

# Memorial

des

Großherzogthums Luxemburg.



# MEMORIAL

DU

Grand-Duché de Luxembourg.

## Erster Theil.

Acte der Gesetzgebung  
und der allgemeinen Verwaltung.

N<sup>o</sup> 21.

## PREMIÈRE PARTIE.

ACTES LÉGISLATIFS  
ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Donnerstag, 16. Juli 1874.

JEUDI, 16 juillet 1874.

Königl.-Großh. Beschluß vom 14. Juli 1874, wodurch das neue Betriebs-Reglement für die Wilhelm-Luxemburger Eisenbahnen veröffentlicht wird.

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

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

Nach Anhörung Unseres Staatsrathes ;

Auf den Bericht Unseres Staatsministers, Präsidenten der Regierung ;

Haben beschlossen und beschließen :

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

Soestdijk, den 14. Juli 1874.

Für den König-Großherzog :  
Dessen Statthalter

Der Staatsminister, im Großherzogthum,  
Präsident der Regierung, Heinrich,  
L. J. E. Servais. Prinz der Niederlande.

Arrêté royal grand-ducal du 14 juillet 1874, 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.

Soestdijk, le 14 juillet 1874.

Pour le Roi Grand-Duc :

Son Lieutenant-Représentant

Le Ministre d'État, dans le Grand-Duché,  
Président du Govt, HENRI,

L.-J.-E. SERVAIS.

PRINCE DES PAYS-BAS.

# Betriebs-Reglement

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

### 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 dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation 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 baldmöglichst 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 oder der Nummer oder einem Uniform-Merkmal 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.

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

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmäßigen 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 publizierten Kurse anzunehmen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht.

## **II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Viehen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.**

### **a. Beförderung von Personen.**

#### **§ 7. Fahrplan. 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 geringerer 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, wenn jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, 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. Wenn einem Reisenden der seinem Billet entsprechende Platz nicht angewiesen und ihm auch zeitweilig ein Platz in einer höheren Klasse nicht eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei, das Billet gegen ein solches der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

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

Auf der Abgangsstation ist bis spätestens 20 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Coupés oder Wagenabtheilungen der ersten zwei Wagenklassen gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrbillets der betreffenden Klasse, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Auf Zwischenstationen können ganze Coupés nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesezt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind.

Für den Fall, daß ein Reisender ein besonderes Coupé bezahlt, wird demselben darüber ein Schein ausgestellt. Dem Reisenden steht kein Anspruch darauf zu, mehr Personen in das Coupé aufzunehmen, als Fahrbillets bezahlt sind.

### § 10. Fahrbillets und Gültigkeit derselben. Fahrpreis-Ermäßigung für Kinder.

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden; ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will, insofern der Fahrpreis Balutafschwankungen nicht unterliegt; 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 auszustiegen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tariffasse fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisenden haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stations-Vorsteher ihr Billet vorzulegen und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen.

Eine Verlängerung der für Retour- und Rundreise-Billets festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

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 Plätzen 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 zusammengefaßt werden. In jedem Zuge muß sich mindestens je ein Damen-Coupé für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenklasse befinden. Bei den nach amerikanischem System gebauten Wagen findet die letztere Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Modificationen Anwendung.

### § 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, 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.

§ 14. Wartesäle. Billet- und Gepäck-Expeditionen. Billet-Kontrolle.

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 Zugangstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark = 2 Thlr. = Fr. 7,50 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 1 Mark =  $\frac{1}{2}$  Thlr. = Fr. 1,25 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. Versäumnung der Abfahrtszeit.

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

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

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund des gelösten Fahrbillets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tariffaze fahrenden Zuge zu reisen, sofern er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen läßt.

Eine Verlängerung der für Retourbillets, sowie für Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

§ 17. Verhalten auf den Zwischenstationen. Öffnen und Schließen der Wagenthüren.

Bei Ankunft auf einer Station wird der Name derselben, die Dauer des für sie bestimmten Aufenthalts, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel ausgerufen. Sobald der Wagenzug still-

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

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belägen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Plage 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 erteilt. 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 Er tönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Er tönen 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.

Auf Verlangen auch nur eines Reisenden müssen die Fenster auf der Windseite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Öffnen 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 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 oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchgefahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, daß er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des desfallsigen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahrbillets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher



anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu erteilen.

