen die Gesetzesvorschriften als gegen die guten Sitten und gegen alles Recht verstoßend und nennen dieselben endlich ein „Attentat“ auf die Cassen ihrer Bahnen. Nebenher stellt die Denkschrift auch noch folgende Lehren auf: „Die Eisenbahnverwaltungen seien keine physische Person, sondern eine moralische, juristische, welche niemals eines bösslichen Vergehens gegen eine bestimmte physische Person (Kaufmann, Absender) fähig gedacht werden könne, während die physische Person (Kaufmann, Absender) allerdings einer solchen Böswilligkeit in ihren Beziehungen zu anderen Rechtssubjecten fähig und um so fähiger dann dazu gedacht werden könne, je weniger das andere Rechtssubject, die juristische Person (die Eisenbahnverwaltung), in gleicher Lage beweglicher Willensäußerung mit ihr sich befinde. Dies sei außer aller Beachtung geblieben und daraus eine unhaltbare Präsumtion gegen die Eisenbahnverwaltungen hervorgegangen. Wider die gesetzliche Präsumtion sich durch Beweis der betrüglichen Handlungen der Leute des Absenders wehren zu wollen, sei völlig unthunlich, weil dem Frachtführer darüber die Wissenschaft fehle, sie ihm auch nicht zugeführt werden würde. Für ihre Arbeiter und Leute könnten die Eisenbahnverwaltungen keine Garantie übernehmen, wenn sie nicht frei alle Formen des Verkehrs (wahrscheinlich durch ihre beliebten autonomischen Reglements) bestimmen könnten. Diese Leute seien weniger gebildet, gehörten der arbeitenden Classe an, sie hätten die Manipulationen des Geschäfts in Händen, von ihrer dienstlichen Aufmerksamkeit und Ueberlegungskraft und von deren Thun und Lassen hänge der Eisenbahnbetrieb mit ab, und wisse man dies, so fordere man von den Verwaltungen etwas wider besseres Wissen, also mit jedem Rechtsbegriffe Unverträgliches. Auch sei nicht zu übersehen, daß diejenigen, welche zu ihren Privatwecken von der Beförderung durch die Eisenbahnen Gebrauch machten, sich auch bei den Folgen der mit den Eisenbahnen verbundenen Gefahren und Uebel betheiligen müßten.“

Solche Lehren richten sich selbst. Denn wenn behauptet wird, die Eisenbahnverwaltungen seien niemals einer Nachlässigkeit, durch welche zumeist die größten Unglücksfälle herbeigeführt zu werden pflegen, fähig, wohl aber könne dem Absender von Gütern jedwede Verschuldung zugetraut werden; wenn weiter behauptet wird, die Eisenbahnverwaltungen hätten ihre Beamten und Bediensteten nirgends zu vertreten, während bekanntlich jeder andere Principal in den Arbeiten und Thätigkeiten für ihn seine Leute mit voller Verantwortlichkeit zu vertreten schuldig ist; wenn endlich behauptet wird, der Absender habe alle Gefahren und Uebel, welche sich durch Nachlässigkeiten und Versehen auf den Bahnen ereignen, in Mitleidenschaft ruhig mit hinzunehmen, weil er sich eben zu seinen Privatwecken erlaube hat, die Bahn mit zu benutzen; so hört damit Alles auf, was wir feither in einem Rechtsstaate als Recht gekannt haben. Und wir schließen uns diesfalls mit ganzem Beifalle dem Handelsstande zu Leipzig