SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Memorial des Großherzogthums Luxemburg.

MEMORIAL DU Grand-Duché de Luxembourg.

Erster Theil.
Acte der Gesetzgebung und der allgemeinen Verwaltung.

№ 26.

PREMIÈRE PARTIE.
ACTES LÉGISLATIFS ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

Sonntag, 15. September 1872.

DIMANCHE, 15 septembre 1872.

Königl.-Großh. Beschluß vom 15. September 1872, wodurch das Betriebs-Reglement für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen veröffentlicht wird.

Wir Wilhelm III, von Gottes Gnaden König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg 2c., 2c., 2c.;

Nach Einsicht des Art. 7 des Vertrages vom 11. Juni 1872, die Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betreffend;

Nach Anhörung Unseres Staatsrathes;

Auf den Bericht Unseres Staatsministers, Präsidenten der Regierung;

Haben beschlossen und beschließen:

Das Betriebs-Reglement für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen soll durch's „Memorial" veröffentlicht werden und in allen seinen Bestimmungen, insofern selbige mit dem Vertrage vom 11. Juni 1872 in Einklang stehen, in Wirksamkeit treten.

Haag den 15. September 1872.

Für den König-Großherzog:
Dessen Statthalter
im Großherzogthum,
Heinrich,
Prinz der Niederlande.

Der Staatsminister,
Präsident der Regierung,
L. J. E. Servais.

Durch den Prinzen:
Der Secretär,
G. d'Olimart.

Arrêté royal grand-ducal du 15 septembre 1872, portant publication du nouveau Règlement d'exploitation pour les chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

Nous GUILLAUME III, par la grâce de Dieu, Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc., etc.;

Vu l'art. 7 de la convention du 11 juin 1872, concernant l'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre d'État, Président du Gouvernement;

Avons arrêté et arrêtons:

Le règlement d'exploitation pour les chemins de fer Guillaume-Luxembourg ci-annexé sera publié par la voie du *Mémorial*; il sera exécutoire en toutes ses dispositions en tant qu'elles sont conformes à la convention du 11 juin 1872.

La Haye, le 15 septembre 1872.

Pour le Roi Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant dans le Grand-Duché,
HENRI,
PRINCE DES PAYS-BAS.

Le Ministre d'État,
Président du Gouvernement,
L.-J.-E. SERVAIS.

Par le Prince:
Le Secrétaire,
G. D'OLIMART.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Betriebs-Reglement

für die im Großherzogthum Luxemburg gelegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburger Eisenbahnen.

A. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. — Pflichten des Dienstpersonals.

Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum, sowie ferner verpflichtet, 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.

§ 2. — Rechte des Dienstpersonals.

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

§ 3. — Entscheidung von Streitigkeiten.

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

§ 4. — Beschwerdeführung.

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

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

§ 5. — Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements befugten Personen, untersagt.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

§ 6. — Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen findet nicht statt, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die vorhandenen Transportmittel nicht ausreichen.

Als Zahlungsmittel ist überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publizirten Kurse anzunehmen, insoweit dieser Annahme ein gesetzliches Verbot überhaupt nicht entgegensteht.

II. Besondere Bestimmungen.

a. Beförderung von Personen.

§ 7. — Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit.

Die Personenbeförderung findet nach Maßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt, aus denen auch zu ersehen ist, welche Wagenklassen die einzelnen Züge führen. *)

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

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

§ 8. — Fahrpreise.

Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

§ 9. — Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets.

Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann auf Stationen von geringer Frequenz nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerer Frequenz aber innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, und wenn zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, jedoch nur innerhalb dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 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 Preisunterschiedes umgetauscht werden.

Jedenfalls haben die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu Hinzutretenden.

§ 10. — Fahrbillets und Gültigkeit derselben. Fahrpreis-Ermäßigung für Kinder. *)

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden;

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will; endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt. 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.

Den Reisenden ist gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisenden haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen. Die Ausantwortung des Gepäcks auf der Aussteigestation kann in solchem Falle nicht beansprucht werden.

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.

Für Kinder, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätze mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

§ 11. — Umtausch gelöster Fahrbillets. *)

Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets höherer Klassen ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz unverwehrt, soweit noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind. Unterwegs auf Zwischen-Stationen kann ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse nur gegen Zukauf eines Billets auf die Bestimmungsstelle, durch dessen Preis einschließlich desjenigen für das bereits gelöste Billet der Fahrpreis für die höhere Klasse mindestens gedeckt wird, beansprucht werden.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Klasse gegen ein solches niedrigerer Klasse ist nur in dem im § 9 gedachten Falle zuläßig.

§ 12. — Anweisung der Plätze.

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. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden. In jedem Zuge muß sich mindestens je ein Damen-Coupé für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenklasse befinden.

§ 13. — Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt.

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,

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

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.

Für den Fall, daß ein Reisender ein besonderes Coupé bezahlt, kann er darin so viele Begleiter mitnehmen, daß das Coupé voll besetzt wird.

§ 14. — Wartesäle. Billet- und Gepäck-Expeditionen. Billet-Kontrole.

Die Wartesäle sind spätestens eine Stunde, die Billet- und Gepäck-Expeditionen auf Stationen mit größerer Frequenz gleichfalls spätestens eine Stunde, auf Stationen mit geringerer Frequenz mindestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.

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.

Der Reisende, welcher ohne gültiges Fahrbillet betroffen wird, hat 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 Thalern zu entrichten. Derjenige Reisende jedoch, 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.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

§ 15. — Einsteigen in die Wagen.

Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke gegeben.

§ 16. — Versäumung der Abfahrtszeit.

Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hülfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist verboten und strafbar.

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

§ 17. — Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren. *)

Bei 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.

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

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

§ 18. — Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn.

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.

§ 19. — Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen.

Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thüre 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 anderen als der angewiesenen Richtung verlassen.

§ 20. — Beschädigung der Wagen. *)

Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe, und werden die darin festgesetzten Beträge vorkommenden Falls durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen. Dieser darf jedoch Vorzeigung der Taxe verlangen. Auch ist die Eisenbahnverwaltung 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.

§ 21. — Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung.

Eine ausgefallene und unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

§ 22. — Mitnahme von Hunden 2c. Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausge-

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

nommen hiervon sind jedoch kleine Hunde, welche auf dem Schooße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden desselben Coupés Einspruch nicht erhoben wird.