Wenn Elementar-Ereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, daß die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen.

## § 22. Mitnahme von Hunden u. Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausgenommen 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 1. Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauch-Coupés dieser Klasse im Zuge vorhanden sein. 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 eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht 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.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet.

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 Fahrgebühres 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 Reisetasche, Gutschachteln, 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 sowie nach § 22 Alinea 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden, bei Vermeidung der im § 48 festgesetzten Folgen.

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

Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Die Gepäcksstücke 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 unerpedirt 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 Handwerkzeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen zc. und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet.

##### § 28. Gepätschein und Auslieferung des Gepäcks.

Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepätschein. 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 Gepätscheins ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Ge-



päck nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit, im Lokal der Gepäckepebition 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 in der Gepäckepebition 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.

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insofern Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

#### § 29. Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäcksstücke, und zwar im Allgemeinen nach den in Abschnitt III (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 12 Mark = 4 Thlr. = 15 Fr. für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des bloß beschädigten Gepäcksstückes nicht beansprucht werden;
- b) ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäcksfracht ein Frachtpuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 0,20 Mark = 2 Groschen = 25 Ct. beträgt und 2 pro Mille der ganzen declarirten 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 den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen 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 Gepäckepebition 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 drei 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 Garantiesumme zu fordern.

Falls das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung zu benachrichtigen und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadenersatzes und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgaborte verabsfolgt werde.

### § 31. Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferzeit.

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

- 1) Der für Versäumung der Lieferzeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 0,20 Mark = 2 Groschen = 25 Ct. für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumnis bis dahin, daß das Gepäck 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 bezfallige Erklärung mindestens  $\frac{1}{2}$  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 Mill der angegebenen Interesse-Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 1 Mark =  $\frac{1}{3}$  Thlr. = Fr. 0,125 und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf 0,20 Mark = 1 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 Lieferzeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe anwenden 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 Dienst bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen. Sie haben eine mit der Nummer des Gepäckträgers versehene Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines zu verabsfolgen.

Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen,

sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier) gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

### § 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.

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.

Im Uebrigen unterliegen dergleichen gesunde Gegenstände der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung.

### c. Beförderung von Leichen.

#### § 34. Beförderungsbedingungen.

Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Abgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, auf einer Zwischenstation mindestens 12 Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leiche muß in einem Sarge luftdicht eingeschlossen und dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Der Transport kann auch im Leichenwagen stattfinden.

Der Leiche muß ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Deklaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtbühler als Konventionalstrafe zu entrichten.

Innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsbehörde beigelegt wird.

### d. Beförderung von Equipagen und anderen 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.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

#### § 36. Auslieferung.

Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa erteilten 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 u. in den Equipagen.

Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Reisegepäck (§ 24) 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 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 oder 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 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark = 2 Groschen = Fr. 0,25 und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark = 2 Groschen = Fr. 0,25 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 900 Mark = 300 Thlr. = 1125 Fr. übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werthes als 900 Mark = 300 Thlr. = 1125 Fr. 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 Werthes der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (§ 68).

#### § 39. Lieferzeit.

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 anderen 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 30 Mark = 10 Thlr. = Fr. 37,50 für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumnis. 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 Frachtaufschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark = 20 Thlr. = Fr. 75 der ganzen deklarirten Summe 0,5 Pf. =  $\frac{1}{20}$  Groschen unter Abrundung auf 0,10 Mark = 1 Groschen = Fr. 0,125 mit einem Minimumsatz von 0,30 Mark = 3 Groschen = Fr. 0,375 nicht übersteigen darf.

#### 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 bzw. 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 werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

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 Transports 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 beendeter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation 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.

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 die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu erheben, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet.

#### § 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 III 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 besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Erschicken 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 können.

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 :

450	Mark	=	150	Thlr.	=	Fr. 562,50	für ein Pferd,
210	"	=	70	"	=	" 262,50	für einen Mastochsen,
150	"	=	50	"	=	" 187,50	für ein Haupt Rindvieh,
18	"	=	6	"	=	" 22,50	für ein Kalb,
60	"	=	20	"	=	" 75	für ein Mastschwein,
24	"	=	8	"	=	" 30	für ein mageres Schwein,
6	"	=	2	"	=	" 7,50	für ein Ferkel,
12	"	=	4	"	=	" 15	für ein Schaf oder eine Ziege,
6	"	=	2	"	=	" 7,50	für einen Hund,
60	"	=	20	"	=	" 75	für 100 Kilogramm sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarismäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro Tausend der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark = 1 Groschen = Fr. 0,125 und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark = 1 Gr. = Fr. 0,125 nicht übersteigen darf.

