



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.

H R L



University of California - Berkeley

23 Dec 66

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY

HE3076
P37

1.50

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE3076

P37



Die
Deutschen Eisenbahn-Gesetze
sowie die
**Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands und des
Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**



Handbuch für Eisenbahn-Beamte,
unter Mitwirkung mehrerer Oberbeamten und Beamten
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen

herausgegeben

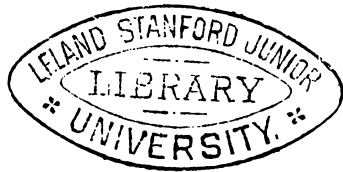
von

B. Peege,
Betriebs-Sekretär in Dresden.

Zweite vermehrte Auflage.

Preis: 1 M. 50 Pf.

Dresden,
Druck und Verlag von C. Heinrich.
1895.



H. 5090.

V o r w o r t.

Der bedeutende und schnelle Absatz, den die nur in Sachsen in Vertrieb gebrachte 1. Auflage meines Handbuchs für Eisenbahn-Beamte gefunden hat, dürfte wohl zu der Annahme berechtigen, daß ein allgemeines Bedürfnis nach Herausgabe eines billigen Wertes vorhanden ist, das in kürzester Form über alle die Eisenbahnen Deutschlands berührenden Gesetze, Vorschriften und Einrichtungen — auch hinsichtlich der Entstehung und des Zweckes — zuverlässige Auskunft giebt.

Die Zuverlässigkeit wird gewährleistet durch die Beteiligung bewährter Fachmänner sowohl an der Bearbeitung des verschiedenartigen Stoffes, als auch an der Durchsicht einzelner Abhandlungen.

Besondere Beiträge sind geliefert worden von den Herren: Verkehrs-Inspektor Thomas (Tarif für Güter, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere), Eisenbahn-Sekretär Grünwald (Personentarif), Eisenbahn-Sekretär Friedrich (Bereins-Wagen-Uebereinkommen), Betriebs-Sekretär Engel (Verhältnis zur Militärverwaltung), Betriebs-Sekretär Pein (Verhältnis zur Postverwaltung), Betriebs-Sekretär Sachse (Verhältnis zur Telegraphenverwaltung).

An der Durchsicht haben sich Oberbeamte und Beamte aus sämtlichen in Betracht kommenden Dienstzweigen beteiligt.

Dresden, am 12. Januar 1895.

B. Prege,

Betriebs-Sekretär beim Verkehrs-Bureau
der Königl. Sächf. Staats-Eisenbahnen.

Inhalt.

Erster Abschnitt.

Seite

Gesetzliche Bestimmungen und verfassungsmäßige Vorschriften.

1. Allgemeines	7
2. Reichsverfassung	8
3. Reichs-Eisenbahn-Amt	10
4. Handelsgesetzbuch	13
5. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr; Centralamt; Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport	23
6. Verkehrsordnung	27
7. Gegenüberstellung der Paragraphen und Artikel, unter denen Bestimmungen gleichen oder ähnlichen Inhaltes in der Verkehrsordnung, im Vereins-Betriebs-Reglement, im Uebereinkommen hierzu, in den Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften u. s. w. zu finden sind	29
8. Betriebsordnung	36
9. Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten	40
10. Signalordnung	41
11. Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupt-Eisenbahnen Deutschlands	42
12. Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands	45
13. Technische Einheit	46
14. Verladung und Beförderung von lebenden Thieren	46
15. Haftpflichtgesetz	50
16. Strafgesetzbuch	52
17. Unzulässigkeit der Pfändung von Betriebsmitteln und Forderungen	56
18. Sprengstoff-Verkehr (sogen. Dynamitgesetz)	56
19. Maßregeln gegen Viehseuchen; Desinfektion	58
20. Maßregeln gegen die Cholera	60
21. Abwehr und Unterdrückung der Reblauskrankheit	63
22. Maßnahmen gegen Einschleppung des Koloradokäfers	64
23. Einfuhr von Schweinefleisch amerikanischen Ursprungs	64
24. Verhältnis zur Militärverwaltung	65
25. Verhältnis zur Post- und Telegraphenverwaltung	69
26. Verhältnis zur Zoll- und Steuerverwaltung	81
27. Handelsverträge	86
28. Waarenstatistik	87
29. Sonntagsruhe im Güterverkehr	88
30. Hinweis auf die soziale Gesetzgebung	90

Zweiter Abschnitt.

Die Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands.

31. Ständige Tariffkommission; Ausschuß der Verkehrsinteressenten; Generalkonferenz	91
32. Die Tarife für den Güterverkehr	92
33. Die Tarife für den Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehr	105
34. Die Tarife für den Personenverkehr	108
35. Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Verband	124
36. Verzeichniß der Kundmachungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes	128

Dritter Abschnitt.

Seite

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und seine Einrichtungen.

37. Hauptfächlicher Inhalt der Vereins-Satzungen	131
38. Vereins- = Betriebs- = Reglement	134
39. Uebereinkommen zum Vereins- = Betriebs- = Reglement	134
40. Vereins- = Zeitung	135
41. Vereins- = Abrechnungsstelle	136
42. Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptbahnen	137
43. Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung	138
44. Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen	139
45. Vereins- = Wagen- = Uebereinkommen	139
46. Grundzüge für die Zulassung von Vereins- = Lenkachsen	146
47. Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen	147
48. Verzeichniß der größten Radstände	148
49. Nachweisung der Lademaasse	148
50. Verzeichniß der Eigenthums- = Merkmale der Güterwagen	149
51. Verzeichniß von Adressen der Wagen- = Verwaltungen	149
52. Güterwagenpark- = Verzeichnisse und Kilometerzeiger	149
53. Nachweisung der Lieferfrist- = Zuschläge und Verkürzungen	150
54. Verzeichniß der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namens- = bezeichnung	150
55. Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm- = Verkehr	150
56. Statistische Nachrichten	151

Abkürzungen:

B. G.	= Bundesgesetz.
R. G.	= Reichsgesetz.
R. G. Bl.	= Reichsgesetzblatt.
C. Bl. f. d. D. R.	= Centralblatt für das Deutsche Reich.
R. E. V.	= Reichs- = Eisenbahn- = Amt.
Int. Uebf.	= Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn- = Fracht- = verkehr.
B. D.	= Deutsche Wehrordnung.
Verf. Ordg.	= Verkehrsordnung.
Betr. Ordg.	= Betriebsordnung.
B. D. E. V.	= Verein Deutscher Eisenbahn- = Verwaltungen.
Ver. Betr. Regl.	= Betriebs- = Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn- = Ver- = waltungen.
Ver. Wag. Uebf.	= Vereins- = Wagen- = Uebereinkommen.
D. E. V. V.	= Deutscher Eisenbahn- = Verkehrs- = Verband.
Allgem. Abfert. Vorschr.	= Allgemeine Abfertigungs- = Vorschriften.
l. Ausg.	= letzte Ausgabe.
Art.	= Artikel.
Ziff.	= Ziffer.
Nr.	= Nummer.
S.	= Seite.

Erster Abschnitt.

Gesetzliche Bestimmungen und verfassungsmäßige Vorschriften.

1.

Allgemeines.

In Deutschland ist mit dem Bau von Eisenbahnen bekanntlich nicht in der Weise vorgegangen worden, daß das jetzt vorhandene Netz von einer Stelle aus projektirt und ausgeführt worden wäre. Es sind vielmehr in den einzelnen deutschen Staaten nach verschiedenen Grundsätzen mit einander nicht zusammenhängende Strecken (Mürnberg-Fürth 1835, Leipzig-Althen 1837, Berlin-Potsdam 1838) ausgeführt und in Betrieb genommen worden. In einigen Staaten (Baden, Braunschweig, Hannover, Württemberg) nahm die Regierung den Bau in die Hand, in anderen Staaten (Bayern, Preußen, Sachsen) überließ man ihn zuvörderst Privatgesellschaften.

Als nach und nach Anschlüsse zwischen den Bahnstrecken der verschiedenen Staaten hergestellt waren, machten sich freie Vereinbarungen erforderlich, um durch gleichmäßige Konstruktion der Eisenbahnen und ihrer Betriebsmittel, sowie durch gleichmäßige Einrichtungen eine einheitliche Gestaltung des Eisenbahnwesens herbeizuführen und den direkten Uebergang von Personen und Gütern von einer Bahn auf die andere ohne Verkehrshemmungen zu ermöglichen. Zu diesem Zwecke rief man in Deutschland Eisenbahn-Verbände (1846 den Verband der Preussischen Eisenbahn-Direktionen, 1848 den Norddeutschen, 1852 den Mitteldeutschen, 1853 den Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verband) in's Leben, deren jeder eine Gruppe von solchen Bahnen umschloß, die hauptsächlich im Verkehre mit einander standen. Diesen Verbänden und freien Vereinigungen ist hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens eine hervorragende Bedeutung beizumessen. Dies trifft ganz besonders zu beim „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, der aus dem bereits erwähnten Verband der Preussischen Eisenbahn-Direktionen hervorgegangen ist und seine segensreiche Thätigkeit allmählich weit über Deutschlands Grenzen ausgedehnt hat. Die aus freien Vereinbarungen hervorgegangenen Einrichtungen des V. D. E. V. bildeten meist den Ausgangspunkt der späteren Thätigkeit des Staates, wie überhaupt fast alle

heute dem Eisenbahnwesen eigenen Einrichtungen der Anregung und vielseitigen Wirksamkeit des B. D. E. B. zu verdanken sind.

An die Stelle der freien Vereinbarungen traten nach und nach bundes- bzw. reichsgesetzliche Bestimmungen und verfassungsmäßige Vorschriften. Der Anfang hierin wurde mit dem in den Jahren 1861—1865 in den Staaten des damaligen Deutschen Bundes ¹⁾ eingeführten Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch gemacht, das besondere Bestimmungen über das Frachtgeschäft und die Haftpflicht der Eisenbahnen enthält. Weitere Einschränkungen erlitt die Selbstständigkeit der deutschen Eisenbahnen in der Regelung eigener Angelegenheiten durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes (v. 17. 4. 67) und des Deutschen Reichs (v. 16. 4. 71).

2.

Verfassung des Deutschen Reichs.

Die Eisenbahnen Deutschlands werden gemäß Art. 4, Ziff. 8 der Verfassung des Deutschen Reichs v. 16. 4. 71 (R. G. Bl. 71, S. 64) sowohl der Beaufsichtigung als auch der Gesetzgebung des Reichs mit der Beschränkung unterworfen, daß auf Bayern die Art. 42—45 und Abj. 1 vom Art. 46 keine Anwendung finden.

Zu einem Reichsgesetz ist nach Art. 5 der Reichsverfassung die Uebereinstimmung der Mehrheitsbeschlüsse des Bundesraths und des Reichstags erforderlich und ausreichend. Dem Kaiser steht die Ausfertigung und Verkündung der Reichsgesetze und die Ueberwachung der Ausführung derselben zu. Die Anordnungen und Verfügungen des Kaisers werden im Namen des Reichs erlassen und bedürfen der Gegenzeichnung des Reichskanzlers, der dadurch die Verantwortlichkeit übernimmt. Mit dem Erlaß der zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen Vorschriften ist lt. Art. 7 der Bundesrath betraut, dessen Geschäfte der Reichskanzler (Art. 15) zu leiten hat. Der Bundesrath bildet aus seiner Mitte dauernde Ausschüsse, von denen hier der Ausschuß für Eisenbahnen, Post und Telegraphen hervorzuheben ist.

Der das Eisenbahnwesen insbesondere behandelnde Abschnitt VII der Reichsverfassung hat folgenden Wortlaut:

Art. 41. Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des

¹⁾ Zum damaligen Deutschen Bunde (1815—1866) gehörte auch Oesterreich.

Reichs angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.

Jede bestehende Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluss neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahn-Unternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Konzessionen nicht weiter verliehen werden.

Art. 42. Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Art. 43. Es sollen demgemäss in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahn-Verwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniss es erheischt.

Art. 44. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Ueberganges der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Art. 45. Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken:

1. dass baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden;
2. dass die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, dass bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roh-eisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniss der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermässiger Tarif und zwar thunlichst der Einpfennig-Tarif eingeführt werde.

Art. 46. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einen dem Bedürfniss entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesraths-Ausschusses festzustellenden, niedrigen Spezial-Tarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf.

Die vorstehend, sowie die in den Art. 42—45 getroffenen Bestimmungen sind auf Bayern nicht anwendbar.

Dem Reiche steht jedoch auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

Art. 47. Den Anforderungen der Behörden des Reichs in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zweck der Vertheidigung Deutschlands haben sämtliche Eisenbahn-Verwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermässigten Sätzen zu befördern.

Durch das Einföhrungsgesetz, betr. die Verfassung des Deutschen Reichs v. 16. 4. 71 (R. G. Bl. 71 S. 63), sind die im Norddeutschen bez. im Deutschen Bunde ergangenen Gesetze (z. B. das Handelsgesetzbuch, das Vereinszollgesetz, das Strafgesetzbuch) zu Reichsgesetzen erhoben worden.

3.

Reichs-Eisenbahn-Amt.

Behufs Ausübung des dem Reiche zustehenden Aufsichtsrechtes über das gesammte Eisenbahnwesen Deutschlands ist unter dem Namen Reichs-Eisenbahn-Amt durch das R. G., betr. die Errichtung eines Reichs-Eisenbahn-Amtes v. 27. 6. 73 (R. G. Bl. 73 S. 164), eine ständige Centralbehörde eingesetzt worden, die ihren Sitz in Berlin hat, unter der Oberleitung des Reichskanzlers steht und in einem bestimmten Falle durch richterliche Beamte verstärkt werden kann. An der Spitze des R. E. A. steht ein Präsident mit den den Chefs der übrigen obersten Reichsbehörden zustehenden Befugnissen. Es können Reichs-Eisenbahn-Kommissare ernannt werden, die von dem R. E. A. Instruktion erhalten. Die Mitglieder, Kommissare und Beamten dürfen nicht bei der Verwaltung einer Eisenbahn betheilt sein. Das R. E. A. hat innerhalb der durch die Verfassung bestimmten Zuständigkeit des Reichs:

- a) das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen;
- b) für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmäßigen Vorschriften Sorge zu tragen;
- c) auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mißstände hinzuwirken.

Innerhalb seiner Zuständigkeit ist das R. E. A. berechtigt, über alle Einrichtungen und Maßregeln von den Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft zu erfordern oder nach Befinden durch persönliche Kenntnisaufnahme sich zu unterrichten und hiernach das Erforderliche zu veranlassen.

Bis zum Erlaß eines Reichs-Eisenbahngesetzes¹⁾ gelten folgende Vorschriften:

1. In Bezug auf die Privateisenbahnen stehen dem R. E. A. zur Durchführung seiner Verfügungen dieselben Befugnisse zu, welche den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten beigelegt sind. Werden zu diesem Zwecke Zwangsmaassregeln erforderlich, so sind die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden der einzelnen Bundesstaaten gehalten, den deshalb an sie ergehenden Requisitionen zu entsprechen.
2. Staatseisenbahn-Verwaltungen sind nöthigenfalls zur Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen im verfassungsmässigen Wege (Art. 7 Nr. 3, Art. 17 und Art. 19 der Reichsverfassung) anzuhalten.
3. Den Reichs-Eisenbahnen gegenüber bringt der Reichskanzler die Verfügungen des R. E. A. zum Vollzuge.
4. Wird gegen eine vom R. E. A. verfügte Massregel Gegenvorstellung erhoben: auf Grund der Behauptung, dass jene Massregel in den Gesetzen und rechtsgültigen Vorschriften nicht begründet sei, so hat das R. E. A. [unter Mitwirkung von richterlichen Beamten²⁾] über die Gegenvorstellung selbstständig und unter eigener Verantwortlichkeit in kollegialer Berathung und Beschlussfassung zu befinden.

Dem R. E. A. sind, damit es die ihm übertragene Kontrolle ausüben kann, bei Anlage neuer Bahnen³⁾ die Entwürfe und Pläne zur Prüfung vorzulegen, die Fahrpläne, Fahrtabellen und Wartezeit-Uebersichten zu übermitteln, die beabsichtigten Aenderungen wichtiger Züge und Zuganschlüsse anzuzeigen, sowie allmonatlich bis zum 15. jeden Monats Berichte über alle im vorhergehenden Monat im Personen- und Güterverkehr (einschließlich Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere) eingetretenen Tarifänderungen einzusenden. Dem in ein Tarifverzeichnis und in die dazu gehörigen Sondernachweisungen zerfallenden Berichte sind je ein Stück der neu eingeführten Tarife, Tarifnachträge, Dienstvorschriften, Begeleitungs-vorschriften, Antheilstabellen, sowie die Verhandlungsschriften über die Tarife beizufügen. Die Sondernachweisungen müssen u. a. Angaben enthalten über: Abweichungen von der Verk. Ordg., Bildung der Tariffäße, Antheilsauscheidung, Art der Veröffentlichung, Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und die in gewissen Fällen (bei Tarifierhöhungen und Verkehrsbeschränkungen) erforderliche Er-

¹⁾ Der beabsichtigte Erlaß eines Reichs-Eisenbahngesetzes ist bisher im Stadium des Entwurfs geblieben.

²⁾ Vergl. das Regulativ v. 13. 3. 76 (C. Bl. f. d. D. R. 76 S. 197).

³⁾ Die Konzessionsertheilung durch die Bundesregierungen kann nur nach Zustimmung des R. E. A. erfolgen.

stattung besonderer Anzeige (Voranzeige) an das R. E. A. Ferner sind dem R. E. A. — theils von Fall zu Fall, theils periodisch — Anzeigen oder Nachweise über Betriebsstörungen, die länger als 3 Tage dauern, über Betriebseröffnungen von Strecken und Stationen, über Aenderungen der Grundgeschwindigkeiten, über Unfälle, über Zu- und Abgang von Betriebsmitteln u. s. w. zu übersenden.

Seit 1880 giebt das R. E. A. die nach den Angaben der Eisenbahn-Verwaltungen bearbeitete

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen
Deutschlands¹⁾

heraus, deren Inhalt sich auf folgende Gegenstände erstreckt:

Erste Abtheilung.

Mittheilungen über die dem öffentlichen Verkehre dienenden, vollspurigen Eisenbahnen.

Abschnitt I. Uebersicht (Verzeich-	Abschnitt IV. Betriebsmittel.
niß der Haupt- und	" V. Verkehr.
Nebenbahnen).	" VI. Finanzen.
" II. Ausdehnung der	" VII. Beamte und Ar-
Eisenbahnen.	beiter.
" III. Bauliche Anlagen.	" VIII. Unfälle.

Zweite Abtheilung.

Mittheilungen über die dem öffentlichen Verkehre dienenden schmalspurigen Eisenbahnen.

Dritte Abtheilung.

Mittheilungen über die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlußbahnen.

Anhang I. Gesamttergebnisse.
" II. Uebersicht der Radreifenbrüche.
" III. " der Achs- und Schienenbrüche.
" IV. Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands unter Zugrundelegung der Eigenthumslängen.

Eine wichtige Aufgabe ist dem R. E. A. durch die Kriegstransportordnung insofern zu gefallen, als es die Centralstelle der Civil-Eisenbahn-

¹⁾ Vom Königl. Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten wird die „Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen“ (nach Verkehrsbezirken geordnet) herausgegeben. Wegen der Statistischen Nachrichten des V. D. E. V. und wegen der Bedeutung der Eisenbahnstatistik vergl. die Angaben unter Nr. 56 im 3. Abschnitt. Am 1. 5. 94 hatten die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienenden deutschen Eisenbahnen eine Ausdehnung von 45 078 km (gegen 44 339 km am 1. 5. 93); hiervon entfallen 31 645 (31 556) km auf Hauptbahnen und 13 433 (12 783) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung [davon 1339 (1268) km schmalspurig].

Verwaltungen für alle durch die Kriegstransportordnung geregelten An-
gelegenheiten bildet.

Schließlich sei noch erwähnt, daß sich das R. E. U. auch mit der
Behandlung von Beschwerden zu befassen hat. Gegen deutsche Eisen-
bahn-Verwaltungen sind beim R. E. U. i. J. 1893 im ganzen 131 Be-
schwerden aus dem Publikum eingelaufen, wovon sich 45 auf die
Verf. Ordg., 27 auf Tarife, 8 auf den Fahrbetrieb und 51 auf andere
Gegenstände bezogen.

4.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch des Deutschen
Bundes (vergl. Nr. 1 S. 8) ist durch das Gesetz vom 5. 6. 69 mit
Gültigkeit ab 1. 1. 70 als Gesetz des Norddeutschen Bundes eingeführt
und später, wie bereits unter Nr. 2 erwähnt, zum Reichsgesetz erhoben
worden; es bildet hinsichtlich des Gütertransportes die gesetzliche Grundlage
für die vom Bundesrath beschlossene, das rechtliche Verhältniß zwischen der
Eisenbahn und dem Publikum regelnde Verf. Ordg. Die Verf. Ordg. ent-
hält jedoch, da die reglementarischen Bestimmungen auch für den rein
deutschen Verkehr im wesentlichen den Grundsätzen des Int. Uebf. angepaßt
worden sind, weitergehende, für das Publikum günstigere Bestimmungen
als das Handelsgesetzbuch. Die hier in Betracht kommenden, für den inter-
nationalen Verkehr überhaupt nicht gültigen Bestimmungen des Handels-
gesetzbuches haben den nachstehend abgedruckten Wortlaut:

Viertes Buch.

Von den Handelsgeschäften.¹⁾

Fünfter Titel.

Von dem Frachtgeschäft.

Erster Abschnitt.

Vom Frachtgeschäft überhaupt.

Art. 390. Frachtführer ist derjenige, welcher gewerbemässig den
Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern
ausführt.

Art. 391. Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag
zwischen dem Frachtführer und dem Absender.

Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen.

¹⁾ Die Anwendung der Gewerbeordnung (R. G. v. 1. 7. 83) auf den Gewerbebetrieb
der Eisenbahn-Unternehmungen ist durch die Bestimmung des § 6 der Gewerbeordnung
ausgeschlossen.

Art. 392. Der Frachtbrief enthält:

1. die Bezeichnung des Guts nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;
2. den Namen und Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen des Absenders;
4. den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll;
5. den Ort der Ablieferung;
6. die Bestimmung in Ansehung der Fracht;
7. den Ort und Tag der Ausstellung;
8. die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung, getroffen haben.

Art. 393. Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, den Frachtführer in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere zu setzen. Er haftet dem Frachtführer, sofern nicht diesem selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden, welche denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen.

Art. 394. Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen, so wird die Frist, innerhalb deren er die Reise antreten muss, durch den Ortsgebrauch bestimmt; besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist die Reise binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist anzutreten.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so braucht der Absender die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten, er kann vielmehr von dem Vertrage zurücktreten, muss aber den Frachtführer, sofern demselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung der Reise, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf die bereits zurückgelegte Reise entschädigen. Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch und in dessen Ermangelung das richterliche Ermessen.

Art. 395. Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergl., oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist.

Art. 396. Wenn auf Grund des vorhergehenden Artikels von dem Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Guts Ersatz geleistet werden muss, so ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde zu legen.

Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was infolge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.

Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerth des Guts im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie infolge der Beschädigung erspart sind.

Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen.

Wenn dem Frachtführer eine bössliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

Art. 397. Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Art. 398. Ist für den Fall verspäteter Ablieferung ein Abzug an der Fracht oder der Verlust der Fracht oder sonst eine Konventionalstrafe bedungen, so kann im Zweifel ausserdem auch der Ersatz des diesen Betrag übersteigenden Schadens gefordert werden, welcher durch die verspätete Ablieferung entstanden ist.

Art. 399. Beweist der Frachtführer, dass er die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, so kann die bedungene gänzliche oder theilweise Einbehaltung der Fracht, oder die Konventionalstrafe wegen verspäteter Ablieferung nicht in Anspruch genommen werden, es sei denn, dass sich aus dem Vertrage eine entgegenstehende Absicht ergibt.

Art. 400. Der Frachtführer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei der Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient.

Art. 401. Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transports das Gut einem anderen Frachtführer übergibt, so haftet er für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung.

Jeder Frachtführer, welcher auf einen anderen Frachtführer folgt, tritt dadurch, dass er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, in den Frachtvertrag gemäss dem Frachtbrief ein, übernimmt eine selbstständige Verpflichtung den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen, und hat auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen.

Art. 402. Der Frachtführer hat den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so

lange Folge zu leisten, als er nicht letzterem nach Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat.

Ist dies bereits geschehen, so hat er nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist.

Art. 403. Der Frachtführer ist verpflichtet, am Ort der Ablieferung dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger das Frachtgut auszuhändigen.

Art. 404. Der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger ist vor Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherstellung des Guts erforderlichen Massregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zweck nothwendigen Anweisungen zu ertheilen; die Auslieferung des Guts kann er vor dessen Ankunft am Ort der Ablieferung nur dann fordern, wenn der Absender den Frachtführer zu derselben ermächtigt hat.

Art. 405. Nach Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung ist der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergibt, in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder fremdem Interesse handle; er ist insbesondere berechtigt, den Frachtführer auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Guts zu belangen, sofern nicht der Absender demselben vor Anstellung der Klage eine nach Massgabe des Art. 402 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

Art. 406. Durch Annahme des Guts und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Massgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

Art. 407. Wenn der bezeichnete Empfänger des Guts nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert, oder wenn Streit über die Annahme oder den Zustand des Guts entsteht, so kann der Betheiligte den letzteren durch Sachverständige feststellen lassen.

Die Sachverständigen ernennt auf das Ansuchen des Betheiligten das Handelsgericht¹⁾ oder in dessen Ermangelung der Richter des Orts.

Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten.

Das Gericht kann auf Ansuchen des Betheiligten verordnen, dass das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt, und dass es ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen des Frachtführers öffentlich verkauft wird.

Ueber das Ansuchen um Ernennung von Sachverständigen oder um Verfügung des Gerichts wegen Niederlegung und wegen Verkaufs des Guts wird die Gegenpartei, wenn sie am Ort anwesend ist, gehört.

¹⁾ Nach § 448 der Civil-Prozess-Ordnung ist dasjenige Amtsgericht zuständig, in dessen Bezirk das betreffende Gut sich befindet.

Art. 408. Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer.

Nur wegen Verlustes oder Beschädigung, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, kann der Frachtführer selbst nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden ist, und bewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Die Bestimmungen über die Verjährung der Klagen und Einreden gegen den Spediteur wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts (Art. 386)¹⁾ finden auch auf den Frachtführer Anwendung.

Art. 409. Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht- und Liegegelder, sowie wegen der Zollgelder und anderer Auslagen ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut zurückbehalten oder niedergelegt ist; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, insofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt.

Er kann zu seiner Befriedigung den Verkauf des Guts oder eines Theils desselben veranlassen (Art. 407).

Er hat dieses Recht auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.

Art. 410. Geht das Gut durch die Hände mehrerer Frachtführer, so hat der letzte bei der Ablieferung, sofern nicht der Frachtbrief das Gegentheil bestimmt, auch die aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Forderungen der vorhergehenden einzuziehen und deren Rechte, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben.

Der vorhergehende Frachtführer, welcher von dem nachfolgenden befriedigt ist, überträgt auf diesen von Rechtswegen seine Forderung und sein Pfandrecht.

In gleicher Art wird die Forderung und das Pfandrecht des Spediteurs auf den nachfolgenden Spediteur und den Frachtführer übertragen.

¹⁾ Art. 386 lautet:

Die Klagen gegen den Spediteur wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts verjähren nach einem Jahre.

Die Frist beginnt in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen; in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In gleicher Art ist die Einrede wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts erloschen, wenn nicht die Anzeige von diesen Thatfachen an den Spediteur binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist. Die Bestimmungen dieses Artikels finden in Fällen des Betrugs oder der Beruntreuung des Spediteurs keine Anwendung.

Das Pfandrecht der Vormänner besteht so lange als das Pfandrecht des letzten Frachtführers.

Art. 411. Wenn auf demselben Gute zwei oder mehrere gemäss den Art. 374, 382¹⁾ und 409 begründete Pfandrechte bestehen, so geht unter denjenigen Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch den Transport des Guts entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese Pfandrechte haben sämtlich den Vorrang vor dem Pfandrecht des Kommissionärs und vor dem Pfandrecht des Spediteurs für Vorschüsse; unter den letzteren Pfandrechten geht das früher entstandene dem später entstandenen vor.

Art. 412. Wenn der Frachtführer das Gut ohne Bezahlung abgeliefert und das Pfandrecht nicht binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, so wird er, sowie die vorhergehenden Frachtführer und die Spediteure, des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig. Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt in Kraft.

Art. 413. Der Absender und der Frachtführer können übereinkommen, dass der letztere dem ersteren einen Ladeschein ausstellt.

Der Ladeschein ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet.

Art. 414. Der Ladeschein enthält:

1. die Bezeichnung der geladenen Güter nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;
2. den Namen und Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen des Absenders;
4. den Namen desjenigen, an den oder an dessen Order das Gut abgeliefert werden soll. Als solcher ist der Absender zu verstehen, wenn der Ladeschein lediglich an Order gestellt ist;
5. den Ort der Ablieferung;
6. die Bestimmung in Ansehung der Fracht;
7. den Ort und Tag der Ausstellung.

Der Ladeschein muss von dem Frachtführer unterzeichnet sein.

Der Absender hat dem Frachtführer auf dessen Verlangen eine von ihm unterzeichnete gleichlautende Kopie des Ladescheins auszuhändigen.

Art. 415. Der Ladeschein entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Guts; die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrags haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist.

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags massgebend.

Art. 416. Wenn der Frachtführer einen Ladeschein ausgestellt hat, darf er späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen als den durch den Lade-

¹⁾ Es handeln:

Art. 360—378 vom Kommissionsgeschäfte und
„ 379—389 „ Speditionsgeschäfte.

schein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. Handelt er dieser Bestimmung entgegen, so ist er dem rechtmässigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verpflichtet.

Art. 417. Zum Empfange des Guts legitimirt ist derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

Art. 418. Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist, verpflichtet.

Art. 419. Im Uebrigen kommen die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist.

Art. 420. Wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, in einem einzelnen Falle einen Transport von Gütern zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen übernimmt, so kommen die Bestimmungen dieses Titels auch in Bezug auf ein solches Geschäft zur Anwendung.

Art. 421. Die Bestimmungen dieses Abschnitts finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten.

Sie gelten jedoch für die Postanstalten nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist.

Für die Eisenbahnen kommen ferner die Bestimmungen des folgenden Abschnitts zur Anwendung.

Zweiter Abschnitt.

Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere.

Art. 422. Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern

1. die Güter, an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den Reglements, und im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen;
2. der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter und die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahn-Verwaltung unterwirft;
3. die regelmässigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann.

In Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender vor dem Anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen, oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden.

Zu widerhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 423. Die im Art. 422 bezeichneten Eisenbahnen sind nicht befugt, die Anwendung der in den Art. 395, 396, 397, 400, 401, 408 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadenersatz, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast, zu ihrem Vortheile durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschliessen oder zu beschränken, ausser, soweit solches durch die nachfolgenden Artikel zugelassen ist.

Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

Art. 424. Es kann bedungen werden:

1. in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden:
dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. in Ansehung der Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind:
dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
3. in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird:
dass für den Schaden nicht gehaftet werde, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage u. s. w. zu erleiden:
dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
5. in Ansehung lebender Thiere:
dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Transport dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;

6. in Ansehung begleiteter Güter:

dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Ist eine der in diesem Artikel zugelassenen Bestimmungen bedungen, so gilt sogleich als bedungen, dass bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden soll, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Eine nach diesem Artikel bedungene Befreiung von der Haftpflicht kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

Art. 425. In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden:

1. dass für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird. Dasselbe kann in Ansehung von Gegenständen bedungen werden, welche sich in Reise-Equipagen befinden;
2. dass für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird.
Die Frist darf nicht kürzer als drei Tage sein.

Art. 426. In Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmässig einen Verlust an Gewicht oder an Maass erleiden, kann bedungen werden, dass bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatze für Verlust an Gewicht oder Maass nicht gehaftet werde.

Der Normalsatz muss, im Falle mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden, wenn das Gewicht oder Maass der einzelnen Stücke im Frachtbrief verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die hier bezeichnete Bestimmung kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden ist, oder dass der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falls nicht entspricht.

Art. 427. Es kann bedungen werden:

1. dass der nach Art. 396 der Schadenberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll;
2. dass die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Er-

mangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

Im Falle einer bösslichen Handlungsweise¹⁾ der Eisenbahn-Verwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts nicht geltend gemacht werden.

Art. 428. Es kann bedungen werden, dass nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes an dem Gute oder wegen Beschädigung desselben auch dann, wenn dieselben bei der Ablieferung nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind (Art. 408 Abs. 2), erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahn-Verwaltung angemeldet worden ist.

Die Frist darf nicht kürzer als 4 Wochen sein.

Art. 429. Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschliessende Eisenbahnen zu bewirken ist, so kann bedungen werden, dass nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, nach Massgabe des Art. 401 als Frachtführer für den ganzen Transport haften, sondern dass nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, dieser Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt, vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahn gegeneinander, dass dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden Eisenbahnen nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, dass der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Art. 430. Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief zum Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn, noch an einer der sich an sie anschliessenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist, so kann bedungen werden, dass die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll; ist dies bedungen, so treten in Bezug auf die Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

Art. 431. Ist von dem Absender auf dem Frachtbrief bestimmt, dass das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben werden, oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbrief ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem an der Bahn liegenden Ort übernommen und die Bahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

¹⁾ Nach § 88 der Verk. Ordg. „Arglist und grobe Fahrlässigkeit“.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr; Centralamt; Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport.

Im engen Anschluß an die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs hat der Bundesrath das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde v. 10. 6. 70 und demnächst das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands v. 11. 5. 74 erlassen. Die darin enthaltenen Bestimmungen sind ihrem wesentlichen Inhalte nach den von den Verwaltungen selbst schon früher veröffentlichten Betriebs-Reglements, insbesondere demjenigen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen¹⁾ nachgebildet. Sämmtliche Betriebs-Reglements mußten hinsichtlich des Güterverkehrs (einschließlich lebender Thiere und Fahrzeuge) dem am 14. 10. 90 in Bern zwischen Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn, Rußland und der Schweiz²⁾ geschlossenen, v. 1. 1. 93 an zunächst 3 Jahre gültigen

Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (R. G. Bl. 92 S. 793)

angepaßt werden. Der Wortlaut des Int. Uebf. (Art. 1—60), ferner der Ausführungs-Bestimmungen (§§ 1—10) und der Anlagen 1—4 zu den Ausführungs-Bestimmungen, nämlich:

- Anlage 1. Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.³⁾
- „ 2. Formular des internationalen Frachtbriefes.
- „ 3. Formular für die im Art. 9 des Int. Uebf. vorgesehene Erklärung wegen fehlender oder mangelhafter Verpackung.
- „ 4. Formular für die im Art. 15 Abs. 6 des Int. Uebf. vorgesehene Erklärung wegen nachträglicher Anweisung

ist außer im Ver. Betr. Regl. (§. 3. Abschnitt, Nr. 38) u. a. auch in den nachstehend aufgeführten Tariftheilen enthalten:

- 1. Güter-Tarif zwischen Oesterreich und Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits, Theil I, Abth. A, v. 1. 4. 94.

¹⁾ Vergl. 3. Abschnitt, Nr. 38.

²⁾ Dänemark ist dem Int. Uebf. im März 94 beigetreten.

³⁾ Erleichternde Vorschriften im Sinne von § 1 Abs. 3 der Ausführungs-Bestimmungen sind vereinbart worden für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreichs und Ungarns, Luxemburgs und der Schweiz (vergl. die Anhänge I—V zum Ver. Betr. Regl.).

2. Niederländisch-Deutsche Eisenbahn-Verbände, Verbands-Güter-Tarif, Theil I, v. 1. 1. 93.
3. Belgisch-Deutsche Eisenbahn-Verbände, Theil I, Abth. A, v. 1. 1. 93.
4. Deutsch-Schweizerische Eisenbahn-Verbände, Theil I, Abth. A, v. 1. 1. 93.
5. Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsaß-Lothringen), Theil I, Abth. A, v. 1. 1. 93.
6. Französisch-Deutscher Eisenbahn-Verkehr (über Belgien), Theil I, v. 1. 2. 93.
7. Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Theil I, v. 1. 1. 93.
8. Deutsch-Italienischer Güterverkehr, Theil I, Abth. A, v. 1. 1. 93.
9. Güterverkehr zwischen Rumänien¹⁾ einerseits und Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits, Theil I, Abth. A, v. 1. 4. 94.

Durch das Int. Uebf. wird das rechtliche Verhältniß zwischen allen an der Beförderung einer Sendung mittelst internationalen Frachtbriefes beteiligten Bahnen einerseits und dem Absender bezw. Empfänger andererseits, außerdem aber auch das Verhältniß der Eisenbahn-Verwaltungen unter einander nach gleichen Grundsätzen geregelt. Aber nur der Transport von Gütern von dem einen der vertragsschließenden Staaten nach dem anderen auf Grund durchgehender (direkter) Frachtbriefe ist dem Int. Uebf. unterworfen, bezüglich ihres internen Eisenbahnverkehrs haben sich die betreffenden Staaten volle Freiheit vorbehalten. Kraft des Int. Uebf. befinden sich die transportirenden Bahnen auch ohne Eingehung von Verbänden oder dergleichen in einer ihnen auferlegten Gemeinschaft; sie haften gemeinschaftlich, wenn auch nur die erste und die letzttransportirende, sowie diejenige Bahn, auf welcher sich ein Schaden ereignet, belangt werden kann. Im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung von Frachtgut hat die Eisenbahn, ohne daß es einer Werthdeklaration bedarf, vollen Ersatz des Werthes bezw. des Minderwerthes zu leisten. Die Beschränkung des Ersatzes im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung auf sogenannte Maximalsätze ist nur dann noch zulässig, wenn für gewisse Güter — meist geringwerthige Massengüter — Ausnahme-Tarife mit dergleichen Maximalsätzen veröffentlicht sind und diese Ausnahme-Tarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten. Die Einrichtung der Werthdeklaration ist dem Int. Uebf. durchaus unbekannt. Dagegen ist durch Deklaration des Interesses

¹⁾ Rumänien ist dem Int. Uebf. zwar nicht beigetreten, die Bestimmungen des letzteren gelten aber für den Verkehr mit den Rumänischen Staatseisenbahnen dadurch, daß dieser dem Ver. Betr. Regl. unterliegt.

an der Lieferung die Möglichkeit gegeben, gegen Bezahlung eines Frachtzuschlages im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung einen Werth oder Minderwerth des Gutes übersteigende Entschädigung für den nachgewiesenen weiteren Schaden (für jeden in Geld schätzbaren Nachtheil, der mit dem Verluste, der Minderung oder Beschädigung in ursächlichem Zusammenhange steht) bis zum deklarierten Betrage zu erhalten. Durch die gleiche Deklaration des Interesses an der Lieferung kann aber auch für den Fall der Verspätung der Erfaß eines höheren, als des sonst nur bis zur Höhe der Fracht zu vergütenden Schadens (z. B. der Erfaß eines entgangenen Gewinnes, einer verfallenden Konventionalstrafe) gesichert werden.

Als besonders wichtig ist die tarifpolitische Bestimmung in Art. 11 zu bezeichnen, wonach die Gewährung nicht gehörig veröffentlichter Tarifiermäßigungen (geheimer Refaktien) an einzelne Absender als verboten und nichtig erklärt wird. Erlaubt sind nur solche Tarifiermäßigungen, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Das ebenfalls am 14. 10. 90 in Bern unterzeichnete

Schlußprotokoll

hat folgenden Wortlaut:

I. In Betreff des Art. 1 besteht darüber allseitiges Einverständniß, dass Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im weiteren ist man darüber einverstanden, dass die Bestimmungen dieses Uebk. keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebk. verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen des andern Staates.

II. In Betreff des Art. 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, dass sie keine Verpflichtungen eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würden. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, dass diese Regelung zur Zeit mit den im Art. 11 des Uebk. festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswerth, dass dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, dass durch das Uebk. das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und dass dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie

dass insbesondere durch das Uebk. die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

Es wird anerkannt, dass das Reglement, betreffend die Einrichtung eines Centralamtes, sowie die Ausführungsbestimmungen zu dem Int. Uebk. und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebk. selbst.

Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebk. ratifizirt werden soll, ist als ein integrierender Bestandtheil dieses Uebk. zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

Mittelfst Reglements v. 14. 10. 90, betr.

die Errichtung eines Centralamtes,

wurde der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft von den vertragsschließenden Staaten beauftragt, das durch Art. 57 des Int. Uebk. errichtete Centralamt (in Bern) zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Die Kosten des Centralamtes, das aus einem Direktor, einem Vice-Direktor, zwei Sekretären, einem Uebersetzer oder Hilfs-Sekretär, einem Registrator und den für die Kanzleiarbeiten und den Bureaudienst nöthigen weiteren Beamten besteht, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken ¹⁾ getragen.

Die dem Centralamt gemäß Art. 57 Ziff. 2 des Int. Uebk. obliegende Veröffentlichung von Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, erfolgt durch die monatlich (deutsch und französisch) in Bern erscheinende

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport; sie enthält einen amtlichen Theil, sowie Mittheilungen allgemeiner Natur, und zwar:

a) Im amtlichen Theil:

Das Int. Uebk. mit den dazu gehörenden Ausführungen und den etwaigen Ergänzungen.

Die mit dem Int. Uebk. im Zusammenhang stehenden Gesetze und Verordnungen der einzelnen Länder und anderweitige Mittheilungen der beteiligten Staatsregierungen.

Die Mittheilungen der Eisenbahn-Gesellschaften mit Bezug auf den internationalen Verkehr.

Die von dem Centralamt ausgehenden Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander, soweit sie sich zur Veröffentlichung eignen.

¹⁾ 152 136 km i. J. 1893, 158 142 km i. J. 1894.

b) In den Mittheilungen allgemeiner Natur:

Abhandlungen aus dem Gebiete des Eisenbahnrechts.

Entscheidungen der Gerichte aus demselben Gebiete.

Statistische Nachrichten.

Nachrichten, betr. die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung überhaupt.

Bücherschau.

6.

Verkehrsordnung.

An Stelle des bereits unter Nr. 5 erwähnten Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. 5. 74 nebst Nachträgen ist am 1. 1. 93 die im R. G. Bl. 92 Nr. 41 veröffentlichte

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft getreten; ihr Inhalt ¹⁾ erstreckt sich auf:

- I. Eingangsbestimmungen.
 - II. Allgemeine Bestimmungen.
 - III. Beförderung von Personen §§ 10—29
 - IV. " " Reisegepäck " 30—38
 - V. " " Expressgut " 39—41
 - VI. " " Leichen " 42—43
 - VII. " " leb. Thieren " 44—48
 - VIII. " " Gütern " 49—91
 - IX. Schlußbestimmung.
- Anlage A. Leichenpaß.
" B. Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände (§ 50 BI).
" C. Frachtbrief-Muster.
" D. Eilfrachtbrief-Muster.
" E. Muster zur Erklärung (Revers) wegen Aufgabe von Gütern ohne Verpackung oder mit mangelhafter Verpackung (§ 47).
" F. Muster zur „Nachträglichen Anweisung“ (§ 64).

¹⁾ Vergl. a. die Allgemeinen Zusatzbestimmungen in den entsprechenden Deutschen Eisenbahn-Tarifen, Theil I, sowie die Besonderen Bestimmungen in den Lokal- und Verbands-Tarifen der deutschen Eisenbahnen, Theil II.

