

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitung-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuß. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

17. Dezember 1860.

Nro. 50.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. III. Auszug aus dem Protokoll der zu Hamburg am 12—15. November 1860 abgehaltenen außerordentlichen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. IV. Reglement für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — **Erfindungen und Verbesserungen.** Ueber Lenoir's Gasmaschine. — **Zeitung.** Inland. Sachsen. Ausland. Schweiz, Frankreich. — **Personal-Nachrichten.** — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

III. *)

Auszug aus dem Protokoll der zu Hamburg am 12—15. November 1860 abgehaltenen außerordentlichen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zu der auf den 12. Dezbr. zusammenberufenen außerordentlichen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hatten sich die in dem mitgetheilten Verzeichnisse (S. 3. Nr. 45) namentlich aufgeführten Deputirten eingefunden. Den Vorsitz in der Versammlung übernahm Seitens der geschäftsführenden Direktion Herr Direktor Fournier, als Schriftführer fungirte der Direktor Noerner, und dem Ordneramte unterzogen sich auf Ersuchen des Vorsitzenden die Herren Finanzrath Kunzen, Regierungs- und Medizinalrath Dr. Rhades und General-Direktionsrath Nobiling. Nachdem sodann der Herr Vorsitzende die Versammlung bewillkommenet und freundlich begrüßt, auch eine auf den Hauptgegenstand der Tagesordnung (S. 3. Nr. 44) den Entwurf eines neuen Vereins-Reglements für den Güterverkehr, bezügliche kurze Ansprache gehalten hatte, wurde mit den Beratungen begonnen.

Ad I der Tagesordnung referirte Herr Direktor Kühlwetter und theilte derselbe zunächst den von Seiten der Verwaltung der Bayerischen Eisenbahnen eingegangenen Antrag mit, dahin lautend:

„daß, da der Zweck, ein Reglement für den Deutschen Eisenbahn-Verein festzusetzen, nach dem dormaligen Stande der Verathung eines Handelsgesetzbuches für Deutschland nicht erreicht werden könne und die begründete Beforgniß hiernach vorliege, daß das neue Reglement sofort nach dessen Einführung in den wesentlichsten Punkten wieder zu ändern sey, die Verathung über Nr. I der Tagesordnung vertagt werde.“

Herr Direktor Offermann erklärte sich gegen diesen Antrag, welcher andererseits von Herrn Geh. Rath Schill mit Rücksicht darauf unterstützt wurde, daß das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch zur Zeit noch nicht vollendet sey und eine Revision früher, als solches der Fall gewesen, zu einem erwünschten Resultate nicht führen könne. Herr General-Direktionsrath Nobiling erklärte sich mit dieser Ansicht einverstanden und empfahl die Annahme des von der Verwaltung der Bayerischen Eisenbahnen gestellten Antrages. Dem entgegen führte Herr Justizrath Geppert in einem längeren Vortrage die Nothwendigkeit aus, den Punkt I der Tagesordnung der Verathung zu unterziehen. Auch Herr Regierungsrath Heise sprach sich in diesem Sinne aus. Herr General-Direktor Hartmann dagegen trat dem gestellten Antrage bei, während Herr Präsident Mevissen sich für die Verathung aussprach. Nachdem sodann der Vertreter der Bayerischen Eisenbahnen, Herr Neuffer, den von Seiten seiner Verwaltung gestellten Antrag durch einen ausführlichen Vortrag motivirt und erklärt hatte, daß er durch die von den Gegnern desselben entwickelten Ansichten und Ausführungen sich nicht veranlaßt finden könne, den Antrag zurückzuziehen, auch die Herren Justizrath Geppert und Direktor Offermann dem entgegen nochmals das Wort ergriffen hatten, wurde der Antrag auf Schluß der Debatte einstimmig angenommen und demnächst zur Abstimmung über den Hauptantrag geschritten, welcher mit 96 gegen 20 Stimmen verworfen wurde. Nunmehr fuhr Herr Direktor Kühlwetter in seinem Referate fort, wobei der Entwurf des Reglements zum Grunde gelegt wurde. —

