

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-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. B. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

24. Dezember 1860.

Nro. 51.

Auf das am 1. Januar 1861 beginnende neue Abonnement der **Eisenbahn-Zeitung** nehmen alle Postämter und Zeitungs-Expeditionen, sowie alle Buchhandlungen des In- und Auslandes wie bisher Bestellungen an. Der Abonnementspreis für den Jahrgang 1861 ist fortwährend 4 Thlr. preuss. oder 7 fl. rh., wofür das Blatt jede Woche an die Abnehmer versendet wird.

Um neuen Abonnenten die Anschaffung der **älteren Jahrgänge** zu erleichtern, ist der Preis derselben ermäßigt und werden die Jahrgänge 1845—1849, so weit der Vorrath reicht, statt zu dem früheren Preis von 7 Thlr. oder 12 fl., der Jahrgang zu 4 Thlr. oder 7 fl. rh. abgegeben, während für die Jahrgänge 1850—1859 der Preis von 4 Thlr. oder 7 fl. rh. auf 2 1/2 Thlr. oder 4 fl. 24 kr. rh. herabgesetzt ist, für den Jahrgang 1860 aber der Abonnementspreis von 4 Thlr. oder 7 fl. rhein. vorerst fortbesteht. Abnehmer der **sämmtlichen** unter der gegenwärtigen Redaktion erschienenen sechszehn Jahrgänge 1845—60 erhalten dieselben für 32 Thlr. oder 56 fl. rh.

**Inhalt.** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. IV. Reglement für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Schluß). — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. Ankündigungen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

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.)

(Schluß von Nr. 50.)

§. 9. Zahlung der Fracht. Die Fracht- und Fahrgelder müssen bei der Aufgabe berichtigt oder auf den Empfänger zur Ausbezahlung angewiesen werden. Für Gegenstände, welche nach dem Ermessen der annehmenden Verwaltung dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, muß diese bei der Aufgabe entrichtet werden. Inwieweit beim Weitertransporte auf andere Bahnen Frankaturen nicht zulässig, wird in den Tarifen bestimmt werden.

§. 10. Nachnahme und Provision. Nach dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung können die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Specificirung verlangt werden kann, nachgenommen werden. Solche Nachnahmen werden dem Aufgeber baar verabfolgt, wenn die Zahlung derselben von Seiten des Adressaten geschehen ist. Ob Vorschüsse auf den Werth des Gutes zulässig, bestimmen die Ausführungs-Vorschriften (§. 27). Für die Verabfolgung der Nachnahme wird nur einmal, und zwar die durch den Tarif der Verwaltung der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahn-Verwaltungen im Falle des Weitertransportes von einer Bahn auf die andere nachgenommene Fracht- und Fahrgelder sind jedoch provisiionsfrei. Für baare Auslagen (§. 8), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarif der die baaren Auslagen vorschreibenden Verwaltung bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

§. 11. Auslieferung der Güter und Beförderung. Die Auslieferung und Verladung der Güter findet in den festgesetzten Expeditionszeiten statt.

A. Das Frachtgut (§. 3) wird je nach Deklaration des Absenders in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert.

1) Das Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage A) aufgegeben werden und wird in der Regel mit Personenzügen befördert. Dasselbe ist mindestens zwei Stunden vor Abgang des zur Mitnahme von Eilgut bestimmten Personenzugs einzuliefern. Die Auslieferung des Eilguts, welches mit einem am Morgen abgehenden Zuge, vor welchem die vorgeschriebene Expeditionszeit nicht zwei Stunden vorher anhebt, befördert werden soll, muß am Abende vorher vor dem vorschristsmäßigen Schlusse der Expedition geschehen. Ist das Eilgut zum Weitertransporte auf andere Bahnen bestimmt, so wird dasselbe spätestens mit dem zweiten nach der Ankunft auf der An-

schlußstation von da abgehenden, zur Mitnahme von Eilgut bestimmten Personenzuge weiter befördert werden.

2) Die Güter in gewöhnlicher Fracht werden so viel wie möglich nach der Reihenfolge ihrer Auslieferung zur Beförderung gebracht.

B. Die Gestellung der Wagen für die Beförderung des Fahrguts (§. 3) muß für einen bestimmten Tag nachgesucht werden. Die Ausführungs-Vorschriften (§. 27) können außerdem Fristen bestimmen, innerhalb welcher die Beladung der gestellten Wagen vollbracht seyn muß.

