Amts-Blatt

der Königlichen Regierung zu Breslau.

Stück 10. Breslau, den 7. März 1862.

Inhalt der Gesetz-Sammlung.

Die erschienene Nr. 6 der Gesetzsammlung pro 1862 für die Königl. Preuß. Staaten enthält unter:

Nr. 5497. Den Allerhöchsten Erlaß vom 3. Februar 1862, betreffend Aenderungen und Ergänzungen des revidirten Reglements der Städte-Feuer-Sozietät der Kur- und Neumark, mit Ausnahme der Stadt Berlin, so wie für die Städte der Niederlausitz und der Aemter Senftenberg und Finsterwalde vom 23. Juli 1844 und des Nachtrages zu demselben vom 2. Juni 1852.

Nr. 5498. Den Allerhöchsten Erlaß vom 3. Februar 1862, betreffend die Genehmigung zum Eisenbahn-Anschlusse der Steinkohlenzeche „Wilhelmine Viktoria" an den Bahnhof Gelsenkirchen der Köln-Mindener Eisenbahn.

Verordnungen und Bekanntmachungen der Central- ꝛc. Behörden.

Betreffend die Ausreichung neuer Dividenden-Scheine zu den Bankantheils-Scheinen.

Zu den Bankantheils-Scheinen sollen neue Dividenden-Scheine für die fünf Jahre 1862 bis 1866 einschließlich ausgereicht werden. Die Eigenthümer der Bankantheils-Scheine werden daher aufgefordert, diese (ohne den letzten Dividenden-Schein) mit einem doppelten Verzeichnisse derselben in dem Zeitraume vom 15. April bis 30. Mai 1862 in den Vormittagsstunden jedes Werktages von 9 bis 12 Uhr der Haupt-Bank-Kasse zu Berlin persönlich oder durch einen Dritten zu übergeben. Das mit einzureichende doppelte Verzeichniß muß, in beiden Exemplaren, die Nummern der Bankantheils-Scheine einzeln nach deren Reihefolge, die Stückzahl, bei jedem Stücke den Namen des eingetragenen Eigenthümers enthalten und von dem Einreicher mit Bemerkung seines Standes und Wohnorts deutlich unterschrieben sein. Die Haupt-Bank-Kasse bescheinigt auf dem Verzeichniß-Duplikat den Empfang der Bankantheils-Scheine und giebt dasselbe dem Ueberbringer sofort zurück. Die Bankantheils-Scheine werden mit den neuen Dividenden-Scheinen von der Haupt-Bank-Kasse womöglich sogleich, spätestens aber am nächsten Werktage, gegen Rückgabe des Verzeichniß-Duplikats und die darunter zu setzende Quittung ausgehändigt. Die Bank behält sich zwar das Recht vor, die Gültigkeit dieser Quittungen zu prüfen, übernimmt jedoch keine Verpflichtung dazu. Diejenigen Inhaber von Bankantheils-Scheinen, welche die neuen Dividenden-Scheine nicht bei der Haupt-Bank-Kasse in Berlin, sondern entweder bei dem Bank-Direktorium zu Breslau, oder bei einem Bank-Komtoir, oder einer Bank-Kommandite in den Provinzen in Empfang nehmen wollen, haben dies in dem vorgedachten Zeitraum vom 15. April bis 30. Mai 1862 der von ihnen gewählten Provinzial-Bankstelle mit genauer Angabe der Nummern ihrer Bankantheils-Scheine (aber ohne deren Beifügung) zu melden. Spätestens 14 Tage nach dem Empfange dieser Meldung wird jede Provinzial-Bankstelle die ihr von hier aus zuzusendenden neuen Dividenden-Scheine den Präsentanten der betreffenden Bankantheils-Scheine, ebenso wie es vorstehend für die Haupt-Bank zu Berlin angeordnet ist, ausreichen. Gedruckte Formulare zu den Verzeichnissen wird die Haupt-Bank-Kasse zu Berlin und jede betreffende Provinzial-Bankstelle unentgeltlich verabfolgen.

Sollten übrigens Bankantheils-Scheine zur Beifügung der neuen Dividenden-Scheine nicht in der vorstehend bestimmten Art persönlich oder durch einen Dritten übergeben werden, sondern etwa durch die Post oder sonst mit Briefen von außerhalb eingehen, so müssen die Bankantheils-Scheine den Absendern ohne Weiteres zurückgeschickt werden, da sich die Bankverwaltung dieserhalb in Schriftwechsel nicht einlassen kann. Berlin, den 15. Januar 1862.

Königl. Preußisches Haupt-Bank-Direktorium.
v. Lamprecht. Meyen. Schmidt. Dechend. Woywod. Kühnemann.

In Gemäßheit der Verordnung vom 11. Februar 1848 (Gesetz-Samml. S. 63) sind bei der Handelskammer für die Stadt Breslau nach Ablauf der gesetzlichen Amtsdauer

A. von den Mitgliedern:

die Herren: Stadtrath Dr. Friedenthal,
Siegfried Goldschmidt,
Geheime Kommerzien-Rath von Löbbecke,
H. Eppenstein,

B. von den Stellvertretern:

die Herren: F. W Grund,
D. Gordan,
L. Wollheim,

ausgeschieden.

Bei der demzufolge am 4. Dezember v. J. stattgehabten Ersatzwahl sind

A. zu Mitgliedern:

die Herren: Stadtrath Dr. Friedenthal,
Geheime Kommerzien-Rath von Löbbecke,
H. Eppenstein,
H. Schweitzer,

B. zu Stellvertretern:

die Herren: W. Lode,
Robert Berthold, Salomon genannt Robert Berthold,
M. Saloschin,

neugewählt resp. wiedergewählt worden.

Da der Wahlakt zu wesentlichen Erinnerungen nicht Veranlassung gegeben, auch sämmtliche Gewählte die gesetzlich erforderlichen Eigenschaften besitzen, und zur Annahme der auf sie gefallenen Wahl sich bereit erklärt haben, so bringe ich dies in Genügung des § 8 der oben allegirten Verordnung hiermit zur öffentlichen Kenntniß. Breslau, den 16. Februar 1862.

Der Königliche Wirkliche Geheime Rath und Ober-Präsident der Provinz Schlesien.
(gez.) v. Schleinitz.

Zur Ausführung des Allerhöchsten Erlasses vom 5. November v. J. — betreffend die Abänderung des Reglements über die Wahl der von den Provinzial-Verbänden der Grafen, so wie der für den alten und den befestigten Grundbesitz in den Landschafts-Bezirken zu präsentirenden Mitglieder des Herrenhauses vom 12. Oktober 1854 (Gesetz-Samml. S. 541) — wird es nöthig, im Sinne desselben zunächst die Landschaftsverbände zu konstituiren, und, — da zum alten Grundbesitz fortan auch solche Rittergüter zu zählen sind, welche zur Zeit der Präsentation seit mindestens 50 Jahren sich im Besitze einer und derselben Familie befinden, — eine dauernde Uebersicht der Wahlberechtigten zu beschaffen, welche denselben vermöge ihres Grundbesitzes angehören, resp. denselben zutreten, oder aus denselben ausscheiden.

Nachdem der Herr Minister des Innern Excellenz mittelst Rescripts vom 21. v. M. die Aufstellung einer solchen Uebersicht für die diesseitige Provinz angeordnet, welche in kürzester Frist vorgelegt werden soll, so wollen

diejenigen Herren Rittergutsbesitzer, welche das Recht der Betheiligung an den oben bezeichneten Landschaftsverbänden für sich in Anspruch nehmen, sich bald gefälligst bei der Kreisbehörde melden, und, soweit dies erforderlich, die entsprechenden Nachweise beibringen.

Diejenigen Herren, welche dies unterlassen, würden es sich selbst beizumessen haben, wenn sie bis dahin bei Aufstellung des Verzeichnisses der Berechtigten und bei den etwa zu veranstaltenden Präsentationswahlen vielleicht unberücksichtigt bleiben sollten.

Breslau, den 21. Februar 1862.

Der Königliche Wirkliche Geheime Rath und Ober-Präsident der Provinz Schlesien.
(gez.) v. Schleinitz.

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königlichen Regierung.

Durch Allerhöchsten Erlaß vom 4. Januar d. J. ist allen Preußischen Fabrikanten der Gebrauch und die Abbildung des Preußischen Adlers zur Bezeichnung ihrer Waaren oder Etiketten gestattet worden.