Die Verf. Ordg. unterscheidet sich hinsichtlich des Güterverkehrs von den bezüglichlichen Bestimmungen des Int. Uebf. hauptsächlich in folgenden Punkten:

1. Das Frachtbrief-Duplikat ist nur im internationalen, nicht auch im deutschen Verkehre obligatorisch.
2. Die Vorschrift des Bahnweges im Frachtbriefe durch den Absender wird im internationalen Verkehre allgemein zugelassen, wogegen im deutschen Verkehre die Wahl des Transportweges dem Ermessen der Eisenbahn überlassen bleibt. (Eine Ausnahme bildet bei zoll- oder steueramtlich abzufertigenden Sendungen die zulässige Vorschrift der zu berührenden Abfertigungsstelle; auch ist lt. Zusatzbestimmung XI zu § 51 in Theil I des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs bei Eilgütern und eilgutmäßig zu befördernden Gütern dem Absender gestattet, denjenigen Weg vorzuschreiben, über welchen das Gut befördert werden soll.)
3. Für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes ist im deutschen Verkehre der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort und zur Zeit der bedungenen Ablieferung hatte, zu ersetzen; in Abzug kommt, was infolge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist. Dagegen kommt im internationalen Verkehre zum Ersatz des Werthes am Versandort zur Zeit der Ablieferung die Erstattung dessen hinzu, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.
4. Die Lieferfrist, aus Expeditions- und Transportfrist bestehend, ist im deutschen Verkehre kürzer, für das Publikum somit günstiger als im internationalen Verkehre bemessen. Während nämlich die Expeditionsfrist in beiden Verkehren für Eilgüter 1 Tag und für Frachtgüter 2 Tage beträgt, wird die Transportfrist wie folgt berechnet:

a) internationaler Verkehr

für je auch nur angefangene 250 km 1 Tag für Eilgüter und 2 Tage für Frachtgüter;

b) deutscher Verkehr

für Eilgüter 1 Tag für je auch nur angefangene 300 km, für Frachtgüter bei einer Entfernung bis zu 100 km 1 Tag, bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 km 1 Tag.

(Es beträgt z. B. die Gesamt-Lieferfrist für Frachtgut

- a) im internationalen Verkehr bei Entfernungen von 501—750 km 8 Tage,
- b) im deutschen Verkehr bei Entfernungen von 501 bis 700 km 6 Tage.)

In der nachstehenden Uebersicht sind diejenigen Paragraphen und Artikel einander gegenübergestellt, unter denen Bestimmungen gleichen oder ähnlichen Inhaltes in der Verk. Ordg. und im Theil I des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs, im Ver. Betr. Regl., im Uebf. zum Ver. Betr. Regl., im Int. Uebf. und den Ausführungs-Bestimmungen zum Int. Uebf., ferner im Theil I des Güterverkehrs zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits, sowie in den Allgem. Abfertigungs-Vorschriften (Rundmachung 1 des D. E. B. V.) zu finden sind.

7.

Gegenüberstellung der §§ und Art., unter denen Bestimmungen gleichen oder ähnlichen Inhaltes in der Verkehrsordnung, im Vereins-Betriebs-Reglement, im Uebereinkommen hierzu, in den Allgem. Abfert.-Vorschriften u. s. w. zu finden sind.

Betreff.	Verkehrs-	Bereins-	Inter-	Ausführ.	Theil I	Ueberein-	Allgem.
	ordnung und der entsprechende Deutsche Tarif, Theil I	Betriebs- Regle- ment	nation. Ueberein- kommen	Be- stimmg. zum Int. Uebf.	zwischen Oesterr.- Ungarn und Deutsch- land, Belgien und den Nieder- landen	kommen zum Bereins- Betriebs- Regle- ment		Abfert.- Vorschr.
	§	§	Art.	§	§	Art.	§
Allgemeine Bestimmungen . . .	.	.	.	.	.	.	I—VIII
Pflichten der Eisenbahnbediensteten .	1	1	.	.	.	.	II
Anordnungen der Bediensteten . . .	2	2	.	.	.	.	.
Entscheidung von Streitigkeiten . . .	3	3	.	.	.	.	.
Beschwerdeführung	4	4	.	.	.	.	.
Betreten der Bahnhöfe und der Bahn	5	5	.	.	.	.	.
Verpflichtung zum Transporte . . .	6	6	.	.	.	.	.
Transportpreise; Tarife	7	7	.	.	.	.	.
Zahlungsmittel	8	8	.	.	.	.	.
Haftung der Eisenbahn für ihre Leute	9	9	.	.	.	2	.
Dienststellen für den Abfertigungs- dienst . . . . .	.	.	.	.	.	.	I

Betreff.	Verkehrs-	Vereins-	Inter-	Ausführ-	Theil I	Ueberein-	Allgem
	ordnung							Betriebs-	nation.	Be-	zwischen	kommen	Abfert.
	und der	Regle-	Ueberein-	stimmg.	Deuterr.-	zum	Borfchr
	entspre-	ment	kommen.	zum Int.	land,	Bereins-	
	chende			Uebf.	Belgien	Betriebs-	
	Tarif,	§	Art.	§	und den	Regle-	
	Theil I				Nieder-	ment	
		§			landen	Art.	§
Diensträume . . . . .	.	.	.	.	.	.	III
Dienst-Schriftwechsel und Geschäftsbuch . . . . .	.	.	.	.	.	.	IV
Abfertigung der Dienstbriefe und Pakete . . . . .	.	.	.	.	.	.	V
Dienststunden . . . . .	.	.	.	.	.	.	VI
Durchsicht der Lagerräume . . . . .	.	.	.	.	.	.	VII
Sonstige Bestimmungen . . . . .	.	.	.	.	.	.	VIII
Beförderung von Personen . . . . .	.	.	.	.	.	.	1—10
Fahrpläne	10	10	.	.	.	3	9
Fahrpreise; Fahrpreis-Ermäßigung	11	11	.	.	.	4	.
Inhalt der Fahrkarten; Berechtigung zur Fahrt	12	12	.	.	.	.	1
Anforderung und Aufbewahrung der Fahrkarten . . . . .	.	.	.	.	.	.	2
Lösung der Fahrkarten; Miethen von Wagenabtheilungen und ganzen Wagen	13	13	.	.	.	.	3—5.1
Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten	14	14	.	.	.	.	6
Verstempelte Fahrkarten . . . . .	.	.	.	.	.	.	7
Schluß des Fahrkartenverkaufs . . . . .	.	.	.	.	.	.	10
Warteräume	15	15	.	.	.	.	.
Ein- und Aussteigen	16	16	.	.	.	.	.
Anweisung der Plätze; Frauen-Abtheilungen	17	17	.	.	.	.	.
Tabakrauchen in den Wagen	18	18	.	.	.	.	.
Verfümung der Abfahrt	19	19	.	.	.	.	.
Ausschluß von der Fahrt	20	20	.	.	.	.	.
Kontrolle der Fahrkarten	21	21	.	.	.	.	.
Verhalten während der Fahrt	22	22	.	.	.	.	.
Beschädigung der Wagen	23	23	.	.	.	.	.
Verfahren auf Zwischenstationen; Verhalten auf freier Bahn	24	24	.	.	.	.	.
Freiwillige Unterbrechung der Fahrt	25	25	.	.	.	.	.
Verpätung der Züge; Betriebsstörungen	26	26	.	.	.	5	.
Mitnahme von Hunden	27	27	.	.	.	.	.

Betreff.	Verkehrs-	Bereins-	Inter-	Ausführ.	Thell I	Ueberein-	
	ordnung	Betriebs-	nation.	Be-	zwischen	kommen	
	und der	Regle-	Ueberein-	stimmg.	Ungarn	zum	Abgem.
	sprechende	ment	kommen	zum Int.	und	Bereins-	Abfert. *
	Deutsche			Uebst.	Deutsch-	Betriebs-	Vorschr.
	Tarif,				land,	Regle-	
	Thell I				Belgien	ment	
					und den		
	§	§	Art.	§	Nieder-	Art.	§
					landen		
Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen	28	28	.	.	.	.	.
Von der Mitnahme ausgeschlossene Gegenstände	29	29	.	.	.	.	.
Beförderung von Reisegepäck . . . . .	.	.	.	.	.	.	11—16
Begriff des Reisegepäcks	30	30	.	.	.	.	11
Art der Verpackung; Entfernung älterer Beförderungszeichen	31	31	.	.	.	.	11
Auslieferung des Gepäcks; Gepäckscheine	32	32	.	.	.	6	12. 13
Uebergabe an den und Uebernahme von dem Zugbeamten . . . . .	.	.	.	.	.	.	14. 15
Auslieferung des Gepäcks	33	33	.	.	.	.	16
Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck	34	34	.	.	.	23. 24	16
In Verlust gerathene Gepäckstücke	35	35	.	.	.	23	16
Haftung der Eisenbahn für verspätete Ankunft des Reisegepäcks	36	36	.	.	.	24	16
Gepäckträger; Aufbewahrung des Gepäcks	37	37	.	.	.	.	16
Zurückgelassene Gegenstände	38	38	.	.	.	.	.
Beförderung von Eypreßgut.							
Begriff des Eypreßgutes	39	.	.	.	.	.	} 17
Aufgabe und Auslieferung des Eypreßgutes	40	.	.	.	.	.
Anwendbarkeit der Bestimmungen für Reisegepäck	41	.	.	.	.	.
Beförderung von Leichen.							
Beförderungsbedingungen	42	.	.	.	3	.	} 18—20
Art der Abfertigung und der Auslieferung	43	.	.	.	.	.
Beförderung von Lebenden Thieren.¹⁾							
Besondere Beförderungsbedingungen	44	43	5	.	5	9	} 18. 19. 21
Art der Abfertigung	45	.	.	.	.	.

¹⁾ Im internationalen Verkehr werden lebende Thiere und Fahrzeuge nur auf Frachtbrief gleich den sonstigen Güterverbindungen (§ 43 des Ver. Betr. Regl. und Art. 5 des Int. Uebst.) abgefertigt. Im deutschen Verkehr geschieht die Abfertigung nach Maßgabe der §§ 18—22 der Allg. Abfert.-Vorschr., §§ 44 und 45 der Verf. Ordn. nebst Zusatzbestimmungen im Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Thell I, sowie der Allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen unter V dieses Tarifs.

Betreff.	Befehrs- ordnung und der ent- sprechende Deutsche Tarif, Theil I	Bereins- Betriebs- Regle- ment	Inter- nation. Ueberein- kommen	Ausführ- Be- stimmg. zum Int. Uebf.	Theil I zwischen Oesterr., Ungarn und Deutsch- land, Belgien und den Nieder- landen	Ueberein- kommen zum Bereins- Betriebs- Regle- ment	Allgem. Abfert- Vorschr.
	§	§	Art.	§	§	Art.	§
An- und Abnahme	46	.	.	.	.	.
Lieferfrist für Thiere	47	.	.	.	.	.	48, 49, 51
Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter	48	.	.	.	.	.
Beförderung von Fahrzeugen¹⁾	18.19.22
Beförderung von Gütern . . . . .	.	.	.	.	.	.	23—54
Direkte Beförderung	49	.	.	.	.	.	23
Geltungsbereich des Int. Uebf. . . . .	.	39	1	.	1	7	.
Gegenstände, auf deren Beförderung das Int. Uebf. keine Anwendung findet . . . . .	.	40	2	.	2	.	.
Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zuge- lassene Gegenstände	50	41	3	1	3	8	29
Gültigkeit der Tarifbestimmungen	7	42	4	.	4	.	.
Verpflichtung und Annahme der Transporte	6	43	5	.	5	9	.
Inhalt und Form des Frachtbriefes Haftung für die Angaben im Fracht- briefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge	51. 52	44	6	2	6	10	27
Ab-schluß des Frachtvertrags. Fracht- briefduplikat	53	45	7	3	7	11	25-27, 51
Bahnseitige Bezeichnung	54	46	8	4	8	12	30
Vorläufige Einlagerung des Gutes	55	43	5	.	5	.	31
Auslieferung und Beförderung des Gutes	56	43	5	.	.	.	23, 33, 34, 41
Beförderung in gedeckten oder in offenen Wagen; Verpackung und Bezeichnung des Gutes	57. 58	47	9	4	9	13	24, 34-36
Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften	59	48	10	.	10	14	28, 42, 43
Berechnung der Fracht	60	49	11	.	11	.	37
Zahlung der Fracht	61	50	12	.	12	15, 16	37
Nachnahme	62	51	13	5	13	17	38

¹⁾ Im internationalen Verkehr werden lebende Thiere und Fahrzeuge nur auf Frachtbrief gleich den sonstigen Güterbeförderungen (§ 49 des Ver. Betr. Regl. und Art. 5 des Int. Uebf.) abgefertigt.
Im deutschen Verkehr geschieht die Abfertigung nach Maßgabe der §§ 18—22 der Allg. Abfert.-Vorschr., §§ 44 und 45 der Wert. Ordn. mit Aufschbestimmungen im Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, sowie der Allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen unter V dieses Tarifs.

Betreff.	Verkehrs- ordnung und der ent- sprechende Deutsche Teil I	Bereins- Betriebs- Regle- ment	Inter- nation. Ueberein- kommen	Ausführ. Be- stimmg. zum Int. Uebf.	Teil I zwischen Oesterr. und Deutsch- land, Belgien und den Nieder- landen	Ueberein- kommen zum Bereins- Betriebs- Regle- ment	Allgem. Abfert.- Vorschr.
	§	§	Art.	§	§	Art.	§
Kartirung; Uebergabe der Güter und Begleitpapiere an den Zugbeamten	.	.	.	.	.	.	39. 40
Lieferfrist; Beförderung	63	52	14	6	14	18	41
Schutz gegen Beschädigung und Diebstahl . . . . .	.	.	.	.	.	.	43
Verfügungsrecht und nachträgliche Anweisung des Absenders	64	53	15	7	15	19	46
Transporthindernisse, Unregelmäßig- keiten	65	56	18	.	18	.	42. 44
Uebernahme und Uebergabe der Güter im Verkehr mit den Anschlußbahnen	.	.	.	.	.	.	45
Uebernahme der ankommenden Güter; Defartirung . . . . .	.	.	.	.	.	.	47. 48
Ablieferung des Gutes, Rechte und Pflichten des Empfängers	66. 67	54. 55	16. 17	.	16. 17	20	49. 52
Verfahren bei Ablieferung des Gutes; Abnahmefristen	68. 69	57	19	.	19	.	52
Rechte und Pflichten der Empfangs- bahn . . . . .	.	58	20	.	20	.	.
Pfandrecht der Eisenbahn . . . . .	.	59	21	.	21	.	52
Wirkung des Pfandrechts ¹⁾	60	22	.	22	.	.
Pfändung und Beschlagnahme der im Gewahrsam der Eisenbahn befind- lichen Güter . . . . .	.	.	.	.	.	.	54
Frachtvertheilung; Unzulässigkeit der Pfändung an Frachtforderungen und rollendem Material . . . . .	.	61	23	.	23	.	.
Ablieferungshindernisse	70	62	24	.	24	21. 22	53
Feststellung von Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes	71	63	25	.	25	23	50. 51
Gerichtliche Feststellung von Ab- lieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung	72	.	.	.	.	.	50. 51
Aktivlegitimation; Reklamationen	73	64	26	.	26	.	.
Haftung mehrerer Eisenbahnen; Klage Widerklage. Einrede	74	65	27	.	27	24	.
Haftung für die den Transport aus- führenden Personen	9	67	29	.	29	.	.
Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung	75	68	30	.	30	24]	.

¹⁾ Vergl. Art. 407, 409—411 des Allg. Deutschen Handelsgesetz. und §§ 40, 41 und 117 der Konkurs-
Ordnung für das Deutsche Reich.

Betreff.	Verkehrs-	Bereins-	Inter-	Ausführ.	Theil I	Ueberein-	Allgem.
	ordnung und der entspre- chende Deutsche Tarif, Theil I	Betriebs- Regle- ment	nation. Ueberein- kommen	Be- stimm- gung Int. Uebf.	zwischen Ungarn und Deutsch- land, Belgien und den Nieder- landen	kommen zum Bereins- Betriebs- Regle- ment		Abfert. Vorfahr
	§	§	Art.	§	§	Art.	§
Beschränkung der Haftung bezüglich des Bestimmungsortes	76	68	30	.	30	.	.
Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren	77	69	31	.	31	.	.
Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten	78	70	32	8	32	.	.
Bermuthung für den Verlust des Gutes	79	71	33	.	33	.	.
Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes	80	72	34	.	34	.	.
Höhe des Schadenersatzes bei ermäßigten Ausnahme- (Spezial-) Tarifen	81	73	35	.	35	.	.
Wiederauffinden des Gutes	82	74	36	.	36	.	.
Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Gutes	83	75	37	.	37	.	.
DeklARATION des Interesses an der Lieferung; Höhe des Schadenersatzes für Verlust oder Beschädigung in diesem Falle	84. 85	76	38	9	38	24	.
Haftung für Veräumung der Lieferfrist	86	77	39	.	39	24	.
Höhe des Schadenersatzes bei Veräumung der Lieferfrist	87	78	40	.	40	.	.
Schadenersatz bei Arglist und grober Fahrlässigkeit	88	79	41	.	41	.	.
Verzinsung der Entschädigungsbeträge . . . . .	.	80	42	.	42	.	.
Ausschluß der Haftung	89	81	43	.	43	.	.
Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes	90	82	44	.	44	.	.
Verjährung der Entschädigungs- forderungen	91	83	45	.	45	.	.
Geltendmachung erloschener oder ver- jährter Ansprüche . . . . .	.	84	46	.	46	.	.
Rückgriff der die Entschädigungen leistenden Eisenbahn gegen die übrigen am Transport beteiligten Bahnen . . . . .	.	85	47—54	10	47	18. 24	.
Prozeßverfahren . . . . .	.	86	55	.	48	.	.
Vollstreckbarkeit der auf Grund des Int. Uebf. erlassenen Urtheile . . . . .	.	87	56	.	49	.	.
Errichtung eines Zentralamtes . . . . .	.	88	57	.	50	.	.

Betreff.	Verkehrs- ordnung und der ent- sprechende Deutsche Tarif, Theil I	Bereins- Betriebs- Regle- ment	Inter- nation. Ueberein- kommen	Ausführ- Be- stimmg. zum Int. Uebf.	Theil I zwischen Oester- ungarn und Deutsch- land, Belgien und den Nieder- landen	Ueberein- kommen zum Bereins- Betriebs- Regle- ment	Allgem. Abfert- Vorschr.
	§	§	Art.	§	§	Art.	§
Eintritt in den internat. Transport- dienst; Ausschcheidung aus demselben Konferenz der Delegirten der Ver- tragsstaaten	89	58	.	51	.	.
Dauer der Wirksamkeit des Int. Uebf.	.	90	59	.	52	.	.
Veröffentlichung	§	91	60	.	53	.	.
Währung (die in Franken ausge- drückten Summen sind in den ver- tragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung aus- gedrückte Beträge zu ersetzen) . .	§	§	.	11	.	.	.
Sonstige Bestimmungen des Ueber- einkommens zum Ver. Betr. Regl., nämlich: Erledigung der Entschä- digungsansprüche und Zuständig- keit der regelnden Verwaltung	25	.
Behandlung der Entschädigungs- forderungen unter den beteiligten Verwaltungen, Rückgriff	26	.
Abzahlungen	27	.
Auslegung des Uebereinkommens	28	.
Gültigkeit des Uebereinkommens	29	.

Betriebsordnung.¹⁾

Zur Gewährleistung der Regelmäßigkeit und stetigen Ordnung des Betriebes, sowie auch der gleichmäßigen Konstruktion der Eisenbahnen und ihrer Betriebsmittel sind in Ausführung der Art. 42 und 43 der Reichsverfassung verschiedene Verordnungen des Bundesrathes ergangen, von denen zuvörderst die am 1. 1. 93 an Stelle des früheren Bahnpolizei-Reglements in Kraft getretene

Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands v. 5. 7. 92 (R. G. Bl. 92 S. 691)

zu nennen ist. Das Bahnpolizei-Reglement ist bereits unterm 3. 6. 70 als „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes“ und demnächst, mit verschiedenen im Laufe der Zeit erforderlich gewordenen Aenderungen, unterm 29. 12. 71 und — in wiederholt veränderter Fassung — unterm 4. 1. 75 und 30. 11. 85 als „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ veröffentlicht worden.

Die Vorschriften der Betr. Ordg. beziehen sich auf:

I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

- § 1. Erhaltung der Bahn in fahrbarem Zustand, Abschluß der Bahnhöfe durch Signale.
- § 2. Freihaltung der Gleise von baulichen Anlagen und Gegenständen mindestens bis zur festgesetzten Umgrenzung des lichten Raumes (Normalprofil).²⁾
- § 3. Sicherung der Weichen, beweglichen Brücken und Bahnkreuzungen, Schiebepöhlen und Drehscheiben.
- § 4. Einfriedigungen der Bahn.
- § 5. Bewachung der Bahn, solange als noch Züge oder einzelfahrende Lokomotiven zu erwarten stehen.
- § 6. Angabe der Entfernungen durch Abtheilungszeichen, der Neigungen der einzelnen Bahnstrecken durch Neigungszeiger, sowie Anbringung von Merkzeichen zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen.

II. Zustand, Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel.

- § 7. Erhaltung der Betriebsmittel in solchem Zustand, daß die Fahrten mit den größten zulässigen Geschwindigkeiten ohne Gefahr stattfinden können.
- § 8. Geeignete Einrichtung der Lokomotiven.

¹⁾ Vergl. 3. Abschnitt, Nr. 42.

²⁾ Vergl. 3. Abschnitt, Nr. 49.

- § 9. Periodische Untersuchung der Lokomotiven und Tender, Kessel-
druckproben.
- § 10. Anbringung von Bahnräumern an Lokomotive und Tender, sowie
Vorrichtungen, die das Auswerfen glühender Kohlen zu verhüten
bestimmt sind.
- § 11. Beschaffenheit der Lokomotiv- und Tenderbremsen.
- § 12. Beschaffenheit der Fahrzeuge und Kuppelungen.
- § 13. Die Zahl der Bremsen im Zug (je nach Neigung und Fahr-
geschwindigkeit müssen von 100 Wagenachsen 6—59 zu bremsen sein).
- § 14. Vorrichtungen zum Verschluss und zur Erleuchtung der Personen-
wagen.
- § 15. Anbringung von Signallaternenstützen an sämtliche Personen-,
Post- und Gepäckwagen, sowie an die am Zugschlusse laufenden
Güterwagen.
- § 16. Bedeckung der mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen
Güterwagen.
- § 17. Periodische Untersuchung der Wagen (nach 3 Jahren Dienst, bei
Post-, Personen- und Gepäckwagen nach Zurücklegung von
30000 km).
- § 18. Bezeichnung der Wagen mit Eigenthumsmerkmalen, Ordnungs-
nummer, Eigengewicht, Länge des Radstandes, Datum der letzten
Untersuchung, Anschrift über das etwaige Vorhandensein von
Lenkachsen und Verschiebbarkeit der Mittelachsen, sowie Anbringung
von Schmierklaben, ferner Bezeichnung der Personenwagen auch
mit der Wagenklasse bez. Wagenabtheilung und der Güterwagen
mit dem Ladegewicht und der Tragfähigkeit.
- § 19. Mitführung von Geräthschaften zur Beseitigung von Schäden
am Zug.

III. Handhabung des Betriebes.

- § 20. Stationsnamen und Uhren.
- § 21. Benutzung der Gleise auf doppelgleisigen Strecken (bei doppel-
gleisigen Bahnen wird in Deutschland das rechte Gleis in der
Fahrtrichtung befahren). Festsetzung etwaiger Ausnahmen.
- § 22. Bezeichnung der Fälle, in denen das Schieben der Züge durch
Lokomotiven ausnahmsweise gestattet ist.
- § 23. Zulässige Stärke der Züge (Güterzüge bis 150, Personen-
züge 100, gemischte und Militärzüge bei Geschwindigkeiten bis
45 km in der Stunde 110 Achsen).
- § 24. Fahrt der Lokomotive mit dem Tender voran bei Zügen mit
Fahrgeschwindigkeiten bis zu 45 km in der Stunde.

- § 25. Regelung der Abfahrt der Züge.
- § 26. Regelung der zulässigen größten Fahrgeschwindigkeit, mit Rücksicht auf Bauart der Lokomotiven, Bremsen, Neigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn (Personenzüge 60—80 und ausnahmsweise bis 90 km, Güterzüge 45, nach Befinden bis 60 km in der Stunde).
- § 27. Bestimmungen über das Ueberfahren von Bahn-Kreuzungen.
- § 28. Beschaffenheit der Betriebsmittel in Schnellzügen.
- § 29. Vorrang von Sonder- und schnellfahrenden Zügen.
- § 30. Beförderung von Gütern in Personenzügen.
- § 31. Beförderung von Personen in Güterzügen.
- § 32. Fahrberichte der Zugführer.
- § 33. Bildung und Revision der Züge, namentlich über Bremsenzahl, Wagenkuppelung, Erleuchtung der Personenwagen bei Dunkelheit und in Tunneln u.
- § 34. Schutzwagen, Stellung der Postwagen.
- § 35. Beförderung von Sonderzügen.
- § 36. Verkehr von Arbeitszügen.
- § 37. Anwendung der Schneepflüge.
- § 38. Verbot des Mitfahrens auf der Lokomotive.
- § 39. Stillstehende Lokomotiven und Wagen.
- § 40. Zugsignale.
- § 41. Signale auf freier Strecke.
- § 42. Signale des Wagenpersonals.
- § 43. Signale des Lokomotivpersonals.
- § 44. Elektrische Verbindungen der Bahnhöfe und Haltestellen behufs Verständigung untereinander, sowie Benachrichtigung der Wärter durch elektrische Signale.
- § 45. Signalisirung der nicht fahrplanmäßigen Züge.
- § 46. Signale für Ein- und Ausfahrt der Züge.
- § 47. Sichtbarmachung der Stellung der Wasserkranne im Dunkeln.
- § 48. Verständigung des Zugpersonals unter sich, Unterordnung unter einen Zugführer, Anbringung einer mit der Dampfpfeife der Lokomotive oder mit einem Wecker an der Lokomotive verbundenen Zugleine.
- § 49. Maßregeln bei Betriebsstörungen.
- § 50. Einführung einer ausführlichen Signalordnung.
- § 51. Stellung und Bedienung spitzbefahrener Weichen.
- § 52. Bedienung und Führung der Lokomotiven, Besetzung derselben mit einem Führer und einem Heizer.

IV. Bestimmungen für das Publikum.

- § 53. Allgemeine Bestimmung, daß Eisenbahnreisende und das sonstige Publikum den behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und bei der Beförderung von Personen und Sachen von der Bahnverwaltung getroffenen Anordnungen, wie auch denjenigen der Bahnpolizeibeamten (s. unter V) Folge zu leisten haben.
- § 54. Betreten der Bahnanlagen.
- § 55. Regelung des Betretens der Stationen.
- § 56. Hinüberschaffen von Gegenständen über die Bahn.
- § 57. Betreten der Bahn durch Vieh, Treiben von größeren Viehherden über Bahnübergänge.
- § 58. Benutzung von Privatübergängen.
- § 59. Halten vor den geschlossenen Uebergängen.
- § 60. Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.
- § 61. Verbot des Ein- und Aussteigens während der Bewegung der Züge, des eigenmächtigen Oeffnens der Thüren, des Hinauswerfens von Gegenständen.
- § 62. Verbot der Mitführung gewisser, insbesondere feuergefährlicher Gegenstände (geladene Gewehre, Schießpulver mit Ausnahme der Handmunition von Jägern, leicht entzündliche Präparate).
- § 63. Befugnisse der Bahnpolizeibeamten, insbesondere zur vorläufigen Festnahme derjenigen Personen, welche den Vorschriften zuwider handeln.
- § 64. Regelung des Verfahrens im Falle einer Festnahme.
- § 65. Bekanntmachung der für das Publikum wichtigsten Vorschriften (§ 53 bis 65 der Betr. Ordg. und § 13, 15, 18, 20, 21 und 29 (5) der Verf. Ordg.) in den Wartesälen; Auflegung eines dem Publikum zugänglichen Beschwerdebuches.

V. Bahnpolizeibeamte.

- § 66. Benennung, Legitimation durch Uniform, Dienstabzeichen oder sonstigen Ausweis.
- § 67. Ausstattung der Bahnpolizeibeamten mit einer Dienstankündigung.
- § 68. Mindestalter (21 Jahre), Befähigung, Vereidigung und Rechte der Bahnpolizeibeamten.
- § 69. Pflichten der Bahnpolizeibeamten gegen das Publikum.
- § 70. Bezirk der Amtsthätigkeit.
- § 71. Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Polizeibeamten.

VI. Aufsichtsbehörden.

§ 72. Bestimmung des Begriffs „Landesaufsichtsbehörde“ durch die Centralbehörden der Bundesstaaten.

VII. Uebergangs- und Ausnahmegesetzungen.

§ 73. Bewilligung von Fristen zur Ausführung der auf einer Bahn noch nicht bestehenden, durch die Betr. Ordg. vorgeschriebenen Einrichtungen.

VIII. Schlußbestimmungen.

§ 74. Mittheilung der von den Bundesregierungen oder Eisenbahn-Verwaltungen erlassenen Ausführungsvorschriften an das R. E. A.; Unterarten von Stationen (Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte); Begriff des Ausdruckes „Hauptgleise“, Anwendbarkeit der Betr. Ordg. auf allen Hauptbahnen Deutschlands.

9.

Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten.

Im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Betriebes muß dafür Sorge getragen werden, daß niemand angestellt oder zur Dienstleistung verwendet werde, der nicht die für den betreffenden Posten nöthige Befähigung besitzt. Es sind deshalb vom Bundesrath unterm 12. 6. 78 die unterm 17. 5. 81 geänderten Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern erlassen worden, an deren Stelle am 1. 1. 93 die

Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten v. 5. 7. 92 (R. G. Bl. 92 S. 723)

getreten sind.

Diese Bestimmungen erstrecken sich

- a) auf allgemeine Erfordernisse (Höchstalter 40 Jahre beim ersten Dienstantritt, die erforderliche Gesundheit, Rüstigkeit und Gewandtheit, sowie ausreichendes Hör- und Sehvermögen) und
- b) auf besondere Erfordernisse,

die für die selbstständige Wahrnehmung der Dienstverrichtungen der Eisenbahn-Betriebsbeamten (Nachtwächter, Stationsdiener, Bremser, Wagenwärter, Rangirmeister, Schaffner, Packmeister, Zugführer, Bahn- und Haltepunktwärter, Weichensteller und Haltestellenaufseher, Bahnmeister, Stationsaufseher und Stations-Assistenten, Stationsvorsteher und Lokomotivführer) zu erfüllen sind.

10.

Signalordnung.

Die Eisenbahn-Signale haben den Zweck:

- a) einem fahrenden Zuge Mittheilungen und Weisungen zukommen zu lassen, die den Lauf des Zugs zwischen zwei Punkten regeln,
- b) die einzelnen Stationen und Posten auf der Strecke über den Gang der Züge zu verständigen,
- c) von den Zügen aus Mittheilungen für das Streckenpersonal zu machen,
- d) eine Verständigung zwischen den Zugbediensteten unter einander zu ermöglichen.

Außerdem bestehen Signale zur Verständigung des Stationspersonals auf größeren Bahnhöfen über bevorstehende Zugsläufe (Räumungssignale, elektrische Klingeln) und ferner beim Rangirdienst zwischen dem den Rangirdienst leitenden Beamten, dem Maschinenführer, dem Rangirer- und Weichenstellerpersonal.

Die Eisenbahnen werden gegenwärtig betrieben entweder (wie in England, Deutschland, Belgien) nach dem System des Raumabstands oder (wie in Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Amerika) nach dem System des Zeitabstands. Nach dem System des Raumabstands darf sich zwischen zwei Stationen auf demselben Gleis stets nur ein Zug oder eine Maschine befinden. Ist die Entfernung, in welcher sich die einzelnen Züge folgen sollen, kleiner als die Stationsdistanz, so wird die Strecke zwischen den Stationen in Abschnitte (Blockstrecken) getheilt und der Anfang jedes Blockabschnitts durch Signale (Blocksignale) gekennzeichnet. Das Fahren in Raumabstand bietet mehr Sicherheit als das Fahren in Zeitabstand; bei letzterem ist eine gefahrbringende Annäherung oder ein Auffahren zweier Züge auf der Strecke nicht ganz ausgeschlossen, weil es vorkommen kann, daß ein Zug langsamer, als vorgeschrieben, fährt oder gar liegen bleibt.

Die Eisenbahnsignale sind, je nachdem sie durch das Ohr oder das Auge wahrgenommen werden, entweder hörbare (akustische) oder sichtbare (optische) Signale, wovon die letzteren in Tag- und Nachtsignale zerfallen.

Nach der Art und Weise, wie die Signale hervorgebracht werden, lassen sich diese trennen in:

- Handsignale, die durch einfache menschliche Thätigkeit, ohne Anwendung mechanischer Vorrichtungen gegeben werden,
- mechanische Signale, die durch die Hand des Menschen mit Hilfe mechanischer Vorrichtungen gegeben werden,
- elektrische (elektromechanische und rein elektrische) Signale, zu deren Ertheilung elektrische Ströme benutzt werden.

Als Signalmittel dienen:

- zum Erzeugen hörbarer Signale Glocken, Hörner, Pfeifen, mit Explosivstoffen gefüllte Kapseln (Petarden);
- zum Geben sichtbarer Signale Signalkörper, Arm- und Handbewegungen, bei Dunkelheit Signallichter.

Sichtbare Tagssignale werden durch Arme am Signalmaste, Scheiben am Vorseignale, Stocfscheiben, Scheiben am Zuge, Weichensignalkörper, Fahnen, Hand- und Armbewegungen u. s. w., sichtbare Nachtsignale durch Signallaternen gegeben, deren weißes Licht durch farbige Glasblenden entsprechend gefärbt wird (rothes Licht „Halt“, grünes Licht „Fahrt frei“ bez. „Langsamfahren“).

Die übersichtliche Zusammenstellung der Signalmittel, der Bedeutung der Signale und der Art und Weise, in welcher die Signale zu geben sind, nennt man Signalordnung.¹⁾ Im Deutschen Reich ist an Stelle der unterm 4. 1. 75 und sodann in neuer Redaktion unterm 30. 11. 85 erlassenen Signalordnung die ab 1. 1. 93 giltige

Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands
v. 5. 7. 92 (R. G. Bl. 92 S. 733)

getreten. Hiernach werden die Signale eingetheilt in

1. Signale mit elektrischen Läutewerken und Hornsignale,
2. Handsignale der Wärter und Stocfscheibensignale,
3. Signale am Signalmaste,
4. Vorseignale,
5. Signale an Wasserkränen,
6. Weichensignale,
7. Signale am Zuge,
8. Signale des Zugpersonals,
9. Rangirsignale.

11.

Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupt-eisenbahnen.²⁾

Die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes wird mittelbar gefördert nicht allein durch Einheitlichkeit des Betriebes, sondern auch durch gleichmäßige Konstruktion der Eisenbahnen und ihrer Betriebsmittel; für entsprechende technische Ausführung sind im Deutschen Reich

¹⁾ Das erste deutsche Signalbuch, 24 Signalformen enthaltend, ist von der Leipzig-Dresdner Eisenb. i. J. 38 herausgegeben worden.

²⁾ Vergl. 3. Abschnitt, Nr. 42.

Normen für den Bau und die Ausrüstung der Hauptbahnen Deutschlands v. 5. 7. 92 (R. G. Bl. 92 S. 747)
an Stelle der unterm 12. 6. 78 und demnächst unterm 30. 11. 85 für sämtliche Eisenbahnen Deutschlands erlassenen Normen ähnlichen Inhalts aufgestellt worden. Diese Normen betreffen im einzelnen folgende Hauptpunkte:

I. Bau der Eisenbahnen.¹⁾

- § 1. Vorfrage für die eventuelle Anlage eines zweiten Gleises; Freihaltung der Gleise von baulichen Anlagen bis zur vorgeschriebenen Ungrenzung des lichten Raumes (Normalprofil) wegen ungehinderter Bewegung der Fahrzeuge auf den Gleisen.
- § 2. Ausnahmeweise Gestattung hölzerner Brücken, sowie die Herstellung eiserner oder stählerner, an ihren tragenden Theilen aus gewalztem oder geschmiedetem Material.
- § 3. Mindestbreite des Bahnkörpers.
- § 4. Trockenlegung der Bahn, Stärke der Bettung unter den Schienenunterlagen.
- § 5. Normalspurweite (1,435 m).
- § 6. Beschaffenheit der Gleislage und Krümmungen.
- § 7. Die zulässige Längsneigung (nicht stärker als 25 ‰ = 1 : 40).
- § 8. Abrundung der Neigungswechsel.
- § 9. Entfernung der Gleise von einander (auf der freien Bahnstrecke von Mitte zu Mitte nicht weniger als 3,5 m, auf Bahnhöfen und Haltestellen nicht weniger als 4,5 m).
- § 10. Beschaffenheit, Form und Befestigung der Schienen.
- § 11. Tragfähigkeit des Oberbaues (jede Stelle der einzelnen Schienen soll mit Sicherheit 7000 kg rollende Last tragen).
- § 12. Bahnhofseinrichtungen, Ausweichgleise, telegraphische Meldestationen.
- § 13. Verbindung gemeinschaftlicher Bahnhofsanlagen zum Zwecke des Uebergangs ganzer Züge und Herstellung von Bahnkreuzungen außerhalb der Stationen.
- § 14. Einrichtung der Weichen in Hauptgleisen.
- § 15. Drehscheiben.
- § 16. Beschaffenheit der Bahnsteige.
- § 17. Anordnung und Kenntlichmachung der Bedürfnisanstalten.

¹⁾ Die Konzessionsertheilung zur Anlage neuer Eisenbahnen erfolgt durch die Bundesregierungen; bei Enteignung für Eisenbahnzwecke kommen landesgesetzliche Bestimmungen in Betracht.

- § 18. Rampen zur Ein- und Ausladung von Vieh und Fahrzeugen, Rampen für geschlossene Militärzüge.
- § 19. Höhe des Fußbodens der Güterschuppen und Ladebühnen.
- § 20. Lademaß auf größeren Stationen behufs Prüfung der Ladungen offener Güterwagen auf die Innehaltung der zugelassenen Umgrenzung.
- § 21. Wasserstationen.
- § 22. Einrichtung ausreichender Werkstätten zur sichern und schnellen Instandsetzung der Betriebsmittel.

II. Ausrüstung der Eisenbahnen.

- § 23. Höhen- und Breitenmaße der Lokomotiven und Wagen.
- § 24. Lokomotiven- und Tender-Radstand.
- § 25. Höhe des Wassereinflaß am Tender.
- § 26. Wagenradstand ¹⁾ (bei Güterwagen ohne Lenkachsen mindestens 2,50 m und höchstens 4,50 m), Verschiebbarkeit der Mittelachsen bei Wagen, die mehr als zwei Achsen ohne Drehgestell haben, sofern der Radstand über 4,0 m beträgt.
- § 27. Wagengestelle.
- § 28. Beschaffenheit der Bremsen und Ueberdeckung der Bremsersitze.
- § 29. Raddruck (der Druck eines Rades auf die Schiene soll beim Stillstand der Fahrzeuge bei Ausnutzung der Tragfähigkeit nicht mehr als 7000 kg betragen).
- § 30. Zug- und Stoßvorrichtungen (federnde) bei sämtlichen Betriebsmitteln mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden Fahrzeuge.
- § 31. Zugvorrichtung der Fahrzeuge.
- § 32. Beschaffenheit der Buffer.
- § 33. Vorschrift der Anbringung von Schraubenkuppelungen an sämtlichen Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden.
- § 34. Breite der Radreifen (nicht weniger als 130 mm und nicht über 150 mm).
- § 35. Stellung und Spurkränze der Räder, lichter Abstand zwischen den Radreifen (mindestens 1,357 m und höchstens 1,363 m).
- § 36. Spielraum für die Spurkränze.
- § 37. Raddurchmesser der Tender, Wagen und Lokomotiven, Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahl der Treibachsen.
- § 38. Achsstärke (bei Achsen der Personen-, Post- und Gepäckwagen nicht unter 115 mm in der Nabe).

¹⁾ Vergl. 3. Abschnitt, Nr. 46 und 48.

III. Schlußbestimmungen.

§ 39. Anwendung der Vorschriften unter I und II, sowie Zulassung von Ausnahmen wegen besonderer Verhältnisse.

12.

Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen.¹⁾

Die zur Vermittelung des Verkehrs engerer Wirtschaftskreise dienenden Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebeneisenbahnen, Lokalbahnen, Sekundärbahnen, Vicinalbahnen) erfordern mit Rücksicht auf den beschränkten Verkehrszweck und die meist geringe Ertragsfähigkeit die Anwendung größter Einfachheit und Wirtschaftlichkeit in der Anlage wie auch im Betrieb.

Die Bestimmungen über Anlage und Betrieb von dergleichen Bahnen sind in der an Stelle der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung v. 12. 6. 78 getretenen, seit 1. 1. 93 gültigen

Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands²⁾
v. 5. 7. 92 (R. G. Bl. 92 S. 764)

zusammengefaßt. Hiernach soll die Spurweite in geraden Gleisen

a) für Vollspurbahnen . . . 1,435 m,

b) „ Schmalspurbahnen . . 1,00 oder 0,75 m

betragen; Ausnahmen kann die Landesaufsichtsbehörde unter Zustimmung des R. E. A. genehmigen. Die Bewachung der in Schienenhöhe liegenden Wegeübergänge ist unter gewissen Voraussetzungen nicht erforderlich; dafür ist bei Annäherung eines Zugs oder einer Lokomotive an einen in Schienenhöhe liegenden unbewachten Wegeübergang die an der Lokomotive befindliche Läutevorrichtung in Thätigkeit zu halten. Mehr als 120 Wagenachsen dürfen in keinem Zuge befördert werden. Die Feststellung der größten zulässigen Fahrgeschwindigkeit erfolgt durch die Landesaufsichtsbehörde; größere Geschwindigkeiten als 30 km in der Stunde bis zu der größten zulässigen Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde dürfen indeß nur gestattet werden auf vollspurigen Bahnen und auch nur für Personenzüge, die nicht mehr als 26 Wagenachsen führen und mit durchgehender Bremse versehen sind.

¹⁾ Vergl. 3. Abschnitt, Nr. 43.

²⁾ Für die Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen in Preußen ist das preuß. Gesetz v. 28. 7. 92 maßgebend; nach diesem Gesetze sind Kleinbahnen der Regel nach solche, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Die „Zeitschrift für Kleinbahnen“ (Verlag von Jul. Springer in Berlin N.) wird vom R. Preuß. Ministerium der öffentl. Arbeiten herausgegeben.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen des Deutschen Reichs, Frankreichs, Italiens, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz sind i. F. 86 in Bern besondere Bestimmungen, betr.

die technische Einheit im Eisenbahnwesen
(R. G. Bl. 87 S. 111),

vereinbart worden, die am 1. 4. 87 für den Verkehr mit den nicht zum V. D. G. B. gehörenden Bahnen der in denselben bezeichneten Staaten in Kraft getreten sind. Dieser Vereinbarung sind später auch Rumänien, Belgien, Bulgarien, Serbien, Griechenland und die Niederlande beigetreten. Wegen der hierzu gehörigen „Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahn-Wagen im internationalen Verkehr“ vergl. die Anmerkung ²⁾ zu Nr. 26 auf S. 83.

Verladung und Beförderung von lebenden Thieren.

Die vom Bundesrath — ebenfalls in Ausführung der Art. 42 und 43 der Reichsverfassung — beschlossenen, vom Reichskanzler in Nr. 29 des C. Bl. f. d. D. R., Jahrg. 79, veröffentlichten

Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von
lebenden Thieren auf Eisenbahnen v. 13. 7. 79
haben nachstehenden Wortlaut:

I. Verladung.

§ 1. Lade-Anlagen.

Die Bahnhöfe und Haltestellen, auf welchen lebende Thiere zur Verladung kommen, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, welche ein direktes Verladen der Thiere aus jedem und in jeden Wagenraum und zwar dergestalt gestalten, dass die Verladung sowohl von der Stirn- als auch von der Langseite des Wagens erfolgen kann.

Bei hölzernen Verladerampen ist die Oberfläche in zweckentsprechenden Zwischenräumen mit schmalen halbrunden Latten zu versehen, damit die Thiere sicher fassen können.

Die Oberfläche der festen Rampen darf eine stärkere Neigung als 1 : 8 und diejenige der beweglichen Vorrichtungen eine stärkere Neigung als 1 : 3 nicht erhalten.