§. 12. Lieferungszeit. Berechnung derselben. Die Lieferungszeit des Gutes ergibt sich durch die Zusammenzählung folgender Fristen:

1) der Frist für die Beförderung auf der Bahn vom Aufgaborte bis zum Bestimmungsorte,

2) der Frist für die Ausrüstung und Ablieferung (§. 14).

Die Frist ad 1 ordnet sich für Eilgut, unter Beachtung der im §. 11 A. 1 gegebenen Bestimmungen, nach den zur Zeit veröffentlichten Personenzug-Fahrplänen. Anlangend das gewöhnliche Fracht- und das Fahrgut, so ist die Frist ad 1 in den Ausführungs-Vorschriften oder auf sonst geeignete Weise sowohl für den Lokalverkehr wie für den Verbandverkehr veröffentlicht. Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefs (§. 6) folgenden Mitternacht. Diese Abstempelung erfolgt bei Frachtgut nach geschehener vollständiger Heranbringung des in demselben Frachtbriefe deklarirten Frachtgutes, bei Fahrgut nach geschehener Beladung der Eisenbahnwagen. Die Frist für Ausrüstung und Ablieferung des Gutes beginnt mit dem Ablauf der Frist ad 1 oder, wenn die Ankunft am Bestimmungsorte schon vor dem Ablauf dieser Frist erfolgt ist, mit der auf diese Ankunft folgenden Mitternacht. Zur Berechnung der Lieferungszeit im Verkehre von Bahn zu Bahn (§. 1 Nr. 3) ist eine Zeit von je 24 Stunden für jede Ueberlieferung in Zusatz zu bringen.

§. 13. Zeitweilige Verhinderung des Transports. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports durch Naturereignisse oder sonst ohne Verschulden der Eisenbahn-Verwaltung zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn-Verwaltung wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transports und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den Ausführungs-Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

§. 14. Ausrüstung und Ablieferung des Gutes. Die Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut anzuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn-Verwaltung so lange Folge zu leisten, als sie letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplikat (§. 6 Nr. 5) oder den Aufnahmschein zurückzugeben. Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Fracht-



brief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn-Verwaltung nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist. Die Eisenbahn-Verwaltung ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten. Demgemäß wird von der Eisenbahn-Verwaltung bei denjenigen Gütern, welche sie nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung zuführen läßt, längstens binnen 24 Stunden nach Ankunft der transportirten Güter dem Adressaten schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft der Güter durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet. Nach geschetzener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der vorschriftsmäßig vollzogenen Empfangsbescheinigung und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Guts in den Expeditions-Lokalitäten und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen:

- 1) Die Frachtgüter sind binnen 24 Stunden nach Zusendung der Benachrichtigung während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden auszuliefern und abzunehmen. Diejenigen Güter, welche die Eisenbahn-Verwaltung selbst dem Empfänger ohne vorgängigen Avis an seine Behausung bringen läßt, werden längstens binnen 48 Stunden nach der Ankunft dem Adressaten zugestellt. Für Messen kann die einzelne Eisenbahn-Verwaltung diese Auslieferungszeit erweitern. Wegen Auslieferung und Abnahme der Güter auf den kleineren Haltestellen werden die Ausführungs-Vorschriften die Frist festsetzen.
- 2) Die Fristen, binnen welcher die in gestellten Wagen verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die Ausführungs-Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt.
- 3) Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.
- 4) Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theils der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen allgemeinen Verbrauchswert hat, soll die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnismäßigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden dürfen, unbeschadet der auf Grund der §§. 17—24 von ihm zu erhebenden Entschädigungs-Ansprüche.

Die Ausrückung, Auslieferung und Abnahme des Gutes soll in möglichst kurzen, durch die Ausführungs-Vorschriften zu bestimmenden Fristen erfolgen.

