Betriebs-Ordnung für die Königlich-Hannoverschen Eisenbahnen

Hannover, 1845

urn:nbn:de:gbv:46:1-6319

Betriebs-Ordnung

für

die Königlich-Hannoverschen Eisenbahnen.

Hannover am 15. October 1845.

Preis 3 Ggr., für einen Unterstützungsfonds.

Gedruckt in der Lamminger'schen Buchdruckerei
(Friedr. Klindworth) in Hannover.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministerii des Innern sind die Bedingungen, unter welchen die Beförderung von Personen und Sachen auf den Königlich-Hannoverschen Eisenbahnen durch die Verwaltung derselben übernommen werden darf, von der Königlichen Eisenbahn-Direction in der nachfolgenden Betriebs-Ordnung zusammengestellt.

Zugleich sind darin zur Übersicht für die Reisenden verschiedene von denselben zu befolgende polizeiliche Anordnungen aufgenommen.

Die nachstehenden Bestimmungen über die Beförderungs-Bedingungen bilden die alleinige Entscheidungs-Norm in den Verhältnissen zwischen der Bahn-Verwaltung und den Reisenden oder den Versendern resp. Empfängern der auf den Eisenbahnen beförderten Sachen. Etwaige Änderungen werden durch Anschlag an den Stations-Gebäuden der Verwaltung bekannt gemacht werden.

Allgemeines.

§. 1.

Kenntnißnahme und Befolgung der Bahnordnung.

Diejenigen, welche sich der Dampfwagenzüge auf den Königlich-Hannoverschen Eisenbahnen bedienen wollen, haben sich mit den zum Schutze der Bahnen und des Verkehrs auf denselben ergangenen oder ferner ergehenden Anordnungen bekannt zu machen und nach den desfalls gegebenen Vorschriften sich zu richten.

Zur Beachtung wird den Reisenden gleichfalls die Bekanntmachung des Königlichen Ministerii des Innern vom 29. Januar 1845, die polizeiliche Legitimation der Reisenden auf den Eisenbahnen betreffend, empfohlen.

§. 2.

Folgeleistung gegen Bahnbeamte.

Jeder hat den für die Ordnung und Sicherheit auf der Bahn, auf den Bahnhöfen und während der Bahnfahrten bestellten Bahnbeamten in deren bahnpolizeilichen Anordnungen Folge zu leisten.

§. 3.

Verhalten der Bahnbeamte gegen das Publikum.

Alle Eisenbahnbeamte sind angewiesen, Höflichkeit und Zuvorkommenheit in allen Berührungen mit dem Publikum zu beweisen.

Die Beamte haben die ordnungsmäßigen Dienstleistungen bei der Eisenbahnbeförderung unentgeltlich

zu verrichten und ist ihnen streng untersagt, für Dienstverrichtungen irgend eine Vergütung anzusprechen.

Auch ist den Angestellten während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum das Rauchen verboten.

§. 4.

Beschwerdeführung gegen Bahnbeamte.

Beschwerden über Bahnbeamte können in das auf jeder Station bei dem Bahnhofs-Vorstande bereit liegende Beschwerdebuch unter Angabe des Namens und des Wohnorts des Beschwerdeführenden und unter Angabe des Namens oder der Nummer oder eines sonstigen Uniform-Merkmals des Angestellten, über welchen die Beschwerde geführt wird, eingeschrieben werden.

Mündliche Beschwerden können auf der Station bei demjenigen Beamten, welcher durch das Abzeichen als höherer Beamte kenntlich ist, angebracht werden.

§. 5.

Arten der Dampfwagenzüge.

Auf den Königlich-Hannoverschen Eisenbahnen fahren:

1. Personen-Züge.

Diese befördern Reisende in allen Wagenklassen, Reisegepäck, Equipagen, Hunde und Eilfracht (nach Befinden der Umstände und Ermessen der Verwaltung auch gewöhnliche Güterfracht und Pferde).

2. Güter-Züge,

mit welchen Frachtgüter, Producte, Equipagen und Vieh versandt werden.