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

#### § 45. Lieferzeit.

Die Lieferzeit ist, je nachdem die Beförderung mit Personen- oder mit Güterzügen geschieht, die für Eilgut oder für gewöhnliches Gut, und berechnet sich nach den im Abschnitt III enthaltenen Bestimmungen, welche auch für die Folgen versäumter Lieferzeit 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 an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Abreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark = 20 Thlr. = 75 Fr. der ganzen deklarirten Summe 0,25 Pf., = 1/40 Groschen unter Abrundung auf 0,10 Mark = 1 Groschen = Fr. 0,125 mit einem Minimalfaze von 0,30 Mark = 3 Groschen = Fr. 0,375 nicht übersteigen darf.

### III. Beförderung von Gütern.

#### § 46.

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.

#### § 47. Uebernahme von Gütern.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht or-

dnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Kolli zu spezifizieren und zu beschreiben.

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.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Kolli müssen mit den desfalligen Angaben im Frachtbriefe (cfr. § 50 Nr. 3) genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

#### § 48. Von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

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 Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm solcher Versandstücke eine schon durch die Auslieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 Mark = 4 Thlr. = 15 Fr. 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.

##### I. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

- 1) Alle solche Güter, die wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen.
- 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 (sogenanntes Dülplerschanzenpapier), Nitro-Glycerin (Springöl), piktrinsaure Salze (Piktringelb, 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), Collobium, Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol), Holzgeist in rohem und rectificirtem Zustande, Alkohol und Spirit.
- 2) Grünfalk.

- 3) Chlorsaures Kali und reine Pikrinsäure.
- 4) Mineralsäuren aller Art und Selsatz von der Sal Raffinerie, Natriumcarbonatlauge, Soda-lauge und Kalialilauge, sowie die Gefäße, in denen solche transportirt worden sind, ferner in Ballons zur Beförderung kommende Firnisse, Firnißfarben, Säfte, ätherische und fette Öle, Weingeist und andere unter Nr. 1 nicht genannte Spirituosen, desgleichen Brom.
- 5) Terpentinöl, Theeröl (Hydrocarbür), Mineralöl, Kampfin, Photogen, Pinolin, leichtes Steinkohlenöl (Benzin), Ligroin (Petroleum-Naphtha), Mineralschmieröl und ähnliche Substanzen, sowie die Gefäße, in denen solche transportirt sind; alle übelriechenden Öle, desgleichen Salmiakgeist.
- 6) Reib- und Streichzündker (als Lichtker, Hölzker, Schwämmker), Sicherheitszündker (Zündschnüre), wenn sie aus einem dünnen dichten Schlauche bestehen, in dessen Innern eine verhältnismäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist. Derselbe Feuerlösch-dosen in blechernen Hüllen.
- 7) Phosphor.
- 8) Wolle und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerlei-, Baumwollen- und Baumwollengarn-Abfälle, Flachs, Hanf, Berg-, Lumpen und ähnliche derartige Gegenstände, wenn sie gefettet sind, sowie Kunstwolle, Mungo- oder Shoddy-Wolle, Weber- oder Garnsch-litzen, Geschirrlitzen.
- 9) Petroleum in rohem oder gereinigtem Zustande, auch Petroleum-Aether (Naphtha), sowie leere Gefäße, in welchen diese Gegenstände transportirt sind.
- 10) Petarden für Knall-Halte-signale auf den Eisenbahnen.
- 11) Zündhütchen, Zündspiegel und Metallpatronen.
- 12) Gold- und Silberbarren, Platina, Gelb und gelbwerthe Papiere.
- 13) Gemälde und andere Kunstgegenstände.
- 14) Arsenikalien, nämlich arsenige Säure (Kittendrauch), gelbes Arsenik (Kauschgelb, Kuri-pigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) u. s. w. und andere Giftstoffe.
- 15) Kienruß.
- 16) Hefe, sowohl flüssige, als feste.
- 17) Holzmehl.
- 18) Frische Häute, Fette, Fleischen, Knochen und andere Gegenstände, sofern sie in besonderem Grade übelriechend und ekelerregend sind.