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 zweiter und wo thunlich auch dritter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein. Die Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend einer Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare chemische Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen weder als Reisegepäck aufgeliefert, noch in den Personenwagen mitgenommen werden. Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch das Bahnpolizei-Reglement bestimmte Strafe. Der Lauf eines mitgeführten Gewehrs muß nach oben gehalten werden.

§ 23. — Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt.

Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, 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 bereits der Expedition übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

b. Beförderung des Reisegepäcks.

§ 24. — Begriff des Reisegepäcks. *)

Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen, befördert; größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

---

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

§ 25. — Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen.

Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Die Gepäckstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein. Ist dies nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäcks statt, so kommt die Eisenbahn für den daraus erwachsenen Schaden nicht auf.

§ 26. — Einlieferung des Gepäcks.

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 beansprucht werden.

Wird ausnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Expedirung in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen, so wird solches bis zum Zeitpunkt der Expedirung als zum Transport aufgegeben, nicht angesehen.

Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

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

§ 27. — Mitnahme von Handgepäck. *)

Kleine leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben, sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Klasse auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen 2c. und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet.

§ 28. — Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäcks.

Gegen Einlieferung des Gepäcks wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit, im Lokal der Gepäckexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheins

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

in der Gepäckexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet. *)

§ 29. — Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den in Abschnitt B. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht deklarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit zwei Thalern für jedes Pfund nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstückes nicht beansprucht werden;

b) ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangene 20 Meilen, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum $\frac{4}{15}$ Thlr. beträgt und 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe nicht übersteigen darf. *)

Die Werthdeklaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist;

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb dreier Tage nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäck-Expedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§ 26. 27), wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

§ 30. — In Verlust gerathene Gepäckstücke.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von acht Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im § 29 bestimmten Garantiesummen zu fordern. Außerdem kann der Reisende bei Empfangnahme der Entschädigung sich vorbehalten, das in Verlust gerathene Gepäckstück, falls es sich später wieder finden möchte, binnen vier

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Wochen nach erhaltener Nachricht hiervon gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes — und zwar am ursprünglichen Bestimmungsorte — frachtfrei abzunehmen. Im Falle eines solchen Vorbehaltes ist ihm eine Bescheinigung über die Anmeldung desselben auszustellen.

§ 31. — Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§ 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1) Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 1/30 Thaler für jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§ 30) beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die desfallsige Erklärung mindestens ½ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäck-Expedition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckschein vermerkt ist. Die hierfür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro Mille der angegebenen Interesse-Summe für jede angefangenen 20 Meilen, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungs-Station zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 10 Sgr. und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf ganze Groschen nicht übersteigen.*) Dagegen wird den Reisenden als Schadenersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des deklarirten Betrages nachgewiesen werden kann.
2) Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

§ 32. Gepäckträger.

Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung, für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Lokalen der Gepäck-Expeditionen bedienen. Die Gepäckträger sind durch die Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, im Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen.

§ 33. — Zurückgelassene Gegenstände.

Alle im örtlichen Bezirk der Bahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgelieferten Gegenstände werden mindestens 3 Monate lang aufbewahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben nach Maßgabe der bei den einzelnen Bahnen darüber bestehenden Bestimmungen verfahren.

---

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können bestmöglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu befürchten steht, und wird in diesem Falle der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten gehalten.

c. Beförderung von Leichen.

§ 34. — Beförderungs-Bedingungen.

Die Beförderung einer Leiche wird nur mit einem Begleiter, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat, und in einem besonders dazu gemietheten verschließbaren Güterwagen zugelassen.

Die Leiche muß in einem luftdicht verschlossenen Kasten sich befinden, und kann Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden.

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

d. Beförderung von Equipagen und andern Fahrzeugen.

§ 35. — Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

§ 36. — Auslieferung.

Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muß spätestens innerhalb 2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist die Verwaltung ein Standgeld zu fordern berechtigt.

§ 37. — Belassung von Reisegepäck ꝛc. in den Equipagen.

Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Bagage und Reisegepäck in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen (siehe § 38).

§ 38. — Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei gilt als bedungen, daß bei Verfolgung von Entschädigungs-Ansprüchen für Verlust und Beschädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber deklarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§ 37) zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz darf 1 pro Mille der für jedes Fahrzeug deklarirten ganzen Summe für jede angefangenen 20 Meilen der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 1/30 Thlr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Groschen nicht übersteigen. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 300 Thlrn. übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werths als 300 Thlr. für eine unter Begleitung versendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; die Angabe eines höheren Werths der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (Abschnitt B. § 23).

§ 39. — Lieferungszeit.

Der Transport begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind; sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen andern übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

Die Lieferungszeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 10 Thlrn. für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß. Die Deklaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Deklaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede Meile und für jede angefangenen 20 Thlr. der ganzen deklarirten Summe ½ Pf. unter Abrundung auf volle Silbergroschen mit einem Minimalsatze von 3 Sgr. nicht übersteigen darf.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

e. Beförderung von lebenden Thieren.

§ 40. — Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Der Absender oder Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

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

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Bei der Beförderung anderer lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zuläßt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transportes zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

§ 41. — Beförderung von Hunden. *)

Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Station nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Diese Bestimmungen finden jedoch nur auf solche Hunde Anwendung, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden, anderenfalls gelten für die Beförderung von Hunden ebenfalls die allgemeinen Vorschriften der §§ 40 und 43.

§ 42. — Beförderung von Pferden.

Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert, das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

---

*) Siehe die „Zusätzlichen Bestimmungen" am Ende.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahnverwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Der Fahrpreis der Pferde ist am Abgangsorte zu entrichten.

§ 43. — Beförderung von anderen Thieren.

Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob paßlicher Raum vorhanden ist, und kann daher im Voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Nach Ablauf dieser Frist ist, sofern dem Vieh ein fernerer Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet wird, die Eisenbahnverwaltung berechtigt, ein Standgeld zu erheben.