Die Ueberladebrücken zwischen Rampe und Wagen müssen eine hinreichende Breite haben und beim Verladen von Kleinvieh zu den Seiten mit Einfriedigung versehen werden, welche gegen ein seitliches Abdrängen der Thiere Schutz gewähren.

Auf Bahnhöfen mit regelmässigem grösseren Viehversand, sowie auf den Tränkestationen (§ 6) — bez. in deren Nähe — sind von den Bahnverwaltungen zur vorübergehenden Unterbringung des Viehes eingefriedigte und überdeckte Räume — Buchten, auch Banzen genannt — herzustellen und mit Brunnen oder einer Wasserleitung wie mit Vorrichtungen zu versehen, welche das Füttern und Tränken der Thiere ermöglichen. Die Räume sind zum Zweck der Trennung der Thiere verschiedener Gattungen bez. des Grossviehes und des Kleinviehes in kleinere Abtheilungen zu theilen, und muss der Fussboden so beschaffen sein, dass eine ordnungsmässige Reinigung desselben möglich ist.

Für die vorübergehende Unterbringung der Thiere in überdeckten Räumen kann ein Standgeld erhoben werden, dessen Höhe von der Aufsichtsbehörde bestimmt wird und im Tarif zu publiziren ist.

§ 2. Beschaffenheit und Einrichtung der Wagen.

Die Beförderung der Thiere ist in offenen (hochbordigen) wie in bedeckten Wagen statthaft.

Die lichte Breite der zum Transport von Grossvieh zu benutzenden Wagen soll mindestens 2,400 m betragen.

Die offenen Wagen müssen bei Verwendung für den Transport von Grossvieh eine Bordhöhe von mindestens 1,500 m über dem Fussboden und bei Verwendung für den Transport von Kleinvieh eine solche von mindestens 0,750 m haben.

Die bedeckten Wagen sind zum Zwecke der Ventilation mit nahe der Wagendecke liegenden verschliessbaren Oeffnungen von etwa 0,400 m Länge und 0,300 m Breite zu versehen. Fehlen diese, so müssen an den Schiebethüren der Langseiten bez. an den Thüren der Stirnseiten der Wagen Vorrichtungen angebracht werden, welche das Offenstellen der Thüren bei Grossvieh bis zu 0,350 m und bei Kleinvieh bis zu 0,150 m Länge ermöglichen, oder es muss bei vollständig geöffneten Thüren die Thüröffnung durch einen Brettverschluss in höchstens 1.500 m Höhe über dem Fussboden des Wagens oder durch Lattengitter verstellt werden.

Zum Festbinden der Thiere sind Vorrichtungen, als eiserne Ringe etc., an den Wagen anzubringen.

Die Grösse der inneren Bodenfläche eines jeden zur Beförderung der Thiere zu benutzenden Wagens ist, in Quadratmetern ausgedrückt, auf der Aussenseite des Wagens anzugeben.

§ 3. Art der Verladung.

Die Thiere dürfen nicht geknebelt und in Säcken, Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern nur dann, wenn dieselben hinlänglich geräumig und luftig sind, zur Beförderung aufgegeben werden.

Bei Festsetzung der grössten Zahl der in einen Wagen zu verladenden Thiere ist davon auszugehen, dass Grossvieh nicht aneinander oder gegen die Wandung des Wagens gepresst stehen darf. für Kleinvieh aber genügender Raum, um sich legen zu können, verbleiben muss.

Die Verladung von Wiederkäuern verschiedener Gattung oder von Wiederkäuern und Schweinen in demselben Wagen ist bei Transporten

von deutschen Schlachtviehmärkten nach den Seehäfen verboten. Im übrigen ist die Verladung von Grossvieh und Kleinvieh, sowie von Thieren verschiedener Gattung in demselben Wagen nur gestattet, wenn die Einstellung in durch Barrieren, Bretter- oder Lattenverschläge von einander getrennte Abtheilungen erfolgt.

Ueber die zulässige grösste Stückzahl der in einen Wagen oder in die einzelnen Abtheilungen desselben aufzunehmenden Thiere entscheidet im Streitfalle der diensthabende Stationsbeamte.

Das Bestreuen der Fussböden offener Wagen mit brennbarem Material ist unzulässig.

II. Beförderung.

§ 4. Züge, Viehzüge.

Die Beförderung lebender Thiere findet in besonderen Viehzügen, in Eilgüterzügen, Güterzügen und Personenzügen statt.

Wo das Bedürfniss vorliegt, sind auf den Hauptverkehrslinien Fahrpläne für fakultative Viehzüge vorzusehen, welche mit den zur Viehbeförderung dienenden Zügen der Nebenlinien dergestalt in Verbindung stehen, dass für das auf den letzteren zu- und abgehende Vieh die Aufenthaltzeit auf das Bedürfniss beschränkt wird.

Solche Viehzüge sollen an bestimmten von den Bahnverwaltungen für längere Zeitfristen bekannt zu machenden Tagen verkehren.

Steht so viel Vieh zur Beförderung, dass zu dessen Verladung mindestens 24 Achsen erforderlich werden, so ist in Ermangelung anderer Beförderungsgelegenheit ein besonderer Viehzug abzulassen.

§ 5. Geschwindigkeit der Viehzüge.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Viehzüge (§ 4 Abs. 2) darf — vorbehaltlich der Befugnis der Landesregierung, in Rücksicht auf besondere Verhältnisse eine Abweichung zu gestatten — nicht weniger als 25 km in der Stunde betragen.

Soweit Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung der Anwendung dieser Geschwindigkeit entgegenstehen, tritt Ermässigung derselben in dem dadurch bedingten Umfange ein.

Auf die Viehzüge der Militärverwaltung findet die Bestimmung in Abs. 1 über die Geschwindigkeit keine Anwendung.

§ 6. Tränkung.

Das R. E. A. bestimmt nach Anhörung der beteiligten Landesregierungen diejenigen Stationen, welche für Viehzüge (§ 4, Abs. 2) mit Tränkvorrichtungen auszustatten sind (Tränkestationen).

Bei Bestimmung dieser Stationen ist davon auszugehen, dass, wenn Transporte eine längere Zeitdauer als 24 Stunden erfordern, inzwischen eine Tränkung der Thiere stattfinden muss.¹⁾

¹⁾ Wegen Tränkung von Thieren in Käfigen vergl. § 21 Abs. 7 der Allgem. Abfert. Vorschr.

Bei allen Transporten, welche für die Fahrt zwischen dem Absende- und Bestimmungsorte fahrplanmässig eine Zeit von 24 Stunden und darüber erfordern, muss die Tränkung auf einer zwischenliegenden Tränkestation ohne Rücksicht auf die bis zu derselben von den Thieren durchgefahrene Zeit vorgenommen werden. Bei solchen Transporten kommt eine Tränkungsgebühr zur Erhebung, deren Höhe von der Aufsichtsbehörde bestimmt wird und in dem Tarif zu publiziren ist.

Für die Tränkung ist ein längerer, bei Berechnung der durchschnittlichen Geschwindigkeit (§ 5) ausser Betracht bleibender Aufenthalt vorzusehen.

§ 7. Rangiren.

Das Rangiren der mit Thieren beladenen Wagen ist auf das dringendste Bedürfniss zu beschränken und stets mit besonderer Vorsicht vorzunehmen; insbesondere ist heftiges Anstossen dabei in jedem Falle zu vermeiden.

§ 8. Begleitung.

Macht eine Sendung von Grossvieh eine oder mehrere Wagenladungen aus, so darf dieselbe nicht ohne Begleitung (§ 40 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands)¹⁾ zur Beförderung angenommen werden und ist dann mindestens für je 3 Wagen ein Begleiter zu stellen.

Bei Transporten zur Nachtzeit müssen die Begleiter mit gut brennenden Laternen versehen sein.

§ 9. Desinfektion.²⁾

Die Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Reinigung (Desinfektion) der benutzten Transportmittel, Geräthschaften, Rampen u. s. w. regelt sich nach den Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen, vom 25. 2. 76 (R. G. Bl. S. 163).

III. Schlussbestimmungen.

§ 10.

Den Bahnverwaltungen liegt die Pflicht ob, die Erfüllung der für die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren gegebenen Bestimmungen zu überwachen.

§ 11.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 15. 10. 79 in Kraft. Dieselben werden durch das C. Bl. f. d. D. R. und ausserdem von den Bundesregierungen publizirt.

Für die Herstellung der angeordneten Einrichtungen kann von der Landesregierung mit Zustimmung des R. E. A. eine Befristung gewährt und in derselben Weise auch im übrigen eine Abweichung von einzelnen Bestimmungen zugelassen werden.

¹⁾ Seit 1. 1. 93 § 44 der Verf. Ordg.

²⁾ Vergl. Nr. 19 S. 59.

Die der Vorschrift im § 2 nicht entsprechende Breite und Bordhöhe vorhandener Wagen soll deren Fortgebrauch bis zum Umbau nicht hindern; ein solcher kann behufs Herstellung der vorgeschriebenen Breite und Bordhöhe nicht verlangt werden.

Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahn-Verwaltungen erlassenen Ausführungs-Bestimmungen sind dem R. E. A. mitzutheilen.

15.

Haftpflichtgesetz.

In den früheren Jahren ereigneten sich auf den deutschen Eisenbahnen sehr wenig Unfälle, bei denen Reisende getödtet oder verwundet wurden; hierauf mag es wohl zurückzuführen sein, daß ausreichende gesetzliche Bestimmungen über Ersatz des durch das Tödteten oder körperliche Verlezen von Menschen beim Bahnbetriebe entstandenen Schadens in Deutschland später, als in verschiedenen anderen Ländern (England, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, sowie Amerika) geschaffen worden sind.

Das gewöhnlich kurzweg mit „Haftpflichtgesetz“ bezeichnete R. G., betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken zc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen,¹⁾ v. 7. 6. 71 (R. G. Bl. 71 S. 207),

bestimmt Folgendes:

§ 1. Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn²⁾ ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

§ 2. Wer ein Bergwerk, einen Steinbruch, eine Gräberei (Grube) oder eine Fabrik betreibt, haftet, wenn ein Bevollmächtigter oder ein Repräsentant oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommene Person durch ein Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat, für den dadurch entstandenen Schaden.

§ 3. Der Schadenersatz (§§ 1 und 2) ist zu leisten:

1. im Falle der Tödtung durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheils, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbs-

¹⁾ Die Fürsorge für Eisenbahn-Beamte infolge von Betriebsunfällen ist durch Landesgesetzliche Bestimmungen geregelt. Die bei der Eisenbahn-Verwaltung beschäftigten Arbeiter sind gegen die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle durch das Unfallversicherungsgesetz (vergl. Nr. 30 S. 90) versichert.

²⁾ Als Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes gelten auch Pferdebahnen.

unfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat. War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet, einem Anderen Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist.

2. im Fall einer Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheiles, welchen der Verletzte durch eine infolge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

§ 4. War der Getödtete oder Verletzte unter Mitleistung von Prämien oder anderen Beiträgen durch den Betriebsunternehmer bei einer Versicherungs-Anstalt, Knappschafts-, Unterstützungs-, Kranken- oder ähnlichen Kasse gegen den Unfall versichert, so ist die Leistung der Letzteren an den Ersatzberechtigten auf die Entschädigung einzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebsunternehmers nicht unter einem Drittel der Gesamtleistung beträgt.

§ 5. Die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Unternehmer sind nicht befugt, die Anwendung der in den §§ 1 bis 3 enthaltenen Bestimmungen zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im voraus auszuschliessen oder zu beschränken.

Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

§ 6. (Aufgehoben durch § 13 Nr. 3 des Einführungsgesetzes zur Civilprozessordnung.)

§ 7. Das Gericht hat unter Würdigung aller Umstände über die Höhe des Schadens, sowie darüber, ob, in welcher Art und in welcher Höhe Sicherheit zu bestellen ist, nach freiem Ermessen zu erkennen. Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, wenn nicht beide Theile über die Abfindung in Kapital einverstanden sind, in der Regel eine Rente zuzubilligen.

Der Verpflichtete kann jederzeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind. Ebenso kann der Verletzte, dafern er den Anspruch auf Schadenersatz innerhalb der Verjährungsfrist (§ 8) geltend gemacht hat, jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente fordern, wenn die Verhältnisse, welche für die Feststellung, Minderung oder Aufhebung der Rente maassgebend waren, wesentlich verändert sind.

Der Berechtigte kann auch nachträglich die Bestellung einer Sicherheit oder Erhöhung derselben fordern, wenn die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten inzwischen sich verschlechtert haben.

§ 8. Die Forderungen auf Schadenersatz (§§ 1 bis 3) verjähren in zwei Jahren vom Tage des Unfalles an. Gegen denjenigen, welchem der Getödtete Unterhalt zu gewähren hatte (§ 3 Nr. 1), beginnt die Verjährung mit dem Todestage. Die Verjährung läuft auch gegen Minderjährige und diesen gleichgestellte Personen von denselben Zeitpunkten an, mit Ausschluss der Wiedereinsetzung.

§ 9. Die Bestimmungen der Landesgesetze, nach welchen ausser den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, bleiben unberührt.

Die Vorschriften der §§ 3, 4, 6 bis 8 finden auch in diesen Fällen Anwendung, jedoch unbeschadet derjenigen Bestimmungen der Landesgesetze, welche dem Beschädigten einen höheren Ersatzanspruch gewähren.

§ 10. Die Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Errichtung eines obersten Gerichtshofes für Handelssachen, vom 12. 6. 69, sowie die Ergänzungen desselben werden auf diejenigen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ausgedehnt, in welchen durch die Klage oder Widerklage ein Anspruch auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder der in § 9 erwähnten landesgesetzlichen Bestimmungen geltend gemacht wird.

16.

Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich.

Neben den Gesetzen, die den Eisenbahnen Verpflichtungen auferlegen, sind auch Gesetze geschaffen worden, die den Eisenbahnen und ihren Einrichtungen im öffentlichen Interesse weitgehenden Schutz angedeihen lassen. Als ein solches Gesetz ist an erster Stelle das

Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich¹⁾
(neue Redaktion R. G. Bl. 76 S. 40)

zu nennen, das aus dem Strafgesetzbuch des Norddeutschen Bundes v. 31. 5. 70 hervorgegangen, nach Erhebung zum Reichsgesetz durch Gesetz v. 15. 5. 71 als Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich mit Gültigkeit v. 1. 1. 72 ab eingeführt und durch die Strafgesetznovelle v. 26. 2. 76 ergänzt worden ist.

Vom Inhalte des Strafgesetzbuches kommen für die Eisenbahnen hauptsächlich die nachstehend wörtlich wiedergegebenen Bestimmungen in Betracht.

§ 89. Ein Deutscher, welcher vorsätzlich während eines gegen das Deutsche Reich ausgebrochenen Krieges einer feindlichen Macht Vorschub leistet oder der Kriegsmacht des Deutschen Reichs oder der Bundesgenossen desselben Nachtheil zufügt, wird wegen Landesverraths mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren oder mit Festungshaft von gleicher Dauer bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Festungshaft bis zu zehn Jahren ein.

¹⁾ Für das Strafverfahren ist die Reichs-Strafprozessordnung v. 1. 2. 77 (R. G. Bl. 77 S. 253) maßgebend.

Neben der Festungshaft kann auf Verlust der bekleideten öffentlichen Aemter, sowie der aus öffentlichen Wahlen hervorgegangenen Rechte erkannt werden.

§ 90. Lebenslängliche Zuchthausstrafe tritt im Falle des § 89 ein, wenn der Thäter

1. Festungen, Pässe, besetzte Plätze oder andere Vertheidigungs-posten, im gleichen Theile oder Angehörige der deutschen oder einer verbündeten Kriegsmacht in feindliche Gewalt bringt;
2. Festungswerke, Schiffe oder Fahrzeuge der Kriegsmarine, öffentliche Gelder, Vorräthe von Waffen, Schiessbedarf oder anderen Kriegsbedürfnissen, sowie Brücken, Eisenbahnen, Telegraphen und Transportmittel in feindliche Gewalt bringt oder zum Vortheile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht;
3. dem Feinde Mannschaften zuführt oder Angehörige der deutschen oder einer verbündeten Kriegsmacht verleitet, zum Feinde überzugehen;
4. Operationspläne oder Pläne von Festungen oder festen Stellungen dem Feinde mittheilt;
5. dem Feinde als Spion dient oder feindliche Spione aufnimmt, verbirgt oder ihnen Beistand leistet, oder
6. einen Aufstand unter Angehörigen der deutschen oder einer verbündeten Kriegsmacht erregt.

In minder schweren Fällen kann auf Zuchthaus nicht unter zehn Jahren erkannt werden.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Festungshaft nicht unter fünf Jahren ein.

Neben der Festungshaft kann auf Verlust der bekleideten öffentlichen Aemter, sowie der aus öffentlichen Wahlen hervorgegangenen Rechte erkannt werden.

§ 136. Wer unbefugt ein amtliches Siegel, welches von einer Behörde oder einem Beamten angelegt ist, um Sachen zu verschliessen, zu bezeichnen oder in Beschlag zu nehmen, vorsätzlich erbricht, ablöst oder beschädigt oder den durch ein solches Siegel bewirkten amtlichen Verschluss aufhebt, wird mit Gefängniss bis zu sechs Monaten bestraft. ¹⁾

§ 243 Abs. 4. Auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren ist zu erkennen, wenn auf einem öffentlichen Wege, einer Strasse, einem öffentlichen Platze, einer Wasserstrasse oder einer Eisenbahn, oder in einem Postgebäude oder dem dazu gehörigen Hofraume oder auf einem Eisenbahnhofe eine zum Reisegepäck oder zu anderen Gegenständen der Beförderung gehörende Sache mittelst Abschneidens oder Ablösens der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel, oder durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsmässigen Eröffnung nicht bestimmter Werkzeuge gestohlen wird. ²⁾

¹⁾ Hierunter fällt die absichtliche Verletzung der Verschlüsse von Wagen mittelst Bahnplomben.

²⁾ Diebstahl an Transportgegenständen (Eisenbahn-Gütern zc.) wird demnach höher bestraft, als der an anderen Gütern ausgeführte Diebstahl.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter drei Monaten ein.

§ 250 Abs. 3. Auf Zuchthaus nicht unter fünf Jahren ist zu erkennen, wenn der (in § 249 behandelte) Raub auf einem öffentlichen Wege, einer Strasse, einer Eisenbahn, einem öffentlichen Platze, auf offener See oder einer Wasserstrasse begangen wird.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter einem Jahre ein.

§ 305. Wer vorsätzlich und rechtswidrig ein Gebäude, ein Schiff, eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Strasse, eine Eisenbahn oder ein anderes Bauwerk, welche fremdes Eigenthum sind, ganz oder theilweise zerstört, wird mit Gefängniss nicht unter einem Monat bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

§ 315. Wer vorsätzlich Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt, oder auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen und Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, dass dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter zehn Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§ 316. Wer fahrlässiger Weise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängniss bis zu Einem Jahre und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängniss von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

§ 317. Wer vorsätzlich und rechtswidrig den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage dadurch verhindert oder gefährdet, dass er Theile oder Zubehörungen derselben beschädigt oder Veränderungen daran vornimmt, wird mit Gefängniss von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

§ 318. Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage verhindert oder gefährdet, wird mit Gefängniss bis zu einem Jahre oder mit Geldstrafe bis zu neunhundert Mark bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Beaufsichtigung und Bedienung der Telegraphenanlagen und ihrer Zubehörungen angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten den Betrieb verhindern oder gefährden.

§ 318a. Die Vorschriften in den §§ 317 und 318 finden gleichmässig Anwendung auf die Verhinderung oder Gefährdung des Betriebes der zu öffentlichen Zwecken dienenden Rohrpostanlagen.

Unter Telegraphenanlagen im Sinne der §§ 317 und 318 sind Fernsprechanlagen mitbegriffen.

§ 319. Wird einer der in den §§ 316 und 318 erwähnten Angestellten wegen einer der in den §§ 315 bis 318 bezeichneten Handlungen verurtheilt, so kann derselbe zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienste oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste erklärt werden.

§ 320. Die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft, sowie die Vorsteher einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen-Anstalt, welche nicht sofort nach Mittheilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurtheilten bewirken, werden mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Gefängniss bis zu drei Monaten bestraft.

Gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher für unfähig zum Eisenbahn- oder Telegraphendienste erklärt worden ist, wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn oder Telegraphen-Anstalt wieder anstellen lässt, sowie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obgleich ihnen die erfolgte Unfähigkeitserklärung bekannt war.

§ 325. Neben der nach den Vorschriften der §§ 306 bis 308, 311 bis 313, 315, 321 bis 324 erkannten Zuchthausstrafe kann auf Zulässigkeit von Polizei-Aufsicht erkannt werden.

§ 327. Wer die Absperrungs- oder Aufsichts-Massregeln oder Einfuhrverbote, welche von der zuständigen Behörde zur Verhütung des Einführens oder Verbreitens einer ansteckenden Krankheit angeordnet worden sind, wissentlich verletzt, wird mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft.

Ist infolge dieser Verletzung ein Mensch von der ansteckenden Krankheit ergriffen worden, so tritt Gefängnisstrafe von drei Monaten bis zu drei Jahren ein.

§ 328. Wer die Absperrungs- oder Aufsichts-Massregeln oder Einfuhrverbote, welche von der zuständigen Behörde zur Verhütung des Einführens oder Verbreitens von Viehseuchen angeordnet worden sind, wissentlich verletzt, wird mit Gefängniss bis zu einem Jahre bestraft.

Ist infolge dieser Verletzung Vieh von der Seuche ergriffen worden, so tritt Gefängnisstrafe von einem Monat bis zu zwei Jahren ein.

§ 355. Telegraphenbeamte oder andere mit der Beaufsichtigung und Bedienung einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen-Anstalt betraute Personen, welche die einer Telegraphen-Anstalt anvertrauten Depeschen verfälschen oder in anderen, als in den im Gesetze vorgesehenen Fällen eröffnen oder unterdrücken, oder von ihrem Inhalte Dritte rechtswidrig benachrichtigen, oder einem Anderen wissentlich eine solche Handlung gestatten oder ihm dabei wissentlich Hilfe leisten, werden mit Gefängniss nicht unter drei Monaten bestraft.

§ 358. Neben der nach Vorschrift der §§ 331, 339 bis 341, 352 bis 355 und 357 erkannten Gefängnisstrafe kann auf Verlust der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter auf die Dauer von einem bis zu fünf Jahren erkannt werden.

17.

Unzulässigkeit der Pfändung von Betriebsmitteln und Forderungen.

Als die Einrichtungen der Eisenbahnen schützend, ist ferner das R. G., betr. die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln¹⁾ v. 3. 5. 86 (R. G. Bl. 86 S. 131) anzuführen. Hiernach sind Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Verkehr befördern, von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen der Pfändung nicht unterworfen. Diese Bestimmung findet auf die Fahrbetriebsmittel ausländischer Eisenbahnen nur insoweit Anwendung, als die Gegenseitigkeit verbürgt ist. Für die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie ist die Gegenseitigkeit durch Kaiserl. Verordnung v. 19. 9. 86 (vergl. a. R. G. Bl. 87 S. 153) verbürgt.

Erweiterte bezügliche Bestimmungen enthält das Int. Uebf. in Art. 23, nämlich:

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen untereinander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört, als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluss sämtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört. (Vergl. § 61 Ziff. 4 u. 5 des Ver. Betr. Regl.)

18.

Sprengstoff-Verkehr (sogen. Dynamitgesetz).

Die Herstellung, der Vertrieb und der Besitz von Sprengstoffen, sowie die Einführung derselben aus dem Auslande ist kraft des R. G. gegen den verbrecherischen und gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen v. 9. 6. 84 (R. G. Bl. 84 S. 61) unbeschadet der bestehenden sonstigen Beschränkungen nur mit polizeilicher Genehmigung zulässig. Die Uebertretung der polizeilichen Aufsichtsbestimmungen wird mit Strafe bedroht.

¹⁾ Wegen Pfändung und Beschlagnahme von Gütern, die sich im Gewahrsam der Eisenbahn befinden, vergl. § 54 der Allgem. Abfert. Vorschr.

Auf Sprengstoffe, welche vorzugsweise als Schießmittel gebraucht werden, finden diese Bestimmungen vorbehaltlich abweichender landesrechtlicher Vorschriften keine Anwendung.

Insoweit Sprengstoffe zum eignen Gebrauch durch Reichs- oder Landesbehörden von der zuständigen Verwaltung hergestellt, besessen, eingeführt oder vertrieben werden, bleiben diese Vorschriften ebenfalls ausgeschlossen.

Die Centralbehörden der Bundesstaaten haben die zur Ausführung der Vorschriften erforderlichen näheren Anordnungen zu erlassen und bestimmen die Behörden, welche über die Gesuche um Gestattung der Herstellung, des Vertriebes, des Besizes und der Einführung von Sprengstoffen Entscheidung zu treffen haben.

Nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 13. 3. 85 sind die nachfolgenden Sprengstoffe als solche, welche vorzugsweise als Schießmittel gebraucht werden, zu bezeichnen:

- a) alle zum Schießen aus Jagd- oder Scheibengewehren oder zu Sprengungen in Bergwerken, Steinbrüchen u. s. w. dienenden, aus Salpeter, Schwefel und Kohle hergestellten Pulversorten;
- b) die zur Entzündung von Gewehrladungen dienenden Sprengstoffe, soweit sie in Zündhütchen für Gewehre oder Zündspiegeln für dergleichen verarbeitet sind;
- c) die Vereinigung der unter a und b genannten Stoffe in fertige Gewehr-, Pistolen- oder Revolverpatronen, einschließlich der unter Verwendung von Knallquecksilber ohne Pulver hergestellten Patronen für Tetschingewehre, Pistolen oder Revolver.

Anmerkung. Nach den von den Bundesstaaten erlassenen Ausführungs-Vorschriften gilt Folgendes:

1. Für das Königreich Preußen, das Königreich Bayern, das Königreich Württemberg, das Großherzogthum Hessen, das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin, das Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz, das Herzogthum Gotha, das Fürstenthum Schaumburg-Lippe, das Fürstenthum Lippe-Detmold und für Elsaß-Lothringen:

Die nach einem Orte des Inlandes bestimmten Sendungen von Sprengstoffen aus dem Auslande dürfen nur unter der Bedingung eingeführt werden, daß der den Adressaten zur Einführung von Sprengstoffen aus dem Auslande ermächtigende Erlaubnißschein den Begleitpapieren der Sendung beigelegt wird.

2. Für das Königreich Sachsen:

In allen Fällen der Einfuhr von Sprengstoffen aus dem Auslande über die sächsische Grenze nach Sachsen oder anderen deutschen Staaten hat der Einführende neben Vorzeigung des polizeilichen Erlaubnißscheines zugleich eine amtlich beglaubigte Abschrift des letzteren, welche in den Händen der Zollbehörde bleibt, beizubringen.

Sollten Sprengstoffe, welche nicht zur Verwendung oder Lagerung in Sachsen, sondern für andere deutsche Staaten bestimmt sind, über die sächsische Grenze aus dem Auslande eingeführt werden, so bedarf es der Genehmigung einer sächsischen Polizeibehörde nicht, dagegen ist die Berechtigung zu der beabsichtigten Einfuhr durch einen Erlaubnißschein der betreffenden nicht-sächsischen Polizeibehörde nachzuweisen.

3. Für das Großherzogthum Baden:

Die bezirksamtliche Genehmigung ist nicht erforderlich, wenn Sprengstoffe, welche nicht zur Verwendung oder Lagerung im Großherzogthum, sondern für andere deutsche Staaten bestimmt sind, über die badische Grenze aus dem Auslande eingeführt werden sollen; doch ist in diesem Falle der Nachweis der erfolgten Genehmigung der Einfuhr seitens der Polizeibehörde des betreffenden deutschen Staates durch einen von derselben ausgestellten Erlaubnißschein zu erbringen.

In allen Fällen der Einfuhr von Sprengstoffen aus dem Auslande über die badische Grenze, sei es nach Baden, sei es nach einem anderen deutschen Bundesstaate, hat der Einführende eine amtlich beglaubigte Abschrift des Erlaubnißscheines der Zollbehörde einzuhandigen.

Außerdem ist noch im allgemeinen auf die Kundmachungen 4 und 9 des D. G. B. zu verweisen.

19.

Maßregeln gegen Viehseuchen; Desinfektion.

Der Transport von lebendem oder todtem Rindvieh, von Schafen und Ziegen, Häuten, Haaren und sonstigen thierischen Rohstoffen in frischem oder trockenem Zustande, von Raufutter, Streumaterialien, Lumpen, gebrauchten Kleidern, Geschirren und Stallgeräthen kann nach § 2 des

B. G., betr. Maßregeln gegen die Rinderpest v. 7. 4. 69
(B. G. Bl. 69 S. 105),

verboten werden. Ist nach der zu dem Gesetze erlassenen revidirten Instruktion v. 9. 6. 73 (R. G. Bl. 73 S. 147) über einen Ort die absolute Ortssperre verhängt worden, so darf kein Eisenbahnzug daselbst halten, selbst wenn der Ort ein Stationsort wäre; es sei denn, daß der Bahnhof so gelegen ist, daß er vom Ort vollständig abgesperrt und der Verkehr der Eisenbahnstation mit anderen Orten ohne Berührung des Seuchenortes unterhalten werden kann.

Das

R. G., betr. die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen¹⁾
v. 23. 6. 80 (R. G. Bl. 80 S. 153),

enthält in § 20 die Bestimmung, daß Beschränkungen in der Art des Transportes kranker oder verdächtiger Thiere, der von diesen stammenden

¹⁾ Die §§ 4 und 17 sind durch das Gesetz v. 1. 5. 94 (R. G. Bl. 94 S. 405) geändert worden.

Produkte oder solcher Gegenstände, welche mit kranken oder verdächtigen Thieren in Berührung gekommen sind, sowie Beschränkungen im Transport der der Seuchengefahr ausgesetzten und solcher Thiere, die geeignet sind, die Seuche zu verschleppen, angeordnet werden können. Ferner ist die Einfuhr von Thieren, die an einer übertragbaren Seuche leiden, verboten. Wenn in dem Auslande eine übertragbare Seuche der Hausthiere in einem für den inländischen Viehstand bedrohlichen Umfange herrscht oder ausbricht, so kann die Einfuhr lebender oder tochter Thiere dem von der Seuche heimgesuchten Auslande allgemein oder für bestimmte Grenzstrecken verboten oder solchen Beschränkungen unterworfen werden, die die Gefahr einer Einschleppung vermindern. Die Einfuhrbeschränkungen können auch auf die Einfuhr von thierischen Rohstoffen und solchen Gegenständen ausgedehnt werden, die Träger des Ansteckungstoffes sind. (Eine ähnliche Bestimmung wegen Erlasses von Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverboten ist auch in § 2 des Vereinszollgesetzes v. 1. 7. 69 enthalten.)

Der Verkehr mit Thieren, mit thierischen Rohstoffen und mit Gegenständen, welche Träger des Ansteckungstoffes von Thierseuchen sein können, aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland und umgekehrt ist dem Viehseuchen-Uebereinkommen¹⁾ zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn v. 6. 12. 91 (R. G. Bl. 92 S. 90) unterworfen. Dieser Verkehr kann auf bestimmte Eintrittsstationen beschränkt und dort einer thierärztlichen Kontrolle von Seite jenes Staates, in welchem der Uebertritt stattfindet, unterworfen werden.

Bei der Einfuhr ist ein Ursprungszeugniß beizubringen, aus dem hervorgeht, daß der Herkunftsort nicht verseucht ist.

Durch das

R. G., betr. die Beseitigung von Ansteckungstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen²⁾ v. 25. 2. 76 (R. G. Bl. 76 S. 163),

wird den Eisenbahnen die Verpflichtung auferlegt, Eisenbahnwagen, in welchen Pferde, Maulthiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen oder Schweine befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauche behufs Tilgung der etwa anhaftenden Ansteckungstoffe einem Reinigungsverfahren (Desinfektion) zu unterwerfen; gleicherweise sind die bei Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benutzten Geräthschaften zu desinfizieren. Die Desinfektion liegt derjenigen Eisenbahn-Verwaltung ob, in deren Bereich die Entladung stattfindet oder

¹⁾ Nebst Schlußprotokoll abgedruckt S. 92 der Rundmachung 11 des D. O. B. B.

²⁾ Vergl. 3. Abschnitt, Nr. 47.

deren Bahn bei der Rückkehr von dem Auslande zuerst berührt wird. Von der im Gesetz ausgesprochenen Berechtigung zur Erhebung einer besonderen Gebühr wird lt. Nebengebühren-Tarifs zum Deutschen Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren zc., Theil I, Gebrauch gemacht.

Die Vernachlässigung der den Eisenbahnbediensteten obliegenden Pflicht der Anordnung, Ausführung oder Ueberwachung einer Desinfektion wird mit Geldstrafe bis zu 1000 *M.*, und wenn infolge der Vernachlässigung Thiere von einer Seuche ergriffen werden, mit Geldstrafe bis zu 3000 *M.* oder Gefängniß bis zu einem Jahre bedroht.

Die hierzu vom Bundesrath über das anzuwendende Verfahren, über Ort und Zeit der zu bewirkenden Desinfektionen zc. unter Aufhebung der Bekanntmachung v. 6. 5. 76 aufgestellten Normen sind in der

Bekanntmachung, betr. die Ausführung des Gesetzes v. 25. 2. 76 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen v. 20. 6. 86 (C. Bl. f. d. D. R. 86 S. 200)

enthalten.

Die Desinfektion wird bewirkt:

- a) unter gewöhnlichen Verhältnissen durch Waschen mit einer auf mindestens 50 Grad Celsius erhitzten Sodalaug;
- b) in Fällen einer wirklichen Infektion des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand oder Maul- und Klauenseuche oder des dringenden Verdachts einer solchen Infektion mit einer 5prozentigen Karbolsäurelösung.

20.

Maßregeln gegen die Cholera.

Die verschiedenartigen, zum Theil übertriebenen Vorsichts- und Absperrungsmaßregeln, die früher und zuletzt i. J. 92 von den verschiedenen europäischen Staaten gegen Einschleppung der Cholera getroffen und von den Grenzbehörden mitunter mehr als peinlich gehandhabt worden waren, hatten den internationalen Handel und Verkehr schwer geschädigt. Es sei hier nur daran erinnert, daß i. J. 92 wegen der in Hamburg herrschenden Epidemie in Oesterreich-Ungarn u. a. die Einfuhr von Heringen und von rohen thierischen Produkten aus Deutschland verboten war und daß einzelne Grenzbehörden gewaschene Wolle und geräucherten Schinken als unter das Einfuhrverbot fallend behandelten, sowie ferner, daß die in den Grenzstationen ausgeführte Des-

infektion der Reiseeffekten zuweilen fast gleichbedeutend mit deren Vernichtung war.

Infolge der deshalb laut gewordenen Beschwerden ist am 15. 4. 93 in Dresden zwischen Vertretern der Regierungen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Irland, Italien, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn, Rußland und der Schweiz die seit 1. 2. 94 zunächst auf die Dauer von 5 Jahren gültige

Internationale Uebereinkunft, betr. Maßregeln gegen die Cholera (R. G. Bl. 94 S. 343),

geschlossen worden, durch die dem Handels- und Reiseverkehre keine unnötigen Schranken auferlegt werden.

Die Anlage I der Uebereinkunft enthält die nachstehenden, den Eisenbahnverkehr berührenden Bestimmungen:

Titel IV.

Waaren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungstoffes sein können, und als solche für den Erlass von Ein- und Durchfuhrverboten sowie für die Anordnung einer Desinfektion in Betracht kommen.

I.

Ein- und Durchfuhr.

Die einzigen Gegenstände oder Waaren, welche Träger des Ansteckungstoffes sein können und als solche von der Einfuhr ausgeschlossen werden dürfen, sind:

1. Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke (Bekleidungsgegenstände des täglichen Gebrauchs), gebrauchtes Bettzeug.

Wenn diese Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Wohnungswechsels (Umzugsgut) zur Versendung kommen, so unterliegen dieselben besonderen Bestimmungen.

2. Hadern und Lumpen.

Es dürfen nicht verboten werden:

- a) hydraulisch zusammengepresste Lumpen, welche in mit Eisenband verschnürten Ballen im Großhandel versendet werden und mit Ursprungsmarken und -Nummern versehen sind, die von den Behörden des Bestimmungslandes anerkannt sind;
- b) neue Abfälle, welche direkt aus Spinnereien, Webereien, sowie aus Konfektions- und Bleichanstalten kommen, Kunstwolle (Shoddy) und neue Papierschnitzel.

Die Durchfuhr von Waaren und Gegenständen, welche Träger des Ansteckungstoffes sein können, darf nicht untersagt werden, sofern dieselben so verpackt sind, dass unterwegs eine Berührung damit nicht möglich ist.

Ebenso soll der Umstand, dass Waaren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, durch einen verseuchten örtlichen Bezirk befördert worden sind, kein Hinderniss für ihre Einfuhr in das Bestimmungsland bilden, sofern die Beförderung so erfolgt ist, dass unterwegs eine Berührung mit von Choleraentleerungen beschmutzten Gegenständen nicht hat stattfinden können.

Auf die Waaren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, finden die erlassenen Einfuhrverbote alsdann keine Anwendung, wenn der Behörde des Bestimmungslandes nachgewiesen wird, dass sie mindestens fünf Tage vor Ausbruch der Epidemie zur Absendung gelangt sind.

Es ist nicht statthaft, dass Waaren an den Landesgrenzen in Quarantäne zurückbehalten werden. Der einfache Ausschluss derselben von der Einfuhr oder die Desinfektion sind die einzigen zulässigen Massregeln.

II.

Desinfektion.

Reisegepäck. — Der Desinfektion sollen in allen Fällen unterworfen werden schmutzige Wäsche, alte und getragene Kleidungsstücke und sonstige Gegenstände, welche zum Gepäck eines Reisenden oder zum Mobilien eines Umziehenden (Umzugsgut) gehören und die aus einem für verseucht erklärten örtlichen Bezirk stammen, sofern dieselben nach der Ansicht der lokalen Gesundheitsbehörde als mit Choleraentleerungen beschmutzt zu erachten sind.

Waaren. — Die Desinfektion darf nur bei solchen Waaren und Gegenständen angewendet werden, welche nach der Ansicht der lokalen Gesundheitsbehörde als mit Choleraentleerungen beschmutzt zu erachten sind, oder deren Einfuhr verboten werden kann.

Die Entscheidung darüber, in welcher Weise und wo die Desinfektion stattzufinden hat, steht den Behörden des Bestimmungslandes zu.

Die Desinfektion muss so ausgeführt werden, dass sie die Gegenstände möglichst wenig beschädigt. Die Regelung der Frage, ob der aus einer Desinfektion sich ergebende Schaden zu einem Ersatzanspruch berechtigen soll, wird jedem einzelnen Staate überlassen.

Briefe und Korrespondenzen, Drucksachen, Bücher, Zeitungen, Geschäftspapiere u. s. w. (ausschliesslich der Postpakete) sollen weder einer Einfuhrbeschränkung noch auch einer Desinfektion unterliegen.

Titel V.

Massregeln an den Landesgrenzen. Eisenbahn-Dienst.

Reisende.

Die für die Beförderung der Reisenden, der Post und des Reisegepäcks bestimmten Wagen dürfen an der Grenze nicht zurückgehalten werden.

Wenn ein solcher Wagen mit Choleraentleerungen beschmutzt ist, so soll er an der Grenze oder an der nächsten Haltestelle, sobald

dies möglich ist, zum Zweck der Desinfektion vom Zuge abgehängt werden.

Ebenso ist mit den Güterwagen zu verfahren.

Landquarantänen sollen in Zukunft nicht mehr errichtet werden.

Nur die an Cholera oder unter choleraartigen Erscheinungen erkrankten Personen dürfen zurückgehalten werden.

Es ist von Wichtigkeit, dass die Reisenden in Bezug auf ihren Gesundheitszustand einer Ueberwachung durch das Eisenbahnpersonal unterzogen werden.

Das ärztliche Eingreifen soll sich auf eine Besichtigung der Reisenden und die Fürsorge für die Kranken beschränken.

Wenn eine ärztliche Besichtigung stattfindet, so soll dieselbe thunlichst mit der Zollrevision verbunden werden, damit die Reisenden möglichst wenig aufgehalten werden.

Es wäre von der grössten Wichtigkeit, die aus einem verseuchten Orte kommenden Reisenden nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte einer fünftägigen, vom Tage der Abreise an zu rechnenden gesundheitspolizeilichen Ueberwachung zu unterwerfen.

Die bezüglich des Grenzüberganges für das Personal der Eisenbahn und der Post zu treffenden Massregeln sind Sache der beteiligten Verwaltungen und sollen so eingerichtet sein, dass sie den regelmässigen Dienst nicht stören.

Die Regierungen behalten sich das Recht vor, für gewisse Kategorien von Personen, insbesondere:

- a) für Zigeuner und Vagabunden, sowie
- b) für Auswanderer und solche Personen, welche in Trupps reisen oder die Grenze überschreiten,

besondere Massnahmen zu treffen.

21.

Abwehr und Unterdrückung der Reblauskrankheit.

Zur Abwehr und Unterdrückung der Reblauskrankheit haben die meisten europäischen Staaten (Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Portugal, die Schweiz, Belgien, das Grossherzogthum Luxemburg, das Königreich der Niederlande, Serbien, Italien, Spanien und Rumänien) die

Internationale Reblauskonvention¹⁾ v. 3. 11. 81

(R. G. Bl. 82 S. 125)

abgeschlossen, durch welche eine Reihe von Beschränkungen in dem Verkehr mit Pflanzen und sonstigen Gegenständen des Wein- und Gartenbaues eingetreten ist.

¹⁾ Vergl. S. 7—14 der Fundmachung 11 des D. G. B. B.

Nach § 1 der zur Ausführung der Internationalen Rebkonvention erlassenen Kaiserlichen Verordnung v. 4. 7. 83 (R. G. Bl. 83 S. 153)¹⁾ ist die Einfuhr von ausgerissenen Weinstöcken, trockenem Rebholz, Kompost, Düngererde, gebrauchten Weinpfehlen und Weinstützen über die Grenzen des Reichs und die Ausfuhr von Rebblättern aus dem Reichsgebiet in die Gebiete der bei der Konvention beteiligten Staaten verboten.

Die Einfuhr von Tafeltrauben, Trauben der Weinlese und Trestern ist an gewisse Vorschriften hinsichtlich ihrer Verpackung geknüpft, die Einfuhr aller zur Kategorie der Rebe nicht gehörigen Vegetabilien, welche aus Pflanzenschulen, Gewächshäusern u. s. w. stammen, nur unter gewissen Bedingungen gestattet.

Für die Einfuhr bewurzelter, zur Kategorie der Rebe nicht gehöriger Gewächse aus den bei der Konvention nicht beteiligten Staaten ist die Kaiserliche Verordnung¹⁾ v. 7. 4. 87 (R. G. Bl. 87 S. 155) maßgebend. Danach darf die Einfuhr nur über die in den Bekanntmachungen des Reichskanzlers v. 12. und 23. 7. 83 angegebenen Zollämter¹⁾ und nach erfolgter Feststellung der Unverdorbenheit der Sendungen stattfinden.

Nach dem

R. G., betr. die Abwehr und Unterdrückung der Rebkrankheit innerhalb des Deutschen Reichs¹⁾ v. 3. 7. 83 (R. G. Bl. 83 S. 149),

ist die Versendung und die Einführung bewurzelter Reben in einen der in den Weinbaugebieten des Reichs gebildeten Weinbaubezirke untersagt. Innerhalb des einzelnen Weinbaubezirks ist der Verkehr mit bewurzelten Reben aus Rebschulen verboten, in denen andere als in diesem Bezirk übliche Rebsorten gezogen werden oder innerhalb der drei letzten Jahre gezogen worden sind.

22.

Maßnahmen gegen Einschleppung des Koloradokäfers.

Durch Kaiserliche Verordnung v. 16. 2. 75 (R. G. Bl. 75 S. 135) ist die Einfuhr von Kartoffeln aus Amerika, sowie von Schalen und anderen Abfällen solcher Kartoffeln, ferner von Säcken zc., die zur Verpackung oder Verwahrung derartiger Kartoffeln gedient haben, verboten.