3. Gemischte Züge,

welche außer Frachtgütern, Producten, Equipagen und Vieh auch Reisende mit ihrem Gepäck in der zweiten und dritten Wagenklasse oder in der letzten allein befördern.

Extrafahrten.

Ausnahmsweise werden auf Bestellung auch Extrafahrten zur Personenbeförderung ausgeführt, soweit diese ohne Störung der fahrplanmäßigen Züge geschehen können.

§. 6.

Fahrzeiten.

Die Zeit des Abganges und der Ankunft der Dampfwagen-Züge, so wie die Verbindung derselben mit den Zügen der benachbarten Bahnen wird durch die in den öffentlichen Blättern abgedruckten in den Stationsgebäuden der Bahnhöfe und an anderen öffentlichen Orten ausgehängten Fahrpläne zur Kenntniß des Publikums gebracht.

§. 7.

Nichthaften wegen nicht innegehaltener Fahrzeit.

Die Abfahrt auf den Hauptstationen wird pünctlich um die angegebene Zeit erfolgen. Die in den Fahr-

planen bezeichneten Ankunftszeiten sind die frühesten, welche stattfinden können.

Die Eisenbahn-Verwaltung übernimmt aber wegen verzögerter Abfahrt oder Ankunft der Züge, wegen gänzlich ausfallender oder unterbrochener Fahrten eine Entschädigungs-Verpflichtung nicht, weder in Beziehung auf die zu befördernden Personen, noch auf Sachen.

Nur soll bei ausfallenden ganzen Fahrten, oder wenn eine einzelne Fahrt an irgend einer Stelle der Bahn unterbrochen werden sollte, sofern in diesen Fällen die Beförderung mit dem nächsten Zuge von dem Reisenden nicht gewählt werden würde, demselben auf Verlangen das ausgelegte Passagiergeld ganz oder verhältnißmäßig für die nicht zurückgelegten Stationen zurückgezahlt werden.

A. Personen-Beförderung.

§. 8.

Personen-Fahrpreise.

Die Fahrpreise für die Beförderung von Personen werden nach Normalsätzen gegen Ausgabe von Fahrbillets in abgerundeten Beträgen erhoben, wie solche aus den in den öffentlichen Blättern bekannt gemachten, und in den Stationsgebäuden, sowie vor den Billet-Verkaufsbüreaus angehefteten Fahrpreis-Tarifen ersichtlich sind. Jene Normalsätze, wie sie bis auf

weitere Bekanntmachung bestehen, sind in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung aufgezeichnet.

Kleine Kinder, welche noch nicht gehen können und aus diesem Grunde ihren Platz auf dem ihrer Angehörigen finden, sind frei von der Bezahlung des Fahrgeldes.

Größere Kinder im Alter unter zehn Jahren, werden zwei auf ein Billet befördert. Für die Beförderung eines Kindes in diesem Alter ist in der ersten Classe ein Billet der zweiten und in der zweiten Classe ein Billet der dritten zu lösen. In der dritten Classe werden ein Erwachsener und ein Kind für ein Billet zweiter Classe befördert.

Fahrpreis für Extrafahrten.

Der geringste jeweilig geltende Preis für eine Extrafahrt ist in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung ebenfalls bezeichnet.

Bei der Berechnung der Kosten einer Extrafahrt wird angenommen, daß jeder Wagen des Extrazuges ganz besetzt ist. Würde daher das Fahrgeld für die in den Personenwagen des Extrazuges sich befindenden Plätze, für die mitgenommenen Equipagen u. s. w. nach gewöhnlichem Tarifsatze den Betrag des geringsten Preissatzes der Extrafahrt übersteigen, so muß nach jener Berechnung der Mehrbetrag überher bezahlt werden.

§. 9.

Unzulässigkeit der Belegung be-

Eine Bestellung auf bestimmte Plätze wird nicht angenommen.