Alle unter 1 bis 18 genannten Gegenstände werden zum Transporte nur angenommen, wenn ihnen besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beigegeben sind.

Im Einzelnen ist zu beobachten:

Zu Nr. 1. Aether, Naphtha, auch Hoffmannsgeist (Hoffmannstropfen) und Collobium 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 ein-gefüllt 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 35 Kilogramm hat.

- b) Eine Gewichts-Beschränkung findet dagegen hinsichtlich solcher mit Schwefelkohlenstoff gefüllten Gefäße, welche aus starkem Eisenblech gefertigt, gehörig vernietet, und in den Nähten gut verlötet sind, nur insoweit statt, als das Gewicht des einzelnen Gefäßes 500 Kilogramm 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.

Holzgeist im rohen und rektifizierten Zustande, Alkohol und Sprit werden nur in Fässern, Glas- oder Blechflaschen, letztere wie oben (zu Nr. 1) vorgeschrieben verpackt, zugelassen.

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

Zu Nr. 3. Das chlorsaure Kali muß sorgfältig in dichten, mit Papier ausgeklebten Fässern oder Kisten verpackt sein. 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) etc. verschickt werden, müssen wohl verpackt und in besondere mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße (wogu 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.

Die Ballons resp. Flaschen mit rother rauchender Salpetersäure müssen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein.

Mineralsäuren müssen stets getrennt verladen, dürfen also mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht 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 allen sonstigen übelriechenden Oelen findet nur in offenen Wagen statt.

Zu Nr. 4. und 5. Ballons mit Mineralsäure (Schwefelsäure, Salzsäure, Salpetersäure etc.), sowie Ballons mit Theeröl (Hydrocarbür), Mineralöl, Camphin, Photogen, Pinolin, leichtem Steinkohlenöl (Benzin) und ähnlichen Substanzen werden, wenn die einzelnen Kolli nicht über 75 Kilogramm schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Bei Versendung von einem oder mehreren Ballons über 75 Kilogramm kann die Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesamtmenge das Gewicht von 2000 Kilogramm nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 Kilogramm 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 desfallige, für andere Güter zulässige Requisitionen an die Eisenbahn zu richten. Falls das Abladen und Abholen solcher Ballons Seitens der Empfänger nicht binnen spätestens drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation resp. nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Ballons



unter Beachtung der Bestimmungen im § 61 Mlinea 1 in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Ballons ohne weitere Formlichkeit verkaufen.

Zu Nr. 6. Die Reib- und Streichzünd- und Sicherheitszünd- 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.

Bücherische Feuerlöschbosen werden nur in 6 bis 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten großen Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

Zu Nr. 7. Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 6 Kilogramm fassen und verlötet sind, in starken Kisten mit Sägemehl fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem gehörig in graue Seiwand emballirt sein, an zwei ihrer oberen Kanten starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 75 Kilogramm 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 verladen. Fehlt die desfallige Bezeichnung, so wird angenommen, daß die betreffenden Gegenstände gefettet sind und die Verladung danach bewirkt.

Gefettete Wolle, insbesondere gefettete Kunstwolle, Mungo- und Shoddy-Wolle müssen auf Verlangen des Versenders in offenen, aber mit Decken versehenen Wagen verladen werden und können, wenn die Eisenbahnverwaltung damit einverstanden ist, in bedeckt gebauten Wagen verladen werden.

Zu Nr. 9. Petroleum und Petroleum-Aether (Naphtha) 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 verlöteten 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 Zollanfrageverfahren welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagenbedecken erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

Zu Nr. 10. Die Petarden müssen fest in Papierschneideln, 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 2,0 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 0,00 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, Platinä, Edelmetall, gemünztes und Papiergeld 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 (Mauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbentobolt (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 trockenen Holze zu fertigen und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben zu verkleben.

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

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze 2c.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präzipitat, Zinnober, Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massicot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenen 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 dauerhaften Körben verpackten Tönnchen oder in Gefäßen, welche inwendig mit in Wasserglas getränktem Papier verklebt sind, zur Beförderung zugelassen.