Bezüglich dieses Entwurfs ist zu bemerken, daß der aus den Beratungen der Kommission, welche Mitte September 1860 in Dresden zusammengetreten war, hervorgegangene Entwurf des Reglements von der geschäftsführenden

Direktion an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden ist. Die darauf eingegangenen Abänderungs-Anträge der letzteren waren so erheblich, daß die Kommission am 10. und 11. November d. J. nochmals in Hamburg zusammentrat und der General-Versammlung einen neuen Entwurf des Reglements vorlegte. Dieser ist von der General-Versammlung, welche vom 12—15. November d. J. in Hamburg tagte, bis auf wenige Abänderungen angenommen worden.

Da die auf das Reglement bezüglichen Verhandlungen der General-Versammlung vom 12—15. November nur verständlich sind, wenn man den Entwurf selbst hiebei zur Hand hat, so müssen wir auf die Mittheilung der bezüglichen Debatten verzichten, indem wir auf das nach den Hamburger Beschlüssen neu redigirte Reglement selbst (IV.) verweisen.

Was die weiteren Gegenstände der Tagesordnung betrifft, so wurde hierüber in der Sitzung am 13. November Folgendes verhandelt:

Ad III, betreffend die Aufnahme der Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in den Verein etc., referirte Herr Direktor Fournier nach Maßgabe der Vorlage (S. 3. Nr. 44) und stellte den in dieser am Schluß gestellten Antrag zur Diskussion. Zunächst ergriff Herr General-Direktor Hartmann das Wort und führte aus, daß der K. Niederländischen Regierung die Eigenschaft einer Deutschen Bundesregierung nicht zugestanden werden könne und daß lediglich aus diesem Grunde gegen die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in den Verein protestirt werden müsse. Herr Justizrath v. Tempelhoff versuchte es, diese Ansicht zu widerlegen. Herr Präsident Mevissen aber erklärte, daß es auf Entscheidung der streitigen Frage überhaupt gar nicht ankomme, daß vielmehr formell die Sache nur so liege, daß es zur Frage stehe: ob der Beschluß der Danziger General-Versammlung aufrecht erhalten oder wieder aufgehoben werden solle, und daß er deshalb, da es an jeder Veranlassung zur Fassung eines solchen Beschlusses fehle, beantrage:

über Punkt III unter Aufrechterhaltung jenes Beschlusses zur Tagesordnung überzugehen.

Dieser Antrag wurde bei namentlich erfolgter Abstimmung, bei welcher sich der Vertreter der Köln-Mindener Eisenbahn-Verwaltung der Abgabe seiner Stimme enthielt, mit 116 gegen 7 Stimmen angenommen und somit die erfolgte Aufnahme der Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in den Verein für perfect erachtet.

Ad II der Tagesordnung, betreffend die Gründung einer Zeitung des Vereins, referirte Herr Direktor Fournier nach Maßgabe der den einzelnen Verwaltungen zugegangenen schriftlichen Vorlage unter Hinzufügung einiger thatsächlich neuen Bemerkungen. Die hierüber eröffnete Debatte veranlaßte Herrn Regierungsrath Mettke, der Versammlung zunächst die Frage zur Beantwortung vorzulegen: auf welche Weise die Kosten der Vereins-Zeitung bestritten werden, und ob namentlich dieselben der Vorschrift des §. 12 des Statuts des Vereins unterliegen sollen? wobei er ausdrücklich erklärte, sich in dieser Beziehung eines direkt zu stellenden Antrages enthalten zu wollen.