23.

Einfuhr von Schweinefleisch amerikanischen Ursprungs.

Die Einfuhr von Schweinefleisch, einschließlich der Speckseiten, sowie von Würsten aller Art, amerikanischen Ursprungs, ist in Gemäßheit der

¹⁾ Vergl. S. 7—14 der Kundmachung 11 des D. G. B. B.

Kaiserlichen Verordnung v. 3. 9. 91 (R. G. Bl. 91 S. 385) nur insoweit gestattet, als die Erzeugnisse mit einer amtlichen Bescheinigung darüber versehen sind, daß das Fleisch im Ursprungslande untersucht und frei von gesundheits-schädlichen Eigenschaften befunden worden ist.

24.

Verhältnis zur Militärverwaltung.

Nach Art. 47 der Reichsverfassung haben sämtliche Eisenbahn-Verwaltungen den Anforderungen der Behörden des Reichs in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zwecke der Vertheidigung Deutschlands unweigerlich Folge zu leisten und insbesondere das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern.

Weitere gesetzliche Bestimmungen über die Verpflichtungen der Eisenbahn-Verwaltungen hinsichtlich der Leistungen für militärische Zwecke enthalten das

R. G. über die Kriegisleistungen v. 13. 6. 73 (R. G. Bl. 73 S. 129), §§ 28—31 und das R. G. über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden v. 13. 2. 75 (R. G. Bl. 75, S. 52), § 15.

Auf Grund dieser beiden Gesetze ist jede Eisenbahn-Verwaltung verpflichtet:

1. die für die Beförderung von Mannschaften und Pferden erforderlichen Ausrüstungsgegenstände ihrer Eisenbahnwagen vorrätzig zu halten,
2. a) im Kriege die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse zu bewirken,
b) im Frieden die Beförderung der bewaffneten Macht und des Materials des Landheeres und der Marine zu bewirken,
3. im Kriege ihr Personal und ihr zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen dienliches Material herzugeben.

Für die Bereithaltung der Ausrüstungsgegenstände der Eisenbahnwagen (Ziff. 1) wird eine Vergütung nicht gewährt.

Für die Militärtransporte (Ziff. 2, a und b) und die Hergabe von Betriebsmaterial (Ziff. 3) erhalten die Eisenbahn-Verwaltungen Vergütungen nach Maßgabe eines vom Bundesrathe zu erlassenden und von Zeit zu Zeit zu revidirenden allgemeinen Tarifs.

Die Verwaltungen der Eisenbahnen auf dem Kriegsschauplatze selbst oder in der Nähe desselben haben bezüglich der Einrichtung, Fortführung,

Einstellung und Wiederaufnahme des Bahnbetriebes den Anordnungen der Militärbehörde Folge zu leisten.

Zu dem erwähnten Gesetze über die Kriegisleistungen v. 13. 6. 73 ist vom Kaiser mit Zustimmung des Bundesraths die Ausführungsverordnung v. 1. 4. 76 (R. G. Bl. 76 S. 137) ergangen. Nach derselben (Abschn. 14, Ziff. 1) wird der Bedarf an Gegenständen zur Ausrüstung von Eisenbahnwagen von den vereinigten Ausschüssen des Bundesraths für das Landheer und die Festungen und für Eisenbahnen, Post und Telegraphen festgesetzt. Das R. G. A. theilt diese Festsetzungen den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen mit und überwacht deren Ausführung.

Was die Militärtransporte selbst betrifft, so sollen (Abschn. 14, Ziff. 2 der Ausführungsverordnung v. 1. 4. 76) durch ein vom Kaiser mit Zustimmung des Bundesrathes zu erlassendes Reglement die näheren Bestimmungen getroffen werden, nach welchen jede Eisenbahn-Verwaltung die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse, sowie die Abrechnung mit den Militärbehörden zu bewirken hat.

Im weiteren behandelt die gedachte Ausführungsverordnung v. 1. 4. 76 die Hergabe von Personal und Material der Eisenbahnen (Abschn. 14, Ziff. 3), den zu erlassenden Militär-Tarif (Abschn. 14, Ziff. 4) und den Eisenbahnbetrieb auf dem Kriegsschauplatz oder in der Nähe desselben (Abschn. 15).

Zur Ausführung des Gesetzes über die Kriegisleistungen v. 13. 6. 73 und im Anschlusse an die Ausführungsverordnung v. 1. 4. 76 ist vom Kaiser im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths, die

Militär-Transport-Ordnung für Eisenbahnen im Kriege (Kriegs-Transport-Ordnung) v. 26. 1. 87¹⁾ (R. G. Bl. 87 S. 9) ergangen.

Die Vorschriften der Kriegs-Transport-Ordnung gelten für alle Eisenbahnen des Reichsgebietes mit Lokomotivbetrieb und finden Anwendung auf die nach ausgesprochener Mobilmachung mittelst der Eisenbahnen zu Kriegszwecken zu bewirkenden Transporte des Reichsheeres, der Kaiserlichen Marine, des Landsturmes, des Heergefolges, sowie — auf Anforderung der Militärverwaltung — von Streitkräften

¹⁾ Vergl. auch die Dienstvorschriften der Eisenbahnen zu der Kriegs-Transport-Ordnung und Uebereinkommen, betreffend die Aus- und Abrüstung der Wagen zu Militärbeförderungen und den Verbleib der dazu verwendeten Gegenstände, gültig für die Eisenbahnen Deutschlands.

mit dem Reich verbündeter Staaten und ferner auf die Berechnung und Zahlung der Vergütungen für vorstehende Transporte und für die Hergabe von Betriebsmaterial der Eisenbahn-Verwaltungen an die Militärverwaltung. Die Kriegs-Transport-Ordnung ordnet alles dasjenige, was eine Mitwirkung von Behörden oder Personen, welche außerhalb des Bereiches der Militärverwaltung stehen, erfordert und umfaßt folgende Abschnitte:

1. Allgemeine Bestimmungen.
2. Zuständigkeit und Geschäftsverkehr der Behörden.
3. Vorbereitung der Militärtransporte.
4. Beförderung von Mannschaften, sowie von Truppen mit Pferden, Fahrzeugen u. s. w.
5. Beförderung von Militärgut.
6. Berechnung und Zahlung der Vergütungen.

Ferner gehören zu derselben die Anlagen I—XII, enthaltend nähere Bestimmungen und Erläuterungen.

Die Vergütungen für die Militärtransporte im Frieden wie im Kriege, sowie für die leihweise Hergabe von Betriebsmaterial an die Militärverwaltung im Kriege erfolgt nach dem in Ausführung des Gesetzes über die Kriegisleistungen v. 13. 6. 73 (§ 29, 2. Absatz), sowie des Gesetzes über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden v. 13. 2. 75 (§ 15) vom Bundesrath beschlossenen

Militär-Tarif für Eisenbahnen v. 28. 1. 87
(R. G. Bl. 87 S. 97).

Der Militär-Tarif enthält folgende Abschnitte:

A. Für Militär- und Marinetransporte.

- I. Offiziere, Sanitätsoffiziere, Beamte und Mannschaften, sowie Heergefolge.
- II. Pferde und Schlachtvieh.
- III. Fahrzeuge.
- IV. Militärgut.
- V. Extrazüge und Schutzwagen.
- VI. Beförderung von Lokomotiven, Tendern, Eisenbahnwagen aller Art, welche der Militär- oder Marineverwaltung eigenthümlich oder durch Erbeutung oder miethweise angehören. (Im Kriege.)
- VII. Entschädigung für Bewegung leerer Wagen der Eisenbahn-Verwaltungen.
- VIII. Allgemeine Bestimmungen.

B. Für leihweise Hergabe von Betriebsmaterial. (Im Kriege.)

Für Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten im Frieden ist die vom Kaiser im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths, erlassene

Militär-Transport-Ordnung für Eisenbahnen im Frieden (Friedens-Transport-Ordnung) v. 11. 2. 88¹⁾ (R. G. Bl. 88 S. 23) maßgebend.

Der Inhalt der Friedens-Transport-Ordnung ist wie derjenige der Kriegs-Transport-Ordnung in sechs Abschnitte mit denselben Bezeichnungen wie bei der Kriegs-Transport-Ordnung eingetheilt.

Als Anlagen I—X der Friedens-Transport-Ordnung finden die Anlagen gleicher Nummer der Kriegs-Transport-Ordnung sinngemäße Anwendung, soweit dieselben nicht durch besondere Bemerkungen für den Friedenszustand aufgehoben oder abgeändert sind. Die Anlagen XI und XII der Kriegs-Transport-Ordnung haben für den Frieden keine Gültigkeit.

Ueber die besonderen militärischen Verhältnisse der bei den Eisenbahnen angestellten dienstpflchtigen Beamten und ständigen Arbeiter und deren Heranziehung zu Feldeisenbahn-Formationen im Mobilmachungs-falle sind Bestimmungen in der

Deutschen Wehrordnung v. 22. 11. 88 (G. Bl. f. d. D. R. 89 S. 1) enthalten.

Vom Waffendienste werden zurückgestellt (W. D. § 125, 3):

- a) dauernd die zu einem geordneten und gesicherten Betriebe der Eisenbahnen unbedingt nothwendigen Beamten und ständigen Arbeiter;²⁾
- b) vorläufig die übrigen im Eisenbahndienst angestellten Beamten und ständigen Arbeiter.

Auf Beamte und ständige Arbeiter mit Dampf betriebener Schmalspurbahnen bezieht sich diese Bestimmung im allgemeinen nicht. Diese werden zur Sicherstellung des Betriebes während der ersten 7 Tage nach Ausspruch der Mobilmachung auf Antrag der Bahnverwaltungen bei den Bezirks-Kommandos von der Einberufung befreit, demnächst aber zum Waffendienste herangezogen. Unter besonderen Verhältnissen darf jedoch in Betreff der Zurückstellung vom Waffendienste die Gleichstellung dieser Beamten u. s. w. mit denen der normalspurigen Eisenbahnen erfolgen.

¹⁾ Vergl. die Dienstvorschriften der Eisenbahnen zu der Friedens-Transport-Ordnung und Kundmachung 27 des D. G. B. B., sowie das Uebereinkommen, betreffend die Aus- und Abrüstung der Wagen zu Militärbeförderungen u. s. w.

²⁾ einschließlich des für Feldeisenbahn-Formationen angeforderten und des zur Abgabe an andere Verwaltungen bestimmten Personals.

Bezügliche Anträge werden an das R. E. A. gerichtet und von diesem im Einvernehmen mit dem Chef des Generalstabes der Armee entschieden. Zu dem vom Waffendienste zurückgestellten Eisenbahnpersonal gehören (W. D. § 128, 1):

- a) höhere Eisenbahnbeamte,
- b) Verwaltungs- und Expeditionspersonal,
- c) Fahrpersonal,
- d) Bahndienst- und Stationspersonal,
- e) ständige Eisenbahnarbeiter.

Ausgenommen sind von dieser Zurückstellung (W. D. § 128, 2): Gepäckträger, Perrondiener, Stationsnachtwächter, Mannschaften, die nur in Erdschächten arbeiten, Kanzleidiener, Schreiber.

Die Zurückstellung vom Waffendienste hat die Wirkung, daß im Falle einer Mobilmachung das den genannten Berufsclassen a—e angehörige Eisenbahnpersonal zunächst nur insoweit eingezogen wird, als es zur Ergänzung militärischer Feldeisenbahn-Formationen erforderlich ist.

Die Vertheilung des für Feldeisenbahn-Formationen heranzuziehenden dienstpflichtigen Personals auf die einzelnen Bahnverwaltungen findet bereits im Frieden durch den Chef des Generalstabes der Armee im Einverständniß mit dem R. E. A. statt (W. D. § 127, 2).

Ueber die spätere Verwendung mit der Waffe des vom Chef des Generalstabes der Armee für Feldeisenbahnformationen nicht beanspruchten und bei Eintritt einer Mobilmachung den Eisenbahn-Verwaltungen vorläufig belassenen, später aber entbehrlichen dienstpflichtigen u. Personals das weitere zu veranlassen, bleibt dem Königl. Preuß. Kriegsministerium vorbehalten (W. D. § 128, 8).

25.

Verhältniß zur Post- und Telegraphenverwaltung.

Durch die Reichsverfassung (Art. 4, 48—52, 70) ist u. a. auch das Post- und Telegraphenwesen der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reichs unterworfen worden. Hiervon ausgenommen sind jedoch lt. Art. 52 die reglementarischen und Tarif-Bestimmungen für den internen Verkehr innerhalb Bayerns und Württembergs, sowie die Feststellung der Gebühren für die interne telegraphische Korrespondenz; in Folge dessen haben Bayern und Württemberg an den zur Reichskasse fließenden Einnahmen des Post- und Telegraphenwesens keinen Antheil.

Kraft der Reichsverordnung v. 22. 12. 75 (R. G. Bl. 75 S. 379) hat eine Vereinigung der Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens stattgefunden.

A. Verhältniß zur Postverwaltung.

In Deutschland sind durch das R. G. über das Postwesen v. 28. 10. 71 (R. G. Bl. 71 S. 347) dem Postzwange unterworfen und somit von der Eisenbahn-Beförderung ausgeschlossen:

Alle versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe.

Alle Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen und gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes befördert werden. Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt diese Vorschrift sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes.

Wenn Briefe und Zeitungen vom Auslande eingehen und nach inländischen Orten mit einer Postanstalt bestimmt sind, oder durch das Gebiet des Deutschen Reichs transitiren sollen, so müssen sie bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung eingeliefert werden.

Unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Packeten befördert werden, sind den verschlossenen Briefen gleich zu achten. Es ist jedoch gestattet, versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Packeten, welche auf andere Weise als durch die Post befördert werden, solche unverschlossene Briefe, Facturen, Preiskourante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Packets betreffen.

Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresster nur von einem Absender abgeschickt sein und dem Postzwange unterliegende Gegenstände weder von anderen mitnehmen noch für andere zurückbringen.

Die Leistungen für die Zwecke des Postdienstes auf den Eisenbahnen Deutschlands, mit Ausnahme von Bayern und Württemberg, regeln sich nach dem

Eisenbahn-Postgesetz v. 20. 12. 75 (R. G. Bl. 75 S. 318) und den vom Reichskanzler hierzu erlassenen Vollzugsbestimmungen v. 9. 2. 76.

Hiernach ist der Eisenbahnbetrieb, soweit es die Natur und die Erfordernisse desselben gestatten, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen. Die Postverwaltung kann jedoch nicht verlangen, daß für sie besondere Züge eingelegt werden.

Etwaige Meinungsverschiedenheiten zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahn-Verwaltungen über die Bedürfnisse des Postdienstes und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes entscheidet, falls die Postverwaltung

sich bei dem Ausspruche der Landesaufsichtsbehörde nicht beruhigt, nach Anhörung der Reichs-Postverwaltung und des R. E. A., der Bundesrath.

Die Postverwaltung kann verlangen, daß in jedem regelmäßig verkehrenden Zuge ein von ihr gestellter Postwagen unentgeltlich befördert wird. Für diesen Wagen hat dieselbe nur die Selbstkosten für das äußere Reinigen und Schmieren von 0,20 \mathcal{M} für das laufende Achskilometer, sowie 1 \mathcal{M} für jedes durch den Betrieb bedingte Ein- oder Ausrangiren oder Umstellen zu entrichten. Außerdem ist für jeden nicht im regelmäßigen Dienst befindlichen Postwagen für den Tag

1. 0,11 \mathcal{M} für die Aufstellung im Freien und
2. 0,55 „ „ „ Unterstellung in gedeckten Räumen

zu vergüten.

An Stelle eines besonderen Postwagens kann sich die Postverwaltung nach vorangegangener Verständigung gegen Erstattung der Herstellungs- und Wiederbeseitigungskosten auch eine Abtheilung eines Eisenbahnwagens einrichten lassen. Für die Benutzung einer solchen Abtheilung, welche nach Verhältniß der Länge derselben zur Wagenlänge berechnet wird, hat die Postverwaltung eine Miethe nach dem z. Zt. gültigen Uebereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des V. D. E. B. v. 1. 1. 89 zu zahlen, und zwar:

1. bei Verwendung von Güter- oder Gepäckwagen
 - a) 0,01 \mathcal{M} Laufmiethe für das Kilometer und
 - b) 1 „ Zeitmiethe für den Tag, sowie
2. bei Verwendung von Personenwagen
 - a) 0,02 \mathcal{M} Laufmiethe für das Kilometer und
 - b) 2 „ Zeitmiethe für den Tag.

In dem Postwagen oder der Wagenabtheilung sind Briefe, Zeitungen, Gelder einschließlich des ungemünzten Goldes oder Silbers, Juwelen und Pretiosen, sowie Poststücke bis zum Einzelgewicht von 10 kg und die unterwegs erforderlichen Postbeamten und Geräthschaften unentgeltlich zu befördern.

Für die Beförderung der zahlungspflichtigen Postsendungen, also der über 10 kg schweren, hat die Postverwaltung eine Frachtvergütung von 0,20 \mathcal{M} für das Achskilometer zu entrichten.

Die Ermittlung der Fracht für die Postsendungen erfolgt abwechselnd in den ersten und den letzten 14 Tagen des Monats Mai jeden Jahres.

Die ermittelte Gesamt-Gewichtssumme der zwischen je zwei Stationen beförderten Postsendungen wird mit der Kilometerzahl der Stationsentfernung vervielfältigt und die gefundenen Summen werden zur

Gewinnung einer Gewichtszahl in Kilogrammen für das Kilometer der Bahnlänge zusammengerechnet. Die so gewonnene Gewichtssumme wird auf Achskilometer zurückgeführt, indem je 1000 Kilogrammkilometer auf das Achskilometer gerechnet, überschießende Gewichtsbeträge bis zu 500 Kilogrammkilometer außer Ansatz gelassen, größere Beträge aber je als eine volle Achse angesetzt werden. Durch Vervielfältigung dieser Achskilometer mit dem Vergütungssatze von 0,20 *M* und der Zahl 26 (14 tägige Ermittlung = 2 Wochen \times 26 = 52 Wochen) ergibt sich die von der Postverwaltung an die Eisenbahn-Verwaltung zu zahlende Jahresvergütung.

Bei der Berechnung kommt die wirklich ausgemessene Entfernung mit der Maßgabe zur Anwendung, daß Entfernungen unter 0,50 km nicht, Entfernungen von 0,50 bis 0,99 km dagegen für ein volles Kilometer anzusetzen sind.

Wenn der eine Postwagen oder die an dessen Stelle bestimmte Wagenabtheilung für die Bedürfnisse des Postdienstes nicht ausreicht, so sind die Eisenbahn-Verwaltungen gehalten, nach Wahl der Postverwaltung in dem betreffenden Zuge einen zweiten und mehrere Postwagen zu befördern, oder geeignete Güterwagen oder Abtheilungen von Personenwagen zu stellen, sowie Poststücke von größerem Umfange und Gewicht zur eigenen Beförderung zu übernehmen.

Für die Hergabe und Beförderung der außerordentlich gestellten Transportmittel betragen die von der Postverwaltung zu zahlenden Vergütungen für das Achskilometer:

1. 0,08 *M* für Postwagen und

2. 0,10 " " Güterwagen oder Abtheilungen von Personenwagen.

Dagegen ist für die eisenbahnseitige Beförderung der umfangreichen Poststücke die tarifmäßige Eisenbahn-Eilfracht zu entrichten.

In solchen Zügen, welche zur Postbeförderung nicht benutzt werden, kann die Postverwaltung entweder nach dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung der letzteren Briefbeutel, sowie Brief- und Zeitungspackete zur unentgeltlichen Beförderung durch das Zugpersonal überweisen, oder die Beförderung dieser Postsachen durch einen Postbeamten, welchem der erforderliche Platz in einem Eisenbahnwagen unentgeltlich einzuräumen ist, besorgen lassen.

Den Bau der Postwagen hat die Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Postverwaltung zu vermitteln.

Auch hat die Eisenbahn-Verwaltung die nothwendig werdenden Revisionen der ihr überwiesenen Postwagen, sowie die an denselben auszuführenden Reparaturen in ihren eigenen oder sonst dazu geeigneten Werkstätten gegen die Selbstkosten, unter Hinzurechnung eines Aufschlages

von 100 % der aufgewendeten Arbeitslöhne für geringfügige Materialien und Leistungen, besorgen zu lassen.

Die Beförderung unbeladener Postwagen nach und von der Eisenbahn-Reparaturwerkstatt hat, sofern es sich nur um eine Revision oder Reparatur handelt, von der Eisenbahn-Verwaltung unentgeltlich zu erfolgen, andernfalls ist für jeden Leerlauf eines Postwagens die tarifmäßige Frachtgebühr zu vergüten.

Für launfähig gewordene Postwagen sind der Postverwaltung Eisenbahn-Güterwagen auszuhilfsweise zu überlassen. Sowohl für diese, als auch für solche Eisenbahnwagen, welche ausnahmsweise an Stelle von regelmäßig laufenden Postwagen hergegeben werden, hat die Postverwaltung die in dem z. Bt. gültigen Uebereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des B. D. E. B. festgesetzte Miethe zu entrichten. Dahingegen sind die launfähig gewordenen vereinigten Post- und Eisenbahnwagen, für welche für die betr. Postabtheilungen die Miethe fortlaufend bezahlt wird, von der Eisenbahn-Verwaltung auf ihre Kosten durch andere zu ersetzen.

Die erforderlichen Postdienst- bzw. Dienstwohnungsräume sind von der Eisenbahn-Verwaltung zu beschaffen und zu unterhalten. Hierfür zahlt die Postverwaltung eine jährliche Miethzinsentschädigung von 7 % des Baukapitals.

Wird beim Eisenbahnbetriebe ein im Dienste befindlicher Postbeamter getödtet oder verletzt, so hat die Postverwaltung für die Ersatzansprüche aufzukommen, vorausgesetzt jedoch, daß der Tod oder die Körperverletzung nicht durch ein Verschulden der im Eisenbahnbetrieb verwendeten Personen herbeigeführt worden ist.

Hinsichtlich der Nebeneisenbahnen (Sekundärbahnen) bestehen insofern Erleichterungen, als auf dieselben die unterm 28. 5. 79 vom Reichskanzler erlassenen nicht ungünstigen

Bestimmungen, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes,

Anwendung zu finden haben, und zwar bis zum Ablaufe von 8 Kalendern Jahren, von der Betriebsöffnung an gerechnet.

Die Erleichterungen bestehen darin, daß die Postverwaltung für alle zu befördernden Postgepäckstücke, also auch für die bis zum Einzelgewicht von 10 kg, Frachtvergütungen zu entrichten hat, und zwar:

1. 1 S für den Centner (50 kg) und Kilometer der durch das Eisenbahnpersonal in Säcken oder Körben beförderten Poststücke und

2. $\frac{1}{2}$ \mathcal{M} für den Centner (50 kg) und Kilometer der beförderten Poststücke

- a) in einer Abtheilung eines Eisenbahnwagens gegen Entrichtung der unter den gleichen Bedingungen wie bei den Hauptbahnen festgesetzten Miethen, oder
- b) in einem reichseigenen Postwagen, für welchen gleichfalls — wie für die auf Hauptbahnen laufenden Postwagen — die Selbstkosten für das äußere Reinigen und Schmieren von 0,20 \mathcal{M} für das laufende Achskilometer, sowie für das durch den Betrieb bedingte Ein- oder Ausrangiren oder Umstellen von 1 \mathcal{M} zu berechnen sind.

Ferner hat die Postverwaltung für die Beförderung von Briefbeuteln, sowie Brief- und Zeitungspacketen

1. durch das Eisenbahnpersonal

25 \mathcal{M} für jeden in dieser Weise benutzten Zug und

2. durch einen Postbeamten

2 \mathcal{M} Fahrgehalt für das Kilometer

zu vergüten.

B. Verhältniß zur Telegraphenverwaltung.

Die Eisenbahn-Verwaltungen haben der Telegraphen-Verwaltung gemäß Beschlusses des Bundesraths v. 21. 12. 68 die Benutzung ihres außerhalb des Profils belegenen Grund und Bodens zur Anlage von Telegraphenlinien unentgeltlich zu gestatten, wie auch unter bestimmten Umständen die Benutzung der Verkehrseinrichtungen gestattet werden muß.

Das Recht, Telegraphenanlagen für die Vermittelung von Nachrichten zu errichten und zu betreiben, steht nach dem

R. G. über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs
v. 4. 6. 92 (R. G. Bl. 92 S. 467)

nur dem Reich zu; es kann aber die Ausübung dieses Rechtes für einzelne Strecken und Bezirke an andere Unternehmer verliehen werden. Unter Telegraphenanlagen sind die Fernsprechanlagen mit begriffen. Die Verletzungen des dem Reiche zustehenden Rechts werden als Vergehen bestraft. Ohne Genehmigung des Reichs können jedoch u. a. errichtet und betrieben werden: Telegraphenanlagen, die von Transportanstalten auf ihren Linien ausschließlich zu Zwecken ihres Betriebes oder für die Vermittelung von Nachrichten innerhalb der schon früher festgesetzten Grenzen benutzt werden.

Der internationale Staats- und Privat-Telegramm-Verkehr ist an die Bestimmungen des am $\frac{10. 7. 75 \text{ a. St.}}{22. 7. 75 \text{ n. St.}}$ zu St. Petersburg zwischen fast allen Kulturstaaten abgeschlossenen

internationalen Telegraphenvertrags nebst Ausführungs-
Uebereinkunft und Tariftabellen

und an die zeitweilig erfolgenden Revisionen dieses Vertrags (z. Bt. an die Pariser Revision v. 21. 6. 90) gebunden.

Der Verkehr innerhalb des Deutschen Reichs unterliegt den Bestimmungen der

Telegraphenordnung für das Deutsche Reich v. 15. 6. 91
(C. Bl. f. d. D. R. 91 S. 162).

Dieselbe erteilt das Recht der Benutzung der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Telegraphen für gewöhnlich an jedermann, so lange die Linien und Anstalten dem allgemeinen Verkehre nicht ausdrücklich entzogen werden und die Telegramme Verstöße gegen die Gesetze, das öffentliche Wohl oder die Sittlichkeit nicht enthalten. Es wird die Wahrung des Telegraphengeheimnisses zugesichert und Auskunft gegeben über die Dienststunden der Telegraphenanstalten sowie über die Orte, nach welchen Telegramme gerichtet werden können. Die Telegramme werden eingetheilt in folgende, gleichzeitig die Rangstufen bei der Reihenfolge der Beförderung darstellende Gattungen:

1. Staatstelegramme,
2. Telegraphen-Diensttelegramme,
3. a) dringende } Privat-Telegramme.
b) gewöhnliche }

In Bezug auf die Abfassung werden unterschieden:

1. Telegramme in offener Sprache,
2. " " geheimer "

Als allgemeine Erfordernisse der zu befördernden Telegramme sind leserliche Urschrift in Zeichen, welche sich durch den Telegraphen wiedergeben lassen, sowie Bescheinigung von Aenderungen durch den Aufgeber erforderlich. Ferner können besondere Angaben in abgekürzter Form niedergeschrieben werden. Die Aufschrift muß alle Angaben enthalten, welche nöthig sind, um die Uebermittlung des Telegramms an dessen Bestimmung zu sichern. Die Anwendung einer abgekürzten Aufschrift ebenso wie die Bestellung von Telegrammen zu gewissen Zeiten in bestimmte Lokale kann gegen Vorausentrichtung einer festen Gebühr von je 30 M für das Kalenderjahr gestattet werden.

Telegramme ohne Text und Unterschrift sind zulässig.

Die Aufgabe von Telegrammen kann bei jeder Telegraphenanstalt (auch brieflich) oder durch Einwurf in die Bahnpostbriefkästen, durch Mitgabe an die Telegraphenboten und Landbriefträger, sowie — an größeren Verkehrsarten — bei sämtlichen Postanstalten erfolgen.

Für ein gewöhnliches Telegramm wird auf alle Entfernungen eine Gebühr von 5 \mathcal{M} für jedes Wort von höchstens 15 Buchstaben, mindestens jedoch 50 \mathcal{M} erhoben. (Für Stadt-Telegramme beträgt die Worttaxe 3 \mathcal{M} , die Mindestgebühr 30 \mathcal{M} .) Die Telegrammgebühren sind im voraus zu entrichten. Durch 5 nicht theilbare Pfennigbeträge sind bis auf solche zu erhöhen.

Unterscheidungszeichen, Bindestriche, Apostrophe und das Zeichen für den Absatz werden nicht gezählt; Punkte, Kommas und Bruchstriche, zur Bildung von Zahlen benutzt, gelten als je 1 Ziffer. Je 5 oder weniger Zifferzeichen zählen als 1 Wort. Die Zeichen (D) (RP) (TC) u. s. w. zählen als je 1 Wort und sind vor der Aufschrift in Klammern niederzuschreiben.

Für dringende Telegramme (D) (Dringend), d. s. solche, welche bei der Beförderung und Bestellung den Vorrang vor den übrigen Privat-Telegrammen haben, kommt die dreifache Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms zur Erhebung.

Für das vorauszubehaltende Antwort-Telegramm (RP) (Antwort bezahlt) wird die Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms von 10 Wörtern berechnet. Wird eine dringende Antwort verlangt, so ist (RPD) zu setzen. Soll eine andere Wortzahl vorausbezahlt werden, so ist dies besonders anzugeben, z. B. (RP 16 Wörter). Die Vorauszahlung darf die Gebühr eines Telegramms beliebiger Art von 30 Wörtern für denselben Weg nicht überschreiten, ausgenommen im Falle des Verlangens der Wiederholung eines vorangegangenen Telegramms.

Für die Vergleichen eines Telegramms (TC) (Vergleichen) ist ein Viertel der Gebühr für das gewöhnliche Telegramm von gleicher Wortzahl zu entrichten.

Für die Empfangsanzeige (CR) (Empfangsanzeige) ist die Gebühr eines auf demselben Wege zu befördernden gewöhnlichen Telegramms von 10 Wörtern zu entrichten.

Für die Nachsendung eines Telegramms (FS) (Nachzusenden) wird die volle Gebühr vom Empfänger eingezogen. Sie findet innerhalb Deutschlands auch ohne besonderes Verlangen statt, sofern der neue Aufenthaltsort des Empfängers unzweifelhaft bekannt ist, und sich am ursprünglichen wie am neuen Aufenthaltsorte Anstalten der Reichs-Telegraphenverwaltung bez. der Staats-Telegraphenverwaltung Bayerns oder Württembergs befinden.

Offen zu bestellende Telegramme (RO) oder eigenhändig zu bestellende Telegramme (MP) sind nach den mit (RO) bez. (MP) bezeichneten Ländern zulässig.

Die Weiterbeförderung der Telegramme über die Telegraphenlinien hinaus geschieht durch Post- oder Eilboten. Die Zustellung am Bestimmungsorte erfolgt unter Beobachtung zahlreicher Förmlichkeiten zur Sicherung schneller und gewissenhafter Austragung. Im Verkehr innerhalb Deutschlands kann die Vergütung für Weiterbeförderung durch Eilboten (XP) (Eilbote bezahlt) ohne Rücksicht auf die Entfernung mit 40 \mathcal{M} für jedes Telegramm durch den Aufgeber vorausbezahlt werden; findet die Vorauszahlung nicht statt, so werden die billigst bedungenen, wirklichen Botenlöhne vom Empfänger eingezogen.

Die Gebühr für jede einzelne Vervielfältigung eines Telegramms beträgt für je 100 Wörter oder einen Theil derselben 40 \mathcal{M} . Das Telegramm wird, alle Aufschriften eingerechnet, als ein einziges Telegramm tagirt.

Eine Quittung über entrichtete Gebühren wird gegen Zahlung von 20 \mathcal{M} ertheilt.

Für jedes Telegramm, welches einem Telegrammbesteller oder Landbriefträger zur Beförderung an die Telegraphenanstalt mitgegeben wird, kommen 10 \mathcal{M} zur Erhebung.

Für jede Abschrift eines Telegramms sind, neben den durch Aufsuchung des Telegramms entstehenden Kosten, 40 \mathcal{M} für je 100 Worte oder einen Theil derselben zu entrichten.

Für jedes bei einer Eisenbahn-Telegraphen-Station aufgegebene Telegramm kann von den Eisenbahn-Verwaltungen ein Zuschlag von 20 \mathcal{M} vom Aufgeber oder ein gleicher Zuschlag für jedes bestellte Telegramm vom Empfänger, niemals aber mehr als einmal für ein und dasselbe Telegramm erhoben werden.

Die Telegraphenanstalten sind ermächtigt, Beträge auf Postanweisungen von Postanstalten zu übernehmen, bezw. an solche auszu zahlen. Ausgenommen hiervon sind die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen, deren Mitwirkung sich auf Beförderung bezw. Vermittelung der von Post- und Reichs-Telegraphenanstalten an solche gerichteten Postanweisungen-Telegramme beschränkt.

Sämmtliche bei Aufgabe der Telegramme bekannten Gebühren werden vom Aufgeber, die durch Nachsendung, Bestellung u. s. w. entstehenden Gebühren vom Empfänger entweder baar oder in Werthzeichen — bei den Eisenbahn-Telegraphenstationen stets baar — entrichtet, können auch den Aufgebern von den Reichsanstalten gestundet werden.

Zu wenig erhobene Gebühren, deren Einziehung vom Empfänger nicht erfolgen konnte, hat der Absender nachzuzahlen; irrtümlich erhobene Gebühren werden dem Aufgeber zurückgezahlt.

Die Gebühr für vor der Beförderung zurückgezogene Telegramme kann nach Abzug von 20 S zurückerstattet werden. Die Zurückziehung und Unterdrückung bereits abtelegraphirter Telegramme ist gegen Entrichtung der Gebühren für die hierzu erforderlichen Telegramme statthaft.

Von der Unbestellbarkeit eines Telegramms und den Gründen derselben wird der Aufgabeanstalt telegraphisch Meldung gemacht und diese dem Aufgeber übermittelt. Der Aufgeber kann die Aufschrift des unbestellbar gemeldeten Telegramms nur durch ein bezahltes Telegramm vervollständigen, berichtigen oder bestätigen.

Aufgeber und Empfänger eines Telegramms können durch sogenannte Berichtigungstelegramme innerhalb 72 Stunden nach Aufgabe oder Ankunft auf telegraphischem Wege Auskunft verlangen oder Erläuterungen in Bezug auf das beförderte Telegramm geben, sowie zum Zwecke einer Berichtigung ein aufgegebenes oder erhaltenes Telegramm vollständig oder theilweise wiederholen lassen, gegen Entrichtung der Gebühr für das Berichtigungs- bezw. auch für das Antworttelegramm. Diese Gebühren werden unter Umständen ganz oder theilweise zurückerstattet, wenn die Wiederholung Unrichtigkeiten im Ursprungstelegramm nachweist.

Die Telegraphenverwaltung leistet für die richtige Ueberkunft der Telegramme keinerlei Gewähr und hat Nachtheile, welche durch Verlust, Entstellung oder Verspätung der Telegramme entstehen, nicht zu vertreten. Die entrichtete Gebühr wird jedoch, falls ein Anspruch hierauf innerhalb zweier Monate vom Tage der Erhebung ab anhängig gemacht wird, erstattet für ein Telegramm, welches durch Schuld des Telegraphenbetriebes gar nicht oder mit bedeutender Verzögerung und zwar nicht früher, als es mit der Post eingetroffen wäre, in die Hände des Empfängers gelangt ist, sowie für ein verglichenes Telegramm, welches nachweislich seinen Zweck nicht hat erfüllen können.

Die Bestimmungen der Telegraphenordnung gelten, soweit nicht Abweichungen ausdrücklich vorgeschrieben sind, auch für die Telegramme, welche unter Benutzung von Eisenbahntelegraphen befördert werden.

Das Verhältniß des Eisenbahntelegraphen zum Reichstelegraphen in Bezug auf den allgemeinen Telegrammverkehr ist festgestellt durch das vom Reichskanzler erlassene Reglement über die Benutzung der innerhalb des deutschen Reichs-Telegraphengebiets gelegenen Eisenbahntelegraphen zur Beförderung solcher Telegramme, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen, v. 7. 3. 76 (C. Bl. f. d. D. R. 76 S. 156).

Durch dasselbe werden sämtliche Stationen innerhalb des deutschen Reichs-Telegraphengebietes zur Annahme und Beförderung solcher Telegramme ermächtigt und zwar, wenn keine Reichsanstalt in demselben Orte ist, von jedermann, und wenn eine solche vorhanden ist, nur von Personen, welche mit den Zügen ankommen, abreisen oder durchreisen. Während der Dienstschlussstunden der am Orte befindlichen Reichsanstalt dürfen Telegramme ebenfalls von jedermann angenommen werden.

Die auf den Eisenbahn-Betriebsdienst bezüglichen Telegramme haben in der Beförderung allen anderen Telegrammen vorzuziehen.

Die bei den Eisenbahn-Telegraphenstationen angenommenen Telegramme dürfen nur dann ausschließlich mit dem Bahntelegraphen befördert werden, wenn sie ihrem Ziele ohne Umtelegraphirung oder, nach Orten ohne Reichsanstalten, mit nur einer Umtelegraphirung zugeführt werden können. In allen anderen Fällen sind die Telegramme an die nächste zur Vermittelung geeignete Reichs-Telegraphenanstalt behufs der Weiterbeförderung zu überweisen.

Die Reichstelegraphen sind zum Zwecke und zur Beschleunigung der Telegramm-Auswechslung mit den Bahntelegraphen desselben Orts, soweit thunlich, durch Leitungen zu verbinden. Diese werden gewöhnlich für Rechnung der Reichstelegraphie hergestellt und unterhalten, bezüglich des Betriebes aber als Bahn-Telegraphenleitungen betrachtet und nach den bei den Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden Anweisungen von den beiderseitigen Beamten bedient. In zweckmäßigen Fällen, oder da, wo eine Verbindungsleitung fehlt, geschieht die Auswechslung der Telegramme durch Boten.

Der Bahntelegraph empfängt

1. die volle erhobene Gebühr für die ausschließlich von ihm beförderten Telegramme,
2. zwei Fünftheile der Gebühr für die streckenweise mit dem Reichstelegraphen und streckenweise mit dem Bahntelegraphen innerhalb des Deutschen Reichs und Luxemburgs beförderten Telegramme,
3. 50 \mathcal{N} für je 50 Worte eines mit dem Auslande gewechselten Telegramms,
4. 25 \mathcal{N} für je 50 Worte eines bei einer Bahnstation aufgegebenen und der Reichsanstalt desselben Ortes mittelst der Verbindungsleitung oder durch Boten zugeführten, oder eines bei einer Reichsanstalt eingehenden und der Bahnstation desselben Ortes zur Bestellung zugeführten Telegramms,
5. 10 \mathcal{N} für jedes mit abgekürzter Adresse eingehende Telegramm.

Im Falle besonderer Vereinbarung ist gestattet, die von den Eisenbahn-Dienststellen in Angelegenheiten des Güterverkehrs an Güterinteressenten gerichteten und eigentlich bei einer Reichs-Telegraphenanstalt aufzugebenden Telegramme in dringenden Fällen durch die Verbindungsleitung oder die nächste geeignete Bahnstation dem Reichstelegraphen, unter Verrechnung des vollen Gebührenbetrags zu Gunsten der Reichs-Telegraphenverwaltung, zuzuführen.

Für diejenigen Privattelegramme, welche ausschließlich auf den Bahnleitungen befördert werden, unterbleibt laut Vereinbarung zwischen den beteiligten deutschen Bahnverwaltungen die gegenseitige Abrechnung, wenn die Beförderung auf mehreren Bahngebieten stattgefunden hat, so daß jede Verwaltung die von ihren Stationen vereinnahmten Gebühren behält. Mit österreichischen und süddeutschen Bahnstationen darf ein direkter Austausch von Privattelegrammen nicht stattfinden.

Die Abrechnung bezüglich der beiderseitigen Gebührenanteile findet bei den Auswechselungs-Anstalten selbst durch Führung von Zahlungs- und Forderungs-Konten statt. Bezüglich der Telegramme des europäischen Vorschriftenbereichs wird seit dem 1. 10. 92 das Guthaben der Reichstelegraphen- und der Bahnverwaltung für zwei halbe Monate des Jahres ermittelt und der sich ergebende Betrag zwölffach gezahlt bzw. gefordert.

Die Bestimmungen, welche über die gebührenfreie Beförderung von Telegrammen vom Reichskanzler ergehen, finden gleichmäßig Anwendung auf diejenigen Telegramme, welche streckenweise oder ausschließlich durch den Bahn Telegraph befördert werden. Diese Bestimmungen sind enthalten in der

Kaiserl. Verordnung, betr. die gebührenfreie Beförderung von Telegrammen v. 2. 6. 77 (R. G. Bl. 77 S. 524).

Auf sämtlichen Telegraphenlinien des Deutschen Reichs genießen die Gebührenfreiheit:

1. Telegramme, welche von den regierenden Fürsten in den Staaten des Deutschen Reichs, sowie von den Gemahlinnen und Wittwen dieser Fürsten aufgegeben werden. Diese Gebührenfreiheit erstreckt sich auch auf diejenigen Telegramme, welche im Auftrage der genannten Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften von den Beamten, der Umgebung, dem Gefolge oder den Hofstaaten zur Auflieferung gelangen;
2. Telegramme, welche von den Bevollmächtigten zum Bundesrath während ihrer Anwesenheit in Berlin in Bundesrathsangelegenheiten aufgegeben werden, oder welche an diese Bevollmächtigten aus anderen Orten des Deutschen Reichs in Bundesrathsangelegenheiten eingehen;

3. Telegramme von dem Reichstag und an denselben in reinen Reichsdienstangelegenheiten;
4. Telegramme von oder an Reichsbehörden in reinen Reichsdienstangelegenheiten;
5. Telegramme von oder an Militär- und Marinebehörden des Deutschen Reichs, mit Einschluß der solche Behörden vertretenden einzelnen Offiziere und Beamten, in reinen Militär- und Marine-Dienstangelegenheiten; im Falle einer Mobilmachung auch diejenigen Telegramme, welche von einzelnen mit dienstlichen Aufträgen kommandirten Militärpersonen oder Beamten der Militär- und Marineverwaltung des Deutschen Reichs in reinen Militär- und Marine-Dienstangelegenheiten ausgehen oder an solche Militärpersonen oder Beamte gerichtet sind;
6. Telegramme der Eisenbahn-Verwaltungen, Eisenbahnstationen und Eisenbahnbeamten an vorgesezte Behörden über vorgekommene Unglücksfälle und Betriebsstörungen.

Welche Telegramme der Eisenbahn-Verwaltungen zc. außerdem gebührenfrei zu befördern sind, ist durch besondere Vereinbarungen festgesezt.

Die Gebührenfreiheit erstreckt sich weder auf Stadttelegramme, noch auf die Auslagen bei Weiterbeförderung der Telegramme. Vorausgesezt wird, daß Behörden und Beamte nur in den wichtigsten und dringendsten Fällen und in gedrängtester Kürze gebührenfrei telegraphiren. Die Verordnung bezieht sich nicht auf den innern Verkehr in Bayern und Württemberg.

26.

Verhältniß zur Zoll- und Steuerverwaltung.¹⁾

Das Deutsche Reich bildet gemäß Art. 33 der Reichsverfassung ein einheitliches Zollgebiet, dem auch das Großherzogthum Luxemburg und die österreichischen Gemeinden Jungholz in Tyrol und Miltenberg in Böhmen angehören. Ausgeschlossen vom deutschen Zollgebiet sind jedoch einzelne Theile von Preußen und Baden, sowie die Freibezirke von Hamburg, Bremen, Geestemünde, Bremerhaven und Brauk, die sogenannten Zollausschlüsse. Das Reich ausschließlich hat die Gesetzgebung über das gesammte Zollwesen, über die Besteuerung des im Bundesgebiete gewonnenen Salzes und Tabaks, bereiteten Branntweines und

¹⁾ Wegen des Verkehrs nach dem Reichsauslande vergl. die Kundmachung 11 des D. E. B. B.

Bieres und aus Rüben oder anderen inländischen Erzeugnissen dargestellten Zuckers und Syrups, sowie über den gegenseitigen Schutz der in den einzelnen Bundesstaaten erhobenen Verbrauchsabgaben (für Bier, Fleisch u.) gegen Hinterziehungen.