§ 44. — Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr im Abschnitt B enthaltenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besondern Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 40) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden könnten.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so bilden, sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen, der vom Aufgeber deklarirte Werth, falls aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Maximal-Entschädigungssätze:

150	Thlr.	für	ein Pferd,
70	„	„	einen Mastochsen,
50	„	„	ein Haupt Rindvieh,
6	„	„	ein Kalb,
20	„	„	ein Mastschwein,
8	„	„	ein mageres Schwein,

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

2 Thlr. für ein Ferkel,
4 „ „ ein Schaf oder eine Ziege,
2 „ „ einen Hund,
10 „ „ den Zentner sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 20 Meilen der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 1/30 Thlr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Groschen nicht übersteigen darf.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation oder (in solchen Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefs erfolgt) auf der Rückseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen ist.

§ 45. — Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit ist, je nachdem die Beförderung mit Personen- oder mit Güterzügen geschieht, die für Eilgut oder für gewöhnliches Gut, und berechnet sich nach den im Abschnitte B. enthaltenen Bestimmungen, welche auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit maßgebend sind.

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der § 28, Alinea 2, für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. Die Deklaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation oder (in solchen Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefs erfolgt) auf der Rückseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede Meile und für jede angefangenen 20 Thaler der ganzen deklarirten Summe 1/4 Pf., unter Abrundung auf volle Silbergroschen, mit einem Minimalsatze von 3 Sgr. nicht übersteigen darf.

B. Beförderung von Gütern.

§ 1.

Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es Behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.

§ 2. — Uebernahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig 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.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

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.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage A), welches in den Expeditionen bereit gehalten wird.

§ 3. — Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

I. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1) Alle solche Gegenstände, deren Form, Umfang, Gewicht oder sonstige Beschaffenheit nach dem Urtheile des expedirenden Beamten den Transport mit den Eisenbahnzügen nicht zuläßt.
2) Alle postzwangspflichtigen Gegenstände, sowie Dokumente, Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen.
3) Alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, z. B. Schießpulver und Schießbaumwolle, Zündschnüre (mit Ausnahme der unter II, A, 6 genannten), geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier (sogen. Düpplerschanzenpapier), Nitro-Glycerin (Sprengöl), pikrinsaure Salze (Pikringelb, Anilingelb, u. s. w.), Natronkokes, Patent-Sprengpulver (Dynamit) und alle Präparate, in deren Mischung sich Phosphor in Substanz befindet, ferner Zündblättchen (amorces).

II. Bedingungsweise werden zum Transport zugelassen:

A.

1) Aether, Naphta, Hoffmannsgeist (Hoffmannstropfen), Collodium, Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol), Holzgeist in rohem und rectifizirtem Zustande, Alkohol und Sprit.
2) Grünkalk.
3) Chlorsaures Kali und reine Pikrinsäure.
4) Mineralsäuren aller Art und Oelsatz von der Oelraffinerie, Aetznatronlauge, Sodalauge und Aetzkalilauge, sowie die Gefäße, in denen solche transportirt worden sind, ferner in Ballons zur Beförderung kommende Firnisse, Firnißfarben, Säfte, ätherische und fette Oele, Weingeist und andere, unter N° 1 nicht genannte Spirituosen, desgleichen Brom.
5) Terpentinöl, Theeröl (Hydrocarbür), Mineralöl, Kamphin, Photogène, Pinolin, leichtes Steinkohlenöl (Benzin), Ligroïn (Petroleum-Naphta), Mineralschmieröl und ähnliche Substanzen, sowie die Gefäße, in denen solche transportirt sind; alle übelriechenden Oele, desgleichen Salmiakgeist.
6) Reib- und Streichzünder (als Lichtchen, Hölzchen, Schwämmchen), Sicherheitszünder (Zündschnüre), wenn sie aus einem dünnen dichten Schlauche bestehen, in dessen Innern eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist. Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

7) Phosphor.

8) Wolle und wollene Abfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarn-Abfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und ähnliche derartige Gegenstände, wenn sie gefettet sind, sowie Kunstwolle, Mungo- oder Shoddy-Wolle, Weber- oder Harnischlitzen, Geschirrlitzen.

9) Petroleum in rohem oder gereinigtem Zustande, auch Petroleum-Aether (Naphta), sowie leere Gefäße, in welchen diese Gegenstände transportirt sind.

10) Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen.

11) Zündhütchen, Zündspiegel und Metallpatronen.

12) Gold- und Silberbarren, Platina, Geld und geldwerthe Papiere.

13) Gemälde und andere Kunstgegenstände.

14) Arsenikalien, nämlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) u. s. w. und andere Giftstoffe.

15) Kienruß.

16) Hefe, sowohl flüssige als feste.

17) Holzmehl.

Alle unter 1 bis 17 genannten Gegenstände werden zum Transporte nur angenommen, wenn ihnen besondere andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beigegeben sind.

Im Einzelnen ist zu beachten:

Zu Nr. 1. Aether, Naphta, auch Hoffmannsgeist (Hoffmannstropfen) und Collodium dürfen nur in doppelten Verschlüssen und zwar dergestalt zur Versendung kommen, daß die gläsernen Flaschen, in denen sich die Stoffe befinden, in starken Holzkisten mit Kleie oder Sägemehl eingefüttert sind.

Für die Beförderung von Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) gelten folgende Vorschriften:

a) Befindet sich Schwefelkohlenstoff in cylindrischen, aus Zink gefertigten Gefäßen, welche oben und unten durch aufgelöthete eiserne Reifen verstärkt sind, so werden diese nur dann zum Transporte angenommen, wenn jedes einzelne Gefäß ein Gewicht von höchstens 70 Pfund hat.

b) Eine Gewichts-Beschränkung findet dagegen hinsichtlich solcher mit Schwefelkohlenstoff gefüllten Gefäße, welche aus starkem Eisenblech gefertigt, gehörig verniethet und in den Nähten gut verlöthet sind, nur insoweit statt, als das Gewicht des einzelnen Gefäßes 10 Zentner nicht übersteigen darf.

c) Die Gefäße aus Zinkblech müssen in geflochtenen Körben eingeschlossen sein.

d) In Glasgefäßen, die in Blechbüchsen mit Kleie oder Sägemehl eingefüttert sind, wird auch Schwefelkohlenstoff zum Transporte zugelassen.

e) Die Beförderung des Schwefelkohlenstoffs findet in allen Fällen nur auf ganz offenen Wagen ohne Decktuch statt.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Holzgeist im rohen und rectifizirten Zustande, Alkohol und Sprit, werden nur in Fässern oder Blechgefäßen zugelassen.