#### §. 15. Lagergeld und Konventionalstrafe.

- 1) Wer ohne die im §. 13 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgeliessenen Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn-Verwaltung vor deren Abfahrt zurüdnimmt, hat auf Verlangen der Verwaltung außer den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auslieferung, der Tag sey bloß angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.
- 2) Bei einer nach und nach stattfindenden Auslieferung der in demselben Frachtbriefe deklarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliessert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn-Verwaltung, wenn die Auslieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auslieferungsgeschäfts ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgeliesserten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auslieferung der ganzen Frachtbrief-Sendung, beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe, ein Lagergeld erheben lassen. Eine Konventionalstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tagesversäumnis ausgleichende Kaution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn-Verwaltung ebenfalls von Demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zur Beladung bestellt und nicht in der durch die Ausführungs-Vorschriften zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmäßig (vergl. §. 4 a. Schl.) bewirkt und zur Abfertigung bringt; auch ist in letzterem Falle die Eisenbahn-Verwaltung nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.
- 3) Wer Frachtgüter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.
- 4) Wenn aus den zur Beladung gestellten Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im §. 14 Nr. 2 vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn-Verwaltung zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders, jedoch ohne Uebnahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die Ausführungs-Vorschriften zugleich eine konventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagen-Strafmiethen festsetzen.

5) Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, so wie bei den Bahnhof restant gestellten Gütern beginnt die Berechnung des Lagergeldes bei Frachtgütern und der Wagen-Strafmiethen bei Fahrgütern nach Ablauf der in den Ausführungs-Vorschriften bestimmten Fristen (§. 14 Nr. 2).

3) Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser konventionellen Lagergeldes und Wagen-Strafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen. Ein höheres Lagergeld für Frachtgut als  $\frac{1}{2}$  Sgr. (2 kr. südd.,  $\frac{1}{2}$  kr. österr.) pro Ztr. und Tag wird nicht berechnet.

§. 16. Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen. Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, so wie solche, welche unter der Adresse „Bahnhof restant“ länger als die durch die Ausführungs-Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschetzene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Kosten und Gefahr der Versender. Auch hat die Eisenbahn-Verwaltung das Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr Dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie da zur Disposition des Versenders zu stellen. Nicht minder soll es der Eisenbahn-Verwaltung zusehen, solche Güter den Versendern unter Erhebung der Fracht und Rückfracht, des Lagergeldes und etwaiger baarer Auslagen wieder zuzuführen, sofern der Versender auf Benachrichtigung der Eisenbahn-Verwaltung innerhalb 14 Tagen vom Abgang dieser Benachrichtigung eine andere Disposition für Ablieferung der Güter nicht erteilt. Die Eisenbahn-Verwaltung ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiter befördern zu lassen, wenn dieselben länger als 3 Tage auf der Eisenbahnstation, von welcher sie nach ihrem Bestimmungsorte abzugehen haben, ohne reglementsmäßige Abnahme lagerten. Diejenigen Eisenbahn-Verwaltungen, welche die Einrichtung getroffen haben, daß dergleichen Güter dem Adressaten sofort zugeführt werden, sind nicht verpflichtet, dieselben 3 Tage lang lagern zu lassen. Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahn-Verwaltung Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder nur die Fracht, nicht aber auch die Rückfracht sicher bedecken, oder endlich solche Güter, deren angebotene Zurüdnahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme Seitens des Adressaten, oder im Falle, daß der Adressat nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne weitere Formlichkeit bestmöglich verkauft, um sich für die Fracht und Auslagen bezahlt zu machen, und den Ueberschuß dem Absender überweist. Das Gleiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht zu ermitteln ist.

§. 17. Haftpflicht der Eisenbahn-Verwaltung für Angestellte und Leute. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet für ihre Angestellten und Leute in deren Verrichtungen bei Ausführung des übernommenen Güterbeförderungs-Geschäfts nach Anleitung der in den folgenden Paragraphen bestimmten Grundsätze.

§. 18. Haftpflicht für Verluste und Beschädigungen. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet für Feuergefahr bei allen Gegenständen der Güterbeförderung (Frachtgut und Fahrgut), und zwar sowohl für den ganzen Gegenstand als für einen Theil desselben, ausgenommen den Fall der Selbstentzündung des Gutes. Dagegen gelten in Bezug auf die Haftpflicht der Eisenbahn-Verwaltung für alle anderen Schäden, welche durch Verlust oder Beschädigung an dem zur Beförderung übernommenen Gute sich ereignen, die nachfolgenden Bestimmungen.

§. 19. Haftpflicht für das Frachtgut. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstanden ist, wenn sie nicht beweiset, daß der Verlust oder die Beschädigung entweder durch ein Ereignis, welches die Verwaltung nicht abwenden konnte, oder durch die Natur oder Beschaffenheit der Güter selbst oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder endlich durch Schuld oder Mitschuld des Frachtgebers oder solcher Personen, deren er sich bedient hat, veranlaßt ist. Die Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Verwaltung beginnt mit der Empfangnahme des Gutes durch die dazu bestellten Personen und dauert bis zu dem Zeitpunkte, wo das Gut auf der Bestimmungsstation nach diesem Reglement in Empfang genommen seyn muß (§. 14); bei denjenigen Gütern, welche durch die Verwaltung an die Wohnung der Adressaten oder an andere Orte, wie z. B. Pachtöfen, Lagerhäuser, Revisionschuppen u. s. w., zu führen sind, dauert die Verantwortlichkeit bis zur Ablieferung dahin. Als in Verlust gerathen ist ein Frachtgut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten. Entschädigungs-Ansprüche gegen die Eisenbahn-Verwaltung müssen bei Verlust derselben angemeldet werden

- a) wegen äußerlich erkennbarer Verluste und Beschädigungen sofort bei der Uebnahme des Frachtgutes;
- b) bei äußerlich nicht erkennbaren Verlusten und Beschädigungen ohne Verzug



nach deren Entdeckung, spätestens innerhalb vier Wochen nach der Empfangnahme des Frachtguts.

Im letzteren Falle (lit. b) ist der Entschädigungs-Anspruch von dem Beweise abhängig, daß der Verlust oder die Beschädigung in der Zeit entstanden ist, während welcher die Eisenbahn-Verwaltung für das Gut zu haften hat.

Ist der Inhalt des Frachtstückes der Eisenbahn-Verwaltung unbekannt geblieben, weil das Frachtgut im verpackten Zustande ausgeliefert wurde, so kann die Eisenbahn-Verwaltung in Verlust- oder Beschädigungsfällen den Nachweis des Inhalts, beziehungsweise der Einlieferung im unbeschädigten Zustande, vom Entschädigungs-Berechtigten verlangen. Von diesem Nachweise bleibt derselbe jedoch befreit, wenn entweder eine Beschädigung der Verpackung mit der Beschädigung des Inhalts im Zusammenhange steht, oder die Beschädigung des Inhalts einem erweislichen Verschulden der Eisenbahn-Verwaltung zur Last fällt.

§. 20. Besondere Beschränkung in der Haftpflicht für das Frachtgut. 1) Bei folgenden Arten der Frachtgüter wird ein Ersatz für Beschädigung von der Eisenbahn-Verwaltung nur geleistet, sofern ihr ein der Beschädigung zu Grunde liegendes Verschulden nachgewiesen wird:

- a) überhaupt: bei gefährlichen Substanzen, als Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ägenden Gegenständen;
- b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, nämlich Möbeln und Hausgeräth, Glas, Eisenguß, leeren oder gefüllten Krügen und Flaschen, Zucker in losen Broden, und bei allen in den Ausführungs-Vorschriften (§. 27) einzeln ausdrücklich namhaft gemachten Frachtgütern gleicher Eigenschaft;
- c) für Leckage, d. h. Dringen der Flüssigkeiten durch die Fugen des Gebindes ohne äußerlich vorkommende Beschädigung;
- d) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen;
- e) für das Einrostern: bei Metallwaaren.

2) Gewichtsmängel an Frachtgütern werden von der Eisenbahn-Verwaltung nicht vergütet:

- a) wenn sie als durch die Natur des Gutes entstanden anzusehen sind;
- b) wenn für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern überhaupt nicht mehr als 1 Proz. und bei nassen Gütern, denen gewaschene und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Säßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle (andere dahin zu rechnende Gegenstände müssen in den Ausführungs-Vorschriften namhaft gemacht seyn) gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als 2 Proz. des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes beträgt. Beträgt also z. B. der nicht durch natürlichen Abgang entstandene Gewichts-Verlust  $2\frac{1}{2}$  Proz., so wird bei nassen und den ihnen gleich zu behandelnden Waaren  $\frac{1}{2}$  Proz. und bei trockenen  $1\frac{1}{2}$  Proz. vergütet. Ist im Frachtbriefe das Gewicht mehrerer Frachtstücke nur in einer Summe aufgeführt, so wird das Fehlende nur von dieser Gesamtsumme berechnet;
- c) bei frischen und gesalzenen Fischen und frischen Südfrüchten. In den unter b und c bezeichneten Fällen tritt jedoch die Pflicht der Vergütung für Gewichtsmängel ein, sobald dargethan wird, daß der Verlust durch ein Verschulden der Eisenbahn-Verwaltung veranlaßt worden ist; ebenso in dem Falle sub b, sobald nachgewiesen wird, daß nach der Natur des Gutes und der Verpackung der Abgang nicht hat entstehen können. Ein Entschädigungsanspruch wegen Gewichtsmängel kann nur erhoben werden, wenn der Empfänger bei Uebernahme des Gutes eine Gewichtsbemittelung beantragt hat, oder wenn er binnen längstens 24 Stunden nach der Uebernahme die Gewichtsmängel angemeldet hat und demnach nachweist, daß dieselben schon vor der Uebernahme vorhanden waren. Die tarifmäßige Gebühr für diese Gewichtsbemittelung wird, wenn nach den vorstehenden Grundsätzen ein Gewichtsmangel zu vergüten ist, nicht erhoben. Hat die Eisenbahn-Verwaltung — was sie durch die Ausführungs-Vorschriften bestimmen darf — nachgelassen, daß gewisse namhaft zu machende Güter nicht bloß nach dem Gewichte behufs der Frachtberechnung, sondern auch nach der Stückzahl zur Frachtbeförderung angenommen werden, und ist eine solche Annahme nach der Stückzahl erfolgt, so ist die wirklich angegebene Stückzahl abzuliefern, und der Ersatz fehlender Stücke kann durch eine Verunsung auf die Nichtgewährung von Gewichtsmängeln im oben bezeichneten Maße nicht beseitigt werden.

3) Würde der Absender sich damit einverstanden erklären, daß das Frachtgut auf unbedeckte Fahrzeuge geladen werde, und würde er dies Einverständnis auf dem Frachtbriefe durch die von ihm hinzugefügte und unterschriebene Erklärung „auf unbedeckten Wagen“ anerkennen, so ist dadurch den Ansprüchen entsagt, welche sonst etwa wegen Beschädigung des Frachtguts aus Einflüssen der Witterung angebracht werden könnten.

4) Für Verlust und Beschädigung an solchen Frachtgütern, deren Aufladen und Abladen der Versender übernommen hat, haftet die Eisenbahn-Verwaltung nur in dem im §. 21 festgesetzten Maße.

§. 21. Haftpflicht für das Frachtgut. Für Verluste oder Beschädigung

an den Gütern, welche der Absender auf das ihm zur Beladung gestellte Eisenbahn-Fahrzeug gebracht hat (dem Frachtgute) haftet die Eisenbahn-Verwaltung nur,

1) sofern der Verlust oder die Beschädigung eine Folge der eingetretenen Beschädigung des Wagens ist und die Eisenbahn-Verwaltung nicht beweiset: entweder, daß die Beschädigung des Wagens durch Anwendung gehöriger Sorgfalt ihrerseits nicht habe vermieden werden können, oder durch Schuld oder Mitschuld des Bestellers oder solcher Personen, deren er sich bedient hat, veranlaßt ist;

2) sofern der Eisenbahn-Verwaltung ein Verschulden nachgewiesen wird, wodurch der Verlust oder die Beschädigung entstanden ist. In dieser Haftpflicht der Eisenbahn-Verwaltung macht es keinen Unterschied, ob der Absender und Empfänger des Frachtguts dieses selbst oder durch ihre Leute verladen und entladen lassen, oder ob ihnen dazu Leute der Eisenbahn-Verwaltung auf ihren Antrag überlassen werden, oder ob der gestellte Wagen durch die Eisenbahn-Verwaltung umgeladen werden muß.

§. 22. Geldwerth der Haftung. Eine der Eisenbahn-Verwaltung nach den Bestimmungen der vorhergehenden §§. zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

- 1) Die Eisenbahn-Verwaltung ersetzt den entstehenden Schaden.
- 2) Sofern keine anderweitige Verabredung über die Höhe des Ersatzes getroffen ist, ersetzt die Eisenbahn-Verwaltung den von dem Beschädigten nachzuweisenden gemeinen Werth, den das verlorene oder beschädigte Gut am Orte und zur Zeit der Absendung gehabt hat, so wie die für das Gut während des Transports etwa gezahlten oder des Verlustes unerschattet nachzuzahlenden Abgaben und Steuern, und außerdem als Vergütung für alle sonstigen Auslagen, Schäden und entgangenen Gewinn eine Aversionalsumme, welche bei Rohprodukten 5 Proz., bei allen übrigen Gütern 10 Proz. des nach Vorstehendem zu ermittelnden gemeinen Werthes beträgt.
- 3) Der zu 2 gebachte gemeine Werth wird beim Mangel besonderer Werthangabe auf höchstens 20 Thlr. pro Zentner angenommen.
- 4) Dem Versender steht frei, bei Frachtgütern gegen Entrichtung einer im Tarife zu bestimmenden besonderen Vergütung oder eines Frachtzuschlages einen höheren gemeinen Werth als 20 Thlr. pro Zentner zu deklariren. Ist eine solche Deklaration erfolgt, so wird bei Berechnung der nach Nr. 2 zu gewährenden Entschädigung der nachzuweisende gemeine Werth bis höchstens zum deklarirten Betrage zu Grunde gelegt.
- 5) Jeder Versender ist auch berechtigt, bei Frachtgütern eine anderweitige Entschädigung als vorstehend zu 2 bis 4 bestimmt ist, zu bedingen. Dies geschieht dadurch, daß er gegen Entrichtung einer im Tarife zu bestimmenden besonderen Vergütung oder eines Frachtzuschlages eine bestimmte Schadenssumme für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes deklarirt. In diesem Falle wird der nachzuweisende Schaden innerhalb der deklarirten Summe ersetzt und die Vorschriften zu 2 bis 4 bleiben außer Anwendung. Von der Deklaration zur Erlangung einer höheren Entschädigung als 20 Thlr. pro Zentner sind, so weit nicht die einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen in ihren Ausführungs-Vorschriften ein Anderes bestimmen, ausgeschlossen: alle Frachtgüter, ferner Dokumente, Gold- und Silberbarren, Edelsteine, echte Perlen, Preziosen, Platina, baare Gelder, Gemälde und andere Kunstgegenstände. Den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen bleibt es unbenommen, die für alle Güter, auch wenn dieselben nicht zu einem höheren Werthe als 20 Thlr. pro Zentner deklarirt sind, in ihrem Lokaltarif seither festgesetzte Versicherungsgebühr fortzuerheben.
- 6) Bei theilweisem Verluste und bei Beschädigungen wird nach Anleitung der unter 2 bis 5 vorhergehenden Bestimmungen der Geldwerth der Entschädigung verhältnismäßig berechnet. Wenn aber der angekommene oder nicht beschädigte Theil der Sendung ohne Zusammenhang mit dem Ganzen keinen allgemeinen Verbrauchswert für sich hat, so hat der Entschädigungs-Berechtigte die Wahl, entweder die berechnete verhältnismäßige Entschädigung anzunehmen oder aber die ganzen Frachtstücke, an denen ein Verlust oder eine Beschädigung vorgekommen, gegen Empfangnahme der nach den vorhergehenden Bestimmungen für die ganzen Frachtstücke zu berechnenden Werthsummen an die Eisenbahn-Verwaltung abzutreten.
- 7) In Fällen ganzen und theilweisen Verlustes, wofür Entschädigung geleistet wird, ist die ganze, beziehungsweise verhältnismäßige Bahnfracht nicht zu fordern, beziehungsweise zu erstatten.

§. 23. Haftpflicht für Versäumnung der Lieferungszeit. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet für den Schaden, welcher durch Versäumnung der Lieferungszeit (§. 12), nachdem derselben zwei Respekttage hinzugesetzt sind, entstanden ist, sofern sie nicht beweiset, daß sie die Versäumnung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Sie ist deshalb von dieser Haftpflicht befreit, so lange Naturereignisse oder andere unverschuldete Hindernisse auf den fahrbaren Zustand der Bahnen und der Be-



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 Gutes 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 Versäumung 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 Gutes 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 Holkmann 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 <b>M. v. Rothschild &amp; Söhne,</b>
" "	" <b>Ph. Ric. Schmidt,</b>
" Mannheim	" <b>W. B. Goldschmidt,</b>
" München u. Augsburg	" <b>W. H. Ladenburg &amp; Söhne,</b>
" Neustadt a. S.	" <b>J. Lor. Schätler,</b>
	" <b>L. Dacqué</b>

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.