Für Bayern, Württemberg und Baden, sowie für Elsaß Lothringen bestehen Ausnahmen hinsichtlich der Besteuerung des inländischen Bieres.

Die Erhebung und Verwaltung der in die Reichskasse fließenden Zölle und Verbrauchssteuern wird von den Bundesstaaten bewirkt.

Die Eisenbahn-Verwaltung hat nach Abschnitt VII des

Vereinszollgesetzes v. 1. 7. 69 (B. G. Bl. 69 S. 317)

auf den für die Zollabfertigung bestimmten Stationsplätzen die für die zollamtliche Abfertigung und für die einstweilige Niederlegung der nicht sofort zur Abfertigung gelangenden Gegenstände erforderlichen Räume zu stellen, sowie auch die nach der Anordnung der Zollbehörde hierfür nötigen baulichen Einrichtungen zu treffen. Die mit der Kontrolle des Verkehrs auf den Eisenbahnen betrauten Oberbeamten der Zollverwaltung sind befugt, die Wagenzüge an den Stationsplätzen und Haltestellen so lange zurückzuhalten, als die von ihnen für nötig erachtete und möglichst zu beschleunigende Amtsverrichtung solches erfordert. Ferner sind die Zollbeamten zur Einsicht der Frachtbriefe und der auf den Güterverkehr bezüglichen Bücher, sowie auch zum Betreten der zu Zwecken des Eisenbahndienstes benutzten Gebäude und Räume befugt.

Am 5. 7. 88 hat der Bundesrath eine „Anweisung zur Ausführung des Vereinszollgesetzes“ (C. Bl. f. d. D. R. 88 S. 489) beschlossen, die u. a. nähere Angaben über die bei gewissen Massengütern und bei Petroleum zulässige Ermittlung des Gewichts auf der Gleiswaage enthält.

Das

Zolltarifgesetz v. 15. 7. 79 (neue Redaktion R. G. Bl. 85 S. 111)

bestimmt, daß bei der Einfuhr von gewissen Waaren Zölle nach Maßgabe des 43 Waarengruppen umfassenden Zolltarifs erhoben werden. Zur richtigen Anwendung des Zolltarifs dient das vom Bundesrath festgestellte amtliche Waarenverzeichnis, das die einzelnen Waarenartikel nach ihren im Handel und sonst üblichen Benennungen in alphabetischer Ordnung aufzählt und die auf jeden derselben anzuwendende Tarifnummer bezeichnet.

Die mit Erhebung der Zölle wie auch der indirekten Reichssteuern und der Uebergangsabgaben betrauten Zollabfertigungsstellen (Hauptsteuerämter, Hauptzollämter, Nebenzollämter I, Nebenzollämter II, Steuerämter, Untersteuerämter) sind von den Direktivbehörden mit verschiedenen Hebe- und Abfertigungs-Befugnissen (unbeschränkten und mehr

oder weniger beschränkten) ausgestattet. Unbeschränkte Befugnisse besitzen in der Regel alle an der Eisenbahn gelegenen Grenzzollämter (Hauptämter und Nebenollämter I).¹⁾

Die näheren Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektransportes auf den Eisenbahnen sind in dem vom Bundesrath beschlossenen

Eisenbahn-Zollregulativ v. 5. 6. 88 (C. Bl. f. d. D. R. 88
S. 573)

enthalten; sie beziehen sich auf: Beschaffenheit und Kontrolirung der Transportmittel,²⁾ amtlichen Verschluß, amtliche Begleitung der Wagenzüge zwischen der Zollgrenze und dem Grenzeingangsamte, Anmeldung der Ladungen mittelst Ladungsverzeichnissen und Ertheilung von Begleitzetteln, Behandlung der Waaren während des Transportes, Abfertigung am Bestimmungsorte, Waarendurchgang, Waarenausgang, übergangssteuerpflichtige Gegenstände und die in §§ 134 flg. und 152 des Vereinszollgesetzes festgesetzten Strafen.

Beim Eingange über die Grenze unterliegen sämtliche Gegenstände, sowohl die zollfreien wie die zollpflichtigen, einer Zollkontrolle.³⁾ Sind im Verkehre vom Auslande die Waaren auf der Grenzstation der Zollstelle vorgeführt, wozu die Eisenbahn verpflichtet ist, so wird das Gut entweder nach endgültiger Abfertigung in den freien Verkehr gesetzt oder zur weiteren Abfertigung einem anderen im Inlande gelegenen Amte überwiesen. Mit der Freischreibung nimmt das Gut den Charakter einer inländischen Waare an. Die Wahl der anzuwendenden Abfertigungsart steht der Güterabfertigungsstelle der Grenzstation zu. Bei dem an die Zollstelle zu richtenden Antrage sind zuvörderst etwaige im Frachtbriefe enthaltene Vorschriften des Absenders zu beachten. Der Antrag auf Verzollung ist ohne die bezügliche Frachtbriefvorschrift in der Regel nur dann zu stellen, wenn hinsichtlich der Bestimmung und der Art des Gutes

¹⁾ Die zur zollamtlichen Abfertigung des Eisenbahnverkehrs kompetenten Aemter werden öffentlich bekannt gemacht; Aemterverzeichnisse mit Angabe der Abfertigungs-Befugnisse liegen bei den Zollabfertigungsstellen aus.

²⁾ Auf der im Mai 86 zu Bern abgehaltenen internationalen Eisenbahnkonferenz ist zwischen den deutschen Delegirten und den Delegirten der Regierungen von Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz der Erlaß einheitlicher Vorschriften über die zollfreie Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre (C. Bl. f. d. D. R. 88 S. 589) vereinbart worden. Diese Vorschriften sind dem Eisenbahn-Zollregulativ als Anlage A beigegeben. Vergl. S. 3 der Kundmachung 11 des D. E. B. V.

³⁾ Die vom Auslande eingehenden Erfaßstücke (zu ausländischen, im Zolllande beschädigten Eisenbahnwagen bleiben zollfrei, sofern die Verwendung zur Reparatur des ausländischen Wagens von der zuständigen Werkstätten-Verwaltung amtlich bescheinigt wird.

keinerlei Zweifel besteht und die Verzollung im Interesse des Empfängers zweckmäßig erscheint. Die Abfertigung auf Ladungsverzeichniß, bei der es weder einer speziellen Deklaration noch einer zollamtlichen Feststellung der Gewichtsangaben bedarf, ist dann zu wählen, wenn alle in dem betreffenden Wagen oder in der betreffenden Wagenabtheilung verladene Güter nach einem und demselben Abfertigungsort oder nach einem solchen Stationsort bestimmt sind, an welchem sich ein zur Erledigung von Ladungsverzeichnissen befugtes Amt befindet.

Wird die zollamtliche Abfertigung von in einem Wagen oder in einer Wagenabtheilung verladene Gütern durch ein anderes als das Grenzzollamt verlangt, so ist die Ladung mittelst Ladungsverzeichnisses (generell) zu deklariren und nach Anlegung des zollamtlichen Verschlusses (Raumverschluß durch Zollockschlösser oder Zollbleie, im Gegensatz zum Kolloverschluß durch Verschnürung und Zollbleie) vom Grenz-Abfertigungsamt ein Begleitzettel zu ertheilen. Der Bevollmächtigte der Eisenbahn übernimmt hierbei die Verpflichtung, den im Ladungsverzeichniß bezeichneten Wagen binnen der bestimmten Frist in vorschriftsmäßigem Zustande und mit unverletztem Verschlusse dem betreffenden Abfertigungsamt zu stellen, andernfalls für die Entrichtung des höchsten tarifmäßigen Eingangszolles (12 *M* für das Kilogramm) von den im Ladungsverzeichniß nachgewiesenen Gewichtsmengen zu haften. Die Ladungsverzeichnisse mit den zugehörigen Frachtbriefen, sowie die Schlüssel werden in Taschen oder Kouverts verschlossen und die letzteren, versehen mit der Adresse des Erledigungsamtes, den Nummern der Begleitzettel und der Wagen, nebst den ausgefertigten Begleitzetteln der Eisenbahn zur Abgabe an die Abfertigungsstelle übergeben.

Wesentlich verschieden von der Abfertigung mit Begleitzettel ist die Abfertigung mit Begleitschein. Für die Ausfertigung und Erledigung der Begleitscheine ist das vom Bundesrath beschlossene

Begleitschein-Regulativ v. 5. 7. 88 (C. Bl. f. d. D. R. 88
S. 501)

maßgebend. Der Zweck der Begleitscheine ist, entweder

a) den richtigen Eingang der über die Grenze eingeführten Waaren am inländischen Bestimmungsorte oder die Wiederausfuhr solcher Waaren zu sichern,

oder

b) die Erhebung des durch spezielle Revision ermittelten Zollesbetrages einem anderen Amte zu überweisen.

Zu dem ersteren Zwecke dienen Begleitscheine I, zu dem zweiten Begleitscheine II.

Die Abfertigung auf Begleitschein I — nach vorheriger spezieller Deklaration — hat in der Regel einzutreten, wenn Raumverschluß nicht angängig ist und auf der Bestimmungsstation der Sendung oder auf dem Wege dahin sich ein mit Begleitschein-Erledigungsbefugniß versehenes Amt befindet. Die Abfertigung auf Begleitschein II ist nur dann zu beantragen, wenn der Frachtbrief ausdrückliche Vorschrift enthält.

Die mit Begleitschein I abfertigten Waaren sind in unveränderter Gestalt und Menge in dem bestimmten Zeitraum (reichliche Lieferfrist) an dem angegebenen Orte zur Revision und weiteren Abfertigung zu stellen, wogegen es der Gestellung der mit Begleitschein II abfertigten Waare nur dann bedarf, wenn dies ausdrücklich im Begleitschein vorgeschrieben ist. Dafern die Extrahirung (Auswirkung) des Begleitscheins II eisenbahnseits erfolgt und zollseits die Vorführung des Gutes nicht vorgeschrieben ist, hat sich die Empfangsstation darauf zu beschränken, vor Auslieferung des Gutes an den Adressaten den Nachweis¹⁾ der erfolgten Bezahlung des auf dem Gute haftenden, im Begleitschein II angegebenen Zollbetrages zu verlangen. Ist dagegen der Absender oder eine private Mittelsperson Aussteller (Extrahent) des Begleitscheins, so hat Auslieferung des Gutes ohne Erbringung des erwähnten Nachweises zu erfolgen.

Die Vorschriften des Begleitschein-Regulativs finden auch gleichmäßige Anwendung auf die unter Steuerkontrolle befindlichen inländischen Zucker- und Salzsendungen.²⁾

Während des Bahntransportes ist besonders darauf zu achten, daß die zollamtlichen Begleitpapiere nicht vom Gute getrennt und daß Beschädigungen der zollamtlichen Verschlüsse thunlichst vermieden werden. Wird der zollamtliche Verschluß unterwegs durch zufällige Umstände verletzt, so ist bei der nächsten Zollstelle Erneuerung des Verschlusses zu beantragen. Niemals darf versucht werden, Verschlußverletzungen zu verheimlichen; der Bedienstete, welcher sie bemerkt, hat vielmehr sogleich Meldung an seinen Vorgesetzten zu erstatten.

Zollpflichtige Waaren, die bis zu ihrer weiteren Bestimmung unverzollt bleiben sollen, können bei den mit dem Niederlagsrecht ausgestatteten Aemtern niedergelegt werden. Es giebt öffentliche (allgemeine, beschränkte und freie Niederlagen oder Freilager) und private

¹⁾ Dieser Nachweis ist gemäß Zusatz IV zu § 59 der Verk. Ordg. im Theil I des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs durch Vorlegung der betreffenden Zollquittung zu bewirken.

²⁾ Wegen des Verkehrs mit reichs- und landessteuerpflichtigen Gegenständen (Branntwein, Zucker, Salz, Tabak, Spielarten, Bier, Malz, Wein- und Obstmost, Fleischwaaren, Kakaowaaren) innerhalb des Deutschen Reichs vergl. a. den Anhang zur Kundmachung 11 des D. E. B. B.

(Kreditlager, Privatlager, Privattransitlager) Niederlagen. Für die Lagerung in öffentlichen Niederlagen ist das Niederlage-Regulativ v. 5. 7. 88 (C. Bl. f. d. D. R. 88 S. 551) maßgebend.

Die seitens der Eisenbahn-Verwaltung von Ausland zu Ausland eingeschriebenen, zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmten Passagiereffekten werden auf Antrag der Eisenbahn-Verwaltung beim Eingang an Stelle der im Eisenbahn-Zollregulativ vorgeschriebenen Abfertigung einem besonderen, vom Bundesrath am 30. 6. 92 (C. Bl. f. d. D. R. 92 S. 472) beschlossenen Verfahren¹⁾ unterworfen. Dieses Verfahren hat den Zweck, die mit Fahrkarten von Ausland zu Ausland versehenen Reisenden thunlichst für die ganze Dauer der Reise von der Sorge um ihr Gepäck zu befreien und insbesondere von ihnen die Unbequemlichkeiten fern zu halten, die ihnen früher aus der zollamtlichen Behandlung des Gepäcks an der deutschen Zollgrenze erwuchsen.

27.

Handelsverträge.

Durch den Abschluß von Handelsverträgen räumen sich die vertragsschließenden Staaten zu Gunsten ihrer Angehörigen Handels- und Verkehrserleichterungen ein.

Bei der handelspolitischen, zuvörderst auf Herabsetzung und Bindung der beiderseitigen Einfuhrzölle sich erstreckenden Regelung pflegt man den Eisenbahntarif in einer Weise zu binden, daß durch die eisenbahntarifrischen Verhältnisse nicht jene Wirkung gestört wird, die man durch die vereinbarten Zollsätze erreichen wollte. In der Regel werden dahingehende Bestimmungen getroffen, daß die Angehörigen der vertragsschließenden Theile in Bezug auf den Eisenbahn-Tarif gleichzustellen, daher bezüglich der Beförderungspreise,²⁾ sowie der Zeit und der Art der Abfertigung gleich günstig zu behandeln sind; insbesondere dürfen die aus dem Gebiete des einen Theils in das Gebiet des anderen Theils übergehenden oder durch das letztere transito transportirten Waaren nicht ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Gebiete abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

¹⁾ Vergl. die Kundmachung 28 des D. C. B. B.

²⁾ Die Gewährung nicht gehörig veröffentlichter Tarifermäßigungen (geheimer Refaktien) an einzelne Abfender ist durch das Int. Uebf. Art. 11, 1 (§ 49 des Vereins-Betriebs-Reglements) verboten und nichtig.

Vom Deutschen Reich sind geschlossen worden:

1. mit Oesterreich-Ungarn
der Handels- und Zollvertrag v. 6. 12. 91 (R. G. Bl. 92 S. 3),
2. mit Italien
der Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag v. 6. 12. 91 (R. G. Bl. 92 S. 97),
3. mit Belgien
der Handels- und Zollvertrag v. 6. 12. 91 (R. G. Bl. 92 S. 241),
4. mit der Schweiz
der Handels- und Zollvertrag v. 10. 12. 91 (R. G. Bl. 92 S. 195),
5. mit Serbien
der Handels- und Zollvertrag v. 21. 8. 92 (R. G. Bl. 93 S. 269),
6. mit Rumänien
der Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag v. 21. 10. 93 (R. G. Bl. 94 S. 1),
7. mit Rußland
der Handels- und Schiffahrtsvertrag v. 10. 2. 94 (R. G. Bl. 94 S. 153).

Die vorstehend aufgeführten Verträge sind bis Ende 1903 gültig.

Außerdem sind, theils über Zollermäßigungen, theils über Meistbegünstigung, Vereinbarungen mit verschiedenen anderen Ländern getroffen worden.

28.

Waarenstatistik.

Von entscheidender Bedeutung für Beurtheilung der volkswirtschaftlichen Zustände ist die Statistik über den internationalen Austausch (Import und Export) von Waaren; behufs Beschaffung zuverlässiger Unterlagen ist durch das

R. G., betr. die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Auslande v. 20. 7. 79 (R. G. Bl. 79 S. 261), angeordnet worden, daß die Waaren, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, den mit den Anweisungen für die Verkehrsstatistik beauftragten Amtsstellen (Zollämtern) nach Gattung, Menge, Herkunfts- und Bestimmungsland anzumelden sind. Das Nähere über die Klassifikation und Maßstäbe der Waaren für die statistischen Anmeldungen bestimmt das amtlich bekannt zu machende statistische Waarenverzeichnis.

Die Verpflichtung erstreckt sich nicht auf die Gegenstände der im § 5 des Gesetzes, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets u. (R. G. Bl. 79

§. 208), bezeichneten Art (zum eigenen Gebrauch, nicht zum Handel bestimmte Gegenstände, wie Hausgeräthe, Reisegeräth, Handwerkzeug, Lastthiere z.), sowie auf Sendungen zollfreier Waaren im Gewicht von 250 Gramm oder weniger. Die Anmeldung erfolgt durch Uebergabe eines Anmelde Scheins an die Anmeldestelle; an Stelle der Anmelde Scheine tritt für Waaren, die nach Maßgabe der Zoll- oder Steuergesetze deklarirt werden, die Zoll- oder Steuerdeklaration. Die Ausstellung des Anmelde Scheins liegt dem Absender ob; der Eisenbahn ist die Vertretung gestattet, wenn der Absender weder im deutschen Zollgebiet noch in den Zollausschlüssen wohnt. Die durch Verwendung von Reichsstempelmarken zu entrichtende statistische Gebühr beträgt

- a) bei ganz oder theilweise verpackten Waaren
für je 500 kg 5 \mathcal{M} ,
- b) bei unverpackten Waaren
für je 1000 kg 5 \mathcal{M} ,
- c) bei Massengütern ¹⁾ (Kohlen, Holz, Getreide z.)
für je 10000 kg 10 \mathcal{M} ,
- d) bei Pferden, Schweinen, Ziegen z.
für je 5 Stück 5 \mathcal{M} .

Befreit von der statistischen Gebühr sind verzollte oder der Zollkontrolle unterliegende Güter.

Der Bundesrath hat zu diejem Gesetz Ausführungsbestimmungen und Dienstvorschriften (I. Ausg. v. 9. 12. 88, herausgegeben vom Reichsamt des Innern) beschlossen und vom 1. 1. 89 an in Kraft gesetzt, durch welche u. a. die Farbe der Anmelde Scheine (weiß für die Einfuhr, grün für die Ausfuhr, gelb für die Durchfuhr, roth für den Inlandsverkehr mit Berührung des Zollausslandes) festgestellt wird.

29.

Sonntagsruhe im Güterverkehr.

Die Eisenbahn kann gemäß § 46 der Verk. Ordg. durch den Tarif festsetzen, daß die Annahme von lebenden Thieren, mit Ausnahme von Hunden, an Sonn- und Festtagen ausgeschlossen oder auf bestimmte Stunden beschränkt wird.

An Sonn- und Festtagen wird ferner gewöhnliches Frachtgut gemäß § 56 der Verk. Ordg. nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Empfänger nicht verabsolgt. Eilgut (nur zoll- und steuerfreies, vergl. Zusatzbestimmung II zu § 56 im Theil I des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs) wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein-

¹⁾ Diese Massengüter sind im Anhang zum statistischen Waarenverzeichnis speziell aufgeführt.

für allemal bestimmten, durch Aushang an den Abfertigungsstellen, sowie in einem Lokalblatte bekannt zu machenden Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

Bei gewöhnlichem Frachtgute beginnt die Lieferfrist mit Rücksicht auf die Sonntagsruhe 24 Stunden später, wenn der auf die Auslieferung des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonn- oder Festtag ist; falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Festtag ist, so läuft bei gewöhnlichem Frachtgute die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Werktag ab (§ 63 der Verk. Ordg.).

Die Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Int. Uebf. enthalten außer ähnlichen Bestimmungen die weitere Vorschrift, daß die Transportfristen im Verhältniß verlängert werden, falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt. Da indeß die Lieferfrist für das unterwegs befindliche Gut an Sonn- und Festtagen z. Bt. nicht ruht, konnte auch nur auf eine wesentliche Einschränkung, nicht aber auf eine vollständige Einstellung des Güterzugs-Verkehrs an Sonn- und Festtagen zugekommen werden.

In Bezug auf die Eisenbahnen faßte der Reichstag bereits am 19. 2. 91 folgende Resolution: „Den Reichskanzler zu ersuchen, behufs Förderung der Gewährung ausreichender Sonntagsruhe beim Eisenbahndienste seine Vermittelung bei den Regierungen eintreten zu lassen, insbesondere dahin zu wirken, daß der Güterverkehr an Sonn- und Festtagen möglichst eingeschränkt werde.“

Am 8. 5. 94 ist im R. G. A. unter Theilnahme von Vertretern der Regierungen von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg über die Frage der Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr weiter verhandelt worden. Auf Grund bereits gemachter Erfahrungen wurde Einverständnis darüber erzielt, daß es angängig sein werde, auf allen deutschen Eisenbahnen den Güterverkehr an Sonn- und Festtagen, abgesehen von den Zeiten des stärksten Verkehrs, wenn auch nicht ganz einzustellen, so doch wesentlich einzuschränken. Sämmtliche Bundesregierungen Deutschlands werden auf den Eisenbahnen ihres Staatsgebietes die Sonntagsruhe im Güterverkehr nach den am 8. 5. 94 im R. G. A. vereinbarten „Grundsätzen“ spätestens bis 1. 5. 95 durchführen.

Dem Gewerbe- und dem Handelsgewerbebetrieb an Sonn- und Festtagen sind durch das Reichsgesetz v. 1. 6. 91 (R. G. Bl. 91 S. 261) Beschränkungen auferlegt worden.

Wer den gegen die Störung der Feier der Sonn- und Festtage erlassenen Anordnungen ¹⁾ zuwiderhandelt, wird nach § 366, Ziff. 1 des Strafgesetzbuchs mit Geldstrafe bis zu 60 *M* oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

30.

Hinweis auf die soziale Gesetzgebung.

Die soziale Gesetzgebung (in besonderem Sinne diejenige, welche die Interessen der wirtschaftlich schwachen Mitglieder der staatlichen Gesellschaft im Auge hat) gründet sich auf die Botschaft Kaiser Wilhelms I. v. 17. 11. 81.

Auf das nicht im Beamtenverhältnisse stehende Eisenbahnpersonal finden die nachstehend verzeichneten Reichsgesetze Anwendung:

1. das Krankenversicherungsgesetz v. 15. 6. 83, das nach der Bekanntmachung v. 10. 4. 92 (R. G. Bl. 92 S. 417) wesentlich um- und ausgestaltet worden ist;
2. das Unfallversicherungsgesetz v. 6. 7. 84 (R. G. Bl. 84 S. 69), vom Industrieerwerb erst durch R. G. v. 28. 5. 85 (R. G. Bl. 85 S. 159) auf den gesammten Betrieb der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltungen ausgedehnt;
3. das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz v. 22. 6. 89 (R. G. Bl. 89 S. 97).

¹⁾ Für den Eisenbahn-Güterverkehr kommen z. B. nur landesgesetzliche Bestimmungen in Betracht.

Zweiter Abschnitt.

Die Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands.

31.

Ständige Tariffkommission; Ausschuß der Verkehrs- Interessenten; Generalkonferenz.

Im Jahre 1877 ist in einer vom Königl. Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten berufenen „Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen“ ein einheitliches Tariffsystem (der sogen. Reform-Gütertarif) beschlossen worden.¹⁾ Seit dieser Zeit hat sich mit der einheitlichen Fortbildung des Tarifwesens zuvörderst die aus 14 deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bestehende „Ständige Tariffkommission“ zu befassen. Der dreimal im Jahre (Februar, Juni und September) sich versammelnden Ständigen Tariffkommission liegt die Vorberathung derjenigen Anträge ob, welche ihr von einer der Staatsregierungen überwiesen werden oder welche von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen oder von dem aus den Kreisen der Verkehrs-Interessenten gewählten Ausschuß hinsichtlich der seiner Mitwirkung unterliegenden Angelegenheiten gestellt werden und betreffen:

1. die allgemeinen Tarifvorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr, für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und für den Güterverkehr;
2. die allgemeinen Zusatzbestimmungen zur Verk. Ordg.;
3. den Nebengebühren-Tarif (mit Ausnahme der Sätze).

Zur Stellung von Anträgen, soweit sie das Tariffschema betreffen, sind ferner berechtigt:

die Direktion der Schweiz.	Nordostbahn,
„ „ „	Centralbahn,
„ „ „	Jura-Simplonbahn,
„ „ „	Gotthardbahn,
„ „ „	Emmenthalbahn.

Die zur Aufnahme in die Tarife (Theil I) zu treffenden Zusatzbestimmungen dürfen mit den Festsetzungen der Verk. Ordg. nicht im Widerspruch stehen, diese vielmehr nur ergänzen (vergl. die Eingangsbestimmung I(2) der Verk. Ordg.).

¹⁾ Bis dahin hatte sich mit der Tarifffrage der im Jahre 1869 gegründete Tarifverband zu befassen, dem jedoch die süddeutschen Eisenbahn-Verwaltungen (Bayern, Baden, Württemberg) nicht angehörten. Der Tarifverband verfolgte den Zweck, einheitliche Einrichtungen auf dem Gebiete des Tarif- und Expeditiionswesens zu schaffen.

Der Ausschuß der Verkehrs-Interessenten besteht aus:

- 4 Vertretern der Landwirthschaft, welche der Deutsche Landwirthschaftsrath bezeichnet,
- 4 Vertretern der Gewerthätigkeit und
- 4 Vertretern des Handels, welche der Deutsche Handelstag bezeichnet, sowie einem von der Königl. Bayr. Staats-Regierung bezeichneten Mitgliede.

Die Ständige Tariffkommission und der Ausschuß der Verkehrs-Interessenten beschließen in gesonderter Abstimmung. Endgiltige Beschlußfassung erfolgt, soweit es sich nicht bloß um deklaratorische Beschlüsse handelt, durch die jährlich einmal stattfindende, vom Königl. Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten einberufene „Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen“. In dieser Generalkonferenz gebührt jeder vertretenen Verwaltung ein Stimmrecht nach Maßgabe der ihrem Betriebe unterstellten Bahnstrecken:

bis 50 km	1 Stimme,
über 50—150 km	2 Stimmen,
„ 150—300 „	3 „
„ 300—500 „	4 „

je weiter angefangene 200 km 1 Stimme mehr.

Die Beschlüsse werden bindend, wenn denselben nicht binnen einer bestimmten Frist von einer Anzahl von Verwaltungen, die zusammen mehr als $\frac{1}{5}$ sämmtlicher Stimmen führen, widersprochen wird.

Die geschäftsführende Verwaltung der Ständigen Tariffkommission (z. Bt. die Königl. Eisenbahn-Direktion Berlin) hat die Beschlüsse der Generalkonferenz zur Ausführung zu bringen; es liegt ihr somit auch ob, die verschiedenen Theile I, nämlich:

1. den Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif
(1. Ausg. vom 1. April 1894),
2. den Deutschen Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen
(1. Ausg. vom 1. Januar 1893),
3. den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarif
(erste Ausg. vom 1. April 1894)

nebst Nachträgen herauszugeben.

32.

Die Tarife für den Güterverkehr.

A. Allgemeines.

1. Wesen des Tarifes.

Die wirthschaftliche Leistung der Eisenbahn ist der Transport. Die Vergütung hierfür oder die Fracht, sowie die näheren Bedingungen der

Transportleistung regeln sich aber beim Eisenbahn-Transporte nicht, wie dies mehr oder weniger bei der Schiffsfracht oder der Landbotenfracht der Fall ist, für jede einzelne Leistung durch die Gründe für die Bestimmung des Preises unter Mitwirkung des Wettbewerbes von Angebot und Nachfrage, sondern es bilden sich für den Beförderungspreis feststehende Tarife, für die Beförderungsbedingungen bestimmte Reglements. Eine solche feste Gestaltung des Preises der Transportleistung bei den Eisenbahnen ist nothwendig zur Vereinfachung des Verkehrs und wegen der Eigenschaft der Eisenbahnen als öffentliche Verkehrs-Anstalten, die in fortlaufender gleichmäßiger und allgemeiner Thätigkeit eine Menge von Einzeltransporten zusammenfassen. Wären die Preise der eisenbahnseitigen Transportleistung nicht tarifmäßig für längere Dauer ¹⁾ festgesetzt, so würde in jedem einzelnen Bedarfsfalle um diese Preise gefeilscht werden müssen, was selbstverständlich nicht angänglich ist. Die Tarife dienen in ihrer Stetigkeit dem Vortheile des Publikums und der Eisenbahnen gleichmäßig. Die Bewegungen der Transportpreise werden freilich nicht ganz ausgeschlossen, da von Zeit zu Zeit, je nachdem die Verhältnisse des Verkehrs für die Eisenbahnen mehr oder weniger günstig sind, oder außergewöhnliche Umstände einwirken, oder wirthschaftliche Interessen untereinander in Wettkampf treten, Aenderungen der Tarife vorgenommen werden. Aber ein Schwanken der Transportpreise von Tag zu Tag ist wenigstens ausgeschlossen, wie denn auch die Erhöhung allgemein gültiger Tarife — abgesehen von der Beseitigung von Tarifen für spezielle Zwecke (z. B. zur Abhilfe von Nothständen) — zu den Seltenheiten gehört; zumeist verfolgen die Tarife, sei es in ihren Zahlen oder in ihrer Grundlage, der Waarenklassifikation, eine fallende Tendenz.

2. Höhe der Tarife. ²⁾

Die Vergütung für die Leistung der Eisenbahnen wird im allgemeinen durch dieselben Gründe bestimmt, wie Arbeitslöhne und Preise für Waaren. In dieser Beziehung kommt in Betracht:

I. Der Werth der Transportleistung für den Handel oder die Konsumenten, abgestuft nach den Werthveränderungen, welche die Güter durch den Transport erfahren.

II. Die Zahlungsfähigkeit des Publikums im Zusammenhange mit dem Werthe der Güter überhaupt, sowie mit den durch den Transport erzielten Wertherhöhungen.

¹⁾ Tarifierhöhungen oder Aufhebung und Einschränkung einer bestehenden direkten Abfertigung sind mindestens 6 Wochen vor ihrem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen.

²⁾ Im allgemeinen, also ohne Rücksicht auf Konzessionsurkunden u. s. w.

III. Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes.

Diese, eine sehr veränderliche und vielumstrittene Größe bildenden und von verschiedenartigen technischen und wirtschaftlichen Faktoren abhängigen Kosten werden niemals vollständig zu ermitteln sein, weil sie mit Betriebschwierigkeiten, mit der größeren oder geringeren Benützung der Bahnen und der einzelnen Linien, sowie mit der Dichtigkeit der Stationen im Zusammenhange stehen. Die Selbstkosten der Bahnen werden um so geringer, je weniger Schwierigkeiten beim Baue der Bahn zu überwinden waren und daher auch beim Betriebe zu überwinden sind, je stetiger und gleichmäßiger ein Beförderungsgegenstand die Transportleistung in Anspruch nimmt, je eher die von ihm genommene Richtung auch eine entsprechende Benützung in entgegengesetzter Richtung (Rückfracht) verspricht, je mehr eine Transportart Steigerung des Gesamtverkehrs herbeiführt u. s. w. Eine sachgemäße Gestaltung der Tarife wird im allgemeinen darauf Bedacht nehmen müssen, daß zunächst die Kosten des Betriebs — einschließlich des entsprechenden Theiles der allgemeinen Verwaltungskosten — gedeckt werden, und dann, daß eine angemessene Verzinsung bez. Tilgung des Anlagekapitales erzielt werde. Ist der Staat selbst der Transport-Unternehmer, so kann die Rücksicht auf die Erzielung finanziellen Gewinnes mehr, als es sonst üblich, zurücktreten, angesichts der äußerst wichtigen volkswirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahn. Denn je mehr, begünstigt durch zweckentsprechende Tarife, Handel und Wandel gedeihen und die Ausfuhr heimischer Erzeugnisse sich hebt, desto mehr erstarkt auch die Steuerkraft des Landes und kommt dem Staate auf andere Weise zu gut, was ihm als Eisenbahnfiskus zunächst abgeht. Die sehr schwierige Aufgabe, allen diesen Erfordernissen gerecht zu werden, kann naturgemäß nur gelöst werden unter Beachtung der jeweilig in Betracht kommenden eigenartigen Verhältnisse.

Die angeführten Bestimmungsgründe des Transportpreises der Bahnen äußern sich in der Weise, daß sehr häufig die Wirkung eines Bestimmungsgrundes jene eines anderen mehr oder weniger aufhebt. Zu ihnen gesellt sich noch

IV. der Wettbewerb von Angebot und Nachfrage.

Die Häufung des Angebotes von Transportleistungen macht sich in der Regel durch fallende Preise geltend, dagegen wirkt eine vermehrte Nachfrage nicht immer erhöhend auf die Fracht, sondern, da vermehrte Benützung die Selbstkosten der Bahnen abmindert, häufig ebenfalls erniedrigend. In der Anwendung wird dieser Bestimmungsgrund beeinflusst, einerseits durch den Wettbewerb der Bahnen untereinander oder der vor-handenen Wasserstraßen, andererseits durch das Bestreben der Bahnen,

einem gegenseitigen Herabdrücken der Frachten durch oft sehr mühevollere Vereinbarungen über eine Theilung des Verkehrs über die mit einander im Wettbewerb stehenden Wege vorzubeugen. Für die Staatsbahnverwaltungen kommt vor allem in Betracht, daß sie berufen sind, den Wettkampf der heimischen Industrie und Landwirtschaft, sowie des heimischen Handels gegenüber dem Auslande zu unterstützen.

3. Arten und Formen der Tarife.

I. Der Maximal-Tarif, d. h. der Inbegriff der konzessionsmäßig oder gesetzlich gestatteten Maximalfrachtsätze, die eine Bahn für den Gütertransport ansetzen darf. Dieser „normale“ oder „regelrechte“ Tarif kann beruhen:

- a) auf Einheiten für das Kilometer (Eisenlänge), ohne Rücksicht auf deren Anzahl, also nach Verhältniß der Entfernung wirkend, oder
- b) auf Einheiten, die mit der wachsenden Entfernung fallen¹⁾ (Staffel-Tarif), oder endlich
- c) auf einer Verbindung der vorstehend unter a und b erwähnten Einheiten in der Weise, daß die Staffelsätze erst von einer gewissen Entfernung an wirksam werden (aufgesetzte Staffel).

Den auf diese Art gefundenen kilometrischen Frachtsätzen (Strecken-sätzen) tritt in der Regel eine sogenannte Expeditions- (Abfertigungs-) Gebühr hinzu, die sich im allgemeinen nicht nach der Entfernung, die das Gut zurückgelegt, sondern nach dessen Menge richtet und mit der die Eisenbahnen für diejenigen Leistungen abgefunden werden sollen, welche ihnen bei der Annahme und Auslieferung der Güter innerhalb der Bahnhöfe und Abfertigungsstellen obliegen, zum Unterschiede von der Streckenfracht für die Bewegung (Traktion) der Güter von einer Station zur andern, d. h. von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation.

II. Der Stations-Tarif enthält eine Sammlung von Tabellen, aus denen die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der darin benannten einzelnen Stationen untereinander ohne weiteres ersehen werden können. Die Bildung der Frachtsätze erfolgt:

- a) in den Binnen-Tarifen²⁾ durch Multiplikation der kilometrischen Entfernung mit den Einheits-sätzen, unter Hinzurechnung der Expeditionsgebühr;

¹⁾ Es giebt allerdings auch Tarife mit einer von gewissen Entfernungen an wiederum steigenden Skala, um ein zu wesentliches Herabdrücken des durchschnittlichen Frachtsatzes zu verhindern.

²⁾ Der Binnen-Tarif (= Lokal-Tarif) enthält Frachtsätze für die Stationen derselben Verwaltung. Der direkte Tarif (= Tarife für den Nachbar-, Wechsel-, Verbandsverkehr, Eisenbahn-Verbände) enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen zwei oder mehreren Verwaltungen.

b) in den direkten Verkehren, soweit zugänglich, ebenso, oder durch Zusammenzählung der Antheile der in Frage kommenden Strecken, unter Berücksichtigung der im Verkehre zwischen je zwei Stationen oder auch Stationsgruppen vorhandenen verschiedenen Verkehrswege und des Wettbewerbs (namentlich des Auslandes).

Diese Stations-Tarife bieten auf die denkbar bequemste Art in der Regel die jeweilig erreichbaren billigsten Frachtsätze zur Benutzung dar. Ihnen zur Seite steht

III. der Kilometer-Tarif für Verkehrsgebiete mit gleichen Einheitsätzen; er enthält ein Verzeichniß der vorhandenen kürzesten Entfernungen und eine Tabelle ausgerechneter Frachtsätze (Kilometer-Tariftabelle); die letztere wird zumeist besonders ausgegeben, um so ihren Gebrauch in verschiedenen Verkehren zu ermöglichen. Während Aenderungen der Kilometer-Tarife durch Berichtigung der einschlägigen Entfernungen (Kilometer) leicht durchgeführt werden können, sind Aenderungen der Stations-Tarife naturgemäß umständlicher, weil in diesen außer den Entfernungen auch noch die Ziffern der einzelnen Tarifklassen zu berücksichtigen sind, und weil sich die Aenderung eines Streckensatzes in den Gesamtfrachtsätzen aller derjenigen Stationen widerspiegelt, die mit Hilfe dieses Streckensatzes gebildet worden sind. Beispielsweise beeinflusst jede Aenderung der Streckensätze für Leipzig-Nachen die Tarife für den Verkehr zwischen Dresden (Ort und Uebergang) und der großen Anzahl belgischer Stationen jenseits Herbesthal. Die Umständlichkeit derartiger zahlreicher Aenderungen vermeidet

IV. der Schnitt-Tarif, der nur die Streckensätze bis zu gewissen Uebergangspunkten enthält — in dem gewählten Beispiele also für die Strecken bis Herbesthal — und es dem Verfrachter oder den Abfertigungsstellen überläßt, sich den gewünschten Gesamtfrachtsatz zu ermitteln. Schnitt-Tarife empfehlen sich zumeist bei Verschiedenheiten in der Grundlage (Währung) oder Klassen-Eintheilung der Streckenfrachten und hauptsächlich dann, wenn sich ein beträchtlicher Theil der Frachtsätze über einen und denselben Uebergangspunkt berechnet, die Bildung von Stations-Tarifen also sehr umständlich sein und Umfanglichkeit der Tarife im Gefolge haben würde. Die Zweckmäßigkeit der Schnitt-Tarife wird indessen wesentlich beeinträchtigt, wenn bei Feststellung der Frachtsätze für je 2 Stationen mehrere Schnittpunkte zu berücksichtigen sind; diese Form wird allerdings zumeist nur bei Tarifen für einzelne Artikel (Holz, Getreide) gewählt. Als eine Abart der Schnitt-Tarife charakterisiren sich

V. die Anstoß-Tarife, eine Verbindung von Stations- und Schnitt-Tarifen, dergestalt, daß an die ausgerechneten (Stations-) Tarife

für eine wichtige (Knoten-) Station Streckensätze für weitergelegene kleinere Stationen angegeben werden, mit deren Hilfe sich der gewünschte Gesamtsatz ergibt.

Im Zusammenhange hiermit werden noch erwähnt:

VI. Ausnahme-Tarife, die sich in alle möglichen Formen kleiden und den Zweck haben, Ermäßigungen der regelrechten Frachten für einzelne Artikel darzubieten, sei es, um deren Ein- oder Ausfuhr zu fördern, oder gewissen Industrie-Zweigen Erleichterungen zu bieten, oder einem Nothstande abzuhelpfen, oder endlich um im Verkehre mit dem Auslande Verschiedenheiten in den Waarenklassifikationen bei Artikeln auszugleichen, die sich nicht unter das allgemeine Tariffschema bringen lassen, für den Verkehr aber von Wichtigkeit sind.

VII. Differential-Tarife.

Diese spielen als solche in neuerer Zeit keine so große Rolle mehr, als früher; man bezeichnet mit ihnen gemeinhin Tarife, die für den Transport gleicher Mengen des nämlichen Gutes unter denselben Bedingungen und über die nämliche Strecke verschiedene Frachtsätze bieten, je nachdem das Gut auf der betreffenden Strecke aufgegeben oder abgesetzt, oder ohne Unterbrechung über diese Strecke hinweggeführt wird. Der Differential-Tarif ist, mit anderen Worten, der Subbegriff der niedrigeren Sätze, die für längeren Durchlauf der Frachtgegenstände und hauptsächlich für den Durchgangsverkehr mit dem Auslande eingeräumt sind. Differential-Frachtsätze bestehen heute noch zum Zwecke der Heranziehung des Transitverkehrs von Ausland zu Ausland, zur Hebung der Ausfuhr heimischer Erzeugnisse und im Verkehre mit den Seehafen- und Binnen-Umschlagsplätzen u. s. w.; diese Frachtsätze bezwecken aber nicht eigentlich eine Begünstigung der einschlägigen Transporte, sondern sie folgen lediglich der Konkurrenz.

VIII. Transit-Tarife. Unter ihnen versteht man die nach einer Eisenbahnstation (Grenz- oder Hafenstation) für alle oder bestimmte Güter hergestellten Tarife, deren besondere Frachtbegünstigungen nur gewährt werden, wenn die Sendungen über die betreffenden Stationen hinaus nachweislich Weiterbeförderung zu Wasser oder mit der Eisenbahn gefunden haben.

Die vorstehend unter I—VIII behandelten Tarife können

IX. in die Form des Rückvergütungs-Tarifes, auch Ausfuhr- und Umschlags-Tarifes gekleidet werden, mit denen die Gewährung von Frachtermäßigungen (Rabattbewilligungen) für den Fall der Erfüllung gewisser Mindestmengen oder Bedingungen zugesichert wird.

Alle Tarife stehen unter dem Principe der Oeffentlichkeit; sie sind allgemein verbindlich. Die Begünstigung einzelner Interessenten ist verboten.

4. Eintheilung der Güter.

(Waarenklassifikation.)

Seit dem Jahre 1877 gilt für alle deutschen Bahnen eine gemeinsame Güterklassifikation, von der Abweichungen nur in Form von Ausnahme-Tarifen und in der Regel nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden gestattet sind. Diese Waarenklassifikation beruht im wesentlichen auf einer Verschmelzung des Werth-(Klassifikations-)Systemes mit dem zuerst auf den Reichseisenbahnen eingeführten Raumsysteme (auch natürliches oder elsässisches System genannt). Bei letzterem Systeme wird hauptsächlich das Gewicht der Beförderungsgegenstände und der Raum oder das Ladegewicht der verwendeten Wagen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, auf den Werth dieser Gegenstände und die in Frage kommenden Gründe für die Bestimmung der Fracht im allgemeinen aber keine Rücksicht genommen. Bei dem Klassifikationsysteme bildet dagegen die Abstufung nach dem Werthe und der volkswirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Artikel die Regel. Das kombinierte (Reform-) System trägt den volkswirtschaftlichen Interessen mehr Rechnung als das sogenannte Raumsystem, dessen Vorzug indessen in der Form herüber genommen worden ist, daß die Anwendung der billigeren Wagenladungsätze nur bei Frachtzahlung für ein gewisses Mindestgewicht oder für das Ladegewicht der verwendeten Wagen erfolgt. Das gegenwärtig in Deutschland maßgebende, zum Theil historisch entwickelte Klassifikationsystem begünstigt vor allem die Verfrachtung von Rohstoffen und Halbfabrikaten nach den Herstellungs- und Veredelungsorten und die Beförderung der allgemein nothwendigen Lebensbedürfnisse, allenthalben jedoch in der Voraussetzung der Auslieferung größerer Gewichtsmengen zum Zwecke der Ausnutzung des Ladegewichtes oder des Laderaumes der Eisenbahnwagen.

B. Einzelnes.

I. Tarifform.

Der deutsche (Reform-) Tarif unterscheidet für die Tarifierung
Eilgut;

Stückgut (allgemeine Stückgutklasse und einen Spezial-Tarif für bestimmte Stückgüter);

Wagenladungen und zwar in 4 Hauptklassen:

Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse (Klasse B) mit
der Nebenkasse A¹,

Güter des Spezial-Tarifs I } mit der Nebenkasse A²,

Güter des Spezial-Tarifs II }

Güter des Spezial-Tarifs III mit der Nebenkasse Spezial-
Tarif II.