Zu Nr. 16. Gese, 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.

Zu Nr. 18. Gegenstände der hier genannten Art werden bei Einzelsendungen nur in angemessener Verpackung, unverpackt nur in vollen Wagenladungen zur Beförderung angenommen.

#### B.

Heu, Rohr (excl. span. Rohr), Borte, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh) und Torf werden im unverpackten Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß Versender und Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch haben Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser und der Artikel Gyps, Kalkächer, Traß und Holzlohlen selbst zu beschaffen.

#### C.

Für solche Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der überneh-

menden Verwaltung besondere Schwierigkeiten verursacht, kann die Beförderung von jebeßmal zu vereinbarenden, besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

#### § 49. 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 ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auslieferung des in demselben Frachtbriefe deklarirten Gutes (cfr. § 55 Al. 2). Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

#### §. 50. Frachtbriefe.

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

- 1) Wie für die im § 48 sub II. A. genannten Gegenstände, so sind auch für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steuerkontrolle stehenden Waaren besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

- 2) Der nach § 49 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender, jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen, nach Bestimmung dieses Reglements, 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, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestempel von der Abgangstation auf dem Frachtbriefe, bescheinigt ist. Den Anträgen auf bahnsseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Güter in Wagenladungen muß die Eisenbahn gegen eine von der Aufsichtsbehörde festzusetzende Gebühr nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, beziehungsweise sofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrrichtungen dazu ausreichen.

Hat eine bahnsseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts nicht stattgefunden, so muß der Beweis über Gewicht und Menge auf andere Weise, als durch Berufung auf den Frachtbrief erbracht werden.

Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 49), 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 Ort und Datum der Ausstellung anzugeben und die Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtpücke (Kolle), 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 ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben und muß dieser von Seiten der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versand-Expedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmäßigsten erscheint.

- 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 verifizieren 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 ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmscheine“ nicht genügt, 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 Ladescheins.

- 6) Bei Versendungen 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. §§ 61 und 65).

- 7) 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.

Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Stempelung Seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Tarif festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

Es ist gestattet, auf die Adressseite des Frachtbriefes, ohne Beeinträchtigung des für die bahnsseitige Behandlung desselben notwendigen Raumes, die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

- 8) An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen als gültig anzuerkennen.
- 9) Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dies Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dieses Reglement für statthaft erklärt worden sind.

#### § 51. 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, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen Deklarationen und Legitimationspapiere beigelegt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangszulagen, 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 Expeditur 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 Nachteile 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 beigelegten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen.



### § 52. Berechnung der Frachtgelber.

So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzusetzenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung, und an Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen 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 einem anderen Ort, z. B. nach Nachhöfen, Lagerhäusern, Revisionschuppen, in Schiffe u. s. w., bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersiehenden Vergütungen hierfür zu entrichten.

Die Fracht wird nach Kilogramm, bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittlung übernommen werden, nach Maßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen nach Tragkraft der Wagen oder nach Raum-Inhalt oder Raum-Maß berechnet. Die Ermittlung des Gewichts geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalhöfen. Bei Kollogütern hat dieselbe stets auf der Aufgabestation stattzufinden. Sendungen unter 30 Kilogramm werden höchstens für 30 Kilogramm, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Kollogütern mit 10 Kilogramm, bei Wagenladungsgütern mit 100 Kilogramm steigend so berechnet, daß jede angefangenen resp. 10 und 100 Kilogramm für voll gelten. 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 Gewichts gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung Seitens der Eisenbahnverwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweite Ermittlung des Gewichts in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür ein im Tarif bestimmtes Wägegeld zu erheben. Dies Wägegeld kann, jedoch nur von gewöhnlichem Frachtgut, auch dann erhoben werden, wenn ausnahmsweise der Versender das Gewicht im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat und die Ergänzung des Frachtbriefes in dieser Beziehung der Eisenbahnverwaltung überläßt.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtfalles bilden eine Abfertigungs-Position zur Berechnung des Frachtgeldes.

Die zu erhebende Fracht wird mit vollen 0,10 Mark = 1 Groschen = Fr. 0,125 abgerundet, so daß Beträge unter 5 Pfennigen =  $\frac{1}{2}$  Groschen = Fr. 0,06 gar nicht, von 5 Pfennigen =  $\frac{1}{2}$  Groschen = Fr. 0,06 ab aber für 0,10 Mark = 1 Groschen = Fr. 0,125 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.