Dagegen ist auf den Endstationen die Bestellung ganzer Coupés der Wagen erster und zweiter Classe gegen Lösung eines Coupéscheins, und so vieler Fahrbillets als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Den Inhabern ganzer Coupés ist gestattet, ein oder zwei Kinder unter zehn Jahren unentgeltlich mitfahren zu lassen. stimmter Plätze. Bestellung ganzer Coupés.

Die Scheine für ganze Coupés werden indeß nur bis ½ Stunde vor Abgang des Zuges ausgegeben.

§. 10.

Personen, deren Nähe die Mitreisenden belästigen würde, sollen zum Mitfahren nicht zugelassen werden. Zurückweisung belästigender Personen.

§. 11.

Die Billet-Verkaufsbüreaus werden eine Stunde vor Abgang der Züge geöffnet und wenigstens fünf Minuten vor der Abfahrt geschlossen. Zeit des Billetverkaufs.

Nur für den bevorstehenden und den darauf folgenden Zug findet der Billetverkauf und die Annahme von Coupés-Bestellungen an den geöffneten Büreaus Statt.

Auf den Zwischenstationen und Anhaltestellen werden Billets nur mit dem Vorbehalte ausgegeben, daß nach dem Ermessen der Verwaltung die Belastung des Zuges überhaupt die Mitnahme der Reisenden zulässig erscheinen läßt, sowie daß noch unbesetzte Plätze vorhanden sind, oder nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt werden können.

§. 12.

Prüfung der Gültigkeit der Fahrbillets.

Das Fahrbillet wird die Stationen bezeichnen, von und bis zu welcher die Fahrt verlangt worden, ferner das Fahrgeld für die Wagenclasse, welche der Reisende benutzen will, endlich die Zeit und Nummer der Fahrt, für welche das Billet gilt. Beim Empfange hat der Reisende sofort die Richtigkeit des Billets zu prüfen.

Nach Annahme des Billets sind Reclamationen nicht zulässig.

§. 13.

Unzulässigkeit des Billet-Umtausches.

Ein Umtausch von Billets findet überall nicht Statt; dagegen wird den Inhabern von Billets zweiter und dritter Classe, wenn noch Plätze in den höheren Classen vorhanden sind, durch den Zukauf eines Billets dritter Classe für dieselbe Fahrt, gestattet, resp. in der ersten oder zweiten Classe zu fahren, so daß die beiden Billets zusammen für ein Billet der höheren Classe gelten.

§. 14.

Billet-Revision.

Das Billet ist bei dem Eintritt in das Versammlungs-Local auf Verlangen dem Thürsteher, jedenfalls aber beim Einsteigen in den Wagen dem Schaffner zur Prüfung der Richtigkeit und zur Abtrennung des Coupons vorzuzeigen. Ein Billet, welches beim Einsteigen in den Wagen ohne Coupon sich befindet, ist ungültig.

Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bei sich behalten. Wer bei der zu allen Zeiten der Fahrt zulässigen Revision ohne Billet oder mit einem unrichtigen gefunden wird, ist verpflichtet, für den Platz, auf welchem er sich befindet, das Fahrgeld für die ganze zurückgelegte Fahrt des Zuges von dessen Abgangsorte dem Zugführer sofort zu erlegen, welcher dafür ein Billet zu lösen und dem Reisenden zu behändigen und dessen Weiterfahrt nur zuzulassen hat, sobald für die weitere Fahrstrecke der Reisende sich mit einem Billet wird versehen haben. Der so betroffene Reisende kann aber unter Umständen, besonders auch bei Widersetzlichkeit gegen die Revision und deren Folgen, von der Weiterfahrt ausgeschlossen werden.

§. 15.

Bahnhofs-Uhren zur Sicherung der Pünktlichkeit in der Abfertigung der Züge.

Es soll auf jedem größern Bahnhofe eine öffentlich sichtbare, auf den Zwischen-Stationen wenigstens im Zimmer des Einnehmers eine Uhr vorhanden sein, nach welcher die Eisenbahn-Beförderung geleitet wird, und welche für die Reisenden maßgebend ist.