Zu Nr. 2. Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

Zu Nr. 3. Das chlorsaure Kali muß sorgfältig in Papier verpackt sein, und müssen die Packete in hölzerne Fässer oder Kisten eingeschlossen werden. Die Beförderung von reiner Pikrinsäure erfolgt nur gegen eine von einem geeigneten Chemiker auszustellende Bescheinigung über die Reinheit und Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure.

Zu Nr. 4. Die Ballons, in denen Mineralsäure (Schwefelsäure — Vitriolöl — Salzsäure, Salpetersäure — Scheidewasser) 2c. verschickt werden, müssen wohl verpackt und in besondere mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße (wozu auch geflochtene Körbe dienen können) eingeschlossen sein. Die Annahme zum Transport kann abgelehnt werden, wenn die Verpackung nicht mit Sorgfalt ausgeführt ist, und die Kisten resp. Gefäße nicht mit Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehen sind.

Mineralsäuren müssen stets getrennt verladen, dürfen also mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden. Die Zusammenladung mit Petroleum und anderen mineralischen Leuchtstoffen ist gestattet, jedoch soll Petroleum, soweit thunlich, allein verladen werden.

Zu Nr. 5. Hydrocarbür oder Substanzen ähnlicher Art werden bei Versendungen in Blechgefäßen oder Glasballons ohne Korbumflechtung nur dann zur Beförderung übernommen, wenn diese Gefäße in Körbe verpackt sind. Die Beförderung von Terpentinöl und aller sonstigen übelriechenden Oele findet nur in offenen Wagen statt.

Zu Nr. 4 und 5. Ballons mit Mineralsäure (Schwefelsäure, Salzsäure, Salpetersäure 2c.) sowie Ballons mit Theeröl (Hydrocarbür), Mineralöl, Camphin, Photogen, Pinolin, leichtem Steinkohlenöl (Benzin) und ähnlichen Substanzen werden, wenn die einzelnen Kolli nicht über 1 1/2 Zentner schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Bei Versendung von Ballons über 1 1/2 Zentner kann die Eisenbahnverwaltung die Bezahlung der Fracht für 40 Zentner verlangen und das Auf- und Abladen der Ballons ist vom Versender beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die letzteren haben folglich keine Befugniß, hinsichtlich der fraglichen Ballons desfallsige, für andere Güter zulässige Requisitionen an die Eisenbahn zu richten. Falls das Abladen solcher Ballons Seitens der Empfänger nicht binnen spätestens drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation resp. nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, ist die Eisenbahn berechtigt, die Ballons, unter Hinzurechnung der entstandenen Wagenstrafmiethe, zurückzusenden (s. § 16).

Zu Nr. 6. Die Reib- und Streichzünder, sowie die Sicherheitszünder und Zündschnüre müssen in Behältnissen von starkem Eisenblech oder mindestens in sehr festen hölzernen Kisten von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

Bucher'sche Feuerlöschdosen werden nur in 12 bis 20 Pfund enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten großen Kisten eingeschlossen sind, zum Tranporte zugelassen.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Zu Nr. 7. Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 12 Pfund fassen und verlöthet sind, in starke Kisten mit Sägemehl fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem gehörig in graue Leinwand emballirt sein, an zwei ihrer oberen Kanten starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 150 Pfund wiegen und müssen äußerlich als „Phosphor enthaltend" und mit dem Zeichen „Oben" versehen sein.

Zu Nr. 8. Werden Gegenstände der hier genannten Art zum Versand aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe ersichtlich sein, ob sie gefettet sind oder nicht. Ist Ersteres der Fall, so werden sie nur auf offenen Wagen und gegen Revers des Versenders verladen, so daß gegen Naßwerden derselben keine Garantie geleistet wird. Fehlt die desfallsige Bezeichnung, so wird angenommen, daß die betreffenden Gegenstände gefettet sind und die Verladung danach bewirkt.

Zu Nr. 9. Petroleum und Petroleum-Aether (Naphta) wird nur zur Beförderung angenommen in besonders guten, dauerhaften Fässern oder in Blechbüchsen, welche in mit Sägemehl oder Kleie ausgefüllten Kisten verpackt sind, oder in sorgfältig verlötheten Gefäßen aus starkem Weißblech von quadratischer Grundform bei einer Länge und Breite von etwa 21 Centimeter und einer Höhe von etwa 31 Centimeter, welche zu je zwei in einer Kiste aus mindestens 1,3 Centimeter starken Brettern dergestalt verpackt sind, daß ein Rütteln der Gefäße nicht möglich ist. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Blechgefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecken erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

Zu Nr. 10. Die Petarden müssen fest in Papierschnitzeln, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen anderen Körper berühren können; die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 2,6 Centimeter starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein; dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0,08 Kubikmeter haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

Zu Nr. 11. Zündhütchen, Zündspiegel und Metallpatronen müssen sorgfältig in festen Kisten oder Fässern verpackt und jedes Kollo muß mit einem besonderen, die Bezeichnung „Zündhütchen 2c." enthaltenden Zettel beklebt sein.

Zu Nr. 12. Unter welchen Bedingungen Gold- und Silberbarren, Platina, Edelmetall, gemünztes und Papier-Geld zum Transport angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder einzelnen Eisenbahn.

Zu Nr. 13. Die Beförderung von Gemälden und andern Kunstgegenständen ist die Eisenbahnverwaltung zu übernehmen nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist.

Zu Nr. 14. Arsenikalien, nämlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb,

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) 2c. werden nur dann zum Eisenbahntransporte angenommen, wenn sie in doppelten Fässern oder Kisten verpackt sind. Die Böden der Fässer müssen mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert werden. Die inneren Fässer oder Kisten sind von starkem, trockenem Holze zu fertigen und inwendig mit Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben zu verkleben.

Auf jedem Kollo muß in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe das Wort „Arsenik (Gift)" angebracht sein.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze 2c.), wohin insbesonder Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kolomel, weißes und rothes Präzipitat, Zinnober, Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, Zinn und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen resp. Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße, 2c. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

Zu Nr. 15. Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen, welche inwendig mit in Wasserglas getränktem Papier verklebt sind, zur Beförderung zugelassen.