Wir bringen die Form, in welcher der Preußische Adler hiernach gebraucht werden darf, in dem nebenstehenden Abdrucke zur allgemeinen Kenntniß. Den nach dieser Form im Schriftring verbleibenden freien Raum können die Fabrikanten mit ihrer Firma oder dem Sitze derselben oder mit beiden beliebig ausfüllen. Auch die Fortlassung des Schriftrings ist mit der Maßgabe gestattet, daß die Form eines Wappenschildes statt dessen nicht gewählt werden darf.

Breslau, den 25. Februar 1862.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

Mit der auf Grund des § 1 alin. 3 des Gesetzes vom 14. April 1856 (Gesetz-Samml. Seite 359) eingeholten Allerhöchsten Genehmigung sind die Gemeindebezirke Eulenburg und Falkenberg im Kreise Neurode zu einer Gemeinde unter dem Namen „Dorfschaft Falkenberg mit Kolonie Eulenburg" vereinigt worden.

Gemäß der Bestimmung im alin. 7 § 1 ibidem wird diese Bezirksveränderung hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Breslau, den 24. Februar 1862. Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

Betreffend die Veranstaltung einer evangelischen Kirchen- und Haus-Kollekte zur Abhilfe der dringenden Nothstände der evangelischen Kirche.

Mit Allerhöchster Genehmigung ist höhern Orts angeordnet worden, daß in sämmtlichen evangelischen Kirchen des Landes eine allgemeine Kirchen-Kollekte und in sämmtlichen evangelischen Gemeinden eine durch kirchliche Organe zu veranstaltende Haus-Kollekte zur Abhilfe der dringenden Nothstände der evangelischen Kirche abermals gesammelt werde.

Für die Einsammlung der Kirchen-Kollekte ist der Palmsonntag, erste oder zweite Osterfeiertag, je nachdem der eine oder der andere Tag nach den Verhältnissen der einzelnen Gemeinden der angemessenere sein wird, für die Haus-Kollekte zu gleichem Zweck die Zeit zwischen Ostern und Pfingsten bestimmt, und werden die Herren Geistlichen durch das kirchliche Amtsblatt mit der erforderlichen Anweisung versehen werden.

Hiernach werden die Herren Landräthe, die Herren Superintendenten, so wie die Magisträte aufgefordert, wegen Veranstaltung dieser Kirchen- und Haus-Kollekte in den evangelischen Kirchen und bei den evangelischen Familien unsers Regierungs-Bezirks das Erforderliche dergestalt anzuordnen, daß die einkommenden milden Gaben rechtzeitig an die Königlichen Kreis-Steuer-Kassen abgeführt und von diesen mittelst Lieferzettel an unsere Instituten Haupt-Kasse abgeführt werden.

Von der erfolgten Einsendung wird übrigens gleichzeitig Anzeige unter Einsendung eines Nachweises des Kollekten-Ertrages erwartet. Damit der Ertrag dieser Kollekten nicht durch andere Haus-Kollekten beeinträchtigt wird, sind Letztere vom 1. April c. ab bis zu den Pfingstfeiertagen möglichst zu cessiren.

Breslau, den 27. Januar 1862.

Königliche Regierung, Abtheilung für die Kirchenverwaltung und das Schulwesen und des Innern.

Verordnungen und Bekanntmachungen anderer Behörden ꝛc.

Lektionsplan

der Königlich Preußischen staats- und landwirthschaftlichen Akademie zu Eldena bei Greifswald pro Sommer-Semester 1862.

Die Vorlesungen an der hiesigen Königlichen Akademie beginnen im nächsten Sommer-Semester am 28. April c. und werden sich auf nachbenannte Unterrichts-Gegenstände beziehen

1) Ein- und Anleitung zum akademischen Studium, 2) Staatswirthschaftslehre, Direktor Professor Dr. Baumstark. 3) Landwirthschaftsrecht, Professor Dr. Häberlin. 4) Landwirthschaftliche Geräthe- und Maschinenkunde; 5) Bodenkunde; 6) Allgemeiner Acker- und Pflanzenbau; 7) Uebungen im Bonitiren des Bodens, Professor Dr. Segnitz. 8) Besonderer Acker- und Pflanzenbau; 9) Wiesenbau; 10) Praktische landwirthschaftliche Demonstrationen, Oekonomie-Rath Dr. Rodde.

11) Obstbaumzucht mit Demonstrationen und Uebungen, akademischer Gärtner Zarnack. 12) Allgemeine Viehzucht und Pferdezucht; 13) Pferdekenntniß und Hufbeschlag; 14) Lehre von den Krankheiten der Haus-Säugethiere, Departements-Thierarzt Dr. Fürstenberg. 15) Forstwirthschaftliche Produktionslehre und forstwirthschaftliche Exkursionen, Forstmeister Wiese. 16) Organische Experimental-Chemie; 17) Uebungen im chemischen Laboratorium; 18) Physik, vorzüglich die Lehre von der Wärme, dem Lichte, der Elektrizität und dem Magnetismus, Professor Dr. Trommer. 19) Pflanzensystematik und Anleitung zum Bestimmen der Pflanzen; 20) Pflanzengeographie oder die pflanzenphysiologischen Prinzipien des Ackerbaues; 21) Botanische Exkursionen, Dr. Jessen. 22) Feldmessen und Nivelliren, Professor Dr. Grunert. 23) Landwirthschaftliche Baukonstruktionslehre mit Demonstrationen an akademischen Gebäuden, und Wege- und Wasserbau für Landwirthe, Baumeister Müller. Außerdem wird der Assistent Dr. Heiden privatim Düngerlehre und analytische Chemie vortragen und ein Repetitorium der organischen Chemie halten.

Eldena, im Februar 1862.

Der Geheime Regierungs-Rath und Direktor der Königlichen staats- und landwirthschaftlichen Akademie. gez. Dr. E. Baumstark.

Personal-Chronik der öffentlichen Behörden.

Königliche Regierung, Abtheilung für die Kirchen-Verwaltung und das Schulwesen.

Bestätigt: 1) Die Vokation für den bisherigen Lehrer in Prauß Robert Hampel zum katholischen Schullehrer, Organisten und Küster in Protzan, Kreis Frankenstein.

2) Die Vokation für den bisherigen Hilfslehrer Adolph Elsner zum katholischen Schullehrer, Organisten und Küster in Crainsdorf, Kreis Neurode.

3) Die Vokation für den bisherigen Hilfslehrer in Würben Friedrich Fleischer zum katholischen Schullehrer, Organisten und Küster in Jankau, Kreis Ohlau.

Empfohlen von Oberaufsichtswegen: Die bisher von dem Lehrer und Kantor Slawyk in Polnisch-Wartenberg geleitete und nach dessen Versetzung an den berufenen Lehrer und Kantor Eduard Schleicher übergegangene katholische Präparanden-Anstalt ebendaselbst.

Königliches Provinzial-Schul-Kollegium.

Beigelegt: Dem Gymnasiallehrer Kinzel zu Ratibor das Prädikat „Oberlehrer."

Vermischte Nachrichten.

Patent-Aufhebung: Das dem Maschinenbauer August Schulz zu Parey a. E. unterm 7. Dezember 1860 ertheilte Patent

auf eine durch Zeichnung und Beschreibung erläuterte Säemaschine für Rübsamen, so weit dieselbe für neu und eigenthümlich erachtet worden,

ist aufgehoben.

Schwurgerichts-Sitzung: Die zweite diesjährige Sitzungs-Periode des Schwurgerichts zu Glatz für die Kreise Glatz, Habelschwerdt, Frankenstein, Münsterberg und Neurode beginnt Montag den 24. März 1862, Vormittags 9 Uhr.

Stiftung: Der zum bleibenden Andenken an die Feier des fünfzigjährigen selbstständigen Bestehens des katholischen Gymnasiums zu Breslau von mehreren Schülern desselben durch Zuwendung eines Kapitals von 1175 Rthlr. 5 Sgr. gegründeten „Jubiläums-Stipendien-Stiftung" ist die landesherrliche Genehmigung ertheilt worden.

Vermächtniß: Der zu Mannheim verstorbene Großherzoglich Badensche Geheime Oberhofgerichts-Expeditor Adam Schüßler hat dem Goldarbeiter Döll daselbst 50 Fl. rh. zur beliebigen Verwendung für einen milden Zweck letztwillig vermacht. Von letzterem ist das Legat auf 30 Rthlr. preußisch ergänzt und der Betrag als Fond einer Schüßler'schen Stiftung zur Beschaffung musikalischer Instrumente und kirchlicher Musikalien für das Chor der evangelischen Friedenskirche zur heiligen Dreifaltigkeit zu Schweidnitz überwiesen worden.

Redaktion des Amtsblattes im Regierungs-Gebäude. — Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.

