

deutlich und richtig zu bezeichnen. Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders und die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsorts enthalten. Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Colli des Frachtgutes müssen mit den desfalligen Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen.

- 3) Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen. Die Eisenbahn-Expedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen, zu prüfen und verificiren zu lassen. Bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhalts kann eine jede Eisenbahn-Verwaltung, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte, eine Konventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Ausführungs-Vorschriften (§. 27) erheben.
- 4) Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn-Verwaltung, so hat derselbe, sofern nicht die Ausführungs-Vorschriften (§. 27) einzelner Verwaltungen die Ausstellung eigener „Aufnahmscheine“ gestatten, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eins ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplicat“ vollzogen zurückgegeben wird. Dies Duplicat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes (§. 14).
- 5) Bei Versendungen von Gütern nach Orten, welche an der Eisenbahn nicht gelegen sind, soll der Versender wegen des Weitertransports auf dem Frachtbriefe die Eisenbahn-Station bezeichnen, von welcher der Abreißat den Weitertransport zu besorgen hat.
- 6) Das Formular zum Frachtbriefe für das Frachtgut ist in der Anlage B, dasjenige für Fahrgut in der Anlage C vorgeschrieben. Jede Eisenbahn-Verwaltung kann für ihren Lokalverkehr Modifikationen für die Anwendung des einen oder des andern Formulars durch ihre Ausführungs-Vorschriften (§. 27) bestimmen.

§. 7. Zoll- und Steuer-Vorschriften. Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn-Verwaltung in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Er haftet der Eisenbahn-Verwaltung für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen. Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn-Verwaltung, wenn die vorchriftsmäßigen Deklarationen und Legitimazionspapiere beigelegt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, so wie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, so weit sie vorchriftsmäßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorstrecken, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn-Verwaltung ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, diese Vermittelung zu übernehmen, und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist. Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sey, wenn die Eisenbahn-Verwaltung dieselbe Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet. Würde die Eisenbahn-Verwaltung die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zoll-amtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldokumente zulässige Zollstelle übernehmen, so ist bezw. Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachteile gegen die Eisenbahn-Verwaltung verantwortlich und regresspflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbrief-Deklaration des Versenders der Eisenbahn-Verwaltung als Waarenführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Deklaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldokumente erwachsen möchten.

§. 8. Tarife der Fracht- und Fahrgelder. Berechnung derselben. Tarife der Fracht- und Fahrgelder (für das Frachtgut, für das Fahrgut, §. 3) werden sowohl von jeder Eisenbahn-Verwaltung als von den Eisenbahn-Transport-Gesellschaften (den Verbänden) besonders publizirt. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Fracht- und Fahrvergütung oder für Ueberlieferung, Ueberpedition, etwaige Umladung im Verkehre von Bahn zu Bahn die Eisenbahn-Verwaltung ihre Wagen auf andere Bahnen überall nicht oder nur bis zu einem bestimmten Orte an anderen Bahnen übergehen lassen, so treten die auf der einen oder anderen Bahn vorkommenden Kosten der Umladung dem Tarifsaße hinzu. Paare Auslagen der Eisenbahn-Verwaltung (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Frachthüften, welche diese in Folge ihrer eigenen

äußeren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transports bedingen,) sind zu ersehen. Wenn einzelne Verwaltungen die Frachtgüter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, so wie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen andern Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so können dafür besonders Vergütungen erhoben werden, worüber in den Tarifen die näheren Bestimmungen enthalten sind.