Für stattfindende Nachtfahrten müssen die öffentlich sichtbaren Bahnhofs-Uhren erleuchtet sein.

§. 16.

Öffnen des Einsteigeplatzes.

Auf den Bahnhöfen, auf welchen neue Züge geordnet werden, soll die Zeit, wo der Einsteige-Platz

Besteigen der Wagen und Abfahrt.

geöffnet ist, durch einmaliges Läuten der Glocke angedeutet werden. Die Öffnung geschieht 10 Minuten vor der Abfahrt.

Es müssen hierauf die mit einem Billet zur nächsten Fahrt versehenen Personen nach Anweisung der Bahnbeamten ihre Plätze in den Wagen einnehmen. Jeder Reisende hat sich gefallen zu lassen, in denjenigen Wagen seinen Platz angewiesen zu erhalten, welche vorzugsweise für die Richtung seiner Reise, oder für die Station, auf welcher er absteigen will, bei Anordnung des Zuges oder später auf einer Station während der Fahrt bestimmt worden sind.

Fünf Minuten vor dem Abgange ist zum zweiten Male zu läuten und zugleich der zu den Wagen führende Eingang wieder zu schließen.

Sobald mit dem Schlage der zur Abfahrt bestimmten Stunde zum dritten Male geläutet wird, haben die Zugführer und Schaffner sofort die Thüren der Wagen zu schließen und ihre Plätze auf denselben einzunehmen. Der Zugführer hat dem den Dampfwagen führenden Maschinisten ein Zeichen zu geben, worauf der Zug sich in Bewegung setzen muß.

§. 17.

Folgen der Versäumniß der Abfahrtszeit.

Sobald nach den Vorschriften des §. 16. der Zug sich in Bewegung findet, ist jedes fernere Besteigen der Wagen verboten. Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht weder ein Anspruch auf

Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu. Auch ist ein Austausch der Fahrbillets für eine spätere Zeit unzulässig.

§. 18.

Anhalten der Wagenzüge während der Fahrt.

Das Anhalten unterwegs ist nur an den im Voraus hiezu bestimmten Orten gestattet. Letztere sind entweder solche, an welchen alle Reisende aussteigen dürfen:

Stationen;

oder solche, wo nur die nicht weiter fahrenden Passagiere austreten:

Anhaltestellen.

Die Aufnahme von Reisenden findet an beiden Orten Statt.

Es ist sowohl in den Fahrplänen, als auch durch eine ausgehängte Tafel am einzelnen Orte selbst, bekannt gemacht, welcher Ort als Station und welcher als Anhaltestelle gilt. Auch soll bei Ankunft des Zuges an einer Station durch Bahnbeamte der Namen der Station ausgerufen werden.

§. 19.

Verhalten bei Ankunft auf einer Station.

Bei der Ankunft auf einer Station öffnen die Wagen-Beamten, sobald der Wagenzug still steht, nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren der-

jenigen Wagen, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt worden sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Auf allen Zwischen-Stationen soll zwei Minuten vor dem Abgange zum ersten und um die zum Abgange bestimmte Zeit zum zweiten Male geläutet werden.

Mit diesem letzteren Zeitpunkte ist, sowie im §. 16. wegen Schließung der Wagenthüren u. s. w. bestimmt ist, zu verfahren, und gelten auch hier wiederum die Bestimmungen des §. 17.

Im Übrigen soll dem Stations-Vorstande auch überlassen sein, wenn das Abfertigungsgeschäft vollbracht ist, mit Abkürzung jener Zwischenzeiten den Zug früher wieder in Bewegung setzen zu lassen.

§. 20.

Verhalten bei Ankunft auf einer Anhaltestelle.

An den Anhaltestellen steigen nur diejenigen Reisenden ab, welche nicht weiter mitfahren. Die Übrigen dürfen in der Regel den Wagen nicht verlassen, und verlieren jedenfalls das Recht weiter zu fahren, wenn sie vor dem Zeichen des Zugführers zur Abfahrt ihre Plätze noch nicht eingenommen haben.