Zu Nr. 16. Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

Zu Nr. 17. Holzmehl wird nur in offenen Wagen und unter guter Bedeckung befördert.

B.

Heu, Rohr (excl. span. Rohr), Borke, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), und Torf werden im unverpackten Zustande nur in bedeckten Wagen, und wenn außerdem Versender und Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen, zum Transport zugelassen. Auch haben Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser und der Artikel Gyps, Kalkäscher, Traß und Holzkohlen selbst zu beschaffen.

C.

Für solche Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung besondere Schwierigkeiten verursacht, kann die Beförderung von jedesmal zu vereinbarenden, besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

D.

Welche Güter nur unter Begleitung angenommen werden, ist aus diesem Reglement zu ersehen.

Wer unter falscher oder ungenauer Deklaration die vom Transport gänzlich ausgeschlossenen oder nur unter Beobachtung gewisser Bedingungen zugelassenen Gegenstände zur Beförderung aufgibt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten wählt die Versandt-Expedition auf Gefahr des Versenders denjenigen Weg, der ihr am zweckmäßigsten erscheint.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Pfund solcher Versandstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 2 Thalern zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden. Die Konventionalstrafe kann nach Befinden der Umstände von dem Versender oder von dem Empfänger des Gutes eingezogen werden.

§ 4. — Abschluß des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels Seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditionsstempels 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.

§ 5. — Frachtbriefe.

Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür folgende einzelne Bestimmungen:

1) Für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steuerkontrole stehenden Waaren sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

2) Der nach § 4 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender, jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen, nach Bestimmung des Tarifs oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichts 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.

3) In dem Frachtbriefe sind die Güter, nachdem Ort und Datum der Frachtbrief-Ausstellung angegeben worden, nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Kolli), 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.

   Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens, sowie die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

   Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so muß die Adresse im Frachtbriefe den Transportweg bestimmt angeben. Ist dies nicht der Fall, so

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Kolli müssen mit den desfalsigen Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen.

4) 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 von dem Versender oder Empfänger erheben.

5) 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.

6) Die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt.

7) Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§ 16 und 20.).

8) Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen B und C vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den in den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

9) An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den andern als gültig anzuerkennen.

§ 6. — Zoll- und Steuervorschriften.

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, bezieh. 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-

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

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-Deklaration 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.

Der Absender hat die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen.

§ 7. — Berechnung der Frachtgelder.

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 Frachtvergütung, für Ueberlieferung, Umexpedition 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, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen 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 Zentner 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-Maaß berechnet. Die Ermittelung des Gewichts geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen. Bei Kollogütern hat dieselbe stets auf der Aufgabestation stattzufinden. Sendungen unter ½ Zentner werden höchstens für ½ Zentner, das darüber hinausgehende Gewicht wird nach Zehntel-Zentnern be-

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

rechnet, 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 Eisenbahnverwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweite Ermittelung des Gewichts in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür ein im Tarif bestimmtes Wägegeld zu erheben.

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 der Thalerwährung unter ½ Groschen gar nicht, von ½ 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.

§ 8. — Zahlung der Fracht.

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

§ 9. — Nachnahme und Provision.

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 des Adressaten geschehen ist.

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf die Höhe von 100 Thlrn. unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation 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.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (cfr. § 5, Nr. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine und zwar gebührenfrei ertheilt.

§ 10. — Annahme der Güter.

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 Transportes nicht genügen.

§ 11. — Auflieferung der Güter und Beförderung.

Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Declaration des Absenders, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert (§ 14).

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 Expeditionslokalen und beziehungsweise auch in einem Lokalblatte bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

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

Die gewöhnlichen Frachtgüter, welche mit einem Frachtbriefe nach Anlage B aufzugeben sind, werden soviel 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 Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Diese Frist wird durch Anschlag in den Güterexpeditionen und beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

§ 12. — Lieferungszeit. Berechnung derselben.

Jede Bahn publizirt Lieferfristen. Durch Zusammenrechnung der Lieferfristen der einzelnen bei dem Transporte betheiligten Bahnen ergibt sich die Lieferungszeit für die ganze Transportstrecke. 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 2 Tage; bei größeren Entfernungen für je angefangene weitere 20 Meilen einen Tag mehr.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

B. Für Eilgüter:

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

In 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 Kurs verbleibt, sondern auf einen andern Kurs übergeht, oder einen nicht überbrückten Flußübergang zu passiren hat, oder endlich auf dem Transport aus dem Bereich einer Verwaltung in den Bereich einer andern anschließenden Verwaltung übergeht.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigungen. Der Verwaltung wird vorbehalten, für Messen und andere Zeiten außergewöhnlichen Verkehrs Zuschlagfristen festzusetzen und zu publiziren.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist.

§ 13. — Zeitweilige Verhinderung des Transports.

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 besondern Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

§ 14. — Avisirung und Ablieferung des Gutes.

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. 5) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation 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

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Güter schriftliche 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 Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer 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 Packhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind oder den Adressaten durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, 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 vorschriftsmäßig vollzogenen Empfangsbescheinigung und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Guts in den Expeditionslokalen (auf den Güterböden) und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen:

1) Die Güter sind binnen 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 binnen einer durch den Tarif festzustellenden Frist, welche nicht unter 24 Stunden nach Ankunft des Guts betragen darf 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 und auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslokalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte 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, kann die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§ 17 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungs-Ansprüche.

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.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

§ 15. — Lagergeld und Konventionalstrafe.

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 Eisenbahnverwaltung außer den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei bloß 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 Gute 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 Tagesversäumniß ausgleichende Kaution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften (cfr. § 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, beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagen-Strafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Fristen.

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.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

§ 16. — Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen.

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 Tage 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 anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiterbefördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist. Dasselbe gilt von Gütern, deren Bestimmungsort eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist.

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

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahn Güter, deren An- und 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 bestmöglich verkauft, um sich für die Fracht und Auslagen bezahlt zu machen, und den Ueberschuß dem Absender überweist.

Das Gleiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht zu ermitteln ist.

Herrenlose Güter, welche sich im örtlichen Bezirk der Eisenbahn vorfinden, unterliegen ebenfalls den Bestimmungen des Abschnitts A § 33.