Die Güter der Spezial-Tarife sind in einer Güterklassifikation benannt; alle daselbst nicht aufgeführten, in der Regel ihrem Werthe nach höher stehenden Güter gehören zur Allgemeinen Wagenladungsklasse. Nebenher laufen Tarifbestimmungen für explosirbare Gegenstände, Mineralsäuren, Edelmetalle, Kunstgegenstände, sperrige Güter, Fahrzeuge, gebrauchte Emballagen, Flüssigkeiten in Kesselwagen, Schutzwagen, frisches Fleisch, Bienen, Briestauben und Fische. — Im Vordergrunde des Tariffschemas stehen die Stückgüter, die in Mengen von weniger als 5000 kg zur Auslieferung gelangen, bahnseitig vermogen, verladen und entladen werden. Dann kommen diejenigen Artikel (der Wagenladungsklasse B), welche in der Güterklassifikation nicht genannt sind, ihrem Werthe nach aber im allgemeinen den ersten Rang einnehmen und wie die Stückgüter, in der Regel in gedeckt gebauten Wagen zu befördern sind,¹⁾ von den Absendern und Empfängern aber selbst auf- und abgeladen werden müssen.²⁾ Dann folgen in drei verschiedenen Abstufungen die bestimmt benannten Artikel der Spezial-Tarife I, II, III, billigere Erzeugnisse, Halbfabrikate und Rohstoffe enthaltend, sämmtlich Güter, die vom Absender oder Empfänger auf- und abgeladen werden müssen²⁾ und die nur Anspruch auf Beförderung in offen gebauten Wagen haben, insoweit nicht der Tarif die Verwendung von gedeckt gebauten Wagen ausdrücklich zusagt, oder die Verwendung solcher Wagen, bez. die Darlehung von Wagendecken, gegen Frachtzuschlag oder Deckenmiete, in den Frachtbriefen beantragt wird.¹⁾

Die näheren Bestimmungen hierüber, sowie über die Mindestmengen, Mindestfrachtsätze, Abrundungen u. s. w. sind aus den Allgemeinen Tarif-Vorschriften nebst Güterklassifikation und Nebengebühren-Tarif im Deutschen Güter-Tarife, Theil I, zu ersehen.

Für den Verkehr zwischen deutschen und fremdländischen Stationen gelten natürlich nicht ohne weiteres die Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs, sondern diejenigen der einzelnen Verbandsverkehre. Es gilt indessen als Regel, daß im direkten Verkehre mit dem Auslande oder im Durchgangsverkehre keine günstigeren Frachtbedingungen bewilligt werden, als für die gleichartigen Artikel auf den deutschen Bahnstrecken im Verkehre von oder nach den Grenzstationen. Ausnahmen finden nur statt, wenn es gilt, eine erhebliche Benachtheiligung wichtiger inländischer wirthschaftlicher Interessen zu verhüten.

Die Festsetzung der Waarenklassifikationen für die Verbandsverkehre mit dem Auslande — internationalen Verbandsverkehr — ist, insofern

¹⁾ Deutscher Eisenbahn-Güter-Tarif Theil I B III.

²⁾ " " " " " I B II.

die Fracht nicht nach politischen Gebieten (bis und ab Grenze) getrennt, sondern in einem Gesamtbetrage berechnet werden soll, zumeist eine sehr mühsame; für den Verkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn z. B. hat sich hierbei folgendes Schema herausgebildet:

Gemeinsame deutsch-österreichische Waarenklassifikation.	Eisgut.	Stückgut		Wagenladungsklassen				Spezial- Tarife			
		I.	II.	A ¹ .	B.	C ¹ .	C ² .	A ² .	I.	II.	III.
Oesterreichische Waarenklassifikation.	Eisgut.	I.	II.	A.	A.	II.	II.	A.	A.	B.	C.
Deutsche Waarenklassifikation.	Eisgut.	I.	I.	A ¹ .	B.	A ¹ .	B.	A ² .	I.	II.	III.

Insoweit sich die Klassifizierung einzelner Artikel in den in Betracht kommenden verschieden-staatlichen Tarifen nicht deckt, in dem gemeinsamen Schema also nicht zum Ausdruck gebracht werden kann, können diese Artikel in der Regel nur indirekt, demnach lediglich im gebrochenen Verkehre bis zur und von der Grenze abgefertigt werden. Bei wichtigen und einen regelmäßigen Beförderungsgegenstand in größeren Mengen bildenden Artikeln, z. B. Holz, Getreide, Kohlen u. s. w., werden indessen zumeist Ausnahme-Tarife gebildet, die der Summe der engeren Binnen- oder Verbands-Tarife mit gewissen Kürzungen entsprechen. Bei minder wichtigen Artikeln wählt man zuweilen auch den Ausweg, die einschlägige höhere Tarifklasse in die gemeinsame Waarenklassifikation einzustellen und es dem Absender zu überlassen, in den Frachtbriefen die indirekte Abfertigung für den Fall vorzuschreiben, daß sie sich günstiger für ihn stellt, als die direkte Kartirung nach der höheren Tarifklasse. Die letztere bietet indessen mit Rücksicht darauf, daß die Verbands-Tarife in der Regel billiger sind, als die Tarife für den eigenen Verkehr der Grenzstationen, sehr oft Vortheile und sie gewährleistet stets schnellere Beförderung.

Für die Eisenbahnen wird durch die direkte Beförderung die vereinbarte Transportleitung besser gewahrt.

An dieser Stelle sei schließlich noch bemerkt, daß der Deutsche Eisenbahn-Güter-Tarif, Theil I, in erster Reihe für die normalspurigen Eisenbahnen gilt, unter gewissen Modifikationen aber auch im Verkehre mit den schmalspurigen Eisenbahnen angewendet wird; im Verkehre mit den sächsischen Schmalspurbahnen z. B. mit folgenden *hauptsächlichen* Abweichungen:

- a) für Eilgut wird die Fracht wie für gewöhnliches Stückgut berechnet;¹⁾
- b) die Allgemeine Wagenladungsklasse B ist mit ihrer Nebeklasse A¹ in eine Klasse A verschmolzen, die ebenso wie
- c) die Spezial-Tarife I, II und III schon bei Bezahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief gelten, und zwar in Anlehnung an das durchschnittliche Ladegewicht der Betriebsmittel der schmalspurigen Linien, aus welchem Grunde auch
- d) die Nebeklassen A² und Spezial-Tarif II entfallen konnten.

II. Einheitsätze für den Klassengutverkehr und den Ausnahme-Tarif für Holz (nach dem deutschen Tariffchema).

In Markpfennigen.									
Eil-gut.	Stück-gut.	Spezial-Tarif für be-stimmte Stück-güter.	Allgemeine Wagen-ladungs-klassen		Spezial-Tarife				Aus-nahme-Tarif 1 Holz.
			A ¹ .	B.	A ² .	I.	II.	III.	

a) für normalspurige Linien.

1. Streckensätze für das km und 100 kg.

2,2	1,1	0,80	0,67	0,60	0,50	0,45	0,35	0,26*)	0,30
								0,22 †)	

*) bis zu 100 km.

†) über 100 km.

Anmerkungen.

- a) Einige Bahnen wenden diese Streckensätze nur mit gewissen Erhöhungen an, die theils durch Kilometerzuschläge, theils durch feste Beträge ausgedrückt werden.
- β) Für den Verkehr mit außerdeutschen Stationen bestehen zum Theil besondere ermäßigte Einheitsätze, die den Export nach diesen Ländern fördern sollen. Auch im Verkehre mit den Seehafenstationen bestehen gewisse Ausnahmen.
- γ) Abweichungen von den Normaleinheitsätzen — und Tarifvorschriften — sind unter gewissen Voraussetzungen nur gestattet behufs Abwendung einer Gefährdung inländischer wirtschaftlicher Interessen und zur Begegnung des Wettbewerbes von anderen Verkehrswegen, insbesondere von Wasserstraßen, sowie von fremdländischen Eisenbahnen. Die Uebernahme von Streckensätzen, die sich aus der Anwendung des billigeren Tarifes einer anderen (konkurirenden) Linie oder Route ergeben, fällt nicht hierunter.

¹⁾ Auf den Schmalspurbahnen verkehren zumeist gemischte Züge

In Markpfennigen.										
Eilgut.	Stückgut.	Spezial-Tarif für bestimmte Stückgüter.	Allgemeine Wagenladungs-Klassen		Spezial-Tarife			Ausnahme-Tarif 1 Holz.		
			A ¹ .	B.	A ² .	I.	II.		III.	

2. Abfertigungsgebühren für 100 kg.¹⁾

von 1 bis 10 km . .	20	10	10	10	8	8	8	8	8	8
„ 11 „ 20 „ . .	22	11	11	11	9	9	9	9	9	9
„ 21 „ 30 „ . .	24	12	12	12	10	9	9	9	9	9
„ 31 „ 40 „ . .	26	13	13	13	11	9	9	9	9	9
„ 41 „ 50 „ . .	28	14	14	14	12	9	9	9	9	9
„ 51 „ 60 „ . .	30	15	15	15	12	9	9	9	9	9
„ 61 „ 70 „ . .	32	16	16	16	12	9	9	9	9	9
„ 71 „ 80 „ . .	34	17	17	17	12	9	9	9	9	9
„ 81 „ 90 „ . .	36	18	18	18	12	9	9	9	9	9
„ 91 „ 100 „ . .	38	19	19	19	12	9	9	9	9	9
„ 101 km und darüber	40	20	20	20	12	12	12	12	12	12

Anmerkung. Im Verkehre mit denjenigen Eisenbahnen, welche die obigen Einheiten nicht annehmen, werden als Abfertigungsgebühren die Hälfte derjenigen Beträge eingerechnet, die vorstehend für „101 km und darüber“ angegeben sind. Für Holz bleibt die Einrechnung der einschlägigen vollen Binnensätze vorbehalten. Dies gilt auch inbetreff der übrigen Ausnahme-Tarife, deren Streckensätze zum Theil nachstehend aufgeführt werden.

b) für den Binnenverkehr der schmalspurigen Linien Sachsens (als Beispiel).

1. Streckensätze für das km und 100 kg.

In Markpfennigen.							
Stückgut.			Wagenladungen.				
Allgemeine Stückgut-Klasse.	Spezial-Tarif für bestimmte Stückgüter.	Allgemeine Wagenladungs-Klasse A.	Spezial-Tarife			Ausnahme-Tarif für Holz.	
			I.	II.	III.		
1,1	0,80	0,635	0,50	0,40	0,30	0,30	

¹⁾ Diese Abfertigungsgebühren gelten im direkten Verkehre der westlichen preussischen Staatsbahnen, Sachsens und den süddeutschen Bahnen; für die übrigen Eisenbahnbezirke Deutschlands bestehen gewisse Abweichungen, insbesondere auch für den Binnenverkehr.

2. Abfertigungsgebühren für 100 kg
wie im Verkehre der normalspurigen Linien.

c) für den Uebergangsverkehr der schmalspurigen Linien Sachsens (s. o.).

1. Streckensätze für das km und 100 kg
wie zu b1.

2. Umladefoeten.

In Markpfennigen.							
Stückgut.		Wagenladungen.					Ausnahme-Tarif für Holz.
Allgemeine Stückgut-Klasse.	Spezial-Tarif für bestimmte Stückgüter.	Allgemeine Wagenladungs-Klasse A.	Spezial-Tarife				
			I.	II.	III.		
—	—	2	2	2	2	2	

Anmerkung. Die Abfertigungsgebühren für die Verkehrrstellen der schmalspurigen Linien werden aus den Frachtsätzen für die Uebergangsstation der normalspurigen Linien bestritten. Ein Kartenschluß mit außersächsischen Stationen besteht nicht.

III. Einheitsätze für einige Ausnahme-Tarife (als Beispiel für Staffel-Tarife).

Ausnahme-Tarife.	Einheitsätze und Abfertigungs-Gebühren.
Begebaumaterialien.	Einheitsätze: 2,6 \mathcal{L} für das tkm auf Entfernungen bis 50 km, unter Anstoß von 1 \mathcal{L} für die t und jedes weitere km; für Entfernungen über 200 km 1,4 \mathcal{L} für das tkm. Abfertigungs-Gebühren: 60 \mathcal{L} für die t.
Düngemittel, Zuckerrüben u. s. w.	Einheitsätze: 2,6 \mathcal{L} für das tkm auf Entfernungen von 1—21 km; 2,2 \mathcal{L} für das tkm auf Entfernungen von 22 bis 350 km; für die Mehrstrecke unter Anstoß eines Streckeneinheitssatzes von 1,4 \mathcal{L} für das tkm. Abfertigungs-Gebühren: 60 \mathcal{L} für die t bei 1—21 km; 70 \mathcal{L} für größere Entfernungen.

Ausnahme-Tarife.	Einheitsätze und Abfertigungs-Gebühren.																								
Getreide und Mühlenfabrikate.	<p>Einheitsätze:</p> <p>1—200 km = Spezial-Tarif I 4,5 \mathcal{L} für das tkm und 1,20 \mathcal{M} Abfertigungs-Gebühren für die t; 201—300 km 3 \mathcal{L} für das tkm; 301 km und darüber 2 \mathcal{L} für das tkm, unter Anstoß der hiernach sich ergebenden Beträge an den Satz des Spezial-Tarifs I für 200 km.</p>																								
Futtermittel des deutschen Spezial-Tarifs I und II.	<p>Einheitsätze:</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td colspan="2">bei Entfernungen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>bis 200 km</td> <td>3,2 \mathcal{L}</td> <td rowspan="5">} für das tkm.</td> </tr> <tr> <td>" 300 "</td> <td>3,0 "</td> </tr> <tr> <td>" 400 "</td> <td>2,8 "</td> </tr> <tr> <td>" 500 "</td> <td>2,6 "</td> </tr> <tr> <td>über 500 "</td> <td>2,4 "</td> </tr> </table> <p>Abfertigungs-Gebühren:</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td colspan="2">bei Entfernungen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1—50 km</td> <td>60 \mathcal{L}</td> <td rowspan="3">} für die t.</td> </tr> <tr> <td>51—100 "</td> <td>90 "</td> </tr> <tr> <td>101 km und darüber</td> <td>120 "</td> </tr> </table>	bei Entfernungen			bis 200 km	3,2 \mathcal{L}	} für das tkm.	" 300 "	3,0 "	" 400 "	2,8 "	" 500 "	2,6 "	über 500 "	2,4 "	bei Entfernungen			1—50 km	60 \mathcal{L}	} für die t.	51—100 "	90 "	101 km und darüber	120 "
bei Entfernungen																									
bis 200 km	3,2 \mathcal{L}	} für das tkm.																							
" 300 "	3,0 "																								
" 400 "	2,8 "																								
" 500 "	2,6 "																								
über 500 "	2,4 "																								
bei Entfernungen																									
1—50 km	60 \mathcal{L}	} für die t.																							
51—100 "	90 "																								
101 km und darüber	120 "																								
Streu- und Futtermittel des deutschen Spezial-Tarifs III.	<p>Einheitsätze:</p> <p>bei Entfernungen bis 100 km 2,2 \mathcal{L} für das tkm, unter Anstoß von 1,5 \mathcal{L} für jedes weitere tkm.</p> <p>Abfertigungs-Gebühren: 70 \mathcal{L} für die t.</p>																								

IV. Verkehrsleitung.

a) Binnenverkehr.

Die Leitung der Eil- und Frachtgüter, sowie der Leichen, lebenden Thiere und Fahrzeuge erfolgt in der Regel über diejenigen Strecken, über welche sich die kürzesten Entfernungen für die betreffenden Stationsverbindungen berechnen. Ausnahmen von dieser Regel richten sich nach den betrieblichen Verhältnissen.

b) In den direkten Verkehren.

Die Verkehrsleitung richtet sich nach den Macht- und Wettbewerbsverhältnissen der beteiligten Verwaltungen. In den preussisch-sächsischen Verkehren gilt beispielsweise folgende Regel:

Die Verkehrsleitung findet nach der Bestimmung der Versandbahn mit der Beschränkung statt, daß Strecken, deren wirkliche Ausdehnung (ohne alle Zuschläge) mehr als 20 % Umweg, von Knotenpunkt zu Knotenpunkt ohne Ausschcheidung neutraler Strecken gerechnet, gegenüber

der für die Tarifberechnung in Anwendung kommenden Länge enthält, ausgeschlossen bleiben, und daß von der Konkurrenzaufnahme außerdem dann abgesehen wird, wenn sich für die gegen die Tarifbildungsstrecke gewonnene Mehrstrecke ein Frachtausfall von mehr als 40 % ergibt.

Bei der Wegeberechnung zur Feststellung der kürzesten bez. Tarifbildungsroute werden neben der für den Güterverkehr wirklich durchfahrbaren Gleislänge auch etwaige bei der Tarifbildung zur Anwendung kommende Kilometerzuschläge in Anrechnung gebracht.

V. Frachtvertheilung.

Bei der Frachtvertheilung über Verkehrswege, die den Tarif bestimmt haben, erhalten die einzelnen Beförderungstrecken je die eingerechneten Antheile. Bei der Frachtvertheilung über andere Verkehrswege erhalten die auch an der Tarifbildungsroute beteiligten Strecken ganz oder verhältnißmäßig die eingerechneten Antheile, die übrigen — Konkurrenzirten — Strecken den Rest, der natürlich hinter dem Betrage zurückbleibt, der bei Bildung des Tarifes über den Konkurrenzirten Weg entfallen würde. Mit anderen Worten: der Unterschied zwischen der Tarifbildung über zwei verschiedene Routen ist von den Strecken auszugleichen, die nicht zugleich auch an der Tarifbildungsroute beteiligt sind. Die Aufführung von Einzelheiten würde zu weit führen.

An dieser Stelle sei nur noch angedeutet, daß für verschiedene Verkehre an Stelle der Naturalbedienung ein Geldausgleich besteht, nach welchem die befördernde Route im allgemeinen oder für gewisse, ihre Quote übersteigende Mengen ihre Selbstkosten in Form von Regiepesen erhält und die Restfracht den beförderungsberechtigten Routen und Strecken nach gewissen Prozentsätzen (Quoten) überwiesen wird.

VI. Nebengebühren-Tarif.

Während die Tariffätze den Preis für die Beförderung selbst beziffern, versteht man unter den Nebengebühren die Entschädigung für besondere, nicht allgemeine, sondern nur in gewissen Fällen vorkommende Nebenleistungen der Eisenbahnen. Hierzu gehören z. B. die Wiegebühren, Krahngebühren, Desinfektionsgebühren, Deckenmiethe für die Ueberlassung von Wagendecken u. s. w.

33.

Die Tarife für den Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehr.

Wie für den Güterverkehr, besteht auf den deutschen Eisenbahnen auch ein einheitliches Tariffschema für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

Für die Aufstellung der Tarife für diese Beförderungsgegenstände gelten im allgemeinen dieselben Gesichtspunkte, wie die im Güterverkehr maßgebenden. Dies gilt insbesondere auch von den Arten und Formen der Tarife, obschon Stations-Tarife bevorzugt werden.

Einheitsätze der Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.¹⁾

	Beförderungs- gebühren		Abfertigungs- gebühren	
	für	in Mart für das km.	für	Mart.
I. Für Leichen				
a) in gewöhnlichen Personenzügen	jeden verwend. Wagen	0,40	jeden verwend. Wagen	6,00
b) in Schnellzügen	desgl.	0,60	desgl.	6,00
II. Lebende Thiere.				
A. Wagenladungen.				
a) für Pferde, auch Ponies, jedoch ausschließlich Fohlen	{ das Quadratmeter der Fläche des Wagenbodens }	0,025	{ das Quadratmeter der Fläche des Wagenbodens }	0,40
b) für sonstiges Großvieh, als Rind- vieh, Maulthiere, Esel, Fohlen (Pferde im Alter bis zu einem Jahre) zc.		desgl.		0,022	desgl.	0,20
c) für Kleinvieh, als Schweine, Kälber (im Alter bis zu 6 Mo- naten), Schafe, Ziegen, Hunde, Gänse zc.:				
α) in gewöhnlichen Wagen . . .	das qm Ladefläche	0,022	das qm Ladefläche	0,20
β) in Wagen mit mehreren Böden	desgl.	0,03	desgl.	0,20
B. Einzelne Stücke.				
a) Pferde, auch Ponies, jedoch aus- schließlich Fohlen	1 Stück	0,20	die ersten 4 Stück je	1,00
	jedes weitere Stück	0,05	jedes weitere Stück	0,80
b) für sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen zc.) . . .	1 Stück	0,10	} jedes Stück	0,60
	jedes weitere Stück	0,03		
c) Schweine, Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schafe, Ziegen und Hunde	die ersten 10 Stück je	0,02	} jedes Stück	0,20
	jedes weitere Stück	0,01		

¹⁾ Die hierunter verzeichneten Einheitsätze sind diejenigen der sächsischen Staatsbahnen; diejenigen für Leichen, einzelne Stücke Vieh und Fahrzeuge gelten in Deutschland nahezu allgemein; für Vieh in Wagenladungen bestehen jedoch große Abweichungen.

	Beförderungs- gebühren		Abfertigungs- gebühren	
	für	in Mark für das km.	für	Mark.
d) Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Thiere, das Stück nicht über 35 kg schwer.	1 Stück (jedes weitere Stück bis zu 10 Stück) je weitere 5 Stück	0,02 0,005 0,015	bis zu 10 Stück je je angefangene wei- tere 5 Stück	0,10 0,50
C.				
a) Thiere in Stallungswagen	1 Stück 2 Stück 3 Stück jedes in demselben Wagen verladene weitere Stück	0,30 0,40 0,50 0,10	jedes Stück	1,00
b) für Rennpferde und Vollblut- Mutterpferde und dazu gehörige Fohlen	{ $\frac{2}{3}$ der vorstehend angege- benen Kilometersätze }		desgl.	1,00
III. Fahrzeuge.				
1. Eisenbahn-Fahrzeuge.				
a) für Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, welche auf eigenen Rädern laufen, oder auf von den Absendern gestellten Truks, oder auf Eisenbahnwagen zur Be- förderung kommen	1000 kg	0,03	1000 kg	1,00
b) für andere auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge (unbefehte Personenwagen, un- beladene Güterwagen, Wagen- krahne und dergl.)	die Achse	0,07	jede Achse	2,00
c) für die vorstehend unter b be- zeichneten Eisenbahn-Fahrzeuge, wenn sie auf Eisenbahn-Wagen oder Truks verladen zur Be- förderung kommen	desgl.	0,10	desgl.	2,00
2. Straßensuhrwerke.				
a) in gewöhnlichen Personenzügen	{ den verwendeten Eisenbahnwagen }	0,40	{ den verwendeten Eisenbahnwagen }	6,00
b) in Schnellzügen	desgl.	0,60	desgl.	6,00
Fahrzeuge aller Art (ausschließlich der unter III. 1 genannten Eisen- bahn-Fahrzeuge), welche bei den Güterexpeditionen aufge- geben werden unterliegen der Frachtberechnung nach den Be- stimmungen des Tarifs für den Güterverkehr.				

Die Tarife für den Personenverkehr.

1. Wesen des Tarifes.

Das, was betreffs der Tarife für den Güterverkehr unter A 1 gesagt ist, greift auch für den Personenverkehr Platz. Dessen Tarife lassen ebenfalls die Bewegung in der Richtung einer Verbilligung und Erleichterung des Reiseverkehrs erkennen.

2. Höhe der Tarife.

Die betreffs der Güter-Tarife unter A 2 angegebenen Gesichtspunkte treten auch für den Personenverkehr ein, soweit sie überhaupt für ihn in Betracht gezogen werden können. Hierzu kommen noch folgende Momente.

Der erste Bestimmungsgrund des Transportpreises, nämlich der Werth der Transportleistung für das Publikum, beruht auf der Schnelligkeit der Züge, nicht minder auf der Bequemlichkeit, die die Eisenbahnen bieten.

Was den weiteren Bestimmungsgrund des Transportpreises, die Zahlungsfähigkeit des Publikums betrifft, so hängt sie bei der Personenbeförderung ab vom gesammten Nationalwohlstande wie von den wirtschaftlichen Vortheilen, die der Fahrgast aus seiner Reise zieht.

3. Arten und Formen der Tarife.

I. Der Normal-Tarif. Die Einheitspreise für die Person und das km auf den deutschen Staatsbahnen und den bedeutenderen Privatbahnen gehen aus der nebenstehenden Zusammenstellung hervor.

Auf einigen Bahnen (wo Rückfahrkarten zu gewöhnlichem Personenzuge bestehen) sind besondere Schnellzug-Zuschlagkarten vorhanden, die für Fahrten, welche theils mit Schnellzug, theils mit Personenzug zurückzulegen sind, in Verbindung mit Personenzugkarten verabreicht werden, und zwar nicht nur auf der Station, von wo aus ein Schnellzug benutzt werden soll, sondern auch — soweit es das Bedürfniß erheischt — auf einer vorliegenden Station. Auf Bahnen, die besondere Schnellzug-Zuschlagkarten nicht haben, werden für Reisen der angegebenen Art entweder Fahrkarten mit entsprechender Benutzbarkeit oder in Verbindung mit Personenzugkarten gewöhnliche Fahrkarten, die als Zuschlagkarten dienen, ausgegeben. Der Preis der Schnellzug-Zuschlagkarten entspricht im allgemeinen dem Unterschied in den Einheitspreisen für Schnell- und Personenzug.

II. Ermäßigte Tarife.

1. Für Hin- und Rückfahrt in I.—III. Klasse (Rückfahrkarten).

Die Einheitspreise für die Person und das km auf den deutschen Staatsbahnen und den bedeutenderen Privatbahnen finden sich in der

(Fortsetzung auf S. 110.)

Name der Eisenbahnen (R = Rückfahrkarte)	I.	II.	III.	IV.	Ueber- fracht für je 10 kg	Bemerkungen
Staatsbahnen.						
1. Königl. Preuss. St.-E.-B.	Perf. ♂	8,00	6,00	4,00	2,00	} 0,50
	Schn. ♂	9,00	6,67	4,67	.	
	R 3† u. mehr Tg.	12,00	9,00	6,00	.	.
(2. Grossh. Badische St.-E.-B.	Perf. ♂	8,00	5,80	3,40	.	} 0,35
	Schn. ♂	9,10	6,40	4,50	.	
	R 1 u. 10 Tg.	11,40	8,00	5,30	.	.
(3. Königl. Bayerische St.-E.-B.	Perf. ♂	8,00	5,80	3,40	.	} 0,35
	Schn. ♂	9,10	6,40	4,50	.	
	R 10 Tg.	12,30	8,00	5,30	.	.
(4. Königl. Bayer. Pfälz. E.-B.	Perf. ♂	8,00	5,80	3,40	.	} 0,56
	Schn. ♂	9,10	6,40	4,50	.	
	R 10 Tg.	12,00	8,00	5,10	.	.
(5. Elsass-Lothringische E.-B.	Perf. ♂	8,00	5,80	3,40	.	} 0,424
	Schn. ♂	9,10	6,40	4,50	.	
	R 10 Tg.	11,40	8,00	5,80	.	.
(6. Main-Neckar-Bahn	Perf. ♂	7,00	4,60	3,00	.	} 0,56
	Schn. ♂	8,40	5,60	4,00	.	
	R 3 Tg.	11,20	7,40	4,60	.	.
7. Grossh. Mecklenb. Friedrich-Franz- Eisenbahn:						
a) Neustrelitz-Warnemünde	Perf. ♂	8,00	6,00	4,00	2,00	} 0,50
	Schn. ♂	9,00	6,67	4,67	.	
	R 3† Tg.	12,00	9,00	6,00	.	.
b) für die übrigen Strecken	Perf. ♂	9,00	6,33	4,67	2,33	} 0,45
	Schn. ♂	9,00	6,33	4,67	.	
	R 3† Tg.	12,50	9,50	7,00	.	.
(8. Königl. Militär-Bahn. <i>Bis Zossen Vororttarif</i> <i>Von Zossen</i>		.	6,00	4,00	.	} 0,375
Keine Rückfahrk.		.	.	.	.
9. Grossh. Oberhess. St.-E.-B.	Perf. ♂	8,00	6,00	4,00	.	} 0,50
	Schn. ♂	12,00	8,00	6,00	.	
10. Grossh. Oldenburgische E.-B. <i>im Binnenverkehr</i>	Perf. ♂	6,00	4,50	3,00	2,50	} 0,40
	R 1 Tg.	11,00	8,50	5,50	.	
<i>im direkt. u. Durchgangsverkehr</i>	Perf. ♂	8,00	6,00	4,00	.	} 0,50
	Schn. ♂	12,00	9,00	6,00	.	
	R 3† u. mehr Tg.	12,00	9,00	6,00	.	.
11. Königl. Sächsische St.-E.-B.	Perf. ♂	8,00	6,00	4,00	2,00	} 0,583
	Schn. ♂	9,00	6,67	4,67	.	
	R 3 Tg.	10,67	8,00	5,33	.	.
(12. Königl. Württemb. St.-E.-B.	Perf. ♂	8,00	5,80	3,40	.	} 0,35
	Schn. ♂	9,10	6,40	4,50	.	
	R 1 u. 10 Tg.	11,40	8,00	5,30	.	.
Privatbahnen.						
(13. Hessische Ludwigsbahn	Perf. ♂	8,00	5,80	3,40	2,00	} 0,56
	Schn. ♂	9,10	6,40	4,50	.	
	R 3† Tg.	12,00	7,96	5,10	.	.
	Schn. ♂	13,65	9,60	6,75	.	.
14. Lübeck-Büchen	Perf. ♂	8,00	6,00	4,00	2,30	} 0,50
	Schn. ♂	9,00	6,67	4,67	.	
	R 3† Tg.	12,00	9,00	6,00	.	.
15. Werra-Eisenbahn	Perf. ♂	9,00	6,00	4,00	.	} 0,70
	Schn. ♂	12,50	9,00	6,00	.	

Rückfahrkarten mit † gelten 4 Tage, wenn sie am Tage vor Ostern, Pfingsten oder Weihnachten gelöst werden.

(Auf den Eisenbahnen unter Nr. 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12 und 13 wird (abgesehen von Handgepäck) Gepäckfreigewicht nicht gewährt.)

* Im Berliner Vorortverkehre (zwischen Berlin und Fürstenwalde, Oranienburg, Strausberg, Bernau, Nauen, Potsdam, Werder, Gr. Lichterfelde, Zossen, Königswusterhausen) gelten wesentlich niedrigere Fahrpreissätze, jedoch ohne Gepäckfreigewicht; für jedes Gepäckstück ist der Fahrpreis III. Klasse zu bezahlen.

umstehenden Zusammenstellung. Soweit dabei keine Zuggültigkeit angegeben ist, sind die Rückfahrkarten zu allen fahrplanmäßigen Zügen, also auch zu Schnellzügen, benutzbar. Die übrigen Rückfahrkarten, die für gewöhnliche Personenzüge gelten, sind gegen Zukauf von Schnellzug-Ergänzungskarten, wie sie unter Ziff. I beschrieben sind, auch zu Schnellzügen mit erhöhten Fahrpreisen zugelassen. Auf den Bahnen, die diese Einrichtung haben, besteht für Reisende, die Rückfahrkarten lösen und sowohl die Hinreise als auch die Rückreise oder nur die letztere mit einem Schnellzug ausführen wollen, meist die Erleichterung, daß schon bei Antritt der Hinreise auf der Abgangsstation die für die Rückreise erforderliche Schnellzug-Ergänzungskarte gekauft werden kann; auch werden für Stationsverbindungen mit lebhaftem Verkehre Rückfahrkarten ausgegeben, die an sich schon zu Schnellzügen gelten und deren Fahrpreis entsprechend berechnet ist. Auf den elsass-lothringischen Bahnen dagegen ist für die Benutzung eines Schnellzuges zur Hin- und Rückreise auf Rückfahrkarten nur der einfache Unterschied im Preise für Schnell- und Personenzug zu zahlen.

Auf den badischen, elsass-lothringischen und württembergischen Bahnen bestehen für den Binnenverkehr sowie für den direkten Verkehr dieser Bahnen untereinander keine besonderen Rückfahrkarten. Der Tarif für Hin- und Rückfahrt mit gewöhnlichem Personenzug ist so gebildet, daß der Fahrpreis

für die I. Klasse gleich ist dem normalen Personenzug-Fahrpreis

I. Klasse zuzüglich desjenigen III. Klasse;

für die II. Klasse gleich ist dem normalen Personenzug-Fahrpreis

I. Klasse;

für die III. Klasse gleich ist dem normalen Personenzug-Fahrpreis

II. Klasse.

An [Stelle besonderer Rückfahrkarten verwendet man die Fahrkarten für einfache Fahrt, die durch Aufdrückung eines Stempels „Zurück“ für Hin- und Rückfahrt in der nächst niedrigeren Klasse gültig erklärt werden; die so gestempelten Fahrkarten verlieren die Gültigkeit für diejenige Klasse, auf welche sie nach Farbe und Aufschrift lauten. Auf den elsass-lothringischen Bahnen besteht noch ein Tarif für Hin- und Rückfahrt mit Schnellzug, der so bestimmt ist, daß

der Fahrpreis für die I. Klasse gleich ist dem normalen Personenzug-Fahrpreis I. Klasse zuzüglich desjenigen II. Klasse;

der Fahrpreis für die II. Klasse gleich ist dem normalen

Schnellzug-Fahrpreis I. Klasse;

der Fahrpreis für die III. Klasse gleich ist dem normalen

Schnellzug-Fahrpreis II. Klasse.

Auch hier werden an Stelle besonderer Rückfahrkarten die Fahrkarten für einfache Fahrt verwendet, und zwar durch Stempelung in der vorbeschriebenen Weise. Auf dieser Einrichtung beruht auch die oben erwähnte Erscheinung betreffs des Schnellzug-Zuschlages.

Bei der Berechnung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten wird der Ausgabetag als voller Tag angesehen, doch wird bei Rückfahrkarten, die zu einem um 12 Uhr nachts abgehenden Zug ausgegeben werden, die Gültigkeitsdauer erst vom beginnenden Tag an gerechnet. Auf den Bahnen, bei denen die Gültigkeitsdauer 10 Tage beträgt, muß die Rückfahrt (auch mit den 1 tägigen Karten) spätestens am letzten Tage der Gültigkeitsdauer bis 12 Uhr mitternacht einschließlich beendet werden; auf den übrigen Bahnen kann die Rückfahrt noch am letzten Tage der Gültigkeitsdauer bis um 12 Uhr mitternacht einschließlich mit einem Zug angetreten werden, der fahrplanmäßig bis zu dieser Zeit abgeht und eine ununterbrochene Fahrt bis zum Reiseziele bietet. Auch tritt auf diesen Bahnen für die Rückfahrkarten zu den drei hohen Festen eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer ein.

Soweit Gepäckfreigewicht für Rückfahrkarten besteht, wird es bei der Hin- wie Rückreise gewährt.

Die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten für den internationalen Verkehr ist zum Theil ausnahmsweise lang bemessen.

Während der Sommermonate werden von gewissen größeren deutschen Stationen Sommerkarten zur Hin- und Rückfahrt mit längerer Gültigkeitsdauer nach Badeorten an der Nord- und Ostsee sowie im Binnenlande, ferner nach den besuchteren Luftkurorten zu ermäßigten Preisen verkauft. Um die Einrichtung soweit, als ein Bedürfnis dazu vorhanden ist, nutzbar zu machen, ohne zugleich den Fahrkartenbestand übermäßig zu vermehren, werden Anschlußrückfahrten bis zu den Verkaufsstationen der Sommerfahrkarten mit gleichlanger Gültigkeitsdauer nebst einem Gutschein für dieselbe Wagenklasse verabreicht, der nach dem Unterschied im Preise der Anschlußkarte und zweier einfachen Schnellzugarten bewerthet ist; bei Lösung der eigentlichen Sommerkarte wird der Gutschein anstatt baaren Geldes in Zahlung genommen.

2. Für Rundreisen.

Für verschiedene Rundreisen, namentlich nach den landschaftlich hervorragenderen Gegenden, werden meist nur in den Sommermonaten sogenannte feste Karten ausgegeben, die eine dem Umfang der Rundreise angemessene Gültigkeitsdauer und bei kleineren Reisen Benutzbarkeit für gewöhnlichen Personenzug, bei größeren Reisen Benutzbarkeit auch für Schnellzüge haben. Die Karten sind nicht übertragbar.

Zum Anschluß an gewisse feste Rundreisefarten bestehen besondere Rückfahrarten der vorstehend unter Ziff. 1 am Schlusse besprochenen Art.

3. Für den Verkehr auf zusammenstellbare Fahrtscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.¹⁾

Es werden während des ganzen Jahres für Bahnstrecken des B. D. E. V. sowie mehrerer, dem Vereine nicht angehörenden belgischen, schweizerischen, dänischen, schwedischen und norwegischen Eisenbahn-Verwaltungen (auch Dampfschiffs- und Postverwaltungen) zusammenstellbare Fahrtscheinhefte ausgegeben, und zwar: für in sich geschlossene Rundfahrten, für Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken, für Reisen, die sich zum Theil aus Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken, zum Theil aus einer oder mehreren Rundfahrten zusammensetzen.

Die vorhandenen Fahrtscheine sind aus einem Verzeichniß zu ersehen, worin jeder Schein in alphabetischer Anordnung unter seiner Anfangs- wie Endstation, mithin doppelt, aufgeführt ist. Außerdem enthält das Verzeichniß eine Anzahl von Verbindungstrecken, die die Verbindung zwischen Fahrtschein-Endstationen über Landwege (Gebirgsreisen) bilden.

Für die Zusammenstellung von Heften gelten folgende Bedingungen: Die bezahlten Fahrtscheine müssen eine Entfernung von mindestens 600 km umfassen; die Reise muß zur Ausgangsstation zurückführen, die vor Vollendung der Reise nicht wieder berührt werden darf; Fahrtschein- und Verbindungstrecken müssen unmittelbar aufeinanderfolgen, so daß sich die Reise als eine geschlossene darstellt; die Kilometerzahl der Verbindungstrecken darf nicht größer sein als die Hälfte der auf bezahlte Fahrtschein- Strecken entfallenden Gesamtkilometer.

Die Hefte sind unübertragbar; sie gelten — abgesehen von einigen Ausnahmen — zu allen Zügen 45 Tage, wenn die Fahrtschein- Strecken 600 bis einschließlich 2000 km, und 60 Tage, wenn die Fahrtschein- Strecken über 2000 km umfassen. Gepäckfreigewicht wird nicht gewährt.

Die Ermäßigung beträgt betreffs der preussischen und sächsischen Staatsbahnstrecken: 30 % der Sätze für Schnellzüge (für diejenigen sächsischen Strecken, auf denen keine Schnellzüge verkehren, beträgt die Ermäßigung 25 % der Sätze für Personenzüge); für die süddeutschen Strecken werden übereinstimmende ermäßigte Sätze berechnet, die den Sätzen der norddeutschen Strecken fast gleichkommen.

Die Hefte müssen bei den zu diesem Zweck besonders eingerichteten Ausgabestellen unter Ueberreichung eines nach Vordruck auszufüllenden Bestellscheines eine gewisse Zeit vor Antritt der Reise angefordert werden.

¹⁾ Vergl. Anhang II des Uebereinkommens zum Ver. Betr. Regl. (3. Abschnitt, Nr. 39).

(Eine ähnliche Einrichtung ist die der zusammenstellbaren Karten für Rundreisen nach Italien. Die Karten setzen sich aus drei Theilen zusammen, nämlich aus je einer Karte zur Fahrt auf geradem Wege von der Ausgangsstation bis zur italienischen Grenzstation und von einer anderen solchen Station zurück nach der Ausgangsstation, ferner aus einer die beiden Grenzpunkte verbindenden Karte für die Rundreise durch Italien. Die Karten gelten zu allen Zügen 60 Tage, für dieselbe Person, geben keinen Anspruch auf Gepäckfreigewicht und haben annähernd die Preisermäßigung der Vereinsreisehefte. Anstatt der beiden Theilkarten bis und von den italienischen Grenzstationen können auch zusammenstellbare Vereinsreisehefte verwendet werden.)

4. Für Kinder.

Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre sowie jüngere Kinder, falls für sie Plätze beansprucht werden, werden bei Lösung von Fahrkarten der vorbezeichneten Art zu ermäßigten Sätzen in der Weise befördert, daß für ein Kind eine Karte zum halben Preise, für zwei Kinder eine Karte zum vollen Preise verabreicht wird.

Zu Fahrkarten für einzelne Kinder werden die Fahrkarten für Erwachsene verwendet. Zu diesem Zweck sind die gewöhnlichen Fahrkarten (nach Edmonson'schem Muster) mit einem schrägen Querstrich bedruckt; der größere Theil bildet die eigentliche Fahrkarte, der kleinere Theil, der außer der Ordnungsnummer den wesentlichen Inhalt der Fahrkarte in abgekürzter Form trägt, wird vom Billeteur in dem angegebenen Fall abgetrennt und als Rechnungsunterlage zurückbehalten. Fahrscheinehefte werden in allen Theilen mit einem Stempel „Kind“ gekennzeichnet; außerdem wird von einem nach dem Titel eingestempelten Blatt, das der Länge nach in zwei Hälften getheilt ist, die rechte Hälfte vom Billeteur abgetrennt. (Die Vereinsreisehefte haben diese Einrichtung nicht.)

Die Ermäßigung und die Form ihrer Gewährung bestehen auf allen deutschen Bahnen sowie im Geltungsbereiche des Ver. Betr. Regl.

5. Für Zeitkarten.

Es ist zwischen zwei Arten des Abonnements zu unterscheiden.

Die eine Art ist die, wonach der Fahrgast für eine bestimmte Bahnstrecke Preisermäßigungen genießt, die mit der längeren Dauer des Abonnements ansteigen. Die Einrichtung dient namentlich dem Zweck, Personen, die sich täglich mit der Bahn in das Innere der größeren Städte zu ihrem Beschäftigungsorte begeben und wieder in ihre vorstädtischen Wohnungen zurückkehren, eine Erleichterung zu gewähren.

Bei dieser Art von Abonnement liegt die Voraussetzung zu Grunde, daß die Strecke täglich einmal hin und zurück befahren wird. Die Zeit-

karten werden auf die Dauer von einem bis zu zwölf vollen Monaten zur Fahrt in I., II. oder III. Wagenklasse ausgefertigt. Die Preisermäßigung ist verschieden; sie wird von dem normalen Personenzugfahrpreis berechnet. Auf den preussischen und badischen Staatsbahnen sowie auf den elsass-lothringischen Bahnen werden für Zeitkarten

auf 1 Monat 30 einfache Fahrten,

" 2 Monate 50

" jeden folgenden Monat 15 einfache Fahrten mehr

gerechnet. Auf Entfernungen von mehr als 10 km tritt die weitere Ermäßigung ein, daß die so gefundenen Preise um so viele Prozente bis zu höchstens 50 % ermäßigt werden, als die Entfernungen 10 km übersteigen. Auf den württembergischen Bahnen werden gerechnet für Zeitkarten

auf 1 Monat 30 einfache Fahrten,

" 3 Monate 75 " " "

" 6 " 135 " " "

" 12 " 240 " " "

Auf den bayerischen und sächsischen Staatsbahnen wird zunächst eine tägliche Hin- und Rückfahrt mit dem doppelten normalen Preise angesetzt, wobei jeder Monat zu 30 Tagen angenommen wird; die Ermäßigung beträgt: auf den bayerischen Bahnen 40 % für eine Karte auf 1 Monat bis zu 70 % für eine Karte auf 12 Monate, auf den sächsischen Bahnen 55 % für eine Karte auf 1 Monat bis zu 75 % für eine Karte auf 12 Monate. Die Karten berechtigen zur beliebigen Fahrt mit allen planmäßigen Zügen, die die entsprechende Wagenklasse führen und auf den betreffenden Stationen anhalten. Freige pack wird nicht gewährt. Die Karten sind streng persönlich. Ablaufende Karten können verlängert werden. Auf den sächsischen Bahnen wird für die Zeit der Verlängerung dann, wenn ein vorangegangener Gültigkeitsabschnitt von längerer Dauer war, die gleiche Ermäßigung gewährt, die für diesen längeren Abschnitt berechnet worden ist.

