

förderungsmittel einen hemmenden Einfluß haben, oder so lange die Erledigung von Zoll- und Steuerabfertigungs-Vorschriften die Innehaltung der Beförderungsrufen nicht zuläßt. Der Thatumstand, daß Mangel an Betriebsmitteln oder mangelhafte Beschaffenheit der vorhandenen Betriebsmittel die Beförderung des übernommenen Guts nicht thunlich mache, soll nur innerhalb der in den Ausführungs-Vorschriften zu bestimmenden Frist als ein Befreiungsgrund gelten.

§. 24. Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit. Die Haftverbindlichkeit der Eisenbahn-Verwaltung für den durch Versäumung der Lieferfristen entstandenen Schaden, welchen der Entschädigungs-Berechtigte nachzuweisen hat, erstreckt sich der Regel nach nicht weiter als höchstens auf den Verlust der Fracht- und Fahrgelder, beziehungsweise deren Erstattung, und zwar im Lokal- und im Verbandverkehr für die ganze Transportstrecke, im Verkehr von Bahn zu Bahn für die Transportstrecke derjenigen Eisenbahn-Verwaltung, welche die Versäumnis verschuldet hat. Nur wenn der Versender einen bestimmten Betrag als das Interesse der rechtzeitigen Ablieferung ausdrücklich angegeben hat, ist die Eisenbahn-Verwaltung, welche in diesem Falle einen besonderen, im Tarife festzustellenden Zuschlag zu den Fracht- und Fahrgeldern erheben darf, auch über den Betrag der Fracht- oder Fahrgelder hinaus bis höchstens zu dem Betrage der deklarirten Summe den nachgewiesenen Schaden zu vergüten verpflichtet.

§. 25. Gerichtliche Verfolgung der Haftpflicht im Verbandverkehr. Im Verkehr der Transport-Gesellschaft (Verbandverkehr, §. 1 u. 2) ist die Verwaltung einer jeden Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe empfangen oder im Verlaufe des Transports übernommen hat, für den Verlust oder die Beschädigung des Guts oder für die Verzögerung der Ablieferung nach den Grundsätzen der §§. 17 bis 24 in Bezug auf den ganzen Transport auf allen mit ihr verbundenen Bahnen verantwortlich, jedoch kann der Anspruch gerichtlich nur gegen die Eisenbahn-Verwaltung der Versandstation oder aber gegen die der Bestimmungsstation verfolgt werden.

§. 26. Reklamationsverfolgung beim Transport von Bahn zu Bahn. Im Verkehr von Bahn zu Bahn erheben sich die Verwaltung der Versandstation die Reklamation des Absenders, die Verwaltung der Bestimmungsstation die Reklamation des Empfängers, welche gegen eine oder die andere der zwischen liegenden Verwaltungen zu richten wäre, für den Absender und Empfänger zu vermitteln und zum außergerichtlichen Austrage zu bringen.

§. 28. Verbindlichkeit besonderer Ausführungs-Vorschriften. Besondere Ausführungs-Vorschriften zu den einzelnen Bestimmungen dieses Reglements werden die einzelnen Bahn-Verwaltungen für ihre Bahn (im Lokalverkehr) und die einzelnen Transport-Gesellschaften (Verbände) für die verbundenen Bahnen (im Verbandverkehr) auf geeignete Weise veröffentlichen. Die besonderen Ausführungs-Vorschriften, welche mit diesem Reglement nicht im Widerspruch stehen dürfen, sind im betreffenden Verkehre neben diesem Reglement bindend.

§. 28. Abänderungen dieses Reglements. Abänderungen dieses Reglements bleiben vorbehalten. Bis zum Erlaß eines neuen Reglements werden dieselben in je einem am Siege der Eisenbahn-Verwaltungen erscheinenden öffentlichen Blatte gültig publizirt. In denselben öffentlichen Blättern soll auch angezeigt werden, sofern dieses Reglement außer Wirksamkeit gesetzt werden würde. Ebenso wird durch diese öffentlichen Blätter der etwaige Austritt einer Eisenbahn-Verwaltung aus dem Vereine und der Zutritt Anderer zu demselben bekannt gemacht werden.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 11. Dezember 1860.

Vorsitzender: Herr Wiebe; Schriftführer: Herr R. Mellin.