Durch die in Folge dieser Anträge hervorgerufene Debatte, an welcher sich die Herren Regierungsrath Rhades, Stadtrath Fleischer, Präsident Mevissen, Regierungsrath Heise, Dr. Volken und Direktor Lehmann theiligten, wurde selbstverständlich eine positive Beantwortung der von Herrn Mettke gestellten Frage nicht herbeigeführt, dagegen aber durch Einstimmigkeit beschlossen: „daß es bei dem Danziger General-Versammlungs-Beschlus, nach welchem die Redaktions- und literarische Kommission ermächtigt sey, darüber selbstständig zu beschließen, ob und welche Zwangsbeiträge eingeführt werden sollten oder nicht, sein Beywenden behalten solle.“

Schließlich beantragte der Herr Vorsitzende, die Redaktions-Kommission, welche aus 6 Mitgliedern besteht, noch um ein Mitglied zu verstärken. Die Versammlung erklärte sich zwar hiermit einverstanden, war aber darüber uneinig, ob dieses neue Mitglied von der Versammlung selbst gewählt oder der schon ernannten Kommission es anheim gegeben werden solle, sich durch ein solches Mitglied nach selbständigem Ermessen zu ergänzen. Die Stimmenmehrheit

*) Vgl. S. 3. Nr. 44 u. 45.

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 Speditors 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 Transportes: 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

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 vorschriftsmäßigen 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 vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschreiben, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn-Verwaltung ist durch einen solchergehalt 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 zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeklaration 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 Zolldeklaration 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, Umpackung, 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 Tarifsatze 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 ersetzen. 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 besondere 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 Verbandsverkehr 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 lasse, 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 eingreifenden 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 Gypolite Marinoni in Verbindung getreten, einem tüchtigen vielerfahrenen Praktiker von seltener Geduld und Ausdauer in Verfolgung ~~seiner~~ ^{seiner} ~~selbst~~ ^{seiner} gesteckter Ziele. Seine vielseitigen und mühsamen, mit großen Opfern an Zeit und noch größeren an Geld ununterbrochen fortgesetzten Versuche haben endlich die vollständige und

7
sein

Inland.

Sachsen. — Aus einer dem Landtag vorgelegten Uebersicht über den finanziellen Stand des sächsischen Staatseisenbahnwesens geht hervor, daß der Reinertrag der sächsischen Staatsbahnen Ende 1859 nicht nur das Zinsenerforderniß für das Anlagekapital vollständig gedeckt, sondern noch ein erhebliches Mehr geliefert hat. Das Anlagekapital für Bau, Ausrüstung und Erwerbung der gesamten Staatsbahnen (70 1/2 Meilen Länge) beträgt hiernach bis 1859 in Summe 38,483,240 Thlr., zu dessen Verzinsung (es sind zur Deckung desselben auch 4 Millionen unverzinsliche Kassenbilletts verwandt) jährlich 1,376,687 Thlr. erforderlich sind; die Einnahme der Bahnen hat im Jahr 1859 bereits 4,424,435 Thlr., der Aufwand aber nur 2,692,662 Thlr. betragen.

Ausland.

Schweiz. — Nach der feierlichen Einweihungsfahrt der Strecke Biel-Neuenstadt am 30. November, ist am 3. Dezember den Betrieb für den Personen- und gewöhnlichen Güterverkehr eröffnet und nur die Güterannahmen bis 10. d. M. verschoben worden, um vorerst die großen Massen der jener Eröffnung harrenden gewöhnlichen Frachtgüter zu bewältigen.

Frankreich. — Nach einem im Moniteur veröffentlichten Nachweis über den Ertrag der französischen Eisenbahnen in den ersten 3 Quartalen von 1860, verglichen mit 1859 haben die Einnahmen betragen:

1) älteres Bahnnetz, bei einer betriebenen Bahnlänge von 6869 Kilom.:

1. Quartal	76,860,101 Fr.
2. "	85,401,897 "
3. "	96,564,418 "
zusammen	258,826,416 Fr.

gegen 250,216,157 Fr. bei 6789 Kilom. durchschnittlicher Bahnlänge in 1859. Die Einnahme pro Kilom. Bahnlänge war in diesen 3 Quartalen in

1860	37,680 Fr.
1859	36,856 "
in 1860 mehr	824 Fr. = 2.24 Proz.

