

entschied sich für die erstere Alternative und ergab das sofort veranlaßte Scrutinium, daß von 126 abgegebenen Stimmen

die Berlin-Potsdam-Magdeburger Verwaltung	82
„ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	37
„ Kaiser-Ferdinands Nordbahn	3
„ Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	2
„ Rendsburg-Neumünstersche Direktion	2

Stimmen erhalten hatten, so daß mithin das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft als siebentes Kommissions-Mitglied erwählt war.

Nach Eröffnung der Sitzung am 15. November wurde auf Antrag des Herrn Direktor Lehmann beschlossen:

daß der Verein, vertreten durch die vorstehende Direktion, der Nürnberg-Fürther Eisenbahn-Gesellschaft seine Glückwünsche zu der Feier ihres 25jährigen Jubiläums ausspreche.

Nach Beendigung der Beratungen über den Entwurf des Vereins-Reglements, so wie des Uebereinkommens hiezu, beschloß die General-Versammlung, daß nunmehr in der weiteren Behandlung der Sache von der geschäftsführenden Direktion nach den Bestimmungen des Statuts verfahren und den Verwaltungen bei Mittheilung des Protokolls und der nach den Beschlüssen der General-Versammlung redigirten Entwürfe des Vereins-Reglements und Uebereinkommens eine Frist von 6 Wochen zur Abgabe ihrer Erklärungen gestellt, demnächst aber, nach Beurtheilung des Inhalts jener Erklärungen, es der geschäftsführenden Direktion anheim gegeben werden solle, event. die noch bestehende Kommission zur ferneren Behandlung der Sache zu veranlassen oder selbstständig Vorschläge wegen Einführung u. des Reglements den dem Vereine angehörenden Verwaltungen zu machen.

Nachdem hiermit die Beratungen der Versammlung beendigt worden waren, wurde auf Antrag des Herrn Geh. Rath's Costenoble dem Herrn General-Direktor Hartmann, als dem Vorsitzenden der Kommission für die Berathung des Entwurfs des Reglements, und dem Herrn Direktor Kühlwetter, als dem betreffenden Referenten, für ihre großen Mühsaltungen bei Anfertigung des Entwurfs der Dank der Versammlung durch allseitiges Aufstehen ausgesprochen. Herr General-Direktor Hartmann erwiderte diesen Dank. Auf den ferneren Antrag des Herrn Geh. Rath's Costenoble wurde auch dem Herrn Vorsitzenden der geschäftsführenden Direktion, so wie dem Bureau der Dank der Versammlung durch Aufstehen ausgesprochen. Herr Direktor Fourquier erwiderte diesen Dank und knüpfte daran schließlich noch Dankesworte an die Bürgerschaft Hamburgs für die Vereitwilligkeit, mit welcher dieselbe dem Verein ihren Sitzungssaal zur Benutzung überlassen hatte. Die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft übernahm es, diesem Dank der Bürgerschaft gegenüber Ausdruck zu geben.

Hiermit wurden die Verhandlungen geschlossen und das Protokoll unterschrieben.

IV.

Reglement für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Redigirter Entwurf nach den Hamburger General-Versammlungs-Beschlüssen vom 12—15. November 1860.)

§. 1. Transport auf einer Bahn, Transport auf mehreren Bahnen. Jede zum Vereine gehörende Eisenbahn-Verwaltung übernimmt unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der eigenen und der übrigen Vereinsbahnen, und zwar:

- 1) im Lokalverkehr (inneren Verkehr, Binnenverkehr) zwischen den an eigener Bahn belegenen Absende- und Bestimmungsorten;
- 2) im Verbandverkehr, insofern die Eisenbahn-Verwaltung mit einer oder mehreren anderen Eisenbahn-Verwaltungen in das Verhältniß der Transport-Gesellschaft eintritt und dies öffentlich bekannt macht, in welchem Falle die zur Transport-Gesellschaft verbundenen Verwaltungen (der Verband) Transporte zwischen einem Absendeorte an der einen Bahn und einem Bestimmungsorte an der anderen Bahn mit gemeinschaftlicher Verpflichtung gegen Absender und Empfänger ausrichten;
- 3) im Verkehre von Bahn zu Bahn, indem die Eisenbahn-Verwaltung oder die zur Transport-Gesellschaft verbundenen Bahnen die Ueberlieferung an die folgende Bahn oder an eine folgende Bahn-Transport-Gesellschaft zum Weitertransporte nach dem im Frachtbriefe vorgeschriebenen, nicht an eigener Bahn, beziehungsweise nicht an einer Bahn des Verbandes belegenen Bestimmungsorte in der Eigenschaft des Spediteurs ausrichten.

Im Verhältnisse des Spediteurs befindet sich auch diejenige Bahn-Verwaltung, welche von einem Absendeorte, der einem Verbands nicht angehört (Nichtverbandsstation), auf einer ihrer folgenden Stationen,

welche dem Verbands angehört, die Ueberlieferung zum Weitertransporte an den Verband ausrichtet, so wie im umgekehrten Falle auch ein Verband bei Ueberlieferung zum Weitertransporte von der Verbandsstation nach einer Nichtverbandsstation eines Verbandgenossen.