§ 17. — Haftpflicht im Allgemeinen.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so 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.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

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

§ 18. — Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

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

§ 19. — Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

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 vier 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 durch 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 gerechnet, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen die eingehendsten Recherchen anzustellen und auf Erfordern den Berechtigten aktenmäßige und genaue Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu geben.

Durch die Zahlung der Entschädigungssumme Seitens der Eisenbahn und deren ohne Vorbehalt geschehene Annahme Seitens des Entschädigungsberechtigten gehen dessen Rechte auf das in Verlust gerathene Gut, auch wenn es später wieder aufgefunden wird, auf die Eisenbahn über. Der Entschädigungsberechtigte kann sich jedoch bei Empfangnahme der Entschädigungssumme vorbehalten, das in Verlust gerathene Gut, wenn es später wieder aufgefunden wird, binnen 4 Wochen nach erhaltener Nachricht hiervon gegen Rückerstattung der erhaltenen Entschädigungssumme abzunehmen.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Der Transport von dem Orte, wo das Gut wieder aufgefunden worden, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsort hat in diesem Falle für den Empfangsberechtigten kostenfrei zu erfolgen.

Bei einem solchen Vorbehalt ist dem Entschädigungsberechtigten eine Bescheinigung über die Anmeldung desselben auszustellen.

Jedes Recht aus dem Vorbehalte erlischt, wenn dasselbe nicht innerhalb der gestellten Frist wirklich ausgeübt wird.

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

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 Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. § 14) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

§ 21. — Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an einer Eisenbahn Deutschlands 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.

§ 22. — Besondere Beschränkung in der Haftpflicht.

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;

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

d) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und andern 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 in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und gibt 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 in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu erheben.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutze 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 Bestimmung des Tarifs oder 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.

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 ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als 1 Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Taback, Fettwaare, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabacksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte (andere dahin zu rechnende Gegenstände müssen in den besonderen Vorschriften namhaft gemacht sein), gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei 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.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

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 zwei Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

§ 23. — Geldwerth der Haftung.

Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen 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 Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 20 Thaler pro Zentner angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf dem Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt ist.

3) Im Falle einer höheren Werthdeklaration bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmäßigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher $^1/_{10}$ pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 20 Meilen, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von $^1/_{30}$ Thaler und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf ganze Groschen nicht übersteigen darf.

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 Maximalsatze vergütet.

§ 24. — Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

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 Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung nach § 19 gültig erfolgen kann, und durch 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.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

§ 25. — Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

Der von der Eisenbahn zu leistende Ersatz des durch Versäumung der Lieferungszeit entstandenen, von dem Entschädigungsberechtigten nachzuweisenden Schadens wird, im Falle die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, den Betrag der halben Fracht, und im Falle längerer Versäumniß als 24 Stunden, den Betrag der ganzen Fracht nicht übersteigen.

Will der Versender einen darüber hinausgehenden Schadenersatz sich sichern, so hat er einen bestimmten Betrag als sein Interesse an der rechtzeitigen Lieferung durch Eintragung in die dazu bestimmte Rubrik des Frachtbriefes zu deklariren. Diese Deklaration muß Behufs ihrer Gültigkeit in der gedachten Rubrik mit Buchstaben eingetragen und mit dem schriftlichen Visum der Versand-Güter-Expedition versehen sein.

Hat der Versender einen bestimmten Betrag als das Interesse der rechtzeitigen Lieferung in dieser Form ausdrücklich angegeben, so ist die Eisenbahn auch über den Betrag der Fracht hinaus bis höchstens zu dem Betrage der deklarirten Summe, den nachgewiesenen Schaden zu vergüten verpflichtet.

Es wird in diesem Falle jedoch ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für je 3 Thlr. der deklarirten Summe — angefangene 3 Thlr. für voll gerechnet — für die ersten 20 Meilen $^1/_{12}$ Gr.,
für die folgenden 30 Meilen . . . . . $^1/_{24}$ „
für jede weiteren folgenden 50 Meilen . . . . . $^1/_{24}$ „
nicht übersteigen darf. Angefangene 20 resp. 30 und 50 Meilen werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Pfennige sind auf volle Silbergroschen abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 1 Sgr.

C. Schlußbestimmung.

Die Eisenbahnverwaltung hat Exemplare gegenwärtigen Betriebs-Reglements für das Publikum bereit zu halten und demselben gegen Erstattung der Kosten zu überlassen.

Abänderungen des Reglements bleiben vorbehalten und werden solche auf gesetzlicher Weise publizirt.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Zusätzliche Bestimmungen zu dem Betriebs-Reglement

Abschnitt A: von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

I. Personen-Beförderung.

§ 1. — Personenklassen.

(Zu § 7 des Reglements A.)

Die Personen werden in drei Wagenklassen befördert; diejenigen Züge, für welche eine Beschränkung in den Wagenklassen stattfindet, sind aus dem jedesmaligen Fahrplane zu ersehen.

Für die im Fahrplan bezeichneten Schnellzüge werden besondere Schnellzug-Billets ausgegeben. Andere Billets berechtigen zur Benutzung der Schnellzüge nicht.

§ 2. — Fahrbillets.

(Zu § 10 des Reglements A.)

a) Zwischen bestimmten Stationen werden Retourbillets ausgegeben, welche zur Rückfahrt an dem nämlichen oder den beiden nächstfolgenden Tagen benutzt werden können. Dieselben bestehen aus zwei Coupons, von welchen der eine bei der Hinfahrt, der andere bei der Rückfahrt abgenommen wird. Der erstere Coupon ist ohne Verbindung mit dem Coupon für die Rückfahrt nicht gültig. Zu Schnellzügen können diese Billets nicht benutzt werden. Eine Ermäßigung des Fahrpreises enthalten dieselben nicht.

b) Kinder unter 10 Jahren werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert, nämlich zwei Kinder auf ein Billet in jeder Wagenklasse, ein Kind in I. Wagenklasse auf ein Billet II. Klasse, in der II. Wagenklasse auf ein Billet III. Klasse. In der III. Klasse hat ein Kind ohne Begleitung den vollen Preis zu zahlen. In den letzten zwei Wagenklassen werden ein Kind und ein Erwachsener auf ein Billet der nächst höheren Klasse befördert.