Außerordentliche Beilage

zu № 10 des Amts-Blattes der Königlichen Regierung zu Breslau pro 1862.

Betriebs-Reglement

für die

Preußischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen.

Allgemeine Bestimmungen.

I. Jede der oben bezeichneten Eisenbahnen übernimmt nach Maßgabe der Transport-Bedingungen dieses Reglements die Beförderung von Personen und Gütern aller Art, so weit ihre regelmäßigen Transmittel zur Ausführung des Transports genügen.

II. Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum angewiesen, und hat sich innerhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vom Publikum ein Geschenk anzunehmen

Dem Dienstpersonal ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

III. Den Anordnungen des in Uniform befindlichen oder mit Dienstabzeichen versehenen Dienstpersonals ist das Publikum Folge zu leisten verbunden.

IV. Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Dienstpersonal entscheidet auf den Stationen der Stations-Vorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

V. Beschwerden können bei den Dienst-Vorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht werden; sie können auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung wird auf alle Beschwerden antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlichst genaue Bezeichnung nach dem Namen, der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten.

VI. Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu durch besondere Vorschriften befugten Personen, untersagt.

VII. Als Zahlungsmittel wird überall auch das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Cours besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem bei jeder Expedition durch Anschlag festgesetzten Course angenommen, insoweit dieser Annahme ein gesetzliches Verbot überhaupt nicht entgegensteht.

VIII. In den Wagen oder im örtlichen Bezirke der Eisenbahn zurückgelassene und von dem Aufsinder an die Verwaltung abgelieferte Gegenstände, desgleichen nicht abgeholtes Reisegepäck und lagernde Frachtgüter, deren Eigenthümer nicht mehr zu ermitteln, werden ein Jahr lang ohne Garantie der Verwaltung aufbewahrt, um dem sich meldenden Empfangsberechtigten gegen genügende Legitimation und Entrichtung der darauf lastenden Gebühren und Auslagen zurückgegeben zu werden.

Sind dergleichen Gegenstände, Gepäckstücke und Frachtgüter innerhalb der einjährigen Frist nicht reklamirt worden, so wird angenommen, daß der Eigenthümer resp. Empfangsberechtigte auf die Wiedererlangung derselben keinen Anspruch machen will und mit deren Veräußerung durch die Eisenbahn-Verwaltung zu Gunsten der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse der Eisenbahn einverstanden ist.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, werden bestmöglichst verkauft, sobald deren Verderben zu befürchten steht. Der Erlös wird bis zum Ablauf der einjährigen Frist aufbewahrt.

Besondere Bestimmungen.

A. Für die Beförderung von Gütern.

Für den Lokal-Güter-Verkehr, sowie für den nicht durch anderweite Verbands-Reglements geregelten Verbands-Güter-Verkehr der Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen unter einander gilt das nachstehend abgedruckte Reglement für den Vereins-Güter-Verkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit den in lateinischer Schrift beigefügten Zusatz-Bestimmungen als besonderes Reglement.

Anwendbarkeit des Reglements.

§ 1. Jede zum Verein gehörende Eisenbahn übernimmt unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es Behufs des Ueberganges der Güter von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungs-Adresse bedarf.

Auf Reisegepäck, Vieh und Equipagen findet dieses Reglement keine Anwendung.

Für den Lokalverkehr (innern Verkehr, Binnenverkehr), d. h. für den Verkehr zwischen den an der eigenen Bahn belegenen Orten, und für den Verbandverkehr, d. h. für den Verkehr zwischen den an verschiedenen, zu einem Verbande zusammengetretenen Eisenbahnen belegenen Orten, gelten die besonderen Reglements der betreffenden Bahn, beziehungsweise des betreffenden Verbandes. (Siehe Eingang.)

Uebernahme der Güter.

§ 2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nach ihrem Ermessen nicht zweckmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur nach dem Ermessen der Eisenbahn eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

§ 3. Dokumente, Gold- und Silberbarren, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen, Platina, baare Gelder, Gemälde und andere Kunstgegenstände sind von der Beförderung im Vereinsverkehre durchweg ausgeschlossen.

Auch die vorstehend benannten Gegenstände werden, soweit sie nicht postzwangspflichtig sind, zur Beförderung angenommen.

Welche sonstigen Gegenstände auf einzelnen Verkehrsstrecken von der Beförderung ausgeschlossen sind, wird öffentlich bekannt gemacht.

I. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

A. Ueberhaupt.

1. Alle solche Gegenstände, deren Beschaffenheit in Form, Umfang oder Gewicht nach dem Urtheile des expedirenden Beamten den Transport mit den Eisenbahnzügen nicht zulässt.
2. Alle postzwangspflichtigen Gegenstände.
3. Alle feuergefährlichen Gegenstände, als: geladene Gewehre, Schiesspulver, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, sowie überhaupt alle der Selbstentzündung und Explosion leicht unterworfenen Gegenstände, mit Ausnahme der unter II. 2 bis 7 bedingungsweise zugelassenen.

B. Als Eilgut (§ 11).

Alle Gegenstände, deren Beschaffenheit in Form, Umfang oder Gewicht nach dem Urtheile des expedirenden Beamten den Transport mit den Personenzügen nicht zulässt.

II. Folgende Gegenstände werden nur unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Gegenstände, von denen das einzelne Stück oder Collo über 15 Ctr. wiegt, oder deren Dimensionen den Raum eines Wagens überschreiten, oder endlich solche Gegenstände, welche nach dem Tarife zu ermässigten Frachtsätzen befördert werden, sind von dem Versender, resp. Empfänger auf- und abzuladen, soweit die Eisenbahn-Verwaltung dies nicht freiwillig selbst übernimmt.
2. Concentrirte Mineralsäure wird nur in Ballons zur Beförderung angenommen, welche in einem besonderen Gefässe, wozu auch geflochtene Körbe dienen können, wohl verpackt sind. Die Körbe oder Kisten, in denen sich die Ballons befinden, müssen mit Handgriffen zum bequemen Verladen versehen sein. Mehr als $1\frac{1}{2}$ Ctr. schwere Colli können zurückgewiesen werden.

3. Chlorsaures Kali muss sorgfältig in Papier verpackt und die Packete müssen in hölzernen Fässern oder Kisten eingeschlossen sein.
4. Naphtha, Aether und ätherische Oele dürfen nur in doppelten Verschlüssen und zwar dergestalt zur Versendung kommen, dass die gläsernen Flaschen, in denen sich die Stoffe befinden, in Blechbüchsen mit Kleie oder Sägemehl eingelegt sind.
5. Streichzündwaaren müssen in Behältnissen von starkem Eisenblech oder mindestens in sehr festen, mit Papier verklebten hölzernen Kisten von höchstens 40 Kubikfuss dergestalt sorgfältig und fest verpackt sein, dass der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist.

   Die Kisten sind äusserlich deutlich mit „Streichzünder enthaltend" zu bezeichnen.
6. Phosphor muss, mit Wasser umgeben, in verlöthete Blechbüchsen gefüllt sein, welche nicht über 12 Pfd. fassen.

   Die Blechbüchsen müssen in starken Kisten mit Sägemehl fest verpackt, die Kisten gehörig in starke Leinwand emballirt sein, an zwei ihrer oberen Kanten starke Handhaben besitzen und nicht mehr als 180 Pfd. Zollgewicht haben, auch mit dem Zeichen „Oben" versehen sein.
7. Gefettete Wollen und Garne, gefettete wollene und baumwollene Garn-Abfälle und überhaupt alle derartige der Selbstentzündung unterworfene gefettete Gegenstände, namentlich auch die sogenannte Mungo- und Schoddy-Wolle werden nur mit Güterzügen und in offenen Wagen befördert.
8. Gebrannter Kalk wird unverpackt nur gedeckt zur Beförderung angenommen, und hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Deckung selbst zu besorgen.
9. Unverpacktes Heu, Rohr und Stroh, sowie unverpackte Holzkohle werden nur in bedeckten Wagen und wenn ausserdem Versender resp. Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen, zum Transport zugelassen.

Die unter 2 bis 7 aufgeführten Gegenstände werden, sofern sie nicht volle Wagenladungen bilden, oder sofern für dieselben nicht die Fracht einer Wagenladung bezahlt wird, nur an bestimmten, öffentlich bekannt gemachten Tagen des Monats zur Beförderung angenommen.

Wer die wegen ihrer Gefährlichkeit von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zu derselben zugelassenen Gegenstände unter falscher Declaration zur Beförderung aufgiebt, verfällt in die durch die Kriminal-Gesetze und Polizei-Verordnungen angedrohten Strafen und haftet ausserdem für allen entstehenden Schaden.