2) neues Bahnnetz, bei 2263 Kilom. durchschnittlich betr. Bahnlänge:

1. Quartal	11,414,719 Fr.
2. "	12,299,385 "
3. "	14,242,414 "
zusammen	37,956,518 Fr.

gegen 33,461,749 Fr. in 1859 bei 2001 Kilom. Bahnlänge. Die kilometrische Einnahme war sonach in

1860	16,773 Fr.
1859	16,723 "
in 1860 mehr	50 Fr. = 0.3 Proz.

Für das gesammte Bahnnetz stellt sich das Resultat wie folgt:

1860 bei 9132 Kilom.	296,782,934 Fr., pro Kilom. 32,499 Fr.
1859 " 8790 "	283,667,906 " " " 32,273 "
1860 mehr 342 Kilom.	13,105,028 Fr., pro Kilom. 226 Fr. = 0.7 Proz.

Am 30. September 1860 war die Länge der eröffneten Bahnen des alten Netzes 6869, des neuen 2401, zusammen 9270 Kilom. Am gleichen Datum 1859 dagegen 6863, 2111 und 8974 Kilom. Die Bahnlänge hätte daher in dem Jahr vom 1. Oktober 1859 bis 30. September 1860 um 296 Kilom. zugenommen, wovon 6 Kilom. auf das alte und 290 Kilom. auf das neue Netz kommen.

Personal-Nachrichten.

Wüttemberg. — Seine Königliche Majestät haben vermöge höchster Entschliessung vom 27. November dem Vorstand der Eisenbahndirektion, Oberfinanzrath von Dillenius die Erlaubniß gnädigst ertheilt, den von des Kaisers von Oesterreich Majestät ihm verliehenen Orden der eisernen Krone dritter Klasse annehmen und tragen zu dürfen.

Freie Städte. — In Frankfurt a. M. starb am 2. Dez. der Architekt Friedrich Max Hessmer, Professor der Baukunst an dem Städel'schen Kunst-Institut.

Belgien. — Am 11. Dezember starb in Brüssel der Generaldirektor der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, Jean Baptiste Masui, 63 Jahre alt.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.
1860.	Zahl.	Str.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
2. Dezember bis 8. Dez.	39,299	1,146,790	402,270	365,457
bis 8. Dez.	1,892,373	46,807,456	18,350,433	17,036,223

praktische Lösung des Problems in einer Weise gesichert, die jeden Zweifel entfernt. Marinoni hat nämlich seit vollen vier Wochen in seinen Maschinenwerkstätten (Nr. 67 Rue de Valenciennes, Faubourg St. Germain) Tag für Tag einen Gasmotor von 8 Pferdekraften im Gange, welcher seine sämtlichen Hülfsmaschinen, als 1 Ventilator für 6 Schmiedefener, 10 Drehbänke, 3 Bohrmaschinen, 1 Hobelmaschine, 1 Lochmaschine und 2 Schleifsteine treibt. Der Verbrauch an Leuchtgas (6 Proz. Gas mit 94 Proz. atmosphärischer Luft) beträgt 800 Litres pro Stunde und pro Pferdekraft (1000 Litres = 1 Kubikmeter, der von der Pariser Gaskompagnie zu 30 Centimes geliefert wird). Es gewährt ein eigenthümliches Interesse, den neuen Gasmotor in Marinoni's Kellern unmittelbar neben der alten bisher benutzten und nun außer Betrieb gesetzten Dampfmaschine von 6 Pferdekraften und der ausgeblasenen Dampfheizung aufgestellt zu sehen.

Nebst diesem größeren Gasmotor hat Marinoni bereits 12 kleinere Gasmotoren seiner neuen Konstruktion von 1, 2, 3 und 4 Pferdekraften abgeliefert, worunter eine nach St. Petersburg, eine zweite nach Amsterdam und vier nach Madrid. 30 Motoren neuer Konstruktion von 1/2 bis 4 Pferdekraften sind in den Marinoni'schen Werkstätten eben im Baue; 64 neue Bestellungen liegen vor.