### § 53. Zahlung der Fracht.

Die Frachtgelber werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur

Zahlung angewiesen. Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

Unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zuviel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

#### § 54. Nachnahme und Provision.

Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Specificirung verlangt werden darf, können nachgenommen werden.

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf Höhe von 300 Mark = 100 Thlr. = 375 Fr. Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expeditirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabsolgt 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 Frachtgelber sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§ 52), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschließenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (cfr. § 50 Nr. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine und zwar gebührenfrei ertheilt.

Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

#### § 55. 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 Transports nicht genügen. Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbefcheinigung mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditiionsstempels auf den Frachtbrief (cfr. § 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständnis zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

#### § 56. Auflieferung der Güter und Beförderung.

Das Gut muß in den festgesetzten Expeditiionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Declaration des Absenders, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert (§ 59).

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

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.

Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbrieft (Anlage C) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schnellig befördert. Gewöhnliches Frachtgut ist mit einem Frachtbrieft nach Anlage B aufzugeben.

In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihenfolge der Auslieferung die Regel und darf kein Absender vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güter-Abfertigung konstatirt werden kann.

Die Bestellung 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.

#### § 57. Lieferungszeit. Berechnung derselben.

Jede Bahnverwaltung publizirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebiets Lieferungszeiten, welche sich aus Transport- und Expeditionsfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximal-Ansätze nicht überschreiten dürfen:

a) für Eilgüter:

- 1) Expeditionsfrist. . . . . 1 Tag,
- 2) Transportfrist  
für je auch nur angefangene 225 Kilometer . . . 1 Tag,

b) für Frachtgüter:

- 1) Expeditionsfrist. . . . . 2 Tage,
- 2) Transportfrist  
für je auch nur angefangene 225 Kilometer . . . 2 Tage.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer andern anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesamt-Entfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Den Eisenbahn-Verwaltungen wird vorbehalten, für Messen und andere außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagfristen festzusetzen und zu publiziren.

Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung erteilt oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt oder die erteilte Genehmigung nicht rechtzeitig publizirt wird.

Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine bei einem größeren Orte

zwischen mehreren dafelbst mündenden Bahnen bestehende Verbindungsbahn zu passiren hat, so können für solchen Transport angemessene Zuschlagfristen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde publizirt werden.

Die Lieferzeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbrieves (§§ 49 und 50) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verboten ist (§ 59), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

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

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

#### § 58. 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 Transports und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transports auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längeren Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Beteiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendungen auf Kosten der Versender resp. Empfänger über eine Hilfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweite Disposition über die Güter anzugeben.

#### § 59. 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 (§ 50 Nr. 5) oder den Aufnahmschein 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 spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter schriftlich Nachricht 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 § 63 des Reglements Anwendung findet.

Die Tage für die dem Rollfuhr-Unternehmer zu zahlende Gebühr muß in den betreffenden Güter-Expeditionen zur Einsicht aushängen und auch von dem Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden.

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. Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrs-Interesse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch aufgehoben werden.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Nachhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind oder den Adressaten durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, werden nicht avisiert.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbefcheinigung — welche sich einfach auf den Empfang, mit Ausschluß also der Forderung tabellofen, rechtzeitigen u. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes 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, vorbehaltlich der unter 2 nachfolgenden Bestimmung binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung resp. Empfang (cfr. § 57) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

Für Bahnhof restante gestellte Güter, sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisierung schriftlich ein für alle Mal verboten haben, beginnt diese Zeit mit der Ankunft des Gutes.

- 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 gemeinen Werth hat, kann die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§ 62 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungs-Ansprüche.

Eilgüter werden, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft anisirt resp. binnen sechs Stunden dem Adressaten in seine Behausung zugeführt. Die Anisirung resp. Zuführung der später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden. Die im § 57 getroffenen Festsetzungen werden hierdurch nicht berührt.

Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn, deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Diesem Verlangen muß die Eisenbahnverwaltung bei Kollogütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrückungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägevorrückungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrückungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen.

Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Gewichtsmanko, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten beziehungsweise tarifmäßigen Gebühren, sowie die Entschädigung für den etwa abgeordneten Bevollmächtigten zu tragen.