Nach Erledigung der inneren Angelegenheiten des Vereins theilt der Vorsitzende den Eingang mehrerer Schriften mit, welche von Herrn Fournier und von der Kiegel'schen Verlagsbuchhandlung hierselbst und von der Smithsonian-Institution zu Washington dem Verein zum Geschenk gemacht wurden. Herr Weishaupt gibt eine Uebersicht der Finanzlage der französischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1858. Ferner bespricht derselbe in einem ausführlichen Vortrage die Broschüre des Bauath's Dr. Scheffler zu Braunschweig: „die Transportkosten und Tarife der Eisenbahnen, untersucht auf Grund der Betriebs-Ergebnisse“, und knüpft daran Vergleiche mit den Verhältnissen der preussischen Bahnen. Herr Klewiz macht nähere Mittheilung über die am 18. November d. J. auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn bei Osterwitz stattgefundenen Entgleisung eines Güterzuges. — Der Vorsitzende weist den im Laufe des Jahres 1860 durch den Tod aus dem Vereine geschiedenen Mitgliedern einige Worte der Erinnerung; es sind dies die Herren L. Kellstab, Stadtbaurath Holzmann und Geheimrer Regierungsrath, Bürgermeister Raunyn von hier, der Regierungs- und Bauath Gerasch zu Dypeln und

der K. K. Rath und Vorstand der General-Vau-Direktion für Staats-Eisenbahnen v. Slega zu Wien, von denen namentlich die beiden erstgenannten treue und fleißige Förderer des Vereins waren. — Durch übliche Abstimmung wurde Herr Henry Gill, Betriebs-Direktor der Berliner Wasserwerke hierselbst als einheimisches und Herr Grillo, Ober-Betriebs-Inspektor der K. S-Bahn zu Bromberg als auswärtiges ordentliches Mitglied des Vereins aufgenommen. — Schließlich fand die statutenmäßige Neuwahl des Vorstandes des Vereins statt und wurde durch schriftliche Abstimmung für das Jahr 1861 der bisherige Vorstand wieder gewählt.

**Beitung.
Inland.**

Nach dem veröffentlichten Jahresberichte der Central-Kommission für die Rheinschifffahrt waren die Ergebnisse des Schifffahrtjahres 1859 weder in qualitativer noch in quantitativer Beziehung günstig. Die politischen Konjunktoren haben überall auf Handel und Gewerbe nachtheilig eingewirkt, mithin auch auf den Rheinhandel, dem außerdem durch die längst befürchtete Konkurrenz der Rheineisenbahnen ein noch gefährlicherer und auch wohl bleibender Feind erwachsen ist. Der Güterverkehr auf dem Rheinstrom während des Jahres 1859 steht im ganzen bei allen Rheinzollämtern weit hinter demjenigen des Vorjahrs zurück, und zwar bei der Bergfahrt in einem noch höheren Grade als bei der Thalfahrt. — Von sämtlichen Rheinuferstaaten wurden im Jahr 1859 auf Bauten zur Erhaltung und Verbesserung des Stroms im ganzen 4,700,244 Fr. verwendet, wovon auf die Niederlande 1,501,024, auf Preußen 688,883, Nassau 230,224, Hessen 197,048, Bayern 137,191, Baden 1,076,171 und Frankreich 869,700 Fr. treffen. — Die Schiffsunfälle auf dem Rhein waren 1859 weniger bedeutend als in früheren Jahren; auf der französischen Strecke kamen 10 Havarien vor, bei welchen 1 Mann das Leben verlor, bei den übrigen etwa 20 Unfällen waren Menschenleben nicht zu beklagen. — Weniger unbefriedigend war der Verkehr auf den Nebenflüssen des Rheins, namentlich dem Neckar, der Lahn und Mosel. Die Versendungen von Steinkohlen auf dem Rhein von Ruhrort wie von Duisburg aus hatten sich nach allen Richtungen hin, mit Ausnahme jener nach den Niederlanden, verringert, und zwar um 1,232,045 Ztr.; trotz dieser Minderung wurden doch noch 21,049,787 Ztr. Kohlen wirklich auf dem Rhein verschifft.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)	1859.			
	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
9. Dezember bis 15. Dez.	38,848	1,175,529	404,849	343,189
bis 15. Dez.	1,931,221	47,982,985	18,755,282	17,379,412

Ankündigungen.

[77—79] Königl. Bayer. Pfälzische Ludwigsbahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn hat unterm 21. Dezember d. J. die Dividende für das Jahr 1859—60 auf **Fünfundzwanzig Gulden** rh. W. pro Aktie festgesetzt.

Diese Dividende kann gegen Abgabe des Dividendenscheines für das Jahr 1860 bei den Banquiers der Gesellschaft:

- in Frankfurt a. M. bei **W. u. v. Rothschild & Söhne,**
- „ „ „ **Ph. Ric. Schmidt,**
- „ „ „ **W. B. Goldschmidt,**
- „ Mannheim „ **W. H. Ladenburg & Söhne,**
- „ München u. Augsburg „ **J. Lor. Schäßler,**
- „ Neustadt a. S. „ **L. Dacqué**

oder in Ludwigshafen a. Rh. bei der Direktorial-Kasse vom 1. Januar 1861 ab bezogen werden.

Ludwigshafen, den 22. Dezember 1860.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.

83. Jäger.

[80]

Zur Notiz.

So eben ist durch das Erscheinen der Schlusslieferungen des dritten Bandes Weisbach's Lehrbuch der Ingenieur- und Maschinen-Mechanik vollständig geworden.

Braunschweig, im December 1860.

Friedrich Vieweg u. Sohn.