Abschluß des Fracht-Vertrages.

§ 4. Der Fracht-Vertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditions-Stempels Seitens der Expedition der Absende-Station geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditions-Stempels erfolgt erst nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe deklarirten Gutes. Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

Frachtbriefe.

§ 5. Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahn-Verwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür die folgenden einzelnen Bestimmungen:

1. Der nach § 4 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und dem Absender, jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichtes oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn. Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 4), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken. Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements 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-Ausstellung angegeben worden, nach Zeichen, Nummer, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Colli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

Die Eisenbahn-Verwaltung kann verlangen, dass diejenigen Güter, für welche nach Inhalt des Tarifs die Fracht unter Zugrundelegung von Normalgewichten berechnet wird, nicht nach dem Gewicht, sondern nur nach derjenigen Maass-Einheit aufgegeben werden, für welche der Tarif das Normalgewicht angiebt.

Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders und die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

Statt der Unterschrift des Absenders wird auch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Namens im Frachtbriefe zugelassen. Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungs-Orte verschiedene Wege, so muss die Adresse im Frachtbriefe den Transportweg bestimmt angeben. Ist dies nicht der Fall, so wählt die Versandt-Expedition auf Gefahr des Versenders denjenigen Weg, der ihr am zweckmässigsten erscheint.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den desfallsigen 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 verifiziren zu lassen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhaltes kann eine jede Eisenbahn, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte, eine Konventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften erheben.

Die Konventionalstrafe wird auf den doppelten Betrag der vorenthaltenen Frachtgebühr festgesetzt.

4. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern nicht die besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen die Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine" gestatten, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eins ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplikat" vollzogen zurückgegeben wird.

Dieses Duplikat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

5. Die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt.

6. Bei Versendungen von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, soll der Versender wegen des Weitertransports auf dem Frachtbriefe die Eisenbahn-Station bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§ 16 und 20.)

7. Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen A. und B. vorgeschrieben und auf den betreffenden Vereins-Stationen käuflich zu haben.

Frachtbrief-Formulare sind auf allen Stationen zu den im Tarife angezeigten Preisen käuflich zu haben.

Zoll- und Steuer-Vorschriften.

§ 6. Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen Deklarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die 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 sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet.

Würde die Eisenbahn 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 beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regreßpflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbrief-Dekla-

ration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Deklaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeklaration erwachsen möchten.

Berechnung der Frachtgelder.

§ 7. So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammenzustoßenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütigung, für Ueberlieferung, Umerpedition und etwaige Umladung, darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äußeren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, ausschiffen, löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen andern Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütigungen hierfür zu ersetzen.

Die Fracht wird nach Zollgewicht (den Centner zu 100 Pfund gleich 50 Kilogramm), bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittelung übernommen werden, nach Maßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, nach Tragkraft der Wagen oder nach Raum-Inhalt oder Raum-Maß berechnet. Die Ermittelung des Gewichts geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen.

Sendungen unter einem halben Centner werden höchstens für einen halben Centner, das darüber hinausgehende Gewicht wird nach Zehntel-Centnern berechnet, so daß jedes angefangene Zehntel für ein volles Zehntel gilt. Durch diese Gewichts-Berechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung Seitens der Eisenbahn-Verwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweite Ermittelung des Gewichts in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so hat er dafür ein im Tarife bestimmtes Wägegeld zu entrichten.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes 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.

Die zu erhebende Fracht wird mit ganzen Groschen, beziehungsweise Kreuzern abgerundet, so daß Beträge bei Thalerwährung unter einem halben Groschen gar nicht, von einem halben Groschen ab aber für einen Groschen und bei der Guldenwährung Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet werden.

Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Konventionalstrafe erheben.

Die Konventionalstrafe wird auf den doppelten Betrag der vorenthaltenen Frachtgebühr festgesetzt.

Zahlung der Fracht.

§ 8. Die Frachtgelder müssen bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden, die Eisenbahn kann jedoch eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren fordern, namentlich muß für Gegenstände, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen, oder die Fracht nicht sicher decken, diese stets bei der Aufgabe entrichtet werden.

Nachnahme und Provision.

§ 9. Nach dem Ermessen der Eisenbahn können die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Spezifizirung verlangt werden kann, nachgenommen werden. Solche Nachnahmen werden dem Aufgeber baar verabfolgt, wenn die Zahlung derselben von Seiten der Adressaten geschehen ist.

Ob Vorschüsse auf den Werth des Gutes zulässig, bestimmen die besonderen Vorschriften der einzelnen Bahnen.

Vorschüsse auf den Werth des Gutes können bis zur Höhe von 50 Thalern auf das zu einem Frachtbriefe gehörige Frachtgut nachgenommen werden; beim Uebergange des Gutes auf eine andere Bahn aber nur, sofern die Eisenbahn-Verwaltung, in deren Bereich die Bestimmungs-Station belegen, solche Vorschüsse zulässt.

Dieselben werden unter allen Umständen dem Aufgeber erst dann baar verabfolgt, wenn deren Zahlung von Seiten des Adressaten bewirkt ist, und sonst den Spesen-Nachnahmen gleich behandelt.

Für die Verabfolgung der Nachnahme wird nur einmal, und zwar die durch den Tarif der Aufgabe-Station bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransports von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§ 7), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Annahme der Güter.

§ 10. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann; namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transports nicht genügen.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

§ 11. Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Deklaration des Absenders, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert.

Die Expeditions-Lokale sind dem Publikum im Sommer von 7 Uhr, im Winter von 8 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends, mit Ausschluss einer durch Aushang in dem Expeditions-Lokale, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatt zu bestimmenden Mittagszeit, geöffnet.

An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten nicht verabfolgt.

Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den, ein für alle Mal bestimmten, durch Aushang in den Expeditions-Lokalen und beziehungsweise auch in einem Lokalblatte bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

Das Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage B.) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert.

Die gewöhnlichen Frachtgüter, welche mit einem Frachtbriefe nach Anlage A. aufzugeben sind, werden so viel wie möglich nach der Reihenfolge ihrer Auflieferung befördert.

Die Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absende-Station zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Diese Frist wird durch Anschlag in den Güter-Expeditionen und beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Lieferungszeit. Berechnung derselben.

§ 12. Jede Bahn publizirt Lieferfristen. Durch Zusammenrechnung der Lieferfristen der einzelnen bei dem Transporte betheiligten Bahnen ergiebt sich die Lieferungszeit für den Vereins-Verkehr. Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§§ 4 und 5) folgenden Mitternacht, und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger (oder denjenigen Personen, an welche nach § 19 die Ablieferung gültig geschehen kann), an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder falls eine solche Zuführung nicht zugesagt ist, wenn innerhalb der gedachten Frist nach erfolgter Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte schriftliche Nachricht von dieser Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Es werden für den Bereich jeder Verwaltung folgende Maximal-Lieferfristen festgestellt:

A. Für gewöhnliche Frachtgüter:

Für einen Transport bis zu 20 Meilen 3 Tage; bei grösseren Entfernungen für je angefangene weitere 20 Meilen einen Tag mehr.

B. Für Eilgüter:

Für einen Transport bis zu 20 Meilen 24 Stunden; bei grösseren Entfernungen für je angefangene weitere 20 Meilen 12 Stunden mehr.

Zu den ad A. und B. gedachten Fristen dürfen höchstens noch je weitere 24 resp. 12 Stunden hinzutreten:

a. wenn die Beförderung durch einen Zug bewirkt wird, welcher auf einer Zwischenstation fahrplanmässig übernachtet;

b. wenn das Gut nicht auf dem direkten Hauptcours des Zuges verbleibt, sondern einen Nebencours auf einer Zweigbahn einschlägt, oder einen nicht überbrückten Fluss-Uebergang zu passiren hat, oder endlich auf dem Transport aus dem Bereich einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschliessenden Verwaltung übergeht.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigungen. Der Verwaltung wird vorbehalten, für Messen und andere Zeiten aussergewöhnlichen Verkehrs Zuschlagsfristen festzusetzen und zu publiciren.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungs-Station zur Abnahme bereit gestellt ist.

Zeitweilige Verhinderung des Transportes.

§ 13. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Die Gebühr für die Kosten der Vorbereitung des Transports und der Wiederausladung ist in den Tarifen festgesetzt.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

§ 14. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn 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 (§ 5 Nr. 4) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen, als diejenigen, welche auf der Aufgabe-Station erfolgt sind, zu beachten. Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen läßt, wird dem Adressaten nach Ankunft der transportirten Güter schriftlich Nachricht von der erfolgten Ankunft der Güter durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden von derselben besondere Rollfuhr-Unternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der § 18 des Reglements Anwendung findet.