§. 2. Insbesondere Verbandverkehr, dessen Erkennung aus den Tarifen. Die von den zu einer Transport-Gesellschaft verbundenen Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlichten Tarife der Fracht- und Fahrgebelde (§. 8) lassen ersehen, zwischen welchen Stationen der verbundenen Bahnen (Verbandsstationen) die Ausrichtung eines Verbandverkehrs übernommen worden ist. Insofern solche veröffentlichte Tarife für den Verkehr zwischen zwei Stationen verschiedener Verwaltungen nicht vorhanden sind, ist die Vereinbarung, welche mit dem Absender wegen des Weitertransportes von der einen Bahn auf die andere getroffen ist, als auf den Transportverkehr von Bahn zu Bahn (§. 1 Nr. 3) gerichtet anzusehen.

§. 3. Arten des Transports: a) Frachtverkehr, b) Fahrverkehr. Der Transport von Gütern findet statt:

- a) im Frachtverkehr, indem die Eisenbahn-Verwaltung von dem Absender die Güter an dem an der Eisenbahn liegenden Absendeorte in Empfang nimmt, sie verladet und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn sie an dem an der Eisenbahn liegenden Bestimmungsorte an den ihr angewiesenen Empfänger abliefern (Frachtgüter),
- b) im Fahrverkehr, so weit die einzelnen Verwaltungen einen solchen zulassen, indem die Eisenbahn-Verwaltung einen Eisenbahnwagen dem Absender an dem an der Eisenbahn liegenden Absendeorte zur Verladung der Güter bereit stellt und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn dem ihr angewiesenen Empfänger an dem an der Eisenbahn liegenden Bestimmungsorte zur Entladung der Güter wiederum bereit stellt (Fahrgüter).

Die besonderen Ausführungs-Vorschriften der einzelnen Verwaltungen (§. 27) bestimmen diejenigen Güter, deren Aufgabe als Fahrgut zulässig ist. Jedem Versender steht frei, das im Tarif als Fahrgut bezeichnete Gut als Frachtgut zur Beförderung nach dem Frachtgut-Tarif aufzugeben.

§. 4. Uebernahme der Güter. Die Eisenbahn-Verwaltung ist nicht verpflichtet, Frachtgut zum Transporte zu übernehmen, welches nicht wohl konditionirt und nach ihrem Ermessen nicht zweckmäßig verpackt ist. Güter, die nicht in einem solchen Zustande sind, können ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender den mangelhaften Zustand der Güter durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu allegirende Erklärung anerkennt, womit er die aus dem mangelhaften Zustande entstehenden Folgen des Verlustes oder der Beschädigung (§. 19) selbst übernimmt. Die Sorge für eine ordnungsmäßige Verpackung des Fahrguts (§. 3) und Beladung der Wagen, so wie die Folgen einer nicht ordnungsmäßigen Verpackung oder Beladung treffen den Absender. Der Eisenbahn-Verwaltung steht frei, zur Sicherheit und Ungefährlichkeit des Fahrbetriebs die Verpackung und Beladung des Fahrguts für ungenügend zu erklären (vergl. §. 15 Nr. 2).

§. 5. Von der Beförderung ausgeschlossene oder dazu nur beziehungsweise zugelassene Gegenstände. Welche Gegenstände auf den einzelnen Bahnen von der Beförderung ganz ausgeschlossen sind oder nur unter besonderen Bedingungen für die Auslieferung, Verpackung und Lieferungszeit zur Beförderung zugelassen werden, bestimmen die besonderen Ausführungs-Vorschriften (§. 27) jeder Verwaltung. Die darunter als gefährlich bezeichneten Substanzen werden auf allen Eisenbahnen nur mit solchen Frachtbriefen angenommen, die nicht zugleich andere Gegenstände umfassen.

§. 6. Frachtbriefe. Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahn-Verwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet seyn. Es gelten dafür die folgenden einzelnen Bestimmungen:

- 1) Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und dem Absender, und zwar soll der Vertrag als mit dem Zeitpunkte abgeschlossen angesehen werden, wo der Frachtbrief zum Zeichen der Annahme mit dem Expeditions-Stempel der Aufgabestation versehen wird. Auf Verlangen des Absenders ist dieser Stempel, welcher für das Datum der Aufgabe des Guts allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken. Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements oder den besondern Ausführungs-Vorschriften der theilhaftigen Eisenbahn-Verwaltungen (§. 27) abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.
- 2) In dem Frachtbriefe sind die Güter, nachdem Ort und Datum der Frachtbrief-Anstellung angegeben worden,
 - bei Frachtgütern nach Zeichen, Nummer, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Colli),
 - bei Fahrgütern nach Anzahl und Art der Wagen (bedeckte oder unbedeckte), nach Tragkraft jedes Wagens und nach dem Namen des Guts