Die Karten sind bei der Ausgangsstation schriftlich unter Beifügung eines photographischen Bildnisses zu bestellen.

An die vorbeschriebene Art des Abonnements schließt sich die Einrichtung der Zeitkarten für Schüler zum Schulbesuch an. Die Karten werden für Schüler und Schülerinnen der niederen und höheren Schulen, auch der Fortbildungs- und Gewerbeschulen, sowie für Zöglinge von Präparanden-Anstalten und für Konfirmanden ausgefertigt, auf den bayerischen, württembergischen und badischen Bahnen auch für junge Leute, die akademische Anstalten, Universitäten, technische Hochschulen, Konservatorien und dergl. besuchen. Die Karten auf den preussischen

und sächsischen Staatsbahnen können gelten: zur beliebigen Fahrt (Hin- oder Rückfahrt) täglich mit Ausnahme der Sonn-, Feier- und Ferientage oder zur beliebigen Fahrt (Hin- oder Rückfahrt) an bestimmten Wochentagen oder an Sonntagen, wenn der Unterricht (wie für Konfirmanden, Schüler von Fortbildungsschulen und dergleichen) nur an bestimmten Tagen erteilt wird, oder endlich zu einer einfachen Fahrt in der einen oder der anderen Richtung, und zwar wieder täglich oder an bestimmten Wochentagen wie vorstehend angegeben. Als Einheitspreis werden innerhalb der genannten beiden Bahngebiete gerechnet: bei einer Geltungszeit von weniger als 12 Monaten, aber von mindestens 1 Monat 1,33 \mathcal{M} in III. Kl. und 2,00 \mathcal{M} in II. Kl., bei voller Jahresdauer 1,00 \mathcal{M} in III. Kl. und 1,5 \mathcal{M} in II. Kl. für jedes Kilometer und jede Fahrt; 2 Geschwister genießen ohne Rücksicht auf die Geltungszeit den ermäßigten Satz für ein volles Jahr, 3 und mehr Geschwister weitere Vergünstigungen. Die Karten sind auf den preussischen Bahnen auch zu Schnellzügen, auf den sächsischen Bahnen nur zu gewöhnlichen Personenzügen benutzbar. Auf den bayerischen Bahnen bestehen Schülerkarten auf die Dauer von 1 bis zu 6 Monaten, und zwar für Personen- und Schnellzüge je besondere Karten. Die Gültigkeit der Karten ist im übrigen so wie vorstehend angegeben, nur sind Karten zur Hin- und Rückfahrt nur zu einer einmaligen Hin- und Rückfahrt, ferner Karten zur täglichen Fahrt an allen Wochentagen benutzbar. Der Einheitspreis ist verschieden; der Preisberechnung bei Karten zur täglichen Hin- und Rückfahrt oder zur täglichen Fahrt in einer Richtung werden für jeden Monat 25 Hin- und Rückfahrten oder 25 einfache Fahrten zu Grunde gelegt. Auf den württembergischen Bahnen zahlen Schulkinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre nur die Hälfte desjenigen Fahrpreises, der für Zeitkarten von Schülern über 10 Jahre bestimmt ist. Auf den badischen Bahnen werden Schülerkarten nur auf die Dauer von 1 Monate oder von 15 Tagen abgegeben; im ersteren Falle beträgt der Preis die Hälfte, im letzteren Falle ein Viertel des Wertes einer allgemeinen Zeitkarte auf 1 Monat. Auf den elsass-lothringischen Bahnen giebt es Schülerkarten zu einer einmaligen Hin- und Rückfahrt oder zu einer einfachen Fahrt in der einen oder der anderen Richtung entweder an allen Tagen (einschließlich der Sonn- und Feiertage) oder an den Wochentagen; die Karten gelten zu allen planmäßigen Zügen, die die entsprechende Wagenklasse führen.

Der Bestellung muß eine Bescheinigung des Schulvorstandes (bei Konfirmanden des Pfarrers) über den Schulbesuch beigelegt werden.

Die zweite Art des Abonnements ist die, wonach derjenige, welcher eine gewisse Anzahl Fahrkarten für eine bestimmte Strecke auf einmal

entnimmt, eine Preisvergünstigung genießt. Die Form, in die sich die Einrichtung kleidet, bilden die Fahrscheinebücher (für I.—III. Wagenklasse). Jedes Buch gilt zu 30 Hin- oder Herfahrten auf derselben Strecke für dieselbe Person (auch für Familien-Angehörige), und zwar auf den sächsischen Staatsbahnen im Jahre der Lösung und im darauffolgenden Kalenderjahre, auf den bayerischen, württembergischen und badischen Bahnen innerhalb eines Jahres. Es können auf einmal auch mehrere Bücher gekauft werden. Sie sind zu den gewöhnlichen Personenzügen benutzbar, gegen Lösung einer Ergänzungskarte auch zu den Schnellzügen. Die Preisermäßigung ist auf den sächsischen Bahnen dieselbe wie bei Rückfahrkarten; auf jeden Fahrchein wird das übliche Gepäckfreigewicht gewährt. Auf den genannten süddeutschen Bahnen werden Bücher für die Personenzüge oder für die Schnellzüge ausgeben; der Preis ist zum 20fachen normalen Satz der einfachen Fahrt im Personen- oder Schnellzug berechnet.

Auf den preußischen Staatsbahnen besteht die Einrichtung nicht.

Auf den württembergischen Bahnen giebt es noch eine dritte Art des Abonnements in Form der Zeitkarten für die ganze Bahn (Landeskarten). Die Karten gelten zur beliebigen Befahrung der sämtlichen württembergischen Staatsbahnlinien 15 Tage lang in allen planmäßigen Zügen mit der entsprechenden Wagenklasse und haben den Preis von: 45 *M* in I. Kl., 30 *M* in II. Kl. und 20 *M* in III. Kl. Die Karten sind streng persönlich. Sie sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen der größeren Stationen auf mindestens 1 Stunde zuvor gemachte Bestellung erhältlich; bei anderen Stationen soll die Bestellung spätestens 24 Stunden vor der beabsichtigten Benutzung erfolgen. Ein photographisches Bildniß ist mit einzureichen.

6. Für Militärpersonen.

Gemäß des Militär-Tarifes¹⁾ für die Eisenbahnen Deutschlands, gültig vom 1. 10. 1887, werden Mannschaften vom Feldwebel abwärts u. s. w. bei Urlaubsreisen auf Vorzeigung des Urlaubspasses, Rekruten und andere einberufene Mannschaften des Beurlobtenstandes und der Ersatzreserven u. s. w. gegen Vorzeigung eines darauf bezüglichen Ausweises und gegen sofortige Entrichtung der Fahrgebühr nach dem Satze von 1,5 *S* für die Person und das km in der dritten Wagenklasse der Personenzüge — unter Verabreichung von Militärfahrkarten — befördert. Hierbei wird ein Gepäckfreigewicht von 25 kg gewährt, und zwar auch auf den Bahnen, die solches in ihrem Binnenverkehre nicht eingeführt haben. Für das Mehrgewicht ist die Gepäckfracht des allgemeinen Verkehrs zu entrichten.

¹⁾ Vergl. 1. Abschnitt, Nr. 24 (S. 67).

7. Für Arbeiter.

Die Einrichtung soll den in den größeren Städten beschäftigten Arbeitern die Möglichkeit bieten, fernab der Stadt ihre Wohnung unter günstigeren Verhältnissen nehmen und dabei den Aufwand an Eisenbahnfahrgeld bestreiten zu können. Aus der letzteren Rücksicht ergibt sich, daß die Preisermäßigung weitgehen muß, die aber wiederum zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahn-Verwaltung von der Bedingung abhängt, daß eine größere Anzahl von Arbeitern fährt, also ein Massenverkehr zu bedienen ist. Die Einrichtung beschränkt sich naturgemäß auf die niedrigste Wagenklasse und kleidet sich in die Form der Arbeiter-Wochenkarten mit Gültigkeit für 6 Werktage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle. Die Karten können an jedem beliebigen Wochentage gelöst werden. Als Grundpreis wird gerechnet:

auf den preussischen und bayerischen Staatsbahnen: 1 \mathcal{L} für eine Fahrt und das km (Mindestpreis einer Wochenkarte 20 \mathcal{L}),

auf den sächsischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen: für Entfernungen bis 5 km einschließlich der Satz von 60 \mathcal{L} , der auf dem Einheitspreis von 1 \mathcal{L} für eine Fahrt und das km beruht; für jedes weitere km werden jenem Grundpreis nicht 12 \mathcal{L} , sondern nur 10 \mathcal{L} zugeschlagen, so daß der Einheitspreis mit zunehmender Entfernung immer mehr unter 1 \mathcal{L} sinkt. Für die Arbeiter-Wochenkarten zur einfachen Fahrt werden auf den württembergischen Bahnen $\frac{1}{2}$, auf den badischen Bahnen $\frac{3}{4}$ dieses Preises erhoben (auf den sächsischen Bahnen giebt es solche Wochenkarten nicht).

Die Wochenkarten auf den sächsischen Bahnen gewähren noch den Vorteil, daß ihnen Benutzbarkeit innerhalb 10 Tagen — Sonn- und Feiertage mitgezählt — zu 12 einfachen Fahrten in beliebiger Richtung eigen ist, so daß der Arbeiter, der an einzelnen Tagen behindert ist, seiner Beschäftigung nachzugehen, keine Einbuße an Fahrgeld erleidet, andererseits bei kleineren Entfernungen die Möglichkeit geboten ist, je nach Umständen auf der Eisenbahn oder zu Fuß nach und aus der Stadt zu gelangen.

Auf den preussischen Staatsbahnen werden auch Wochenkarten für 7 aufeinanderfolgende Tage (also einschließlich eines Sonntages) verabreicht mit Gültigkeit entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu

einer täglichen einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle für dieselbe Person. Die Karten können auch an Sonntagen gelöst werden. Der oben angegebene Grundpreis gilt auch für diese Karten.

Daneben sind auf den preussischen, sächsischen, bayerischen und elsass-lothringischen Bahnen Arbeiter-Rückfahrkarten vorhanden.

Auf den sächsischen Bahnen giebt es auch noch Arbeiter-Monatskarten, die im Monat der Lösung zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt an den Werktagen gelten. Solche Karten kosten auf Entfernungen: von 9 und 10 km 4,00 M (für kleinere Entfernungen sind die Wochenkarten wohlfeiler), von 11 bis 15 km einschließlich 5,00 M, von 16 km und darüber 6,00 M.

Auf den elsass-lothringischen Bahnen bestehen Arbeiter-Monatskarten mit Gültigkeit im Monat der Lösung zur einmaligen Hin- und Rückfahrt an allen Tagen oder zur einmaligen Hin- und Rückfahrt an den Werktagen oder endlich zu einer einfachen Fahrt in der einen oder der anderen Richtung, und zwar wieder an allen Tagen oder an den Werktagen wie vorstehend angegeben. Als Einheitspreis werden $\frac{3}{4}$ M für eine Fahrt und das km gerechnet.

Die Beförderung geschieht entweder mit Sonderzügen oder mit bestimmten planmäßigen Zügen. Die unentgeltliche Mitnahme von Handwerkszeug und Speisegeräth ist gestattet. Die Karten sind unübertragbar.

8. Für Gesellschaftsfahrten.

Für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften von mindestens 30 Personen kann nach Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung für die I., II. oder III. Wagenklasse eine Ermäßigung bis zu 50 % des gewöhnlichen Preises der einfachen Fahrt — unter Ausschluß von Gepäckfreigewicht — gewährt werden.

Auch für akademische Ausflüge, Schulfahrten und Ferienkolonien bestehen Preisermäßigungen. Das Nähere hierüber sowie über ermäßigte Tarife

9. zu milden Zwecken findet sich im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarife, Theil I.

III. Bildung der Tariffäße und Tarifform.

Die aufgeführten Personen-Tarife sind im allgemeinen Entfernungs-Tarife, d. h. sie sind in der Weise gebildet, daß mit der wachsenden Länge auch der Fahrpreis wächst.

Für den Personenverkehr ist aus verschiedenen Gründen der Stations-Tarife die geeignete Form. Er enthält alle diejenigen

Stationsverbindungen, für welche durchgehende Personen- und Gepäck-Abfertigung besteht, mit den Entfernungen, Fahrpreis- und Gepäckfrachtsätzen. Die Sätze sind gebildet

- a) in den Binnen-Tarifen durch Multiplikation der Einheitsentfernung (Kilometer) mit den Einheitspreisen,
- b) in den direkten Verkehren betreffs der Militärfahrpreise ebenso, im übrigen durch Zusammenzählung der Antheile der in Frage kommenden Strecken unter Berücksichtigung der im Verkehre zwischen je zwei Stationen oder auch Stationsgruppen vorhandenen verschiedenen Verkehrswege und, soweit nöthig, des Wettbewerbes.

Auf den preussischen Staatsbahnen werden Entfernungen bis zu 30 km in Ganzen und Zehnthteilen angesetzt.

Die Fahrpreise sind im allgemeinen auf volle Zehn Pfennig, in folgenden Fällen aber abweichend aufgerundet:

bei den preussischen Staatsbahnen: bis zu 13,0 km Entfernung auf 5 \mathcal{R} ,

bei den sächsischen Bahnen: im Nachbarverkehr und für die vierte Wagenklasse überhaupt auf 5 \mathcal{R} ,

bei den bayerischen, württembergischen, badischen und elsass-lothringischen Bahnen: bis zu 1,00 \mathcal{M} Fahrpreis auf 5 \mathcal{R} .

Ueber die Abrundung der Gepäckfracht und deren Mindestbetrag findet sich das Nähere im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarife, Theil I.

Wenn durchgehende Abfertigung über Bahnhöfe, die räumlich getrennt liegen und zwischen denen keine Personenbeförderung stattfindet, eingerichtet ist, so besteht theilweise Ueberfahrt der Reisenden von einem zum anderen Anschlußbahnhofo mittels eines eisenbahnseitig gestellten Omnibus; für eine solche Leistung sowie für die Ueberführung des durchgehend abgefertigten Reisegepäcks in allen jenen Fällen wird eine Gebühr in die Fahrpreis- und Gepäckfrachtsätze eingerechnet.

Die Form des Kilometer-Tarifes findet sich nur vereinzelt angewendet, nämlich für den Binnenverkehr einiger deutschen Verwaltungen. Seine äußere Gestalt ist in dem Abschnitt für den Güterverkehr auf Seite 96 beschrieben.

Für gewisse direkte Verkehrsbeziehungen erscheinen in den Stations-Tarifen anstatt eines Gesamtsatzes für die ganze Reise Strecke 2 Theil-(Schnitt-)sätze, und zwar:

- a) für den Gepäckverkehr nach Stationen derjenigen Bahnen, die kein Gepäckfreigewicht gewähren, wo ein Frachtsatz für das über

25 kg hinausgehende Gewicht sowie ein zweiter Frachtsack für das Gesamtgewicht (beide Säge für je 10 kg) ausgeworfen ist; ferner

- b) für den Verkehr mit russischen Stationen, wo wegen der Schwankungen im Werthe des russischen Geldes die Fahrpreis- und Gepäckfrachtsäge bis zur deutsch-russischen Grenze in deutscher Währung, von da an in russischer Währung angegeben sind.

Wenn zwischen zwei Stationen oder Stationsgruppen mehrere Schienenwege bestehen, auf denen wechselnd geeignete Zugverbindungen geboten sind, so werden die Fahrkarten für die verschiedenen Wege gültig gestellt, soweit ein Bedürfniß dazu anzuerkennen ist. Der Reisende hat es dann in der Hand, den Weg zu befahren, der ihm am besten paßt. Eine solche Einrichtung ist insbesondere bei Reisen auf größere Entfernungen für den Fahrgast werthvoll und erleichtert andererseits den Fahrkarten-Ausgabedienst.

Im sächsischen Binnenverkehre findet sich die Einrichtung in Folge des engverknüpften Bahnnetzes in weitem Umfang. Bei kleineren Unterschieden wird nur eine Fahrkarte mit Gültigkeit für die verschiedenen Wege ausgegeben und der Preis nach dem Weg bemessen, der nach Lage des Fahrplanes vorzugsweise den Verkehr bedient. Bei größeren Unterschieden werden zunächst für jeden Weg getrennte einfache Fahrkarten, jedoch nur eine Sorte Rückfahrkarten erstellt und der Preis der letzteren nach dem Durchschnitt berechnet. Unter Umständen werden auch die Rückfahrkarten getrennt, und zwar wird dann aufgelegt eine Sorte mit Benutzbarkeit für den kürzeren Weg, daneben eine zweite Sorte mit Gültigkeit für den längeren wie kürzeren Weg zu Preisen, die nach dem längeren Wege berechnet sind. Wenn Rückfahrkarten von einer Station nach mehreren nebeneinander liegenden Stationen mit Benutzbarkeit über die gleichen Bahnwege bestehen, so werden die Fahrpreise für die verschiedenen Bestimmungsstationen gleichhoch bemessen. Es kostet z. B. eine Rückfahrkarte von Dresden-Altstadt nach Hainichen über Niederwiesa oder über Röhschenbroda - Meißen - Roßwein ebensoviel wie eine Rückfahrkarte nach Frankenberg über dieselben Bahnwege. Außerdem bestehen Rückfahrkarten, die für gleichlaufende Strecken gelten, welche indeß nicht in einen Bahnhof, sondern in Bahnhöfe verschiedener Orte münden. Die Preisberechnung ist ähnlich der für die vorher besprochenen Rückfahrkarten.

Im direkten Verkehre tritt bei der gedachten Einrichtung dann, wenn die zur Wahl gestellten Wege sich über zwei oder mehrere Bahnbereiche

erstrecken, zu der Preisfrage noch die weitere Frage der Fahrgeldvertheilung hinzu. Zunächst sind hier zwei Fälle zu unterscheiden: jede Verwaltung ist an den verschiedenen Wegen betheiligt, oder die eine Verwaltung ist nur an dem einen Weg, an dem anderen gleichlaufenden Weg aber gar nicht betheiligt. Die Preisbestimmung richtet sich im ersten Fall nach den jeweiligen besonderen Verhältnissen; im zweiten Fall werden die niederen Sätze als maßgebend angenommen und auf den anderen Weg oder die anderen Wege übertragen. Die Fahrgeldvertheilung hängt im ersten Fall wieder von den jeweiligen besonderen Verhältnissen ab, und zwar können die folgenden beiden Arten der Fahrgeldvertheilung eintreten: feste Vertheilung, die sich nach dem Verkehrsumfang der einzelnen Wege richtet, oder Vertheilung nach der thatsächlichen Leistung; die letztere Art tritt in der Regel in dem zweiten Fall ein. Die Vertheilung nach der thatsächlichen Leistung bedingt nun einen Nachweis; einen solchen bilden bei Fahrscheinheften die auf die wahlweise benutzbaren Strecken lautenden Scheine, bei gewöhnlichen Fahrkarten (nach Edmonson'schem Muster) ein besonderer Prüfungsabschnitt daran. Diese Vertheilungsart ist allerdings mühsam, namentlich dann, wenn es sich um einen lebhaften Verkehr handelt.

Bei der Frage der Gleichstellung von Tariffäzen mit den niederen Sätzen einer Wettbewerbsstrecke kommt im Personenverkehre zunächst der Grad der Konkurrenzfähigkeit in Betracht, der wiederum von der Anlage und der Ausrüstung der Wettbewerbsstrecke abhängt. Im besonderen fragt es sich, wieviel Zugverbindungen auf den konkurrierenden Wegen vorhanden sind, welche Lage und Schnelligkeit die einzelnen Züge haben; weitere Umstände, die auf den Reisenden bei der Wahl des Weges bestimmend einwirken, sind: Bequemlichkeiten, die die Eisenbahnen bieten (Durchgangs-, Schlaf- und Restaurationswagen u. s. w.), die Möglichkeit des Besuchs zwischenliegender größerer Verkehrsplätze, beim Uebertritt über die Zollgrenze die Tageszeit, in die die zollamtliche Untersuchung fällt, Sehenswürdigkeiten von Stadt und Land. Wenn sich hiernach ergibt, daß der höhere Tarif der einen Strecke geeignet ist, deren Verkehr Abbruch zu thun, so liegt es in ihrem Nutzen, die Preisverschiedenheiten durch entsprechende Ermäßigungen auszugleichen oder wenigstens abzuschwächen.

Die Tarife für den Personenverkehr sind wie die Tarife für den Güterverkehr öffentlich.

Auf jeder Station ist ein Tarif-Auszug auszuhängen oder auszulegen, aus dem die Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, ersichtlich sind.

4. Fahrgehd- und Gepäckfracht-Vertheilung.

Das für den Güterverkehr unter BV Absatz 1 beschriebene Verfahren betreffs der Frachtvertheilung ist auch im Personenverkehre für die Fahrgehd- und Gepäckfracht-Vertheilung üblich.

5. Benutzung von Fahrkarten über andere als die darin angegebenen Bahnwege.

Auf den größeren deutschen Bahnen besteht die Einrichtung, daß Inhabern von einfachen und Rückfahrkarten, von Rundreisefarten und zusammengestellten Fahrscheineheften die Benutzung einer anderen als der in den Fahrkarten bezeichneten, dieselben Stationen verbindenden Strecke gestattet werden kann, wenn die zu benutzende Strecke kürzer oder ebenso lang als die in der Fahrkarte verzeichnete Strecke ist und beide Strecken lediglich einer und derselben Verwaltung angehören. Die Fahrkarten sind auf der Station, wo die ursprüngliche Reifestrecke verlassen werden soll, oder auf einer anderen, vorhergehenden Station dem dienstthuenden Stationsbeamten vorzulegen, der sie durch Umschreibung zur Fahrt auf der neugewählten Strecke für gültig erklärt. Auf den süddeutschen Bahnen besteht noch die Erweiterung, daß auch dann ein anderer Bahnweg gewählt werden kann, wenn er länger ist als der in der Fahrkarte angegebene Weg. Für die Mehrentfernung ist dann eine Zuschlagkarte nachzulösen. Auf den sächsischen Bahnen sind für gewisse Strecken besondere Umwegkarten vorhanden.

Bei Betriebsstörungen sowie bei einer Anschlußversäumnis wegen Zugverspätung sind die Reisenden berechtigt, die Fahrt von der Anschlußstation auf einer anderen nach demselben Bestimmungsorte führenden deutschen Bahnstrecke ohne Rücksicht auf deren Länge auf Grund der zuerst gelösten Fahrkarte fortzusetzen, sofern hierdurch die Ankunft am Bestimmungsorte beschleunigt werden kann. Eine Zuzahlung ist selbst dann nicht zu leisten, wenn ein Zug mit höheren Fahrpreisen (Schnellzug) oder eine höhere Wagenklasse benutzt werden soll. Dasselbe gilt auch, wenn die günstigere Gelegenheit zur Weiterreise sich auf dem Wege der Fahrkarte bietet. Die Fahrkarten werden vom dienstthuenden Stationsbeamten umgeschrieben.

6. Schlafwagen. Durchgangszüge.

Auf einigen verkehrsreicheren Linien laufen Schlafwagen mit I. oder mit I. und II. Wagenklasse; die Wagen werden theils von den Eisenbahn-Verwaltungen, theils von der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft gestellt. Die Schlafwagen stehen den Reisenden mit Eisenbahnfahrkarten derselben Wagenklasse gegen Zulösung ent-

sprechender Schlafwagenarten zur Verfügung. Reisende I. Klasse können auch Schlafwagenarten II. Klasse lösen, 4 Reisende I. Klasse gegen Kauf von 3 Schlafwagenarten I. Klasse zusammen eine Wagenabtheilung mit 4 Schlafplätzen benutzen. Zwei Kinder von 4 bis 10 Jahren können sich eines gemeinschaftlichen Schlafplatzes bedienen.

In gewissen Schnellzügen des großen durchgehenden Verkehrs laufen Wagen mit besonderen Bequemlichkeitseinrichtungen: Verbindung der Wagen durch gedeckte Uebergänge, Wirthschaftsbetrieb, numerirte Plätze, elegantere Ausstattung. In den Fahrplänen der preussischen Staatsbahnen sind diese Züge als D-Züge (Durchgangszüge) bezeichnet; auch ist deren Benutzung auf den genannten Bahnen nur gegen Zahlung einer Platzgebühr außer dem tarifmäßigen Fahrgelde zulässig, die für Entfernungen über 150 km für I. und II. Klasse 2 *M*, für III. Klasse 1 *M*, für Entfernungen von 150 km und weniger die Hälfte dieser Sätze beträgt. Auf den übrigen Bahnen wird keine Platzgebühr eingehoben.

7. Sonderfahrten.

Sonderzüge können nach dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltungen gestellt werden. Die Gebühr beträgt für das Tariffilometer: für die Lokomotive 1,20 *M*, für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Personenwagens 0,40 *M*, für jede Achse eines auf Verlangen oder auch den bahnpolizeilichen Bestimmungen zufolge gestellten anderen Wagens 0,20 *M*, mindestens 4 *M* für das Tariffilometer und 100 *M* im Ganzen.

Wenn für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften die oben unter II 8 besprochene Fahrpreis-Ermäßigung gewährt ist und auf Wunsch Sonderzüge gestellt werden, so wird der angegebene Mindestbetrag nicht weiter ermäßigt.

8. Miethen von ganzen Wagen und Wagenabtheilungen.

Salon-, Schlaf- oder sonstige Personenwagen sowie Gepäck- und Krankenwagen, ohne Rücksicht darauf, ob sie Eigenthum der Reisenden oder der Eisenbahn-Verwaltungen sind, können mit Genehmigung der letzteren in die Züge eingestellt werden.

Für die Benutzung der eingestellten Salon-, Schlaf- oder Personenwagen sind ohne Rücksicht auf die Achsenzahl Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zuggattung für die Personen, die den Wagen benutzen, mindestens jedoch für 12 Personen für jeden Wagen zu lösen. Bei Einstellung von Gepäck- oder Güterwagen sowie von Personenwagen IV. und III. Klasse (insofern aus letzteren die Sitze herausgenommen worden sind) für die Beförderung von Kranken sind 4 Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zuggattung zu entnehmen. Zwei Begleiter werden in dem

Krankenwagen frei befördert. Es werden auch Rückfahr- und Rundreisefahrkarten sowie sonstige Fahrkarten zugelassen, welche zur Benutzung der I. Klasse berechtigen.

Freigewicht an Reisegepäck wird nach den Bestimmungen über Abfertigung des Reisegepäcks berechnet. Werden auf Verlangen zur Beförderung des Gepäcks besondere Wagen eingestellt, so ist für diese ein Fahrgehalt von 0,40 *M* für die Achse und das Tariffilometer zu entrichten.

Auf der Abgangsstation ist bis spätestens 30 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Wagenabtheilungen gegen Bezahlung so vieler Fahrkarten der betreffenden Klasse, als die Wagenabtheilung Plätze enthält, zulässig. Sofern es die jeweiligen Verkehrsverhältnisse gestatten, können einzelne Abtheilungen in Wagen des Kupeesystems schon gegen Lösung von mindestens 4 Fahrkarten in I. Klasse, 6 Fahrkarten in II. Klasse und 8 Fahrkarten in III. Klasse an Reisende überlassen werden. In der Abtheilung dürfen nicht mehr Personen Platz nehmen als Fahrkarten bezahlt sind. Auf Zwischenstationen können ganze Abtheilungen nur dann beansprucht werden, wenn solche unbefetzt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind. Bestellte Abtheilungen werden als solche mittels einer Aufschrift erkennbar gemacht.

35.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Verband.¹⁾

Der im Jahre 1886 in's Leben gerufene D. E. V. B. bezweckt die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichen Uebereinstimmung der hierauf bezüglichen Vorschriften, insbesondere über das Abfertigungs- und Abrechnungs-Verfahren unter Beachtung der Grenzen des Geschäftsgebietes der Ständigen Tariffkommission, beziehungsweise der in Tarifangelegenheiten abzuhaltenden General-Konferenzen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. Zur Erreichung seines Zweckes faßt der D. E. V. B. Beschlüsse, welche entweder die in Betracht kommenden Einrichtungen den Verbandsmitgliedern nur empfehlen (nicht verbindliche), oder letztere zu deren Durchführung verpflichten (verbindliche). Mehrheitsbeschlüsse mit verbindlicher Kraft können gefaßt werden über folgende Gegenstände:

1. die Ausführungsvorschriften zum Reglement für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen u. s. w. — für diejenigen Bahnen, für welche dieses Reglement Geltung hat;

¹⁾ Der D. E. V. B. ist unter wesentlicher Erweiterung des Geltungsgebietes an Stelle des am 1. 4. 86 aufgelösten Tarifverbandes getreten: vergl. die Anmerkung 1 zu Nr. 31 S. 91.

2. die Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen (Anlage B § 50 der Verk. Ordg. für die Eisenbahnen Deutschlands) über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände — für diejenigen Bahnen, für welche diese Vorschriften Geltung haben;
3. die Vorschriften über das Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsdifferenz u. s. w. angekommenen Gepäckstücken und Gütern;
4. Behandlung der Fundsachen, soweit für die einzelne Verwaltung nicht landesgesetzliche Bestimmungen ein Hinderniß bilden;
5. die Vereinfachung der Regelung von Fracht- und Ersatz-Ansprüchen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr;
6. die Einführung einheitlicher Formulare für Frachtkarten, Beförderungsscheine und Abrechnungen;
7. die Aufstellung gemeinsamer Vorschriften über den Verschluß und die Behandlung der Wagen;
8. die gleichmäßige Behandlung der zur Beförderung gelangenden, zur öffentlichen Ausstellung bestimmten Gegenstände;
9. Vorschriften über die Erhebung von Konventionalstrafen und Mehrfracht;
10. das einheitliche Frachtkarten-Muster.

Dem Verkehrs-Verband gehören fast sämtliche deutsche und einige niederländische Bahnen (letztere aber nur als beratende Mitglieder) an. Als neue Mitglieder können solche Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommen werden, welche an den in Tarifangelegenheiten abzuhaltenden General-Konferenzen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen mit beschließender Stimme theilnehmen.

Die geschäftsführende Direktion (z. Bt. die Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover) wird auf je 3 Jahre aus der Zahl der preussischen Staatseisenbahn-Direktionen gewählt. Die Vorberathung der an den Verband gerichteten Anträge erfolgt durch den aus 15 Verwaltungen bestehenden Ausschuß des Verkehrs-Verbandes.

Die Sitzungen des Ausschusses finden nach Bedürfniß, die ordentlichen Hauptversammlungen jährlich ein- bis zweimal statt.

Bei der Abstimmung in der Hauptversammlung steht jedem Mitgliede eine Stimme zu; die Beschlußfassung erfolgt mit Stimmenmehrheit. Die Beschlüsse der Hauptversammlung unterliegen der nachträglichen schriftlichen Abstimmung, wobei jedem Mitgliede nach Maßgabe der Streckenlänge ein Stimmrecht in der unter Nr. 31 S. 92 beschriebenen Art gebührt.

Die Verbandsbeschlüsse werden in der Regel von der geschäftsführenden Direktion durch Kundmachungen oder durch Nachträge zu den Kundmachungen herausgegeben. Außer den weiterhin näher bezeichneten Kundmachungen hat der Verkehrs-Verband noch Dienstvorschriften zur Kriegs-Transport-Ordnung vereinbart.

Ferner hat sich der D. E. V. B. nach der am 1. 1. 87 erfolgten Aufhebung der im Bereiche des B. D. E. V. gültig gewesenen Freifahrt-Ordnung mit Regelung des Freikartenwesens befaßt. Die meisten deutschen Eisenbahn-Verwaltungen gehören dem seit dieser Zeit bestehenden „Deutschen Freikarten-Verbande“ an. Für die Mitglieder und Oberbeamten der an der Freikarten-Ordnung beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen werden Freikarten seitens der jeweiligen geschäftsführenden Direktion des Verkehrs-Verbandes ausgefertigt. Auch sind Vereinbarungen mit fremden Eisenbahn-Verwaltungen wegen Austausch von Freikarten getroffen worden.

36.

Verzeichniß der Kundmachungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes.

Nr.	A u f s c h r i f t.	Gültig seit	Handschriftliche Angabe, in- oweit der Inhalt durch Amtsbl. bekannt gegeben worden ist.	Handschriftlicher Hinweis auf Sonderausgaben.
1.	Allgemeine Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern (Abschnitt I—III).	1. 1. 93.	.	.
2.	Dienstanweisung, betr. Beförderung von Ausstellungsgütern, für welche Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden.	1. 3. 94.	.	.
3.	Dienstanweisung über den Verschluss von Wagen mittelst Bahn-Plomben.	1. 1. 88.	.	.
4.	Ausführungsbestimmungen und alphabetisches Artikel-Verzeichniß zu Anlage B der Verf. Ordg.	Juli 93.	.	.
5.	Vorschriften für die betriebssichere Beladung von Kolligütern auf offenen Wagen.	1. 4. 88.	.	.

Nr. 1)	A u f s c h r i f t.	Gültig seit	Handschriftliche Angabe, ins- oweit der Inhalt durch Amtsbl. bekannt gegeben worden ist.	Handschriftlicher Hinweis auf Sonderausgaben.
6.	Vorschriften über die Beförderungs-Begünstigungen für Militärbrieftauben-Sendungen.	10. 6. 94.	.	.
7.	Uebereinkommen zwischen den dem D. E. B. B. angehörenden Verwaltungen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, betr. die Aushändigung von Freifahrtscheinen an die gegenseitigen Bediensteten auf Grund von Empfehlungsschreiben.	1. 4. 89.	.	.
8. (14.)	Bestimmungen über Berechnung und Verrechnung von Deckenmiethe.	1. 9. 89.	.	.
9.	Verzeichniß derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 B1 der Verk. Ordg. unter Nr. XXXVI bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) geeignet sind.	1. 7. 94.	.	.
10. (16.)	Bestimmungen über die Behandlung von Fundstücken.	10. 9. 89.	.	.
11.	Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften.	Oktbr. 92.	.	.
12.	Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen (früher mit Conventionalstrafe bezeichnet) bei unrichtiger Inhaltsangabe oder Wagenüberlastung.	1. 1. 93.	.	.
13. (17.)	Grundsätze für die Veröffentlichung der Züge für die Beförderung von Viehsendungen.	10. 9. 89.	.	.
14. (19.)	Abfertigung von Reisegepäck auf Freifahrtweise.	15. 5. 92.	.	.
15.	Verzeichniß derjenigen Behörden und Dienststellen, welche zur Ausstellung von Leichenpässen befugt sind.	1. 10. 94.	.	.

1) Die früheren Nummern sind durch kleinere (eingeklammerte) Zahlen angegeben.

Nr. ¹⁾	A u f s c h r i f t.	Gültig seit	Handschriftliche Angabe, inso- weit der Inhalt durch Amtsbl. bekannt gegeben worden ist.	Handschriftlicher Hinweis auf Sonderausgabe
16. (22.)	Dienstanweisung über das Abfertigungs-, Stundungs- und Abrechnungs-Ver- fahren für Renn- und Vollblutmutter- pferde des Unionklubs in Berlin.	15. 3. 90.	.	.
17. (25.)	Vorschriften über die Anmeldung der in durchgehende Züge einzustellenden be- sonderen Wagen.	1. 10. 90.	.	.
18. (26.)	Bestimmungen über die Beförderung von Getreide, Malz, Delsaaten, Hülsenfrüch- ten und Kleie in loser Schüttung.	1. 1. 93.	.	.
19. (28.)	Grundsätze und Bedingungen für die Zu- lassung und Einstellung von Privat- Güterwagen nebst Dienstanweisung.	1. 10. 93.	.	.
20. (29.)	Grundsätze über die Befanntgabe von Unfällen (Tötungen oder erhebliche Verletzungen von Reisenden), Betriebs- und Verkehrsstörungen, sowie über die Leitung von Personen und Gütern über Hilfslinien.	20. 10. 92.	.	.
21. (31.)	Vorschriften über die Aufstellung und Ein- reichung der Kostenrechnungen für Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften in Sonderzügen oder Salonwagen.	10. 3. 91.	.	.
22. (32.)	Vorschriften über die Bezeichnung der Einzelstückgüter und beladenen Wagen.	1. 10. 91.	.	.
23. (34.)	Monats-Rechnungen über Gültig-Sen- dungen und Verzeichniß der selbststän- digen Gültig-Abfertigungen.	1. 10. 91.	.	.
24. (35.)	Grundsätze über Erhebung von Wagen- standgeld bei Fristüberschreitungen in Folge von Verwiegungs-Anträgen.	1. 1. 93.	.	.
25. (36.)	Uebereinkommen, betreffend die Erstattung von Fahrgeld. ²⁾	1. 10. 93.	.	.
26.	(s. B. frei.)	.	.	.
27. (39.)	Dienstvorschriften zur Friedens-Trans- port-Ordnung.	1. 10. 92.	.	.

¹⁾ Die früheren Nummern sind durch kleinere (eingeklammerte) Zahlen angegeben.

²⁾ Vergl. den Anhang VI des Uebereinkommens zum Ver. Betr. Regl. (3. Abschnitt, Nr. 39)

Nr.	A u f s c h r i f t.	G ü l t i g s e i t	Handschriftliche Angabe, ins- oweit der Inhalt durch Amtsbl. bekannt gegeben worden ist.	Handschriftlicher Hinweis auf Sonderausgaben.
28.	Bestimmungen und Vollzugsvorschriften über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagier-Effekten.	1. 7. 93.	.	.
29.	Abrechnungen über den Thierverkehr.	1. 4. 94.	.	.
30.	Vorschriften über den Vollzug der Zusatzbestimmung V A zu § 11 der Verf. Ordg. Fahrpreisermäßigung im Interesse der öffentlichen Krankenpflege betr.	1. 4. 94.	.	.

Nr.	Aufschrift.	Gültig seit	Handschriftliche Angabe, inso- weit der Inhalt durch Amtsbl. bekannt gegeben worden ist.	Handschriftlicher Hinweis auf Sonderausgaben.

Dritter Abschnitt.

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und seine Einrichtungen.¹⁾

37.

Hauptsächlicher Inhalt der Vereins-Satzungen.

Der B. D. E. V. — aus dem seit 10. 11. 46 bestehenden „Verband der Preussischen Eisenbahn-Direktionen“ hervorgegangen — verfolgt nach seinen Satzungen (I. Ausg. v. Oktbr. 92) den Zweck, durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern.

Die Mitgliedschaft²⁾ können Eisenbahn-Verwaltungen erwerben, die ihren Sitz im Vereinsgebiete, d. h. im Gebiete des Deutschen Reichs, der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, des Königreichs der Niederlande und des Großherzogthums Luxemburg haben, insoweit deren Bahnen im Vereinsgebiete liegen.

Zu ausnahmsweiser Aufnahme anderer Eisenbahn-Verwaltungen ist Stimmeneinheit erforderlich.

Aufgenommen werden nur solche Verwaltungen, deren im Bereiche befindliche Bahnen

- a) eine zusammenhängende Länge von mindestens 100 km und
- b) die volle (normale) Spurweite (in geraden Geleisen 1,435 m im Lichten zwischen den Schienenköpfen gemessen) haben;

¹⁾ Die Wirksamkeit des Vereins hat sich früher noch auf andere, hier nicht mit zu behandelnde Gegenstände, z. B. auf die Tarifffrage und auf das Fahrplanwesen, erstreckt. Aus den früheren Fahrplankonferenzen des B. D. E. V. sind die internationalen Fahrplankonferenzen (auch europäische Fahrplankonferenzen genannt) hervorgegangen; sie finden jährlich zweimal (für die Winter- und Sommer-Fahrplanperiode) behufs Vereinbarung der Fahrpläne für den internationalen Personenverkehr statt und werden von den Verwaltungen sämmtlicher wichtigen europäischen Eisenbahnen beschickt. Zur Ausführung der gefassten Beschlüsse treten die beteiligten Verwaltungen — gleichfalls zweimal im Jahre — zusammen, um wegen Bestellung der im Durchgangsverkehre erforderlichen Personen- und Gepäckwagen (Kurswagen) zu berathen.

²⁾ Die dem Vereine angehörenden Verwaltungen sind im Anhang I der Satzungen verzeichnet. Am Schlusse des Jahres 1894 gehörten dem Vereine 70 Verwaltungen (39 deutsche, 21 österreichisch-ungarische, 4 niederländische, 1 luxemburgische, 3 belgische, 1 rumänische, 1 russisch-polnische) an; das Netz der Vereins-Verwaltungen hatte eine Gesamttausdehnung von 78 968,37 km (gegen 77 659,56 km Ende 1893).

- c) an eine Vereinsbahn unmittelbar oder mittelst Fährre derart anschließen, daß unmittelbarer Wagenübergang stattfinden kann;
- d) mit Dampfkraft betrieben werden und
- e) dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dienen.

Zur Leitung der Geschäfte wird auf je 4 Jahre in der alle zwei Jahre stattfindenden Vereins-Versammlung eine geschäftsführende Verwaltung (z. Bt. die Königl. Eisenbahn-Direktion Berlin) gewählt.

Gegenstände der Beschlußfassung bilden alle Angelegenheiten, welche von einer der Verwaltungen dazu für geeignet erachtet werden.

Die Beschlüsse werden durch eine Vorberathung in Ausschüssen vorbereitet. Zur Zeit bestehen folgende ständigen Ausschüsse:

- I. der Ausschuß für die Vereins-Satzungen,
- II. der Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs,
- III. der Ausschuß für Angelegenheiten des Güterverkehrs,
- IV. der Ausschuß für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung,
- V. der Ausschuß für technische Angelegenheiten,
- VI. der Ausschuß für Angelegenheiten der Statistik,
- VII. der Ausschuß für die Vereins-Zeitung,
- VIII. der Preis-Ausschuß.

Der Ausschuß für technische Angelegenheiten kann im Bedarfsfalle zur Techniker-Versammlung erweitert werden, an welcher sämtliche Vereins-Mitglieder theilzunehmen berechtigt sind.

Die Ausschüsse für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, für solche des Personen- und für solche des Güterverkehrs, sowie für technische Angelegenheiten sind berechtigt, über die Auslegung der in ihren Geschäftskreis fallenden Vereins-Bestimmungen Beschluß zu fassen. Die Thätigkeit der Ausschüsse wird durch Geschäfts-Ordnungen geregelt.

Jedem Vereins-Mitgliede gebührt nach Maßgabe der Länge der seiner Betriebsleitung unterstellten Vereinsbahnstrecken ein Stimmrecht in der Art, daß demselben bei einer Gesamtlänge

bis zu 100 km	1 Stimme,
über 100 bis 250	„ 2 Stimmen,
„ 250 „ 400	„ 3 „
„ 400 „ 600	„ 4 „
„ 600 „ 900	„ 5 „
„ 900 „ 1200	„ 6 „
„ 1200 „ 1500	„ 7 „
„ 1500 „ 2000	„ 8 „

und für je angefangene weitere 500 km 1 Stimme mehr zusteht. Die Beschlußfassung erfolgt im allgemeinen durch Stimmenmehrheit.

Die Vereinsversammlungs-Beschlüsse werden bindend, wenn ihnen nicht (abgesehen von den dringlichen Beschlüssen mit kürzerer Erklärungsfrist) binnen einer Frist von 8 Wochen von einem Zehntel sämmtlicher den Vereins-Mitgliedern zustehenden Stimmen widersprochen wird.

Wichtig ist die Bestimmung, daß alle unter den Vereins-Mitgliedern über den Personen-, Gepäck-, Güter- und Wagenverkehr entstehenden Rechtsstreitigkeiten mit Ausschluß des Rechtsweges endgiltig durch Schieds-spruch der Vereins-Ausschüsse für Angelegenheiten des Personen- und Güterverkehrs, bezw. für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung zu entscheiden sind. Sofern es sich bei Streitigkeiten aus dem Wagen-verkehre um technische Angelegenheiten handelt, ist der Ausschuß für technische Angelegenheiten zuständig.