In Ansehung der Berechnung der Fracht- und Fahrgelder ist noch das Folgende zu beachten:

- 1) Die Fracht für das Frachtgut wird nach Zollgewicht (den Zentner zu 100 Pfund, gleich 50 Kilogramm) berechnet. Die Ermittlung des Gewichtes geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen. Sendungen unter $\frac{1}{2}$ Zentner werden höchstens für $\frac{1}{2}$ Zentner, das darüber hinausgehende Gewicht wird nach Zehntel-Zentnern berechnet, so daß jedes angefangene Zehntel für ein volles Zehntel gilt. Durch diese Gewichtsberechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden. Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes gegenwärtig zu seyn. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung Seitens der Eisenbahn-Verwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweite Ermittlung des Gewichtes in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so hat er dafür ein im Tarife bestimmtes Wägegeld zu entrichten. Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtfasses bilden eine Abfertigungs-Position zur Berechnung des Frachtgeldes. Verpackte Gegenstände von einem Gewichte bis zu 20 Pfund können jedoch jeder besonders zur Berechnung gezogen werden. Im Verkehre von Bahn zu Bahn wird die zu erhebende Fracht mit ganzen Groschen bezw. Kreuzern abgerundet, so daß Beträge unter $\frac{1}{2}$ Groschen gar nicht, von $\frac{1}{2}$ Groschen ab aber für einen Groschen und bei der Guldenwährung Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet werden. Für den Lokal- und Verbandverkehre sind die in den Ausführungs-Vorschriften enthaltenen Bestimmungen für die Abrundung der Fracht maßgebend.
- 2) Das Fahrgeld für die dem Absender zur Beladung überlassenen Wagen (das Fahrgut) ist nach Höhe der von der Eisenbahn-Verwaltung an den gestellten Wagen angemerkten Zentnertragkraft oder nach Rauminhalt oder Raummaß zu berechnen und ist das Nähere darüber in den Tarifen und Ausführungs-Vorschriften (§. 27) enthalten. Der Absender darf die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit oder bis zu dem ihm bezeichneten Raummaß beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn-Verwaltung, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in ihren Ausführungs-Vorschriften festzustellende Konventionalstrafe erheben lassen.

(Fortsetzung folgt.)

Erfindungen und Verbesserungen.

Ueber Lenoir's Gasmaschine

hat Herr Dr. Wilhelm Ritter von Schwarz in Paris seiner Mittheilung vom Juni d. J. (vgl. G. Z. Nr. 23) eine weitere im „Gewerbeblatt aus Württemberg“ (Nr. 49 vom 2. Dezbr. 1860) folgen lassen, welcher wir Folgendes entnehmen.

Ich habe in meiner ersten im Gewerbeblatte aus Württemberg vom 3. Juni d. J. veröffentlichten Mittheilung wörtlich gesagt, daß „sich von der Lenoir'schen Erfindung noch nicht apodiktisch behaupten lässe, daß sie sofort die Wasserdampf-Kraft vollständig und unter allen Umständen verdrängen dürfte, daß sie aber ungewißhaft in der Industrie Epoche machen und einen tief einschneidenden Umschwung herbeiführen werde.“ Die weitere Entwicklung, welcher die Erfindung seither zugeführt worden ist, so wie der Standpunkt, welchen sie heute (Ende November) einnimmt, bestätigen, daß ~~die~~ ^{die} ~~frühere~~ ^{damalige} Auffassung derselben auf keiner Selbsttäuschung beruhte. Wie bekannt, haben auch in Deutschland mehrere durch ihre Leistungen bereits rühmlichst bekannte Fachmänner sich mit dem Gegenstand beschäftigt und den Bau von Gasmotoren in Angriff genommen, welche zwar mit dem Lenoir'schen im Prinzip übereinstimmend, jedoch in ihrer Konstruktion verschieden und wesentlich modifizirt seyn sollen. Es ist begreiflich, daß man sich ~~hier~~ ^{hier} in Paris an der Geburtsstätte der Gasmaschine nicht minder emsig beschäftigte, um dieselbe weiterer Verbesserung und Vervollkommnung entgegen zu führen. Lenoir ist seitdem mit dem hiesigen Maschinenfabrikanten Gypollite Marini in Verbindung getreten, einem tüchtigen vielerfahrenen Praktiker von seltener Geduld und Ausdauer in Verfolgung selbst gesteckter Ziele. Seine vielseitigen und mühsamen, mit großen Opfern an Zeit und noch größern an Geld ununterbrochen fortgesetzten Versuche haben endlich die vollständige und

7
Lein