Die Taxe für die dem Rollfuhr-Unternehmer zu zahlende Gebühr wird in den betreffenden Güter-Expeditionen zur Einsicht aushängen.

Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen oder sich anderer, als der von der Bahn-Verwaltung bestellten Fuhr-Unternehmer bedienen wollen, haben dies der betreffenden Güter-Expedition rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güter-Expedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Königl. Packhöfen oder Niederlagen gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, werden nicht avisirt.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der vorschriftsmäßigen vollzogenen Empfangsbescheinigung und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditions-Lokalen und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungs-Plätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeit-Bestimmungen:

1. Die Güter sind 24 Stunden nach Zusendung der Benachrichtigung während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

Bahnhof restante gestellte Güter, sowie Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, sind 24 Stunden nach Ankunft abzunehmen.

2. Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt.

Diese Fristen werden auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslokalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatt zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

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 Verbrauchswerth hat, soll die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden dürfen, unbeschadet der auf Grund der §§ 17 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungs-Ansprüche.

Die Avisirung, Auslieferung und Abnahme des Eilgutes soll in möglichst kurzen, durch die besonderen Vorschriften zu bestimmenden Fristen erfolgen.

Eilgüter werden, sofern aussergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft avisirt resp. binnen sechs Stunden dem Adressaten in seine Behausung zugeführt. Die Avisirung resp. Zuführung der später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden.

Lagergeld und Konventionalstrafe.

§ 15. 1. Wer ohne die im § 13 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahn-Verwaltung außer den Auf- und Ablade-Gebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei blos angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmässigen Fracht für die von dem Gut zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmässige Reugeld zu zahlen.

2. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe deklarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäfts ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung 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 Tages-Versäumniß ausgleichende Kaution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von Demjenigen einziehen, welcher Eisenbahn-Wagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften (cfr. Zusatz zu § 11 am Schluss) zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn 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 Eisenbahn-Wagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

3. Wer Frachtgüter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.

4. Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im § 14 Nr. 2 vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine konventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagen-Strafmiethe festsetzen.

5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, sowie bei den Bahnhof restante gestellten Gütern beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagen-Strafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Frist. (cfr. Zusätze zu § 14.)

6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser konventionellen Lagergelder und Wagen-Strafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen.

§ 16. Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse: „Bahnhof restante" länger als die durch die besonderen Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten der Versender. Auch hat die Eisenbahn 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 zustehen, 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 innerhalb 14 Tagen vom Abgang dieser Benachrichtigung eine andere Disposition für Ablieferung der Güter nicht ertheilt.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer andern Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiter befördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist.

Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung, soweit die Verwaltung Rollfuhr-Unternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat. (Zusatz-Bestimmung zu § 14. Alin. 2.)

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahn Güter, deren An- oder Abnahme 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 decken, oder endlich solche Güter, deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme Seitens des Adressaten, oder im Falle, daß der Adressat nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst 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.

Haftpflicht im Allgemeinen.

§ 17. Im Vereinsverkehr haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

§ 18. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

§ 19. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem nach § 4 festzustellenden Zeitpunkte der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major), oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, und dergleichen, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Packhöfe, Lagerhäuser, Revisionsschuppen u. s. w. und im Falle des § 16 die Ablieferung in ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur gleich.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst 4 Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung nach Vorstehendem gültig erfolgen kann, und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur wegen Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch spätestens innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Außerdem erlöschen alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes, wegen Verminderung und Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahn-Stationen bestimmt sind.

§ 20. Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahn-Verwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (Zusatz-Bestimmung zu § 14 Alinea 2) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungs-Orte.

§ 21. Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem, an einer Vereinsbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

Besondere Beschränkung in der Haftpflicht.

§ 22. 1) Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht

a. überhaupt: bei gefährlichen Substanzen, als Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;
b. für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als Möbeln und Hausgeräth, Glas, Eisenguß, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.;
c. für Leckage d. h. Dringen der Flüssigkeiten durch die Fugen des Gebindes ohne äußerliche Beschädigung;
d. für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen, oder durch Frost oder Hitze leiden;
e. für das Einrosten: bei Metallwaaren;
f. für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2) Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

Der Tarif bezeichnet diejenigen Güter, deren Transport die Eisenbahn-Verwaltung bei Anwendung einer ermässigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu bewirken befugt ist, und giebt der Absender sein Einverständniss mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes zum Frachtsatze der Normalklasse verlangt.

3) Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4) Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5) Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6) In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der Seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7) Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8) Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganz durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als 1 Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst (andere dahin zu rechnende Gegenstände müssen in den besonderen Vorschriften namhaft gemacht sein) gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als 2 Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absende-Station festgestellten Gewichts beträgt. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Den nassen Gütern werden in Bezug auf Gewichtsmängel noch beigerechnet:

Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, höhere Prozentsätze als 2 Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütigung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Geldwerth der Haftung.

§ 23. Eine, der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden §§ zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1) Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth, und in Ermangelung eines solchen, der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle, Frachten und Unkosten, zum Grunde gelegt.

2) Zum Zwecke der Entschädigungs-Berechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 20 Rthlr. pro Centner angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf dem Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle deklarirt ist.

3) Im Falle einer höheren Werthdeklaration, die dem Versender gegen Entrichtung einer im Tarife zu bestimmenden besonderen Vergütung freisteht, bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

4) Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werths zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatz vergütet.

5) Den einzelnen Eisenbahnen bleibt es unbenommen, die für alle Güter, auch wenn dieselben nicht zu einem höheren Werthe als 20 Rthlr. pro Centner deklarirt sind, in ihrem Tarife seither festgesetzte Versicherungs-Gebühr fortzuerheben.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

§ 24. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§ 12) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Durch Annahme des Guts Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung nach § 19 gültig erfolgen kann, und Bezahlung der

Fracht, erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit. Ist das Gut nicht angenommen oder die Fracht nicht bezahlt, so erlöschen sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und, wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

§ 25. Die Haftverbindlichkeit der Eisenbahn 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 Frachtgelder, beziehungsweise deren Erstattung für die Transportstrecke derjenigen Eisenbahn, auf welcher die Versäumniß vorgekommen ist. Nur wenn der Versender einen bestimmten Betrag als das Interresse der rechtzeitigen Ablieferung ausdrücklich angegeben hat, ist die Eisenbahn, welche in diesem Falle einen besonderen, im Tarife festzustellenden Zuschlag zu den Frachtgeldern erheben darf, auch über den Betrag der Fracht hinaus bis höchstens zu dem Betrage der deklarirten Summe den nachgewiesenen Schaden zu vergüten verpflichtet.

Die Angabe eines bestimmten Betrages als des Interesses der rechtzeitigen Ablieferung erfolgt durch eine dem Frachtbriefe beizugebende besondere Erklärung nach dem beiliegenden Formulare auf grünem Papier (Anlage C.). Diese Erklärung muss behufs ihrer Gültigkeit in duplo ausgestellt und sowohl von dem Versender unterschrieben, als mit dem schriftlichen Visum der Versandt-Güter-Expedition versehen sein.

Deklarations-Formulare sind auf allen Stationen gegen Erlegung einer im Tarife bezeichneten Gebühr käuflich zu haben.

Abänderung dieses Reglements.

§ 26. Abänderung dieses Reglements bleiben vorbehalten.

Bis zum Erlaß eines neuen Reglements werden dieselben in je einem, am Sitze 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.

B. Für die Beförderung von Personen.

Personenbeförderung im Allgemeinen.

§ 27. Die regelmäßige Personenbeförderung findet nach den öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrplänen statt.

Extrafahrten werden nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stations-Uhren maßgebend.

Fahrpreis.

§ 28. Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

Lösung der Fahrbillets.

§ 29. Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann nur innerhalb der letzten halben Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit dem der Reisende befördert sein will, und wenn zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur in dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.

Die Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp. beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben. Ist dies nicht der Fall, so können die Billets gegen Erstattung des dafür gezahlten Betrages zurückgegeben oder gegen Billets anderer Klassen, in welchen noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleichung des Preis-Unterschiedes umgetauscht werden. Jedenfalls haben die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu hinzutretenden.

Gültigkeit der Fahrbillets.

§ 30. Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden, ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will, endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt.

Fahrbillets, welche ohne Beschränkung auf einen bestimmten Zug Gültigkeit haben, werden ausschließlich für diejenigen Reiserouten ausgegeben, wofür dies besonders festgestellt ist.