Dagegen hat die Eisenbahnverwaltung, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanko festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten.

#### § 60. Lagergeld und Konventionalstrafe.

1. Wer ohne die im § 58 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelierten 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 Auslieferung, 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 Neugeld zu zahlen.

2. Bei einer nach und nach stattfindenden Auslieferung der in demselben Frachtbriefe deklarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auslieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auslieferungsgeschäfts ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelierten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auslieferung der ganzen Frachtbrief-Sendung, beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe, ein Lagergeld erheben lassen. Eine Konventionalstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tagesverräumnis

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. § 56 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.

Dagegen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Besteller von Wagen durch Zahlung einer gleich hohen Konventionalstrafe zu entschädigen, sofern sie fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt.

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

Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung zum Erfasse der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn ein bereits avisirtes Gut im Bahnhofe nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung resp. Abgabe bereit gestellt ist.

4. Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im § 59 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-Strafmiethe enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe und, wenn diese Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Lagerfristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im § 57 Al. 3 und 4 gegebenen Vorschriften berechtigt.

#### § 61. 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, welche mit thunlichster Beschleunigung hiervon zu benachrichtigen sind. 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 unter sofortiger Benachrichtigung desselben zu stellen.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Expeditors oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsort 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 Kollfuhr-Unternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat (cfr. § 59).

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 wird, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, 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 Formlichkeit bestmöglich und zwar Güter, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle andern aber frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft.

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

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

#### § 62. 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 sämtliche 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 nachgemiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

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

#### § 63. 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.

#### § 64. Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen im § 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschluß des Pachtvertrages (§ 49) 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 Sedage und dergleichen, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Zeit von der Auslieferung desselben bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie gesetzlich begründet ist, wird hierdurch nicht berührt.

Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Zoll- und Revisions-Schuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maßgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser 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 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 Annahme des Gutes und 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 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 verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

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

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für veräumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, daß das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsort kostenfrei geliefert werde.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen, und wo möglich in Gegenwart des Reklamationsberechtigten das Gewicht und den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen.

Will der Reklamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im außergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Empfange, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hierbei mit dem Auspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reklamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Dokumente, und wenn das Gut in Empfang genommenen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt, binnen

der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, und muß solche mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn beantwortet und erledigt werden.

§ 65. 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 Expeditors ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhrn nach seitwärts belegenen Orten (cfr. § 59) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

§ 66. Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an einer Eisenbahn, für welche dies Reglement gilt, 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.

§ 67. Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlich oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Lefage, 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 ägenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;
- b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: leicht zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.;
- c) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und andern Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;
- d) für das Einrosten: bei Metallwaaren;
- e) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Süßfrüchten.

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 Tariffklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und giebt der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes 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.



Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kolli nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihre 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 beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender, beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

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

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

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

8. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierfleisch, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Rette 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 Maas der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

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, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

#### § 68. 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 und Unkosten zum Grunde gelegt.
- 2) Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark = 20 Thlr. = 75 Fr. pro 50 Kilogramm brutto angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adressseite des Frachtbriefes 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  $\frac{1}{10}$  pro Tausend der ganzen deklarirten Summe für jede angefahrenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark = 1 Groschen = Fr. 0,125 und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf 0,10 Mark = 1 Groschen = Fr. 0,125 nicht übersteigen darf.
- 4) Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältnis des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet.

Im Falle einer bösslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

#### § 69. Haftpflicht für Versäumung der Lieferzeitzeit.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher der Versäumung der Lieferzeitzeit (§ 57) 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, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferzeitzeit, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach der Ablieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind. Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so verjähren 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 Lieferzeitzeit.