Der Verein schreibt alle vier Jahre Preise im Gesamtbetrage von 30 000 *M* aus, und zwar:

- A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen:
 - einen ersten Preis von 7500 *M*,
 - " zweiten " " 3000 " "
 - " dritten " " 1500 " ";
- B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Unterhaltung derselben:
 - einen ersten Preis von 7500 *M*,
 - " zweiten " " 3000 " "
 - " dritten " " 1500 " ";
- C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahn-Statistik, sowie für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen:
 - einen ersten Preis von 3000 *M*,
 - und zwei Preise von je 1500 " " .

Jede Erfindung oder Verbesserung muß gemäß des bezüglichen Uebereinkommens (Anhang III der Satzungen) auf einer zum *B. D. E. B.* gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.

Unter Leitung der geschäftsführenden Verwaltung besteht zur Beforgung der Vereins-Geschäfte ein besonderes, auf Kosten der Vereins-Mitglieder unterhaltenes Bureau.

Zur Gewährung von Ruhegehältern oder Abfindungen an Vereins-Beamte und deren Hinterbliebene ist eine besondere Kasse gebildet worden (vergl. das bezügliche Uebereinkommen, Anhang II der Satzungen).

Vereins- Betriebs- Reglement.

Die erste Grundlage zu dem das rechtliche Verhältniß zwischen der Eisenbahn einerseits und dem Publikum andererseits regelnden

Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

(vergl. die Ausgaben v. 1. 6. 76, 1. 1. 81, 1. 4. 85 u. 1. 3. 90)

bilden: das im Jahre 1847 von der Hamburger Versammlung genehmigte „Reglement über Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung“ und das am 1. 7. 50 in Kraft getretene „Vereins-Güter-Reglement“.

In das v. 1. 1. 93 an gültige Vereins-Betriebs-Reglement sind die Bestimmungen des Int. Uebf., sowie die Ausführungsbestimmungen zu diesem wörtlich aufgenommen worden.

Während sich aber das Int. Uebf. nur auf den Frachtverkehr (einschließlich lebende Thiere und Fahrzeuge) erstreckt, enthält das Vereins-Betriebs-Reglement v. 1. 1. 93¹⁾ auch Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie außerdem allgemeine Bestimmungen über die Pflichten der Eisenbahnbediensteten u. s. w.

Uebereinkommen zum Vereins- Betriebs- Reglement.

Das rechtliche Verhältniß der Verwaltungen untereinander wird hinsichtlich des im Vereins-Betriebs-Reglement behandelten Verkehrs durch das

Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

(1. Ausg. v. 1. 1. 93)

geregelt. Unter gewissen Voraussetzungen findet das bezeichnete Uebereinkommen auch auf den nach einem anderen Betriebs-Reglement (Verkehrs-Ordnung) abzufertigenden gegenseitigen Verkehr sämtlicher Vereins-Verwaltungen Anwendung. Die Bestimmungen erstrecken sich u. a. auf Erstattung von Fahrgeldern, Uebernahme und Uebergabe der Güter, Regelung von Frachterstattungs-Ansprüchen, Erledigung der Entschädigungs-Ansprüche (Verlust, Minderung, Beschädigung, Lieferfrist-Ueberschreitung), gemeinschaftliche oder alleinige Uebernahme der gezahlten Entschädigungen. Nach den zum Theil auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit beruhenden Bestimmungen wegen Uebernahme der Entschädigungen sind alle Beträge von 10 *M* und darunter von der regelnden Verwaltung zu tragen, dagegen Entschädigungen über 10 *M* bis 200 *M* auf die an der Beförderung von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation beteiligten Verwaltungen nach Verhältniß der Kilometerzahl zu vertheilen. Derjenige

¹⁾ Wegen des Inhaltes vergl. 1. Abschnitt, Nr. 7 (S. 29).

Theil, welcher den Betrag von 200 M übersteigt, bis zu dem Betrage von 1000 M ist von der schuldigen Verwaltung oder den schuldigen Verwaltungen allein zu tragen; wenn jedoch ein Verschulden nicht ermittelt wird, so ist auch dieser Theil nach Verhältniß der Kilometerzahl auf die beteiligten Verwaltungen zu vertheilen, was in allen Fällen bezüglich des den Betrag von 1000 M übersteigenden Theils zu erfolgen hat.

Das Uebereinkommen enthält 5 Anlagen und 6 Anhänge, nämlich:

Anlage A. Verzeichniß der in Folge von Verkehrsstörungen umgeschriebenen Fahrarten und Gepäcksendungen.

„ B. Muster zum Gepäckschein, zu dem Stamm und zu der Packmeisterkarte.

„ C. Frankaturrechnung.

„ D. Ausgleichsanmeldung.

„ E. Nachnahme-Begleitschein.

Anhang I. Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen, sowie von einzelnen, besonders bestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen.

„ II. Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheineften.¹⁾

„ III. Uebereinkommen, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren.

„ IV. Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern.

„ V. Bestimmungen über Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehr.

„ VI. Uebereinkommen, betreffend die Erstattung von Fahrgeld²⁾ (giltig v. 1. 5. 95 an).

40.

Vereins-Zeitung.

Die wöchentlich zweimal (Mittwochs und Sonnabends) erscheinende Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

(Verantw. Redakteur Dr. jur. W. Koch in Berlin)

berichtet über alle wichtigen Ereignisse im Eisenbahnwesen; sie dient als Organ für die Besprechung aller das Eisenbahnwesen berührenden

¹⁾ Den bezüglichlichen Vereinbarungen sind beigetreten: Sämmtliche belgische Eisenbahnen, ferner die Eisenbahnen in der Schweiz, in Norwegen, Schweden und Dänemark. Wegen des Inhalts der Bestimmungen vergl. 2. Abschnitt, Nr. 34 (S. 112).

²⁾ Vergl. die Kundmachung 25 des D. E. B. B.

juristischen, finanziellen und administrativen Fragen und widmet namentlich auch der Gesetzgebung in den Staaten des Vereines durch Mittheilung und Besprechung der Entwürfe der Gesetze, der Verhandlungen über diese und der publizirten Gesetze besondere Aufmerksamkeit. Ferner bringt die Zeitung außer den offiziellen Bekanntmachungen des Vereins die sämtlichen nicht rein lokale Interessen berührenden Bekanntmachungen, welche Tarife, Reglements und Fahrpläne betreffen.

Die seit dem Jahre 1861 vom Vereine selbst herausgegebene Zeitung ist an Stelle der von Privaten herausgegebenen Eisenbahn-Zeitungen von Meyer (1843 und 1844) und von Ekel & Klein (1844—1861) getreten.

Behufs Aufnahme in den monatlich zweimal als Beilage zur Vereins-Zeitung erscheinenden

Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke haben die Vereins-Verwaltungen Zusendung der Verzeichnisse überzähliger Güter und Gepäckstücke an die Redaktion der Vereins-Zeitung in Berlin bis zum 6. und 21. jeden Monats zu bewirken.

Die in C. W. Kreidel's Verlag (Wiesbaden) erscheinende Zeitschrift „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ wird vom Jahrg. 1895 ab in Folge eines zwischen dem B. D. E. V. und der Verlagsgesellschaft geschlossenen Vertrags unter der Zusatzbezeichnung „zugleich Fachblatt des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ (in 12 Monatsheften mit Zeichnungen) herausgegeben.

41.

Vereins-Abrechnungsstelle.

Die unter Leitung und am Sitze der geschäftsführenden Direktion (Berlin) befindliche

Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

(früher General-Salbirungsstelle genannt)

hat den Zweck, Guthaben und Schuldposten der Vereins-Verwaltungen zusammenzustellen, periodisch die hiernach zu empfangenden bzw. zu zahlenden Beträge für jede einzelne Verwaltung in einer Summe zu ermitteln und die Ausgleichung dieser Beträge zu bestimmen.

Nach dem bezüglichlichen Uebereinkommen vom 1. 1. 86 nebst Ausführungs-Bestimmungen sind die Vereins-Verwaltungen verpflichtet, alle Guthaben und Schuldposten aus den Abrechnungen über direkte und Verbands-verkehre (mit Ausnahme des das übrige Vereinsgebiet nicht berührenden

gegenseitigen engeren Verkehrs der österreichisch-ungarischen Bahnen)¹⁾ der Abrechnungsstelle zur monatlich in 2 Terminen stattfindenden Ausgleichung zu überweisen. Schuldposten aus anderen Geschäften können von der schuldbenden Verwaltung in derselben Weise behandelt werden.

In der Zeit vom 1. 4. 93 bis 31. 3. 94 sind zusammen 133 291 Forderungs- und Schuldposten in deutscher (116 477), österreichischer, russischer und Frankenwährung verrechnet worden; der Gesamtbetrag der angemeldeten und verrechneten Posten belief sich:

a) in deutscher Währung auf	262 826 862	M
b) „ österr. „ (Noten) auf	14 669 280	Fl.
c) „ „ „ (Gold) „	72 439	„
d) „ „ „ (Silber) „	17 907	„
e) „ russischer „ (Noten) „	1 374 913	Rbl.
f) „ Franken- „ (Gold) „	9 799 850	Frks.
g) „ „ „ (ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber)	1 178 243	„

Die angemeldeten und verrechneten Posten sind durch Begleichung auf 4085 gezahlte Posten verringert worden, so daß durch je eine Zahlung = 20,79 Forderungen beglichen wurden, während das Verhältniß rücksichtlich der deutschen Währung allein (bei 75 954 Forderungsposten, die durch Begleichung auf 1781 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 42,65 stellt.

42.

Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebsseinrichtungen der Hauptbahnen.

Der B. D. E. B. erkannte es als eine seiner vorzüglichsten Aufgaben, die gleichmäßige Konstruktion aller deutschen Eisenbahnen und ihrer Betriebsmittel, sowie gleichmäßige Betriebs Einrichtungen herbeizuführen; er regte deshalb bereits i. J. 1849 den Zusammentritt der Techniker-Versammlung an, die im Februar 1850 nach 10 tägiger Verathung die ersten „Grundzüge über die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ zusammenstellte. Diese Grundzüge haben wesentlich zu der außerordentlichen, besonders auch im Kriege 1870/71 bethätigten Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen beigetragen.

Der Inhalt der zuletzt nach den Beschlüssen der am 19. und 20. Juni 88 zu Konstanz abgehaltenen Techniker-Versammlung vom technischen Aus-

¹⁾ Den Geldausgleich zwischen den österreichisch-ungarischen Bahnen vermitteln die Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Wien und Szegebin.

Schuffe verfaßten, am 1. 1. 89 von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegebenen

Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-
einrichtungen der Haupteisenbahnen

erstreckt sich auf:

- A. Bahnbau (allgemeine Bestimmungen, Bau der freien Strecke, Bau der Stationen);
- B. Betriebsmittel (allgemeine Bestimmungen, Bau und Einrichtung der Lokomotiven, der Tender und der Wagen);
- C. Betriebsdienst (Bahn- und Fahrdienst);
- D. Signalwesen.

43.

Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Nach den Beschlüssen der am 29., 30. und 31. Mai 90 in Berlin abgehaltenen Techniker-Versammlung sind vom technischen Ausschuß

- a) Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen,
- b) Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen

festgestellt und von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins im Monat Dezember 1890 herausgegeben worden. Die ersten derartigen Grundzüge kamen im Jahre 1869 zur Ausgabe.

Im Vereinsgebiete gehören zu den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung:

- a) Nebeneisenbahnen (Spurweite 1,435 m), welche zwar in ihrem Oberbau mit den Hauptbahnen im wesentlichen übereinstimmen, auf die daher sowohl Wagen als auch Lokomotiven der Hauptbahn übergehen können, bei denen aber die Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf und für welche, dem auf ihnen zu führenden Betriebe entsprechend, erleichternde Bestimmungen Platz greifen dürfen;
- b) Lokaleisenbahnen (vollspurige mit 1,435 m, schmalspurige mit 1 m oder 0,750 m Spurweite), die dem öffentlichen Verkehre, jedoch vorwiegend dem Lokalverkehre zu dienen haben, mittelst Dampfkraft durch Adhäsionsmaschinen betrieben werden, bei denen ferner der größte Radruck in der Regel nicht mehr als 5000 kg beträgt und die Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf.

44.

Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen.

Die Betriebssicherheit erfordert eine sorgfältige Prüfung der zur Verwendung kommenden Schienen, Achsen und Radreifen. Diese Prüfung wird durch Schlagproben und Zerreißversuche nach den von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegebenen

Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen

(1. Ausg. v. April 92)

ausgeführt. In den Vorschriften, die insbesondere Angaben über die Bauart und Benutzung des Fallwerkes enthalten, wird empfohlen, von je 200 Stück Schienen, bzw. von je 50 Stück Achsen oder Radreifen mindestens 1 Stück der Schlagprobe zu unterziehen. Mit den durch Schlag geprüften Stücken sind auch Zerreißversuche vorzunehmen.

45.

Vereins-Wagen-Uebereinkommen.

Die Wagenbenutzung im gegenseitigen Verkehr der Eisenbahn-Verwaltungen ist an bestimmte Vereinbarungen gebunden. Für den Bereich des B. D. E. B. sind diese Vereinbarungen in dem

Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung,¹⁾ gültig v. 1. 1. 89, sowie in einem mit Gültigkeit v. 1. 1. 95 erschienenen Nachtrage

niedergelegt.

Vorschriften und Bedingungen für die Benutzung der Wagen auf fremder Bahn.

Zur Vermeidung der Umladung sollen die Wagen bis zur Bestimmungstation durchlaufen, sofern jeder Wagen mit wenigstens 50 %²⁾

¹⁾ Auf den Wagenverkehr zwischen den belgischen und französischen Bahnen (ausschließlich der dem B. D. E. B. bereits angehörigen belgischen Bahnen) einerseits und den Bahnen des B. D. E. B. andererseits findet das

Reglement für die Benutzung des Fahr-Materials im internationalen Verbands (gültig v. 1. 10. 82)

und zwischen den italienischen Bahnen einerseits und den deutschen, österreichisch-ungarischen, schweizerischen, belgischen und holländischen Bahnen andererseits das

Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung im Deutsch- u.

Italienischen Verbands (gültig v. 1. 1. 94)

Anwendung.

²⁾ Nach dem internationalen Reglement muß die Uebernahme eines Wagens erfolgen, wenn derselbe mit wenigstens 20 % der tarirten Tragfähigkeit beladen ist.

der tarirten Tragfähigkeit oder dem Raume nach voll beladen ist oder die darin verladene Güter tarifmäßig als Wagenladung behandelt sind. Indessen dürfen Wagen, welche zwar diesen Voraussetzungen entsprechen, aber ohne die zugehörigen Begleitpapiere, als: Frachtbriefe, Frachtkarten, Zollpapiere u. s. w. der Nachbarbahn zur Verfügung gestellt sind, von der Uebernahme ausgeschlossen werden. Ebenso kann die Uebernahme derjenigen fremden Wagen verweigert werden, welche in technischer Beziehung den in § 17 Abs. 2 unter a – g des Ver. Wag. Uebf. bezeichneten Vorschriften nicht entsprechen.

Sedenfalls zurückzuweisen sind:

- a) Wagen, deren Uebernahme staatliche Vorschriften entgegenstehen;
- b) zur Viehbeförderung benutzte Wagen, welche nicht gründlich gereinigt und desinfiziert sind (§ 18 des Ver. Wag. Uebf.);
- c) der Heimathbahn gegenüber für periodische Schmierung eingerichtete Wagen, welche dieselbe nach Beginn der Schmierfrist ohne neue Schmierung der Nachbarbahn zuführt.

Bezüglich der Festsetzung der Tageszeiten, zu welchen die Uebergabe und Uebernahme von Wagen stattfinden soll, sowie über das im Falle der Uebernahmeverweigerung einzuhaltende Verfahren ist Näheres aus § 9 Abs. 2 und 3 des Ver. Wag. Uebf. zu ersehen.

Auf Wunsch des Adressaten darf die Bestimmungstation die Wagen mit der ursprünglichen Ladung oder mit einem ausreichenden Theile derselben mit neuen Frachtbriefen weiter (auch seitwärts oder rückwärts) senden, wenn dieselben auch auf der Absendestation nach der neuen Bestimmungstation hätten beladen werden dürfen. Es ist ferner gestattet, die auf der Bestimmungstation ankommenden Wagen behufs der Entladung nach einem anderen anstoßenden Bahnhofe desselben Orts, unter Zustimmung der betreffenden Nachbarbahn, zuzuführen.

Der Uebergang von Personen- und Gepäckwagen auf fremde Bahnen ist nur auf Grund besonderer Vereinbarung gestattet.

Auf der Bestimmungstation sind die fremden Wagen rasch zu entladen und, wenn irgend thunlich, mit Rückladung zu versehen oder, wenn solche zur Zeit nicht vorhanden ist, leer zurückzusenden.

Auf beliebigem Wege dürfen die Wagen rückbeladen werden:

- a) nach Stationen der Heimathbahn,
- b) nach Stationen jenseits der Heimathbahn, wenn eine Strecke derselben durchlaufen wird,
- c) nach auf dem Hinwege berührten Stationen vor der Heimathbahn.

Nach anderen Stationen in der Richtung zur Heimathbahn (auch *seitwärts oder jenseits* derselben) dürfen die Wagen nur dann beladen

werden, wenn dadurch der Rückweg (ursprüngliche Entladestation bis zur Uebergangsstation der Heimathbahn) gegen den Hinweg (Uebergangsstation der Heimathbahn bis zur ursprünglichen Entladestation) um nicht mehr als 25 % verlängert wird. Fehlt es auf der Bestimmungsstation an Rückladung, ist solche aber auf einer nicht über 200 km weiter oder seitwärts gelegenen Station derselben Bahnverwaltung zu erlangen, so ist die Weiterfundung entladener Wagen nach dieser Station gestattet. Letztere tritt bei Berechnung des Hin- und Rückweges an die Stelle der ursprünglichen Entladestation.¹⁾

Untermwegsstationen haben hinsichtlich der Rückbeladung oder Ablenkung leer zurückkehrender fremder Wagen nach Seitenrouten zum Zwecke der Wiederbeladung dieselben Rechte, wie die ursprüngliche Bestimmungsstation. Näheres über die diesfalls bei Feststellung der 25prozentigen Umwegsgrenze einzuhaltende Berechnung des Hin- und Rückweges ist aus der neuen Fassung des § 4 des Ver. Wag. Uebf. zu ersehen.

Leere oder nicht ausreichend beladene Wagen sind stets auf demjenigen Wege zurückzusenden, über welchen sie beladen gekommen sind. Zu diesem Zwecke sollen die Wagen auf dem Hinwege beim Uebergange von einer Bahn auf die andere durch jede übernehmende Verwaltung mit einem Uebergangszettel am Langträger oder Wagenkasten versehen werden, so daß der Lauf des Wagens ohne Mühe abgelesen werden kann. Jedenfalls sind von Untermwegsbahnen die Uebergangszettel stets da anzubringen, wo vorgelegene Uebergangsstationen schon mit der Bezettelung begonnen haben, damit die Aufeinanderfolge gewahrt bleibt. Die Entfernung der Uebergangszettel hat spätestens vor der Wiederübergabe des Wagens an eine fremde Bahn zu erfolgen.

Wagen, welche auf einer auf dem Hinwege nicht berührten Station zur Entladung kommen, oder leer auf falschem Rückwege vorgefunden

¹⁾ Bezüglich der Benutzung der Wagen des „Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes“ gelten in Rücksicht auf die innerhalb dieses Verbandes gestattete Wagenverwendung in einem anderen als dem Heimathsbezirke folgende Bestimmungen: „Der Lauf aller zu Sendungen nach fremden Bahnen verwendeten Verbandswagen ist diesen fremden Bahnen gegenüber als Lauf „im Hinweg“ anzusehen. Den fremden Bahnen ist demgemäß die Benutzungszeit und miethfreie Ladezeit nach den Bestimmungen der §§ 10 und 14 des Ver. Wag. Uebf. bezw. der internationalen Reglements zu gewähren. Auch sind die fremden Bahnen berechtigt, die entladenen Verbandswagen sowohl nach der Heimathbahn und darüber hinaus, als auch nach derjenigen Verbandsbahn und darüber hinaus mit Rückladung zu versehen, von welcher die Wagen auf dem Hinwege nach Ausweis der Uebergangszettel das Verbandsgebiet verlassen haben. Im übrigen werden den fremden Bahnen gegenüber die Bestimmungen des Ver. Wag. Uebf. bezw. der internationalen Reglements durch diese Vorschriften nicht berührt. Namentlich muß die leere Rückfundung der Verbandswagen stets auf dem Wege des Hinlaufs erfolgen.“

werden, sind mit Begleitschein auf dem kürzesten Wege zur Heimath zurückzuleiten, es sei denn, daß der Hinweg auf kurzem Wege zu erreichen ist. Beispielsweise würde ein über Probstzella-Leipzig Th. B. nach Eilenburg bestimmter und auf der Bestimmungsstation nach Gaschwitz (Station der Sächf. Staatsb.) wiederbeladener Wagen der Bayerischen Staatsbahnen ab Gaschwitz nach Plagwitz-Lindenau Th. B. um deswillen zurückzuleiten sein, weil derselbe dadurch den Hinweg auf kurzem Wege erreicht.¹⁾

Leere oder nicht ausreichend beladene Wagen, an welchen die Uebergangszettel fehlen, sind ebenfalls mit Begleitschein auf dem kürzesten Wege zur Heimath zurückzuleiten. In dem Begleitschein ist der einzuhaltende Beförderungsweg genau anzugeben.

Wenn eine Verwaltung in Folge eigenen dringenden Bedarfes den Vorbehalt stellt, daß ihre Wagen nicht über die ursprüngliche Bestimmungsstation weitergesendet werden, so ist einem solchen Verlangen nach Ablauf von zehn Tagen, vom Zeitpunkte der Benachrichtigung an gerechnet, bei Vermeidung einer im Falle der Zuwiderhandlung eintretenden Geldbuße von 15 M pro Wagen und angefangene 24 Stunden nachzukommen.

Gehen Wagen der Vereinsbahnen oder von denselben eingeführte Wagen fremder Bahnen über die Vereinsgrenzen hinaus, so haftet die ausführende Bahn für die übereinkommensgemäße Benutzung und Behandlung derselben. In das Vereinsgebiet eingeführte fremde Wagen werden als Eigenthum der einführenden Vereinsverwaltung angesehen, soweit nicht besondere Vereinbarungen zwischen der Wageneigenthümerin und den benutzenden Verwaltungen bestehen.

Benutzungsfristen.²⁾

Die Wagenbenutzungsfristen sind zusammengesetzt aus Lauf- und Ladefristen.

¹⁾ Bezüglich der im Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande für die Benutzung und Behandlung der Privat-Kesselwagen vereinbarten besonderen Bestimmungen wird auf den Anhang in Kundmachung 19 verwiesen.

²⁾ Nach dem Deutsch- u. Italienischen Regulative beträgt die Lauffrist von 200 km ab für jede weiteren angefangenen 150 km 1 Tag mehr, nach dem internationalen Reglement dagegen schon für jede weiteren angefangenen 125 km.

Bezüglich der Ladefrist bestimmt das internationale Reglement Folgendes: Im Falle der Wiederbeladung eines fremden Wagens auf der Bestimmungsstation erhöht sich die Ladefrist auf 3 Tage, jedoch nur unter der Bedingung, daß die Ladung für die Eigenthumsbahn oder darüber hinaus bestimmt ist. Außerdem wird eine 24stündige Zuschlagsfrist bewilligt bei Wiederbeladung auf dem Rückwege:

1. Ablenkung leerer Wagen ab der Bestimmungsstation nach einer nicht weiter als 200 km gelegenen Station,
2. Entnahme von Wagen aus den Zügen behufs Wiederbeladung,
3. Ablenkung leerer auf der Rücktour befindlicher Wagen nach Seitenrouten bis zu 200 km.

Die Lauffristen werden nach der vom Wagen zurückgelegten Kilometerzahl berechnet und betragen:

- bis zu 75 km 1 Tag,
- über 75 bis zu 200 km 2 Tage,
- und für jede weiteren angefangenen 200 km 1 Tag mehr.

Die Ladefrist wird für Ent- oder Beladung bezw. für Ent- und Beladung des Wagens auf der Bestimmungsstation bewilligt und beträgt 2 Tage. Für die Umladung eines Wagens vor Erreichung der Bestimmungsstation wird nur eine Ladefrist von 24 Stunden gewährt.

Im Falle der Weiterendung beladener Wagen mit neuem Frachtbrieftage wird die Ladefrist nur für die neue Bestimmungsstation bewilligt.

Zum Zwecke der Entladung oder Wiederbeladung rückkehrender Wagen auf Unterwegsstationen sind, sofern die Wagen nicht für den Binnenverkehr benutzt werden, folgende Aufenthaltsfristen zugestanden:

- bei Ent- und Wiederbeladung 2 Tage,
- wenn nur Ent- oder Beladung stattfindet 1 Tag.

Zum Zwecke der Umladung oder Zusammenladung auf den Uebergangsstationen oder den Anschlußstationen für Zweigbahnen können die Wagen einen Tag auf denselben aufgehalten werden.¹⁾ Die vorstehend angegebenen Fristen werden nur im Verkehre der Eisenbahn-Verwaltungen untereinander berechnet; im Verkehre mit dem Publikum gelten lediglich die in der Verk. Ordg. (§§ 56 und 69) begründeten Ent- und Beladefristen.

**Vergrütungen für die gegenseitige Wagenbenutzung;
Abrechnung.²⁾**

Die unter Berücksichtigung der Wagenbeschaffungs- und Unterhaltungskosten normirte Wagenmiethe ist zusammengesetzt aus Lauf- und Zeitmiethe.

Die Laufmiethe wird nach den vom Wagen durchlaufenen Kilometern berechnet und beträgt für jedes durchlaufene Kilometer:

- a) für einen Güter-, Gepäck-, Vieh- u. f. w. Wagen . . 0,01 *M*,
- b) " " Personenzwagen 0,02 " .

Die Zeitmiethe wird nach Anzahl der Tage und Stunden, welche der Wagen auf der benutzenden Bahn zugebracht hat, berechnet und beträgt für je 24 Stunden:

- a) für einen Güter-, Gepäck-, Vieh- u. f. w. Wagen . . 1,00 *M*,
- b) " " Personenzwagen 2,00 "

¹⁾ Siehe Anmerkung ²⁾ auf Seite 142.

²⁾ Nach dem internationalen Reglement beträgt die Laufmiethe für Wagen bis zu 15 t Tragfähigkeit 0,01 *M*, für Wagen über 15 t 0,02 *M*. Die Zeitmiethe für Wagen bis zu 15 t 1,00 *M*, über 15 t 2,00 *M*. Die Verzögerungsgebühr für Wagen bis zu 15 t 2,00 *M*, über 15 t 3,00 *M* für je 24 Stunden.

Bei Ueberschreitung der zulässigen Benutzungsfrist werden außerdem noch folgende Verzögerungsgebühren für je 24 Stunden berechnet:

- a) für einen Güter-, Gepäc-, Vieh- u. f. w. Wagen 2,00 M,
- b) " " Personenwagen 4,00 " .

Die Verzögerungsgebühr stellt sich gewissermaßen als ein Zuschlag zu der auch für die Tage der Verzögerung fortlaufenden Zeitmieth dar.

Von der zu Gunsten der Bestimmungsstation gewährten 2 tägigen Ladefrist bleiben 24 Stunden von Zahlung der Zeitmieth befreit.¹⁾

Für die Beladung angeforderter Wagen, sowie für die Umladung von Wagen vor Erreichung der Bestimmungsstation, ferner für die Entladung der auf dem Rückwege befindlichen Wagen tritt eine gleiche Befreiung von Zeitmieth nicht ein.

Die befördernde Verwaltung bleibt von Entrichtung der Zeitmieth nach Ablauf der Gesamtbenutzungsfrist, sowie von Entrichtung der Verzögerungsgebühren befreit, wenn sie nachweist, daß die längere Benutzung des fremden Wagens durch einen der folgenden Umstände veranlaßt worden ist, nämlich:

- a) durch Unfahrbarkeit der von dem Wagen zu durchlaufenden Bahnstrecke oder Unbrauchbarkeit der zu benutzenden Fähranstalt in Folge von Naturereignissen oder Betriebsunfällen;
- b) durch Behinderung des regelmäßigen Betriebes in Folge höherer Gewalt (Krieg), wozu auch Behinderung des Betriebes durch Arbeitsverweigerung gerechnet wird;
- c) durch die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter;
- d) durch Uebernahmeverweigerung der Nachbarbahn;
- e) durch Beschädigung oder Laufunfähigkeit des benutzten Wagens.

Ueberfüllung einer Hafenstation wegen mangelnder Schiffögelegenheit zur Weiterbeförderung der Güter ist als höhere Gewalt nicht anzusehen.

Ueber das beim Eintritt eines der vorstehend genannten Verzögerungsgründe zu beobachtende Meldeverfahren ist Näheres aus § 14 Abf. 4 des Ver. Wag. Uebf. zu ersehen.

Befreiung von Entrichtung der Verzögerungsgebühr, nicht auch der Zeitmieth, tritt ferner für die in die Gesamtbenutzungsfrist fallenden Sonn- und Festtage ein.

¹⁾ Im Falle der Wiederbeladung für die Heimathbahn oder darüber hinaus mit mindestens $\frac{1}{6}$ der Tragkraft des Wagens auf der Bestimmungsstation gestattet das internationale Reglement eine 48 stündige Miethefreiheit. Ferner tritt auch bedingungsweise eine 24 stündige Miethefreiheit für Wiederbeladungen auf Unterwegöstationen ein (Art. 45).

Die Folgen der übereinkommenswidrigen Benutzung fremder Wagen bestehen:

1. in Zahlung der sechsfachen Laufmiethe seitens der ablenkenden Verwaltung an die befördernde Verwaltung für jedes Kilometer, welches ein leer oder nicht ausreichend beladener Wagen nach seiner Heimath auf einem solchen Wege zurücklegt, über welchen er beladen auf dem Hinwege nicht gekommen ist,
2. in Zahlung der zehnfachen Laufmiethe seitens der schuldigen Verwaltung an die Wageneigentümerin für jedes Kilometer der Verlängerung über 25 % in dem Falle, wenn durch die Rückbeladung eines fremden Wagens nach einer auf dem Hinwege nicht berührten Station der Weg bis zur Rückgabe desselben an die Heimathbahn um mehr als 25 % des Hinwegs verlängert wird, unbeschadet der an die befördernde Verwaltung als Entschädigung für die Beförderung des leeren Wagens zu zahlenden sechsfachen Laufmiethe,
3. in Zahlung einer Geldbuße von 15 *M* pro Wagen und jede angefangenen 24 Stunden für jede andere, den Vorschriften des Ver. Wag. Uebf. zuwiderlaufende Benutzung fremder Wagen.¹⁾

Güter-Verwaltungs-Vorschriften entschuldigen die Verwendung der Wagen auf übereinkommenswidrigem Rückwege nach dem Ver. Wag. Uebf. nicht.

Jede Verwaltung ist verpflichtet, nach Ablauf jeden Monats für jede andere Vereinsbahn, deren eigene oder eingeführte Wagen sie benutzt hat, einen Nachweis über die Verwendung derselben nebst Schuldberechnung anzufertigen und an dieselbe innerhalb der dafür festgesetzten Frist einzusenden.

¹⁾ Die unter 1, 2 und 3 angeführten Strafbestimmungen sind im internationalen Reglement nicht enthalten. Läuft ein Wagen auf falschem Wege leer nach seiner Heimath zurück, so hat nach dem genannten Reglement diejenige Verwaltung, in deren Bereich der falsche Lauf eingeleitet worden ist, den transportirenden Verwaltungen für die leer durchlaufene Strecke

1. die von derselben der Wageneigentümerin zu zahlende Wagenmiethe (Lauf- und Zeitmiethe) zu ersetzen und
2. die gleiche Summe als Entschädigung für den Transport des leeren Wagens zu bezahlen.

Die schuldige Verwaltung bezahlt außerdem Verzögerungsgebühren für jeden Tag der Abwesenheit über die für die richtige Route festgesetzte Benutzungsfrist.

Im Deutsch- u. Italienischen Verkehre beträgt die Geldbuße nur 4 *M* (anstatt 15 *M*) pro Wagen und angefangene 24 Stunden.

Vorschriften und Bedingungen über die Beschaffenheit und Behandlung fremder Wagen.¹⁾

Die Gründe, welche zur Zurückweisung fremder Wagen berechtigen bzw. verpflichten, sind bei der im ersten Abschnitte behandelten Uebernahme und Uebergabe der Wagen bereits angegeben worden. Es erübrigt daher nur, hier noch Folgendes zu erwähnen.

Die der Wageneigenthümerin zugeführten eigenen leeren Wagen darf dieselbe nur dann zurückweisen, wenn sie nach vorhergegangener Benutzung zu Viehtransporten nicht gründlich gereinigt und desinfiziert worden sind.

Bezüglich der Berechnung der Kosten für Nachholung veräußelter Reinigung und Desinfektion enthält die Anlage IV zum Ver. Wag. Uebf. nähere Ausführungsbestimmungen.

Durch das Ersuchen einer Vereinsverwaltung, Wagen, deren Radstand ein gewisses Maß überschreitet, nicht zu Verladungen nach Stationen einzelner Strecken ihres Bahnggebietes zu verwenden, wird, auch wenn die angegangene Verwaltung ihre Dienststellen mit entsprechender Weisung versehen hat, eine Verpflichtung zur Uebernahme der Kosten des Umladens versehentlich verwendeter Wagen mit größerem Radstande nicht begründet.

Jede Verwaltung ist verpflichtet, die auf ihre Bahn gelangenden fremden Wagen sowohl während der Fahrt, als auch auf den Stationen mit möglichster Schonung und mindestens mit derselben Sorgfalt zu behandeln, wie die eigenen Wagen.

Ueber das Meldeverfahren bei Wiederherstellung defekt gewordener Wagen, sowie über die Frist, innerhalb welcher Ersatzstücke anzufordern sind, ist Näheres aus §§ 24 und 25 des Ver. Wag. Uebf. zu ersehen.

46.

Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen.

Die

Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen
(gültig vom 1. 12. 86 an)

bestimmen hinsichtlich der Uebergangsfähigkeit, daß Güterwagen mit Lenkachsen nach einer vorgeschriebenen Lenkachs- bzw. Bremseinrichtung aus-

¹⁾ Im internationalen Verbands (vergl. die Anmerkung ¹⁾ auf S. 139) findet das

Technische Reglement für die gegenseitige Zulassung des Betriebsmaterials und die Haftpflicht für Beschädigungen zwischen den Verwaltungen des internationalen Verbandes (v. 1. 7. 93)

geführt und an beiden Seiten auf den Langträgern der Wagen mit entsprechender Aufschrift, z. B.

„Vereins-Lenkachsen A 3“

oder

„Vereins-Lenkachsen B 3“

versehen sein müssen.

Unter „Vereins-Lenkachsen“ sind solche Wagenachsen zu verstehen, deren Verbindung mit dem Wagengestell eine Einstellung nach dem Krümmungsmittelpunkt in allen Bahnkrümmungen bis zu einem bestimmten kleinsten Halbmesser gestattet und deren Konstruktion durch die technische Kommission des Vereins genehmigt ist.

Es werden unterschieden:

- a) nach der Art der Einstellung in Bahnkrümmungen freie Lenkachsen und gekuppelte Lenkachsen,
- b) nach der Fahrgeschwindigkeit
unbeschränkt verwendbare Lenkachsen (Gruppe A) und beschränkt verwendbare Lenkachsen (Gruppe B).

Wagen mit Vereins-Lenkachsen der Gruppe A müssen für alle Züge ohne Rücksicht auf deren Geschwindigkeit übernommen werden.

Eine Verpflichtung zur Übernahme von Wagen mit Vereins-Lenkachsen der Gruppe B besteht nur für solche Züge, deren größte Fahrgeschwindigkeit nicht mehr als 50 km in der Stunde beträgt, wogegen die Zulassung dieser Wagen in Zügen mit größerer Fahrgeschwindigkeit der freien Vereinbarung überlassen bleibt.

47.

Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungstoffen.

Nach § 18 Abs. 2 des Ver. Wag. Uebf. gilt ein zur Viehbeförderung benutzter Wagen nur dann als übergangsfähig, wenn er den für die übernehmende Verwaltung bestehenden gesetzlichen Vorschriften entsprechend gereinigt und desinfiziert worden ist; es erschien daher notwendig, den Vereins-Verwaltungen die in den einzelnen Staaten des Vereinsgebietes bestehenden gesetzlichen Vorschriften über die Reinigung und Desinfektion solcher Wagen durch die

Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen und der hierzu erlassenen Ausführungsbestimmungen

(I. Ausg. v. Oktbr. 93)

zur Kenntniß zu bringen.

48.

Verzeichniß der größten Radstände.

Durch das

Verzeichniß der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen größten Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge¹⁾

(I. Ausg. v. Aug. 90)

werden in Bezug auf die Frage der Uebergangsfähigkeit und die Verpflichtung zur Uebernahme der Wagen die einzig und allein maßgebenden Bestimmungen des Ver. Wag. Uebf. nicht berührt. Den Vereins-Verwaltungen wird insbesondere keine Verantwortlichkeit dafür auferlegt, daß zu Verladungen Wagen benutzt werden, deren Radstand den in dem Verzeichnisse für die betreffende Strecke angegebenen größten zulässigen Radstand überschreitet. Ist ein Wagen wegen zu großen Radstandes nicht übergangsfähig, so wird die Umladung auf Kosten der übernehmenden Verwaltung bewirkt. Selbstverständlich ist aber bei Beladung der Wagen nach Möglichkeit darauf Bedacht zu nehmen, daß der Durchlauf bis zur Bestimmungsstation der Ladung durch zu großen Radstand nicht gehindert wird.

49.

Nachweisung der Lademaasse.

Aus der

Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse

(I. Ausg. v. Oktbr. 93)

ist zu ersehen, welchem der darin dargestellten Lademaasse die beladenen Wagen entsprechen müssen, um auf die einzelnen Strecken der betreffenden Verwaltungen übergehen zu können.

Die in dem Ver. Wag. Uebf. getroffenen Festsetzungen hinsichtlich der Uebergangsfähigkeit und der Verpflichtung zur Uebernahme der Wagen bleiben hierdurch unberührt.

¹⁾ Vom schweizerischen Eisenbahn-Departement ist auf Grund der Vorschrift im Artikel II § 1 der Bestimmungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, der Druck einer

Zusammenstellung von Verzeichnissen der Maximalradstände der im internationalen Verkehr zugelassenen Personen- und Güterwagen veranlaßt worden (I. Ausg. v. J. 1882).

50.

Verzeichniß der Eigenthums-Merkmale.

Ein von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegebenes

Alphabetisches Verzeichniß der Eigenthums-Merkmale der Eisenbahn-Güterwagen

(I. Ausg. v. Jan. 91)

gibt Auskunft über

- a) die Eigenthumsmerkmale der Wagen an den Seitenwänden und Langträgern,
- b) die Farbe der Wagen und der Wagen-Anschriften,
- c) die Dienststellen, von denen Ersatzstücke zu verlangen und an die Wagentheile zurückzusenden sind,
- d) die Namen der Eisenbahnen.

51.

Verzeichniß von Adressen der Wagen-Verwaltungen.

Außer den unter voriger Nr. aufgeführten Angaben enthält das ebenfalls von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegebene Verzeichniß der

Adressen der Wagen-Verwaltungen nebst Nachweisung der Eigenthums-Merkmale

(I. Ausg. v. Febr. 93)

noch die Adressen der leitenden Behörden, ferner die Adressen derjenigen Dienststellen, an welche die Verzeichnisse über Wagenmiete und die Mittheilungen über Wiederherstellung und über Wiederinbetriebsetzung fremder Wagen, die Rechnungen über Kosten für Wiederherstellung von Wagen, sowie die Anforderungen betreffs Untersuchung über Verlust und Beschädigung an zum Wagen gehörenden losen Bestandtheilen und an Lademitteln zu richten sind.

52.

Güterwagenpart-Verzeichnisse und Kilometerzeiger.

Ferner werden von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegeben:

- a) die Sammlung von
Güterwagenpart-Verzeichnissen

und

- b) die Sammlung von
Vereins-Kilometerzeigern.

Die Güterwagenpart-Verzeichnisse enthalten Angaben über Gattung und Nummer, Bremsen, Achsenzahl, Laderaum, Ladefläche, Radstand, Eigengewicht und Ladegewicht der Wagen.

Die Kilometer-Angaben werden den Wagenmiethe-Berechnungen und der Vertheilung von Entschädigungsbeträgen zu Grunde gelegt.

53.

Nachweisung der Lieferfrist-Zuschläge und Verkürzungen.

Bei Feststellung der Lieferfristen für Eilgut und Frachtgut, sowie insbesondere bei Erledigung der Ansprüche aus Versäumung der Lieferfrist sind die von der Aufsichtsbehörde genehmigten Zuschlagsfristen (für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse zc.), sowie auch die etwaigen Lieferfrist-Verkürzungen zu berücksichtigen. Um dies zu erleichtern, ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins eine

Nachweisung der Zuschläge zu den reglementarischen
Lieferfristen, sowie der Lieferfrist-Verkürzungen
(1. Ausg. v. Dezbr. 93)

aufgestellt worden.

54.

Verzeichniß der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Im

Verzeichniß der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung

(1. Ausg. v. Novbr. 88)

sind außer den im Vereinsgebiete gelegenen Eisenbahnstationen u. s. w. auch die Stationen schweizerischer Bahnen und die an den Eisenbahnen nicht gelegenen Ortschaften aufgeführt, welche in Folge gleichlautender oder ähnlicher Namen oder bei undeutlicher Schreibweise erfahrungsgemäß zu Verwechslungen Anlaß geben.

55.

Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr.

Der Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphen-Linien des Vereins (unter Ausschluß der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, der österreichisch-ungarischen Verwaltungen, der rumänischen Staatsbahn und der Warschau-Wiener Eisenbahn) ist den im

Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphen-Linien des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

(1. Ausg. v. Oktbr. 92)

enthaltenen Bestimmungen unterworfen.

Statistische Nachrichten.

Von jeher hat der Verein auf statistische Ermittlungen, deren Wichtigkeit für die Eisenbahnökonomie entsprechend, ganz besondere Sorgfalt entwendet.

Der Eisenbahnstatistik fällt die Aufgabe zu, die Erscheinungen des Eisenbahnwesens, insbesondere des Verkehrs, ziffermäßig in solcher Weise zusammenzustellen, daß sich aus Vergleichung der erhaltenen Ziffern Grundsätze und Rathschläge für Verwaltung und Behandlung des Eisenbahnwesens herleiten lassen. Gerechnet wird nach folgenden Einheiten: das Kilometer = 1000 m; das Personen-, Tonnen-, Wagen-, Achs-, Lokomotiv- und Zugkilometer d. i. eine Person oder eine Tonne (= 1000 kg) ein Kilometer weit befördert und ein Wagen, eine Achse, Lokomotive oder ein Zug ein Kilometer weit gefahren.

Die jährlich von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins zur Herausgabe kommenden umfanglichen

Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

enthalten Angaben über:

- A. Verwaltung, Richtung, Länge und Betriebsöffnung der Eisenbahnen.
- B. Ober- und Unterbau der Bahn.
- C. Anlage-Kapital.
- D. Fahrbetriebsmittel.
- E. Verkehr.
- F. Geld-Ergebnisse.
- G. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe (Unfälle, Tödtungen und Verletzungen von Personen, Achs-, Reifen- und Schienenbrüche zc.).
- H. Die angestellten Beamten und Diener, sowie die beschäftigten Arbeiter und deren Befoldungen zc.
- J. Ruhegehalts-, Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs-Kassen.
- K. Die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlußbahnen.

Der erste Jahrgang (die „Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1850“) ist im Monat November 1851 an die Vereins-Verwaltungen versendet worden.

Außerdem werden durch Sonderausgaben — theils jährlich, theils in größeren Zeitabschnitten — die nachstehend verzeichneten statistischen Nachrichten bekannt gegeben:

- a) Statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinehefte.
- b) Statistik über die Dauer der Schienen in den Hauptgleisen der Bahnen.
- c) Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.
- d) Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereins-Verwaltungen mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (nebst Verzeichniß der Fabrikanten).





To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

10M-8-48

--	--	--

HE 3076 .P37

Die deutschen Eisenbahn-gesetz

Stanford University Libraries



3 6105 041 444 717