Sonst gilt als Regel, daß jedes Fahrbillet nur für einen im Voraus fest bestimmten Zug gültig ist. Jedoch wird den Inhabern dieser Billets gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem oder dem andern, am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungs-Station abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisende haben auf der betreffenden Zwischen-Station sofort nach dem Verlassen des Zuges, und so lange dieser noch hält, dem Stations-Vorsteher ihr Billet vorzulegen, welcher dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen wird. Die Ausantwortung des Gepäcks auf der Aussteige-Station kann indessen in solchem Falle nicht beansprucht werden.

Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet gültig, ist durch Abstempelung darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort zu prüfen im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet.

Kinder unter 10 Jahren werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert. Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten. Kinder, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle mit auf ihrer Angehörigen Platze finden, werden unentgeltlich befördert.

Umtausch gelöster Fahrbillets.

§ 31. Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets höherer Klassen ist den Reisenden bis zehn Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz unverwehrt, soweit noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind.

Unterwegs auf Zwischenstationen kann, dieselbe Bedingung vorausgesetzt, ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse nur gegen Zukauf eines Billets nach der Bestimmungsstation gestattet werden, durch dessen Preis, einschließlich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahrpreis für die höhere Klasse mindestens gedeckt wird.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Klasse gegen ein solches niedrigerer Klassen ist nicht zulässig. (Siehe jedoch § 29).

Personenplätze.

§ 32. Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Alleinreisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden.

Auf den Anfangs-Stationen ist die Bestellung ganzer Coupés der ersten zwei Wagenklassen gegen Lösung eines Scheins und so vieler Fahrbillets, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Den Inhabern ganzer Coupés ist gestattet, ein oder zwei Kinder unter 10 Jahren in denselben unentgeltlich mitfahren zu lassen.

Auf Zwischen-Stationen können ganze Coupés nur dann gewährt werden, wenn der Raum in den, mit dem Zuge ankommenden Wagen es gestattet.

Die Verabfolgung von Scheinen für ganze Coupés kann innerhalb der letzten halben Stunde vor Abgang des Zuges nicht mehr verlangt werden.

Von der Beförderung ausgeschlossene Personen.

§ 33. Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so muß er an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereit gestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

Vorzeigen der Fahrbillets.

§ 34. Die Wartesäle, die Billet- und Gepäck-Expeditionen werden spätestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges geöffnet.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartesaal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen.

Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten.

Derjenige Reisende, welcher in einen Personenwagen einsteigt, und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 10 Sgr. erhöhten Fahrpreis zu zahlen. In allen andern Fällen, wo ein Reisender ohne gültiges Fahrbillet getroffen wird, hat er für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze, vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 2 Thlr. zu entrichten. Wird die sofortige Zahlung dieser Taxe geweigert, so kann der Reisende ausgesetzt werden.

Antritt der Fahrt.

§ 35. Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch zwei, das Zeichen zur Abfahrt durch drei einzelne Schläge auf die Glocke gegeben.

Versäumung der Abfahrt.

§ 36. Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Glocke gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden.

Jeder spätere Versuch zum Einsteigen und jede Hilfeleistung dazu ist polizeilich verboten.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Anhalten auf den Stationen.

§ 37. Bei der Ankunft auf einer Station wird der Name derselben und da, wo ein bestimmter Aufenthalt stattfindet, die Dauer desselben ausgerufen.

Sobald der Wagenzug stillsteht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem andern Platze begnügen.

Anhalten auf freier Strecke.

§ 38. Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.

Verhalten während der Fahrt.

§ 39. Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thüren anlehnen oder auf die Sitze treten.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Oeffnen dem Dienstpersonal überlassen und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig stillsteht. Jeder Reisende muß sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten und Niemand darf den Bahnhof in einer andern als der angewiesenen Richtung verlassen.

Beschädigung der Wagen.

§ 40. Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungs-Taxe und werden die darin festgesetzten Beträge vorkommenden Falls durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen.

Auch ist die Eisenbahn-Verwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

Mitführen von Thieren und Tabakrauchen.

§ 41. Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet; in der I. Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauch-Coupés dieser Klasse im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupés II. Klasse für Nichtraucher vorhanden sein; auch sollen auf Verlangen den Reisenden dieser Wagenklasse stets derartige Coupés angewiesen werden.

Nichtbeachtung der Anordnungen.

§ 42. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet und sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen.

Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck der Expedition bereits übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

Rückzahlung des Fahrgeldes.

§ 43. Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisenbahn-Verwaltung. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

C. Für die Beförderung von Reisegepäck.

Reisegepäck und Freigewicht.

§ 44. Zur Beförderung als Reisegepäck darf in der Regel nur aufgegeben werden, was der Reisende an Reisebedürfnissen mit sich führt, namentlich: Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen.

Welches Gepäck-Freigewicht auf jedes Billet gewährt wird, bestimmt der Tarif.

Kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen und andere Gegenstände, welche nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnen sind, können nach dem Ermessen des expedirenden Beamten zwar zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, werden jedoch in das Freigewicht nicht eingerechnet.

Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind (§ 3), dürfen auch zur Beförderung als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

Verpackung.

§ 45. Jedes Stück Reisegepäck, welches nicht sicher und wohlverpackt und von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit ist, kann zurückgewiesen werden.

Einlieferung des Gepäcks.

§ 46. Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäck-Expedition eingeliefert ist, kann nicht zugesichert werden.

Die tarifmäßige Gepäckfracht muß sofort bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

Ausnahmsweise kann, vorbehaltlich späterer Expedirung, in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen werden. — Solches Gepäck wird indessen bis zum Zeitpunkte der Expedirung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen. Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

Gepäckschein.

§ 47. Gegen Einlieferung des Gepäcks im Lokale der Gepäck-Expedition, wobei das Fahrbillet vorzuzeigen ist, erhält der Reisende einen Gepäckschein, mit dessen Aushändigung der Frachtvertrag für abgeschlossen gilt. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck gegen Rückgabe des Scheins ausgeliefert.

Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nach Ankunft auf der Bestimmungs-Station nicht abgeholt, so ist für dasselbe das tarifmäßige Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweis der Empfangs-Berechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

Lieferungszeit.

§ 48. Das Reisegepäck wird mit demselben Zuge befördert, zu welchem der Reisende das Fahrbillet gelöst hat und wird daher dem Reisenden nach der Ankunft des Zuges am Bestimmungsorte und nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokale der Gepäck-Expedition ausgeliefert.

Haftpflicht.

§ 49. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige, unbeschädigte und rechtzeitige Ablieferung der Gepäckstücke im Lokale der Gepäck-Expedition der Bestimmungsstation nach denselben Grundsätzen, nach welchen die Haftpflicht für Frachtgüter in den §§ 18 bis 25 dieses Reglements festgestellt ist, mit folgenden Maßgaben:

1) Für Verlust an Reisegepäck wird nur gehaftet, wenn das Gepäck binnen längstens drei Tagen nach der Ablieferungszeit von der Gepäck-Expedition der Bestimmungsstation abgefordert wird.
2) Als in Verlust gerathen ist das Reisegepäck erst 8 Tage nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten.
3) Der Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth des Reisegepäcks wird nicht höher als 2 Rthlr. für das Pfund angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich bei der Aufgabe des Gepäcks deklarirt ist.
4) Die Haftverbindlichkeit der Eisenbahn für den durch Versäumung der Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 1 Sgr. für jeden angefangenen Tag der Versäumniß und jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäcks, es sei denn, daß bei der Aufgabe des Gepäcks ausdrücklich ein bestimmter Betrag als das Interesse der rechtzeitigen Ablieferung deklarirt ist.

Nicht aufgegebenes Reisegepäck.

§ 50. In den ersten drei Wagenklassen können kleine, leicht tragbare Gegenstände, mit Ausnahme der am Schlusse des § 44 bezeichneten, ohne Aufgabe als Reisegepäck in den Wagen mitgeführt werden, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden und die Zoll- und Steuer-Vorschriften solches gestatten.

Reisenden IV. Klasse ist unter denselben Voraussetzungen die Mitführung von Handwerkszeug, Tornisters, Traglasten in Körben, Säcken, Kiepen rc. und andern Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stations-Vorstandes gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß stets nach oben gehalten werden.

Für Verlust oder Beschädigung aller nicht aufgegebenen Gepäckstücke wird nur gehaftet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

Gepäckträger.

§ 51. Auf den Hauptstationen befinden sich unter dienstlicher Aufsicht stehende und durch Dienstabzeichen erkennbare Gepäckträger, deren sich die Reisenden ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Lokalen der Gepäck-Expeditionen bedienen können.

Sie sind mit einer gedruckten Dienst-Anweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, in ihrem Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen.