Von den in den Pariser Gewerben bis heute in Anwendung stehenden Gasmotoren bietet die bei Herrn Barvajel, einem Fabrikanten von Posamentenwaaren, besonders Interesse, weil sie die großen Vorzüge und Vortheile der Erfindung für die Kleingewerbe und die Industrie in den Städten zur vollen Evidenz nachweist. Die Werkstätten des Hrn. Barvajel liegen z. B. in einem der dichtbevölkertsten Stadttheile von Paris, in einem von 18 Wohnpartien, meist kleinen Gewerbsleuten, bewohnten Mietthause. Die Gasmotoren arbeiten ruhig ohne Lärmen und Geräusch (die Abzugsröhre der benutzten Gase geht durch eine kleine Fensteröffnung auf die Straße) und ersetzt zwei Tagelöhner, welche täglich während 10 Arbeitsstunden 2 große Treibräder zu drehen hatten, um eine Reihe von Garnweifen, Börtelstühle u. dgl. Maschinen in Bewegung zu setzen. Diese beiden Tagelöhner wurden mit 6 Fr. pro Tag bezahlt; die Gasmotoren konsumirt 8 Kubikmeter Gas in 10 Arbeitsstunden, welche 2 Fr. 40 Cent. kosten. Das Produkt der Arbeitsmaschinen hat sich überdies seit Erfab der Radtreiber durch die Gasmotoren, des gleichförmigeren und regelmäßigeren Ganges wegen, um 25 Proz., somit um ein Viertel pro Tag vermehrt. Hr. Barvajel schätzt daher heute schon die durch Einführung der Gasmotoren in seinem Geschäft erzielte Oekonomie auf 6 Fr. pro Tag, somit auf 180 Fr. pro Monat, und er ist überzeugt, daß er die Anzahl seiner Arbeitsmaschinen nöthigenfalls verdoppeln könnte, ohne viel mehr Gas zu konsumiren. Ein weiterer Gewinn, welchen Hr. Barvajel hervorhebt, besteht in der großen Raumersparniß, welche durch die Beseitigung der Treibräder erzielt wurde. Eine Lenoir'sche Gasmotoren nach der neuen Marinoni'schen Konstruktion von 1/2 Pferdekraft nimmt nur 70 Kubikcentimeter Raum ein, und wiegt nur 100 Kilogr., eine Maschine von 1 Pferdekraft wiegt 185 Kilogr. (mit allem Zubehör) und erfordert nur einen Raum von einem Kubikmeter. Die Gasmotoren erwärmt endlich nicht nur die Werkstätte des Hrn. Barvajel, sondern sie liefert täglich noch ohne weitere Auslagen 50 Liter warmes Wasser zu 50 bis 60 Grad C. Nach der gegenwärtigen Konstruktion Marinoni's genügt nämlich diese Quantität kalten Wassers vollkommen zur Abkühlung des Zylinders der Gasmotoren während 10 Stunden.

Die Gesellschaft Lenoir garantiert für die Ausführung, die gute Ausführung und den guten Gang der gelieferten Gasmotoren und übernimmt unter diesen Bedingungen jede Bestellung auf Gasmotoren von 1/2 bis 20 Pferdekraften; sie hat zu diesem Ende den nachstehenden Preis-Courant ausgegeben, und errichtet so eben mit Hrn. Marinoni in der Avenue de Saxe eine eigene auf 250 Arbeiter berechnete Fabrik zur ausschließlichen Erzeugung der neuen Gasmotoren.

Preis-Courant.

Kraft der Maschinen.	Geliefert und aufgestellt in Paris.	Geliefert und aufgestellt in den Departements.
1/2 Pferdekraft <i>fränk.</i>	900 Fr.	1,100 Fr.
1 "	1,350 "	1,550 "
2 "	1,910 "	2,110 "
3 "	2,470 "	2,670 "
4 "	3,030 "	3,230 "
6 "	4,200 "	4,500 "
8 "	5,370 "	5,720 "
10 "	6,540 "	6,940 "
12 "	7,760 "	8,110 "
15 "	9,490 "	9,990 "
20 "	11,930 "	12,630 "