Für Kinder, welche noch getragen werden müssen, und ihre Stelle auf dem Platze ihrer Angehörigen finden, erfolgt keine Zahlung.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten.

c) Für Schulkinder unter 18 Jahren werden Abonnementskarten III. Klasse auf ein bis sechs Monate ausgegeben, für welche der Fahrpreis einer täglichen Hin- und Rückfahrt zwischen den Endpunkten nach dem Satze von 5 Cent. pro Meile berechnet wird. Behufs Erlangung eines derartigen Abonnements ist eine von der Ortspolizeibehörde beglaubigte Bescheinigung des Lehrers über den Schulbesuch beizubringen.

d) Abgesehen von dem Falle ad c werden Abonnementskarten gewährt, welche zu 30 Hin- und 30 Rückfahrten während des Zeitraums von zwei Monaten berechtigen und zum Preise die-

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

ser Fahrten mit 25 Procent Ermäßigung berechnet sind. Diese Karten sind mit Coupons für jede Fahrt versehen und können nur so lange als Coupons für die Hin- oder Rücktour sich an der Karte befinden, in der einen oder andern Richtung benutzt werden.

e) Die Abonnementskarten (ad c und d) sind nur für die darauf bezeichnete Person gültig und werden ohne Rückvergütung eingezogen, sobald dieselben im Gebrauche einer andern Person betroffen werden.

Der Abonnent, welcher die Karte bei der Fahrt nicht mit sich führt, oder in einer höheren Classe, als auf welche sein Abonnement lautet, fahren will, hat den vollen Fahrpreis zu zahlen.

f) Bei Benutzung von Salonwagen, welche auf besonderes Verlangen seitens der Eisenbahn-Verwaltung gestellt worden sind, werden folgende Vergütungen erhoben:

1. Für den besetzten Salonwagen in Schnellzügen 13 Frs. 12.5 Cts. pro Meile, in gewöhnlichen Zügen 9 Frs. 37.5 Cts. pro Meile. Ist dagegen die den Salonwagen benutzende Personenzahl so beträchtlich, daß der tarifmäßige Fahrpreis I. Wagenklasse den Satz von 13 Frs. 12.5 Cts., resp. 9 Frs. 37.5 Cts. pro Meile übersteigt, so wird stets der erstere zur Erhebung gebracht;

2. Für den unbesetzten Salonwagen (also stets für unbenutzte Rücktour) 3 Frs. 75 Cts. pro Meile;

3. Für fremde Salonwagen außerdem die der fremden Bahnverwaltung zustehende Wagenmiethe, sowohl für die Hin- als für die Rücktour, in Zweifel 3 Frs. 75 Cts. pro Meile;

4. Für Privat-Salonwagen, sofern deren Einstellung in fahrplanmäßige Züge überhaupt gestattet werden kann, wird, wenn der Salonwagen besetzt ist, der Satz sub 1, wenn derselbe unbesetzt ist, der Satz sub 2 entrichtet;

5. Für das Gepäck werden die tarifmäßigen Gewichtstaxen gezahlt, oder es muß, sofern ein besonderer Pack- oder Güterwagen eingestellt worden, 3 Frs. 75 Cts. pro Meile entrichtet werden.

g) Für die Beförderung kranker Personen und deren Begleiter, in besonders gemietheten Güterwagen, sind für den gestellten Wagen:

1. In den Personenzügen . . . . . 2 Frs. „ Cts. pro Achse und Meile,
2. In den Schnellzügen. . . . . 2 „ 50 „ — —

zu zahlen, und außerdem hat jede in dem Güterwagen befindliche Person ein Billet III. Klasse zu lösen.

Bei Benutzung eines einer fremden Verwaltung gehörigen Kranken-Wagens ermäßigen sich die ad 1 und 2 bezeichneten Sätze auf 1 Fr. 25 Cts., beziehungsweise 2. Frs., pro Achse und Meile; es muß jedoch außerdem die der fremden Verwaltung zustehende Wagenmiethe, sowohl für die Hintour als auch für die Rücktour, im Zweifel mit 3 Frs. 75 Cts. pro Meile, entrichtet werden.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

§ 3. — Extra-Züge.

Für Extrazüge werden pro Meile berechnet:

a) Für die Lokomotive . . . . . 11 Frs. 25 Cts.

b) Für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Personen-Wagens . . . 3 Frs. 75 Cts.

c) Für jede Achse des, den bahnpolizeilichen Bestimmungen gemäß, hinter der Locomotive einzustellenden Pack-Wagens, sowie für jede Achse eines auf Verlangen gestellten andern Wagens . . . . . 2 — „ —

In minimo werden jedoch für den Extrazug pro Meile 37 Frs. 50 Cts. erhoben, und bei kurzen Strecken bis zu 3 Meilen kommt ein Minimalsatz von 112 Frs. 50 Cts. zur Anwendung. Werden auf ausdrücklichen Wunsch des Extrazug-Bestellers besonders bezeichnete Wagen eingestellt, so sind neben der den fremden Eigenthümern zu zahlenden Wagenmiethe die Transportkosten der Wagen auf Strecken, welche der Extrazug nicht befährt, mit 65 Cts. pro Achse und Meile zu erstatten. Für den Rück-Transport der leeren Wagen wird nichts berechnet.

Werden Extrazüge für die Nachtzeit auf Bahnstrecken, auf welchen ein regelmäßiger Nachtdienst nicht eingerichtet ist, und deßhalb eine Bewachung der Bahn nicht stattfindet, gestellt, so sind die Kosten für die Bewachung der Bahn außerhalb der gewöhnlichen Dienstzeit mit 18 Frs. 75 Cts. pro Meile besonders zu vergüten.

Bei Fahrten größerer Gesellschaften, sei es in einem Extrazuge oder in einem gewöhnlichen Personenzuge, kann der tarifmäßige Fahrpreis nach dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung, je nachdem die Anzahl der Personen, resp. die zu durchfahrende Strecke größer oder geringer ist, ermäßigt werden.

§ 4. — Uebergang in höhere Wagenklassen.

(Zu § 11 des Reglements A.)

Ein Reisender, welcher unterwegs von der dritten Wagenklasse in die zweite oder von der zweiten in die erste übergehen will, hat ein zweites Billet derselben Klasse bis zur Endstation nach zu lösen. Will der Reisende von der dritten Klasse in die erste übergehen, so muß derselbe ein Billet der ersten Klasse bis zur Bestimmungsstation lösen.

