

46. Königl. Preuß. Direktion der Ostbahn:
Bape, Regierungs-Meffor.
47. Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen:
Mahl, K. Rath, Präsident des Verwaltungsraths. Schink,
Güter-Inspektor.
48. Direktion der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn-Gesellschaft:
Gyring, Direktor. D. A. Renck, Ausschuss-Vorsitzender.
49. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Reyssen, Präsident, Geh. Commerzienrath. Dr. Duabslieg, Justiz-
rath. Dr. Compes, Justizrath. Reunen, Spezial-Direktor.
50. Verwaltungsrath der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
51. Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken:
(Wird durch die K. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisen-
bahn vertreten.)
52. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten
und Verkehrsmittel:
Schill, Geh. Finanzrath.
53. Verwaltungsrath der südlichen Staats-, Lomb.-Venezianischen und Central-
Italien. Eisenbahn-Gesellschaft:
Schreiner, Betriebs-Ober-Inspektor.
54. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
(Reichenberg-Paradubitz):
Dr. Polaczek, Vorsitzender. Dr. Groß, General-Sekretär.
55. Verwaltungsrath der Taunus Eisenbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
56. Verwaltungsrath der K. K. priv. Rheingebirgs-Eisenbahn-Gesellschaft:
Schimke, K. K. Rath, Bau- und Betriebs-Direktor. Ignaz Grub,
Direktions-Sekretär.
57. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Giesel, Direktor. Hartnack, Kreisrichter.
58. Königl. Preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn:
Heise, Regierungsrath, Vorsitzender.
59. Königl. Preuß. Direktion der Wilhelmsbahn:
Dittmer, Landrath, Vorsitzender.
60. Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion:
v. Klein, Ober-Baurath. Knapp, Finanz-Meffor.

Preussische Eisenbahnen.

Der Staatsanzeiger enthält nachfolgende Circularverfügungen vom 9. Nov. 1860, betreffend ein neues „Betriebsreglement“ für die Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.

1) „Der K. Direktion übersende ich hierbei 5 Exemplare des neuen Betriebsreglements für die Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, nachdem dasselbe unter Berücksichtigung der von den K. Direktionen gemachten Vorschläge und des von einer Kommission des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bearbeiteten Entwurfs festgestellt worden ist. Da dieser letztgenannte Entwurf jedoch in einigen Punkten wesentliche Abweichungen von denjenigen Grundsätzen enthält, welche dieselbe zur Aufnahme in das Handelsgesetzbuch ohne Beeinträchtigung des Interesses der Eisenbahnen nicht nur für zulässig, sondern auch im allgemeinen Verkehrsinteresse für erwünscht erachtet worden sind, so haben die Bestimmungen desselben im vorliegenden Reglement nicht überall beibehalten werden können. Die wesentlichsten Abänderungen betreffen die Verbindlichkeit der Eisenbahnverwaltungen zum Erfasse des durch Verlußt oder Beschädigung der Güter, oder durch Versäumung der Lieferfristen entstandenen Schadens. In beiden Fällen beabsichtigte der Entwurf des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen: die Eisenbahnverwaltungen nur so weit für ersagpflichtig zu erklären, als sie sich nicht durch den Beweis zu rechtfertigen vermöchten, daß der Schaden durch Anwendung der einem ordentlichen Frachtführer obliegenden Sorgfalt nicht zu vermeiden war. Dagegen bestimmt das vorliegende Reglement für Fälle des Verlußes oder der Beschädigung der Güter, daß die Verwaltung nur durch den Nachweis befreit werde, daß entweder höhere Gewalt (vis major) oder die Beschaffenheit, resp. Natur des transportirten Gutes selbst oder die mangelhafte Verpackung desselben den Schaden veranlaßt hat. Es sind ferner im Vereinsentwurfe gewisse Fristen festgesetzt, binnen welchen der Anspruch auf Schadenersatz angemeldet seyn müsse, wogegen das vorliegende Reglement in Rücksicht auf den Entwurf des Handelsgesetzbuchs, welcher dergleichen Fristen nicht kennt, von solchen Fristen absieht. Die Höhe des zu ersetzenden Schadens wird sodann im Vereinsentwurf durch ausdrückliche Ausschließung des entgangenen Gewinns und der Konventionalstrafen beschränkt, während das neue Reglement diese Beschränkung, da sie weder für zweckmäßig noch für genügend begründet anerkannt werden konnte, beseitigt, und den allge-

meinen, auch für das Handelsgesetzbuch vorgesehenen Ausdruck „Schaden“ aufgenommen hat. Eine ähnliche Beschränkung der Ersagverbindlichkeit war im Vereinsentwurf für die Fälle versäumter Lieferfrist beabsichtigt. Das vorliegende Reglement hat die Lieferfristen überhaupt bestimmter abgegränzt, und namentlich auch keine Respekttage zugelassen, gleichwohl aber nicht für angemessen befunden in der Beschränkung der Ersagverbindlichkeit weiter zu gehen als die Rücksichten der Billigkeit übereinstimmend mit dem kaufmännischen Gebrauch gestatten. Die K. Direktion wolle nunmehr für die sofortige Veröffentlichung des Betriebsreglements sorgen, und den Beamten die erforderliche Anweisung ertheilen, wobei der Zeitpunkt, mit welchem dasselbe in Kraft treten soll, auf den 1. Dezember d. J. festzusetzen ist. Mit Bezug auf die Bestimmungen in §. 47 über die Abstempelung der Frachtbrieve bemerke ich, daß es nicht in der Absicht liegen kann, von dem für den Fall ganz unvermeidlicher Betriebsunterbrechungen oder ganz ungewöhnlichen Andranges von Transporten gestatteten Vorbehalt einen zu ausgedehnten Gebrauch zuzulassen. Namentlich erscheint es nothwendig in dieser Beziehung der K. Direktion eine Kontrolle ausdrücklich vorzubehalten, und deshalb anzuordnen, daß ihr sofort davon Anzeige gemacht werde, wenn auf irgend einer Station die Unterbrechung der regelmäßigen Güterannahme für nothwendig erachtet wird. In Betreff derjenigen Zuschläge, welche erhoben werden sollen wenn vom Absender ein Werth für den Fall des Verlußes oder für den Fall versäumter Lieferfrist deklarirt wird, wolle die K. Direktion umgehend Vorschläge machen. In Betreff der Zuschläge für Fälle des Verlußes oder der Beschädigung wird es bei den im §. 21 Nr. 3 des Vereins-Entwurfs vorgeschlagenen Sätzen verbleiben können. Dagegen fragt sich ob für den Fall versäumter Lieferfrist sich nicht die Feststellung eines Prozentsatzes von dem Betrage der liquidirten Summe empfiehlt. Der Bericht ist so zu beschleunigen, daß die Veröffentlichung des Tarifnachtrages noch vor dem 1. Dezember erfolgen kann. Berlin, den 9. November 1860. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, von der Heydt. An sämtliche K. Eisenbahn-Direktionen.“

2) „Dem ic. lasse ich hierbei Abschrift einer an die K. Eisenbahn-Direktionen heute ergangenen Verfügung nebst zehn Exemplaren des dazu gehörigen neuen Betriebs-Reglements zugehen. Bei der am 12. v. M. bevorstehenden Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnen wird die Frage angeregt werden: inwieweit der Verein bei den beschränkenden Anordnungen des von seiner Kommission ausgearbeiteten Entwurfs zu einem gemeinsamen Betriebs-Reglement für den Güterverkehr stehen bleiben will. Sollte diese Frage bejaht werden, so würde das ic. zunächst im Wege gütlicher Verhandlung bei den Seiner Aufsicht untergebenen Bahn-Verwaltungen zu versuchen haben, ob eine nähere Erwägung sie zur Annahme des vorliegenden Reglements für die unter K. Verwaltung stehenden Eisenbahnen veranlaßt, was ich sehr wünschen muß. Ich bemerke dabei, daß bereits Zweifel darüber angeregt sind, inwieweit sich die Eisenbahn-Verwaltungen gegenüber den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838, namentlich der §§. 24 bis 26 und 32, auch solchen Bestimmungen entziehen können, welche dem öffentlichen Interesse entsprechen und bei wiederholter eingehender Erörterung als wohlvereinbar mit dem berechtigten Interesse der Eisenbahnen erkannt worden sind. Den Bedenken, welche bisher den größeren Theil der Verwaltungen abgehalten haben auf solche Bestimmungen in ihrer ganzen Ausdehnung einzugehen, ist kein entscheidendes Gewicht beizulegen, wenn es sich darum handelt den Rücksichten auf eine gedeihliche Entwicklung des Handelsverkehrs gebührend Rechnung zu tragen. Es läßt sich sogar erwarten, daß die Förderung dieses Zweckes, welchem ja die Eisenbahnen recht eigentlich zu dienen berufen sind, gleichzeitig den letzteren zum Vortheil ausschlagen werde. Ich vertraue daß das ic., von diesen Gesichtspunkten ausgehend, die Gesellschaftsvorstände der Privat-Eisenbahnen ebenfalls zu der Ueberzeugung führen werde, daß die Grundsätze des vorliegenden Reglements ohne Verletzung der Gesellschafts-Interessen annehmbar seyen, und hoffe von dem günstigen Erfolge Seiner Bemühungen baldige Anzeige erhalten zu können. Berlin, den 9. November 1860. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, von der Heydt. An die K. Eisenbahn-Kommissariate.“

Das neue Betriebs-Reglement, von welchem hier die Rede ist, enthält I. Allgemeine Bestimmungen (§§. 1—6); II. Besondere Bestimmungen, und zwar A. Beförderung von Personen (7—23), B. Beförderung des Reisegepäcks (24—32), C. Beförderung von Leichen (23), D. Equipagen-Beförderung (34—36), E. Beförderung von Thieren (37—41), F. Güter-Beförderung (42—69). Die Vorschriften für die Personen-, Reisegepäck-, Leichen-, Equipagen- und Thiere-Beförderung (§§. 1—41) sind diejenigen, welche vom 1. Juli 1859 ab auf sämtlichen zum Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Eisenbahnen zur Anwendung kamen. Den Vorschriften für den Güterverkehr lag in der Hauptsache der Dresdener Kommissionsentwurf vom September d. J. zu Grunde. Die wichtigsten Aenderungen in den Bestimmungen dieses Entwurfs betreffen, wie aus den obigen Erlässen hervorgeht, die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen für verlorenes, beschädigtes oder verspätet geliefertes Frachtgut.

Unterm 12. November hat nun der Minister für Handel ic. eine Circularverfügung erlassen, durch welche die Publikation des neuen, mit den Forderungen