D. Für die Beförderung von Leichen.

§ 52. Die Beförderung einer Leiche wird nur mit einem Begleiter und in einem besonders dazu gemietheten verschließbaren Güterwagen zugelassen. Die Leiche muß in einem luftdicht verschlossenen Kasten sich befinden.

Es wird vorausgesetzt, daß die zur Beförderung erforderliche polizeiliche Erlaubniß nachgewiesen ist.

Die tarifmäßige Fracht ist sofort bei der Auflieferung zu entrichten.

E. Für die Beförderung von Equipagen.

Annahme und Einlieferung.

§ 53. Equipagen werden nur auf den dazu bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen, und sind, wenn sie unter Begleitung versendet werden, bei der Gepäckexpedition gegen Empfang eines Transportscheins, ohne Begleitung, bei der Güterexpedition mittelst gewöhnlichen Frachtbriefs aufzugeben.

Equipagen mit Begleitern müssen so zeitig vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung erfolgen soll, angemeldet werden, daß die zum Transport derselben erforderlichen Wagen rechtzeitig herbeigeschafft und bereit gestellt werden können. Die Einlieferung muß spätestens eine Stunde vor Abgang des Zuges stattfinden.

Die Beförderung der Equipagen mit den Eil- und Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

Die Fracht für Equipagen ist im Tarife festgesetzt.

Lieferungszeit und Abnahme.

§ 54. Equipagen mit Begleitung werden nach den Bestimmungen für Reisegepäck (§ 48) gegen Rückgabe des Transportscheins ausgeliefert und müssen spätestens innerhalb zwei Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft der Zug auf der Bestimmungs-Station erst später ein, so läuft die Frist erst von Morgens 6 Uhr an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist das tarifmäßige Standgeld zu entrichten.

Equipagen ohne Begleiter werden nach den Bestimmungen für Frachtgut ausgeliefert. (§ 12.)

Haftpflicht.

§ 55. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Transportscheins ab für die richtige, unbeschädigte und rechtzeitige Ablieferung der Equipagen auf der Bestimmungs-Station nach denselben Grundsätzen, nach welchen die Haftpflicht für Frachtgüter in den §§ 18 bis 25 dieses Reglements festgestellt ist, mit folgenden Maßgaben:

1) Der Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth der Equipagen wird nicht höher als 300 Thlr. pro Stück angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich bei der Aufgabe der Equipage deklarirt ist.
2) Bei begleiteten Equipagen erstreckt sich die Haftverbindlichkeit für den durch Versäumung der Lieferfristen entstandenen Schaden der Regel nach nicht weiter als auf Zahlung von höchstens 10 Thlr. für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß.
3) Die ausdrückliche Angabe eines bestimmten Betrages als des Interesses der rechtzeitigen Ablieferung einer begleiteten Equipage erfolgt in der im § 25 vorgeschriebenen Form.

Mitbeförderung von Gepäck und anderen Gegenständen.

§ 56. Den Begleitern der Equipagen steht es frei, Reisegepäck in den Equipagen zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen. Die Bahn-Verwaltung haftet aber für diese und alle anderen Gegenstände, welche sich in den Equipagen befinden, nur soweit ihr oder ihren Leuten ein Verschulden nachgewiesen wird.

F. Für die Beförderung von Thieren.

Bedingungen der Annahme.

§ 57. Thiere werden nur auf den dazu bestimmten Stationen und nur mit Begleitern zur Beförderung angenommen, denen die Sorge für das Ein- und Ausladen der Thiere, deren angemessene Befestigung im Wagen und die Beaufsichtigung während des Transportes obliegt. Besteht der Transport aus mehreren Wagenladungen, so kann für jeden Wagen ein besonderer Begleiter verlangt werden.

Kleines lebendes Vieh, insbesondere Geflügel wird auch ohne Begleiter in tragbaren Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) zur Beförderung angenommen.

Kranke Thiere und solche, welche aus Orten kommen, wo eine Viehseuche herrscht, werden zur Beförderung nicht angenommen.

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn-Verwaltung nicht verpflichtet.

Expedition.

§ 58. Hunde werden gegen Lösung eines Hundebillets bei der Billet-Expedition, andere Thiere nach Bestimmung der Verwaltung entweder in der Gepäck-Expedition gegen Empfang eines Transportscheins oder in der Güter-Expedition mittelst Frachtbriefes aufgegeben, in beiden Fällen aber nur gegen Vorausbezahlung der tarifmäßigen Fracht zur Beförderung angenommen.

Einlieferung.

§ 59. Die Beförderung von Vieh mit Eil- und Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

Thiere, mit Ausnahme der Hunde, müssen so zeitig vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung erfolgen soll, angemeldet werden, daß die zum Transporte derselben erforderlichen Wagen rechtzeitig herbeigeschafft und bereit gestellt werden können. Die Einladung der Thiere muß mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges beendet sein.

Die Fracht für Thiere ist im Tarife festgesetzt.

Lieferungszeit und Abnahme.

§ 60. Hunde und andere Thiere mit Begleitern werden nach den Bestimmungen für Reisegepäck (§ 48) gegen Rückgabe des Hundebillets resp. des Transportscheins ausgeliefert.

Hunde und andere Thiere, welche nicht in einem für sie ausschließlich bestimmten Wagen befördert werden, müssen sofort nach Ankunft des Zuges ausgeladen und in Empfang genommen werden; sie zu verwahren ist die Verwaltung nicht verpflichtet. In allen anderen Fällen sind die Thiere spätestens innerhalb zwei Stunden nach Ankunft des Zuges auszuladen und abzutreiben, widrigenfalls das tarifmäßige Standgeld erhoben wird.

Thiere ohne Begleiter werden nach den Bestimmungen für Frachtgut ausgeliefert. (§ 12.)

Begleiter der Thiere.

§ 61. Die Viehbegleiter müssen nach Anweisung des Stations-Vorstandes ihren Platz in den betreffenden Viehwagen nehmen.

Haftpflicht.

§ 62. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Transportscheins resp. Annahme des Frachtbriefes ab für die richtige, unbeschädigte und rechtzeitige Ablieferung des Viehs auf der Bestimmungs-Station nach denselben Grundsätzen, nach welchen die Haftpflicht für Frachtgüter in den §§ 18 bis 25 dieses Reglements festgestellt ist, mit folgenden Maßgaben:

1) Die Eisenbahn haftet nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entsteht.

2) Der Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth der Thiere wird, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich bei der Aufgabe deklarirt ist, nicht höher als:

150	Thlr.	für	ein Pferd,
70	=	=	einen Mastochsen,
50	=	=	ein Haupt Rindvieh,
6	=	=	ein Kalb,
20	=	=	ein Mastschwein,
8	=	=	ein mageres Schwein,
2	=	=	ein Ferkel,
4	=	=	ein Schaf oder eine Ziege,
2	=	=	einen Hund,
10	=	=	den Centner sonstiger Thiere

angenommen.

3) Die ausdrückliche Angabe eines bestimmten Betrages als des Interesses der rechtzeitigen Ablieferung des Viehs erfolgt in der im § 25 vorgeschriebenen Form.

Vorstehendes Reglement und künftige Abänderungen werden durch die Amtsblätter derjenigen Regierungen veröffentlicht, deren Bezirke durch die Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen berührt werden.

Berlin, den 17. Februar 1862.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
gez. von der Heydt.

Stempel der Verwaltung. (Weißes Papier.) Frachtbrief-Formular A.

Frachtgut.

. . . . . den 18

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände enthaltenen und $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen.	№	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Bruttogewicht in Zollpfund.	Abgerundetes, zur Berechnung zu ziehendes Gewicht. Z.-Ctr.	$^1/_{10}$ Ctr.	Nachnahme.	Erklärung wegen der zoll- und steueramtl. Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson etc. Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- u. Zolldokumente und sonstigen Beilagen. Angabe etwaig. Bleiverschlüsse.

Wiege-Stempel. Unterschrift. Stempel der Abgangs-Station.

Frankirt.		Note.	Einheits-Frachtsatz, pro Ctr.	Zu erheben: Thlr.	Gr.	Fl.	Kr.
..	.	Nachnahme	.	.	.	.	.
..	.	Provision	.	.	.	.	.
..	.	Fracht bis	.	.	.	.	.
..	.	Frachtzuschlag . . . . % der Fracht	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	Fracht bis	.	.	.	.	.
..	.	Frachtzuschlag . . . . % der Fracht	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	Fracht bis	.	.	.	.	.
..	.	Frachtzuschlag . . . . % der Fracht	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	Fracht bis	.	.	.	.	.
..	.	Frachtzuschlag . . . . % der Fracht	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	Zusammen	.	.	.	.	.