§ 5. — Verhalten auf den Zwischenstationen u. s. w.

(Zu § 17 des Reglements A.)

Jeder Reisende hat sich selbst danach umzusehen, daß er auf den Wagenwechsel-Stationen und an den Orten, an welchen Züge nach den verschiedenen Richtungen halten, in den Wagen des Zuges seiner Richtung gelangt, sowie, daß er am Ziele seiner Reise den Wagen verläßt.

§ 6. — Beschädigungen.

(Zu § 20 des Reglements A.)

Für Zertrümmerung von Fensterscheiben wird eine Entschädigungsgebühr von 2 Fr. 50 Cts. für eine Scheibe in der I., 2 Fr. in der II., 1 Fr. 50 Cts. in der III. Wagenklasse von dem Schuldigen erhoben.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

II. Beförderung von Reisegepäck.

§ 7.

(Zu § 24 des Reglements A.)

Die Gepäckfracht für das Reisegepäck, welche für alle Züge gleich ist, wird nach Sätzen pro 10 Zollpfund berechnet, wobei Zwischenpfunde für volle 10 Pfund, resp. 5 Kilogramm, angenommen und überschießende Centimen auf 5 Cts. aufwärts abgerundet werden.

Der Tarif gibt die Gepäckfracht für jede 10 Pfund zwischen dem Abfahrts- und Bestimmungsorte im Ganzen an.

Der Minimalsatz der Gepäckfracht beträgt 40 Cts.

§ 8.

(Zu § 27 des Reglements A.)

Das Gewicht des in den Wagen mitgeführten Handgepäcks darf 20 Pfund pro Person nicht übersteigen.

Den Reisenden dritter Klasse ist außerdem nach Entscheidung des Stationsvorstehers gestattet, Handwerkszeug, Tornister, Tragelasten in Körben, Säcken, Krügen u. s. w. und andere Gegenstände, welche Fußgänger mit sich führen, in den Packwagen zu stellen. In diesem Falle wird eine Verantwortlichkeit für diese eingestellten Gegenstände Seitens der Verwaltung nicht übernommen, vielmehr hat der Reisende selbst darauf zu sehen, daß seine Sachen richtig bis zur Endstation durchgeführt und an ihn abgeliefert werden.

§ 9. — Frachtzuschlag bei Declaration eines höheren Werthes für Gepäck.

(Zu § 29 des Reglements A.)

Für jede wenn auch nur angefangenen 20 Meilen 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe, unter Abrundung auf volle 5 Cts. aufwärts, im Minimum 25 Cts.

Frachtzuschlag bei Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung des Gepäcks.

(Zu § 31 des Reglements A.)

Für jede angefangenen 20 Meilen 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe, unter Abrundung auf volle 5 Cts aufwärts, im Minimum 1 Fr. 25 Cts.

§ 10. — Auslieferung des Gepäcks.

(Zu § 28 des Reglements A.)

Das Lagergeld für nicht rechtzeitig abgeholtes Reisegepäck beträgt für jedes Stück 50 Cts. täglich.

III. Beförderung von Hunden.

§ 11.

Hunde in Begleitung von Passagieren werden auf besondere Billets zum Preise von 12½ Cts. pro Meile befördert.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Anlage A.

Die Güter-Expedition der Eisenbahn zu hat auf Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach von angenommen, nämlich:

erkenne hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter unverpackt mit mangelhafter Verpackung, nämlich

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von anerkannt ist.

den ten 18

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Stempel der Verwaltung.

Frachtgut.

Anlage B.
Frachtbrief-Formular.

_____ den _____ 187

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 Brutto-gewicht in Zollpfund.	Abgerundetes, zur Berechnung zu ziehendes Gewicht. Zoll-Ctr.	$\frac{1}{10}$ Ctr.	Declarirter Werth der einzelnen Positionen.	Erklärung wegen der Zoll- und steueramtlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson etc. Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- und Zoll-documente und sonstigen Beilagen. Angabe etwaiger Bleiverschlüsse.

Wiege-Stempel: **Unterschrift:** Stempel der Abgangs-Station:

Frankirt.			Note.	Einheits-Fracht-satz, pro Ctr.	Zu erheben: Thl.	Gr.	Pf.	Fl.	Kr.
			Nachnahme						
			Provision.						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Zusammen. .						

№ des Wagens:
№ der Frachtkarte:
Pos.:

Stempel der Empfangs-Station:

Herrn

in

Station der Eisenbahn

über

Die declarirte Gesammt-Werthsumme (§ 23 Nr. 2 u. 3 des Vereins-Reglements) beträgt:

siehe vorletzte Col. der Vorderseite.

Specification der Nachnahme.	Betrag.

Gesammt-Nachnahme in Buchstaben:

Stempel der Bahnen:

Die declarirte Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung (§ 25) beträgt:

Stempel der Verwaltung.

Eilgut.

Anlage c.
Frachtbrief-Formular.

..... den 187

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 Brutto-gewicht in Zollpfund.	Abgerundetes, zur Berechnung zu ziehendes Gewicht. Zoll-Ctr.	$\frac{1}{10}$ Ctr.	Declarirter Werth der einzelnen Positionen.	Erklärung wegen der Zoll- und steueramtlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson etc. Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- und Zoll-documente und sonstigen Beilagen. Angabe etwaiger Bleiverschlüsse.

Wiege-Stempel: **Unterschrift:** Stempel der Abgangs-Station:

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Frankirt.			Note.	Einheits-Fracht-satz, pro Ctr.	Zu erheben: Thl.	Gr.	Pf.	Fl.	Kr.
			Nachnahme						
			Provision.						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Fracht bis .						
			Frachtzuschlag .						
			Zusammen. .						

№ des Wagens:
№ der Frachtkarte:
Pos.:

Stempel der Empfangs-Station:

Herrn

in

Station der Eisenbahn

über

Die declarirte Gesammt-Werthsumme (§ 23 Nr. 2 u. 3 des Vereins-Reglements) beträgt:

siehe vorletzte Col. der Vorderseite.

Specification der Nachnahme.	Betrag.

Gesammt-Nachnahme in Buchstaben:

Stempel der Bahnen:

Die declarirte Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung (§ 25) beträgt:

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION