

Regulierung — abgesehen davon, daß sie dem Wunsche von Frankfurt a/M. ganz entsprach — die Collision mit Ostern so weit als möglich vermindert und die höchste Schwankung auf fünfzehn Tage (statt 33), für 40 unter 47 Jahren sogar auf 7 Tage reducirt.

Bei dieser Regulierung würde zwar die Vorwoche vor der Böttcherwoche häufig mit der Osterwoche zusammenfallen. In solchem Fall könnte das Budenbauen erst Dienstag und das Auspacken in den Buden Freitags beginnen, was indessen am Ende schon im Allgemeinen nicht unempfehlenswerth erscheinen möchte. Die Reduction der jetzigen 10tägigen Frist für Abnahme der Zollverschüsse vor der Messe auf eine 6—7tägige (wodurch jede Collision mit der Charwoche vermieden würde) würde ebenfalls der steten Tendenz nach Verfrühung des Geschäftsanfangs entgegenwirken, bei consequenter Durchführung aber und strenger Heilighaltung der vorhergehenden Feiertage bald zu allgemeiner Angewöhnung führen und daher in keiner Weise schaden. Wäre es ausführbar, den Anfang der Böttcherwoche in den extremen Fällen, wo er sonst nach dem 26. April eintreten würde, auf den Osterdiesstag zu legen, so würde in den 7 Jahren, wo dies noch in diesem Jahrhundert der Fall ist, der Anfang 8 Tage vorzurücken und der ganze Spielraum auf 8 Tage herabzubringen sein.

Man sieht hieraus zur Genüge, daß, wenn jetzt der Königl. Herr Commissar in der Kammer bemerkt hat \*), wie die Regierung, von der selbst die Anregung zu einer möglichsten Fixirung der Messen ausgegangen sei, dem Ploßschen Antrage nicht entgegen sein werde, diese Erklärung sich auf bereits thatsächliche Vorgänge stützt.

Auf jene Eröffnungen der Kreisdirection haben nun in der Mitte des Stadtraths und des Handelsvorstandes die eingehendsten Berathungen stattgefunden, deren Resultat der Stadtrath mittelst Berichts vom 3. März 1855 der Kreisdirection anzeigte.

Die vollständig übereinstimmende Auslassung der nurgedachten Corporationen ging nun aus den nachstehenden Gründen dahin, die Staatsregierung angelegentlichst zu bitten, es wolle dieselbe von jeder Aenderung bezüglich des jetzigen, nach dem Osterfeste sich regelnden Anfangstermins der Leipziger Ostermesse absehen.

Wenn nämlich überhaupt jeder Versuch einer Neuerung altergebrachter, im Wesentlichen gut bewährter Verhältnisse etwas Gefährliches in sich trage, so dürfte dies ganz besonders bezüglich der hiesigen Messen als begründet zu erachten sein. Die Messen im Allgemeinen und so auch die Leipziger hätten in den letzten Jahrzehnten eine völlig veränderte Natur angenommen, denn während früher insbesondere für den Einkäufer deren Besuch Sache der Nothwendigkeit gewesen, so sei dieser gegenwärtig vermöge der erleichterten Communicationsmittel und sonstiger einflussreicher Momente nur noch mehr eine Sache der Gewöhnung, welcher so lange nachgegeben zu werden pflege, als eben die bisherigen, zur andern Natur gewordenen Verhältnisse fortbestehen; werde daran gerüttelt und geändert, so habe solche Aenderung leicht die Folge, daß an die Stelle der bisherigen, nunmehr aufzugehenden Gewohnheit kein entsprechender Ersatz trete.

Wie bereits früher Seiten der Regierung selbst anerkannt worden, müßten, wenn der Beginn der Leipziger Ostermesse verlegt würde, die sonstigen Messen und Märkte hiernach geregelt werden, und dies würde bei den inländischen und auch zollvereinsländischen Messen und Märkten gewiß nicht auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen. Anders dürfte indes diese Frage bezüglich der außere Zollvereinsländischen Messen und Märkte zu beantworten sein, da auf deren Regulierung nach Maßgabe der Leipziger Messen einen Einfluß auszuüben der Staatsregierung jedenfalls schwieriger werden dürfte. Nun sei aber bekannt, daß im Osten, wohin noch immer ein starker Absatz für die Messen erzielt werde, namentlich in der Moldau und Wallachei, so wie auch in Rußland, vielfach die Handelsverhältnisse, insbesondere auch die Marktzeiten selbst nach der Leipziger Ostermesse, wie sie bisher stattgehabt, seit unvorordenklicher Zeit regulirt gewesen seien. Würde nun aber hierin in Leipzig eine Aenderung eingeführt, dieser aber in den besagten Ländern eine Folge nicht gegeben, so würde und müßte der hiesige Platz dadurch wesentlich beeinträchtigt werden und die mit der getroffenen Aenderung erfolgte gute Absicht geradezu den entgegengesetzten Erfolg haben.

So wenig auch geläugnet werden möge, daß der zu frühe oder zu späte Anfang der hiesigen Ostermesse mannichfache Inconvenienzen mit sich führe, so dürfe dabei doch nicht verkannt werden, daß Klagen hierüber bisher in der Hauptsache nur von den Verkäufern laut geworden seien, während die Einkäufer mit dem Bisherigen zufrieden gewesen wären, wie dies namentlich auch in den letzten Messen mehrfach bestätigt worden sei. Wenn nun aber nicht nur der Verkäufer, sondern wesentlich auch der Einkäufer bei Abwägung der vorgedachten Frage einer durchschlagenden Berücksichtigung gewürdigt werden müsse, so dürfte für Beibehaltung des Bisherigen vielleicht mehr Veranlassung gefunden werden, als für die angeregte Neuerung.

Endlich könne das schon früher hauptsächlich hervorgehobene

\*) Vergl. Leipziger Tageblatt Nr. 335.

Moment auch jetzt noch nicht als erledigt betrachtet werden, daß nämlich bei jeder Aenderung die Geschäftstätigkeit der Messe mit dem Osterfeste und der Charwoche in entschiedenem, gewiß sehr bedauerlichen Conflict gerathen werde; denn wenn auch anerkannt werden müsse, daß dieser Conflict durch die Vorlage der Königl. Staatsregierung auf das mindeste Maaß herabgebracht worden sei, so lasse sich doch auch bei dieser in nicht seltenen Fällen nicht vermeiden, daß der Beginn der Vorwoche sich unmittelbar an das Osterfest anschließe, so daß die der Vorwoche schon vorausgehende und nicht ganz zu vermeidende erhöhte Geschäftsunruhe in die Charwoche stark hineingreife. Die Störung dieser Festtage würde aber für das religiöse und Familienleben der Stadt selbstredend so empfindlich werden, daß dringend die Vermeidung gewünscht werden müsse.

In Berücksichtigung dieser Ansichten hat die Staatsregierung bisher von weiteren Maaßnahmen bezüglich der Verlegung oder Fixirung der Ostermesse abgesehen.

Neuerdings hat aber das Ministerium des Innern in Folge des Beschlusses der 2. Kammer bezüglich des Ploßschen Antrags sich veranlaßt gesehen, die Kreisdirection anzuweisen, den hiesigen Stadtrath und den Handelsvorstand anderweit zu Abgabe eines Gutachtens aufzufordern. (L. Kreisbl.)

### Ein neues Güterreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

—w. Auf der Mitte vorigen Monats in Hamburg stattgefundenen Conferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der Entwurf zu einem neuen Vereinsgüterreglement beraten und jetzt, als Manuscript gedruckt, den Mitgliedern des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Annahme vorgelegt worden.

Die Hauptgrundzüge des Entwurfs sind folgende.

Es wird hinsichtlich der Haftpflicht der Eisenbahnen zwischen Frachtverkehr und Fahrverkehr unterschieden. Durch diese Unterscheidung wird der Fortschritt angebahnt, daß das Expeditions- und Verladungsgeschäft bei der Beförderung auf dem Schienenwege nicht mehr bloß in den Händen der Eisenbahnverwaltungen ist. Unter Fahrverkehr wird nämlich diejenige Beförderungsart verstanden, wobei die Eisenbahnverwaltungen den Absendern einfach nur Eisenbahnwagen zur Verladung der zu versendenden Güter bereitstellen und sich anheischig machen, die so gepackten Wagen am Bestimmungsorte wieder zur Entladung hinzustellen.

Die Haftpflicht der Bahnen erstreckt sich hauptsächlich auf den Fall der Feuergefahr, Selbstentzündung der Güter natürlich ausgenommen.

Im Frachtverkehr wollen die Bahnverwaltungen für den durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstandenen Schaden haften, wenn sie nicht beweisen können, daß der Verlust oder Schaden entweder durch ein von der Verwaltung nicht abwendbares Ereigniß oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder endlich durch Schuld des Frachtgebers oder seiner Leute veranlaßt worden ist.

Ausnahmen sind:

1) Man muß den Verwaltungen ein der Beschädigung zu Grunde liegendes besonderes Verschulden nachweisen und sie verantwortlich machen können, und zwar a) bei gefährlichen Substanzen, Scheidewasser, Schwefelsäure etc.; b) für den Bruch bei leicht zerbrechlichen Sachen, Möbeln, Glas etc.; c) für Leckage; d) für das Verderben bei Flüssigkeiten und Gährung oder Fäulniß ausgesetzten Gegenständen; für das Einrostern bei Metallwaaren.

2) Gewichtsmängel werden nicht ersetzt: a) wenn sie als durch die Natur des Gutes entstanden anzusehen sind; b) wenn das Fehlende bei trocknen Gütern nicht mehr als 1%, bei nassen nicht mehr als 2% des Gewichtes beträgt; c) bei frischen und gesalznen Fischen und frischen Früchten. (Bei b und c ist der Beweis des Verschuldens zulässig.)

3) Witterungsschäden werden nicht vergütet, wenn auf dem Frachtbriefe die Worte „auf unbedeckten Wagen“ stehen.

Bei Fahrgut haftet die Bahn nur, sofern 1) der Verlust oder die Beschädigung in Folge der eingetretenen Beschädigung des Wagens durch Anwendung gehöriger Sorgfalt ihrerseits habe vermieden werden können oder nicht durch Schuld oder Mitschuld des Bestellers oder seiner Beauftragten veranlaßt ist; 2) sofern der Verwaltung ein Verschulden nachgewiesen wird.

Die Geldentschädigung bemisst sich im Mangel anderer Verabredung nach dem gemeinen Werthe der Güter am Orte und zur Zeit der Absendung (höchstens 20  $\text{fl}$  per Centner) und begreift auch den Ersatz der aufgelaufenen oder noch zu leistenden Transportkosten, Abgaben und Steuern und außerdem als Vergütung für sonstige Auslagen, Schäden und entgangenen Gewinn eine Aversionssumme von bei Rohproducten 5%, bei andern Gütern 10% des gemeinen Werthes in sich. Bei Frachtgütern kann ein höherer, als der gemeine Werth, declarirt und demnach eine höhere Entschädigung beansprucht werden.

Die Bahnen haften auch für durch Veräufung der Lieferungs-