#### § 70. Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferzeitzeit.

Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

- a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen  $\frac{1}{4}$ , bis zu 8 Tagen  $\frac{1}{2}$  und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;
- b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden  $\frac{1}{4}$ , bis zu 3 Tagen  $\frac{1}{2}$  und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens mit der Maßgabe, daß

- 1) im Falle einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung die deklarirte Summe;
- 2) in Ermangelung einer solchen Deklaration:
  - a) falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht,
  - b) falls die Versäumniß mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der ganzen Fracht,

die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferfrist durch eine bössliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der desfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 10 Mark  $3\frac{1}{2}$  Thlr. = Fr. 12,50 der deklarirten Summe — angefangene 10 Mark  $3\frac{1}{2}$  Thlr. = Fr. 12,50 für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, . . . . . 1 Pf. =  $\frac{1}{10}$  Gr.  
für die folgenden 225 Kilometer. . . . .  $\frac{1}{2}$  „ =  $\frac{1}{20}$  Gr.  
für jede weiteren folgenden 375 Kilometer . . . . .  $\frac{1}{2}$  „ =  $\frac{1}{20}$  Gr.  
nicht übersteigen darf. Angefangene 150 resp. 225 und 375 Kilometer werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Pfennige sind auf 0,10 Mark. = 1 Gr. = Fr. 0,125 abzurunden.

Der geringste Frachtzuschlag beträgt 0,10 Mark. = 1 Gr. = Fr. 0,125.

#### IV. Schlußbestimmung.

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

Anlage A.

## Erklärung. \*)

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 folgenden Mängeln  
in der Verpackung, nämlich

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

den ten 18

\*) Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kollis bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind, oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Stempel der Abgangs-Station :



Frankirt.	Note.	Einheits- Frachtsatz. pro 100 Kilogramm.	Zu erheben : Mark. Pf.
	Nachnahme. . . . .		
	Provision . . . . .		
	Fracht bis		
	Frachtzuschlag . . . .		
	Fracht bis		
	Frachtzuschlag . . . .		
	Fracht bis		
	Frachtzuschlag . . . .		
	Fracht bis		
	Frachtzuschlag . . . .		
	Fracht bis		
	Frachtzuschlag . . . .		
	Zusammen		

Eigenthümer : }  
 № des Wagens : }  
 № der Frachtkarte :  
 Pos. :

Stempel der  
 Empfangs-Station :

*Herrn*  
 in  
 Station der Eisenbahn  
 über

Die declarirte Gesamt-Werthsumme (§. 68 Nr. 2 u. 3  
 des Betriebs-Reglements) beträgt :

siehe vorletzte  
 Col. der  
 Vorderseite.

Specification der Nachnahme.	Betrag.

Gesamt-Nachnahme in Buchstaben :

Stempel der Bahnen :

Die declarirte Summe des Interesses an der rechtzeitigen  
 Lieferung (§ 70) beträgt :

Stempel der Verwaltung.

**Eilgut.**

**Anlage C.**  
**Frachtbrief-Formular.**

den \_\_\_\_\_ 187

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen

**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,**

sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände enthaltenen und <sup>mir</sup><sub>uns</sub> bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen.	<i>10</i> Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Bruttogewicht in Kilogramm	Abgerundetes, zur Berechnung zu ziehendes Gewicht. Kilogramm.	Declarirter Werth der einzelnen Positionen.	Erklärung wegen der Zoll- und steueramtlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelperson. Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- und Zoll- documente und sonstigen Beilagen. Angabe etwaiger Bleiverschlüsse.

237

Wiege-Stempel :

Unterschrift :

Stempel der Abgangs-Station :

Frankirt.	Note.	Einheits-	Zu
		Frachtsatz, pro 100 Kilogramm.	erheben : Mark. Pf.
	Nachnahme. . . . .		
	Provision . . . . .		
	Fracht bis . . . . .		
	Frachtzuschlag . . . . .		
	Fracht bis . . . . .		
	Frachtzuschlag . . . . .		
	Fracht bis . . . . .		
	Frachtzuschlag . . . . .		
	Fracht bis . . . . .		
	Frachtzuschlag . . . . .		
	Zusammen . . . . .		

Eigenthümer : }  
 № des Wagens : }  
 № der Frachtkarte :  
 Pos. :

Stempel der  
Empfangs-Station :

*Herrn*

in  
Station der Eisenbahn  
über

Die declarirte Gesamt-Werthsumme (§. 68 Nr. 2 u. 3  
des Betriebs-Reglements) beträgt :

*[Redacted]*

siehe vorletzte  
Col. der  
Vorderseite.

Specification der Nachnahme.	Betrag.

Gesamt-Nachnahme in Buchstaben :

*[Redacted]*

Stempel der Bahnen :

Die declarirte Summe des Interesses an der rechtzeitigen  
Lieferung (§ 70) beträgt :

*[Redacted]*