Stempel der Empfangs-Station.

№ des Wagens . . . . .
№ der Frachtkarte . . . . .
Pos. . . . . .

Herrn . . . . . .
in . . . . . .
Station . . . . . der . . . . . Eisenbahn
über

Die deklarirte Werthsumme (§ 23 No. 2 und 3 des Vereins-Reglements beträgt:

Nachnahme in Buchstaben:

Spezification der Nachnahme.	Betrag.	

Stempel der Bahnen:

Stempel der Verwaltung. (Rothes Papier.) Frachtbrief-Formular B.

Eilgut.

. . . . . den 18

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände enthaltenen und mir/uns bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen.	№	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Bruttogewicht in Zollpfund.	Abgerundetes, zur Berechnung zu ziehendes Gewicht. Z.-Ctr.	$^1/_{10}$ Ctr.	Nachnahme.	Erklärung wegen der zoll- und steueramtl. Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson etc. Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- u. Zolldokumente und sonstigen Beilagen. Angabe etwaig. Bleiverschlüsse.

Wiege-Stempel. Stempel der Abgangs-Station.

Unterschrift.

Frankirt.		Note.	Einheits-Fracht-satz. pro Ctr.	Zu erheben: Thlr.	Gr.	Fl.	Kr.
..	.	Nachnahme	.	.	.	.	.
..	.	Provision	.	.	.	.	.
..	.	Fracht bis	.	.	.	.	.
..	.	Frachtzuschlag . . . . % der Fracht	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	Fracht bis	.	.	.	.	.
..	.	Frachtzuschlag . . . . % der Fracht	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	Fracht bis	.	.	.	.	.
..	.	Frachtzuschlag . . . . % der Fracht	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	Fracht bis	.	.	.	.	.
..	.	Frachtzuschlag . . . . % der Fracht	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	. . . . .	.	.	.	.	.
..	.	Zusammen	.	.	.	.	.

Stempel der Empfangs-Station.

№ des Wagens . . . . .
№ der Frachtkarte . . . . .
Pos. . . . . .

Herrn . . . . . .
in . . . . . .
Station . . . . . der . . . . . Eisenbahn
über

Die deklarirte Werthsumme (§ 23 No. 2 und 3 des Vereins-Reglements) beträgt:

Nachnahme in Buchstaben:

Specification der Nachnahme.	Betrag.

Stempel der Bahnen:

(Grünes Papier.)

Formular C.

Formular.

Das Interesse für den Fall der Versäumung der Lieferungszeit der laut Frachtbriefes vom . . ten . . . . . 18 . . der . . . . . .
Eisenbahn zur Beförderung übergebenen (Bezeichnung der Sendung nach Inhalt des Frachtbriefes) deklarire ich auf . . . . . Thaler.

. . . . . den . . . . . 18 . .

(Unterschrift des Versenders.)

Gesehen.

(Ort und Datum.)

Die Güter-Expedition.

(Siegel und Unterschrift.)

Verordnungen und Bekanntmachungen anderer Behörden 2c.

Lektions-Plan
der Königl. landwirthschaftlichen Akademie in Waldau für das Sommer-Semester 1862.

Vorlesungen.

Gütertaxation; spezieller Pflanzenbau; die Landwirthschaft Englands und ihre Anwendbarkeit unter deutschen Verhältnissen; Thierzüchtungskunde: Direktor Settegast.
Krankheiten der landwirthschaftlichen Kulturgewächse; Land- und forstwirthschaftliche Insektenkunde; systematische Botanik mit besonderer Berücksichtigung der norddeutschen Flora und der Kultur-Gewächse: Professor Dr. Körnicke.
Organische Chemie und Agrikulturchemie; Physik, erster Theil, und Meteorologie; landwirthschaftlich-technische Gewerbe: Professor Dr. Ritthausen.
Gesundheitspflege der landwirthschaftlichen Hausthiere; Krankheiten der Hausthiere; Pferdekenntniß: Thierarzt Neumann.
Waldbau und Forstschutz: Oberförster Gebauer.
Gemüsebau: Institutsgärtner Strauß.
Die Lehre von der Fütterung der Hausthiere: Der Versuchs-Dirigent.
Trockenlegung der Grundstücke und Drainage; Wiesenbau; Anbau der Handelsgewächse; Schweinezucht: Der Administrator.

Praktische Uebungen und Erläuterungen.

Praktische Anleitung zum Bonitiren und Abschätzen ländlicher Grundstücke: Direktor Settegast.
Mikroskopische Uebungen im physiologischen Laboratorium: Professor Dr. Körnicke.
Uebungen im chemischen Laboratorium: Professor Dr. Ritthausen.
Anleitung zum Planzeichnen; Uebungen im Feldmessen und Nivelliren: Baumeister Kinzel.
Botanische Exkursionen: Professor Dr. Körnicke.
Forstwissenschaftliche Exkursionen: Oberförster Gebauer.
Demonstrationen auf den Versuchsfeldern: Der Versuchs-Dirigent.
Landwirthschaftliche Demonstrationen nnd Exkursionen: Der Administrator.
Demonstrationen im Obstbau: Institutsgärtner Strauß.

Waldau in Pr., im März 1862.

Der Direktor der landwirthschaftlichen Akademie. gez. Settegast.

Personal-Chronik der öffentlichen Behörden.

Königliches Appellations-Gericht zu Glogau.

A. Bei dem Appellationsgericht.

Allerhöchst verliehen: Dem Appellationsgerichts-Sekretair Jockisch zu Glogau der Charakter als Rechnungs-Rath.

Gestorben: 1) Der Geheime Justiz- und Appellationsgerichts-Rath Pförtner v. d. Hölle zu Glogau.
2) Der Appellationsgerichts-Bote Schlüter zu Glogau.

B. Bei den Kreisgerichten.

Ernannt: 1) Die Kreisrichter Schmidt zu Grünberg, Hertel zu Lauban und Haack zu Löwenberg zu Kreisgerichts-Räthen.
2) Der Rechts-Anwalt und Notar Nimmer zu Rothenburg zum Justiz-Rath.
3) Der Kreisgerichts-Sekretair Herrmann zu Grünberg zum Kanzlei-Direktor.

Versetzt: 1) Der Rechts-Anwalt und Notar Dr. Horwitz zu Liebenwerda in gleicher Eigenschaft an das Kreisgericht zu Grünberg.
2) Der Appellationsgerichts-Referendarius Paschke aus dem Departement des Appellationsgerichts zu Frankfurt a. d. O. an das Kreisgericht zu Sprottau.

Ausgeschieden: Der Büreau-Diätarius Müller zu Görlitz.

Verschollen: Der Büreau-Diätarius Weber zu Glogau.

Gestorben: 1) Der Rechts-Anwalt und Notar Wantke zu Löwenberg.
2) Der Rechts-Anwalt und Notar Wandel zu Goldberg.
3) Der Bote und Exekutor Schubert zu Lüben.
4) Der Hilfs-Unterbeamte Ebert zu Glogau.

Königliche Ober-Post-Direktion.

Angestellt: 1) Die Post-Expedienten-Anwärter Meißner in Brieg und Ritter in Breslau bei dem Eisenbahn-Postamte Nr. 14 als Post-Expedienten.
2) Der Sergeant Scholz als Briefträger bei dem Postamte in Breslau.

Freiwillig ausgeschieden: Der Post-Expediteur Krautwald in Reesewitz.

Entlassen: Der Post-Expediteur Meißner in Kattern.

Vermischte Nachrichten.

Patent-Ertheilung: Dem Maschinen-Fabrikanten Ewald Hilger zu Essen an der Ruhr ist unter dem 28. Februar 1862 ein Patent
auf eine Maschine zum Trocknen von Wolle, so weit dieselbe nach der vorgelegten Beschreibung und Zeichnung für neu und eigenthümlich erachtet worden ist,
auf fünf Jahre, von jenem Tage an gerechnet, und für den Umfang des preußischen Staats ertheilt worden.

Schwurgerichts-Sitzungen: 1) Der Schwurgerichtshof zu Breslau wird seine dritte Sitzung im Jahre 1862 in der Zeit vom 31. März bis etwa zum 12. April im Schwurgerichts-Saale des Stadtgerichts-Gebäudes hier abhalten. Ausgeschlossen von dem Zutritte zu den öffentlichen Verhandlungen sind unbetheiligte Personen, welche unerwachsen sind, oder welche sich nicht im Vollgenusse der bürgerlichen Ehre befinden.
2) Am 7. April 1862 beginnt bei dem Königl. Kreisgericht zu Brieg die zweite Schwurgerichts-Sitzung pro 1862.

Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.