Auf den Anhaltestellen wird niemals länger angehalten, als das Abfertigungs-Geschäft an Zeit erfordert.

§. 21.

Vorschriften für die auf den Anhaltestellen und Zwischenstationen zugehenden Reisenden.

Auf den Zwischenstationen und Anhaltestellen ist durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht, zu welcher Zeit der Wagenzug frühestens ankommt.

Wer nach diesem Zeitpunkte beim Eintreffen des Wagenzuges nicht zum sofortigen Einsteigen bereit ist, verliert das Recht zum Mitfahren.

Das Eintreffen des Wagenzuges soll auf den Stationen, sobald derselbe sichtbar ist, durch einmaliges Läuten bezeichnet werden.

§. 22.

Unvorhergesehenes Anhalten während der Fahrt.

Sollte wegen eingetretner Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so kann den Reisenden das Aussteigen gestattet werden. Sie müssen aber alsdann, sobald ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife anzeigt, daß der Wagenzug zur Weiterfahrt bereit ist, sofort wieder ihre Plätze einnehmen, widrigenfalls sie des Rechts zur Mitreise verlustig sind.

§. 23.

Einzelne Vorschriften für das Verhalten während der Fahrt und auf den Bahnhöfen.

Die Reisenden dürfen sich nicht aus den Wagen hinauslegen, auch dieselben zum Ein- und Aussteigen nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Öffnen den Wagenbeamten überlassen, und dürfen nicht eher ein- und aussteigen, als bis der Zug völlig stillsteht.

Das Betreten des innern Raumes der Bahnhöfe,

wo sich die Schienengleise befinden, ist den Reisenden untersagt.

Die Reisenden dürfen Hunde und andere Thiere in den Personen-Wagen nicht mit sich führen.

insonderheit Tabackrauchen.

Das Tabackrauchen ist in allen Wagenclassen gestattet. Auf Verlangen sollen indeß den Reisenden 1. und 2. Classe Coupés angewiesen werden, in denen nicht geraucht werden darf.

§. 24.

Ausschluß der wider die ertheilten Vorschriften handelnden Reisenden von der Mitreise.

Reisende, welche die zur Aufrechterhaltung der Ordnung ertheilten Vorschriften nicht beachten, sich unanständig betragen oder betrunken sind, können durch die Aufsichtsbeamten von der Mitreise zurückgewiesen werden. Das schon bezahlte Personengeld kann in diesem Falle nicht zurückgefordert werden.

B. Beförderung des Reise-Gepäcks.

§. 25.

Was unter Reisegepäck verstanden wird, und was davon ausgeschlossen ist.

Unter Reisegepäck wird verstanden, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse bei sich führt: Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hut-Futterale, kleine Kisten u. dergl.

Kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen und sonstige Gegenstände, von denen das einzelne Collo mehr

als 100 ℔ wiegt, werden in der Regel zum Reisegepäck nicht gerechnet; solche Gegenstände sind vielmehr als Frachtgut anzumelden und zu behandeln.

Traglasten in Körben, Säcken, Kiepen u. s. w. werden nur rücksichtlich des Freigewichts als Reisegepäck behandelt, jedoch ohne die für letzteres Statt findende Gewähr.

Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, welche auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, chemische Präparate und andere leicht entzündbare Sachen, darf weder als Reisegepäck aufgeliefert, noch in den Personenwagen mitgenommen werden. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen an dem fremden Gepäck und überhaupt der Eisenbahn-Verwaltung entstehenden Schaden, und verfällt außerdem in eine durch die Auflieferung oder Mitnahme übernommene Conventionalstrafe von 10 ₰ für jedes ℔ und ebenfalls von 10 ₰ für geringere Quantitäten.

§. 26.

Freigewicht am Gepäck des Reisenden.

Jeder Reisende hat an Reisegepäck für sich 50 ℔ frei; das Zusammenpacken desselben für mehrere Reisende in einem Collo begründet keinen Anspruch auf mehr als 50 ℔ Freigewicht auf das Ganze.

Fahrpreis für das Übergewicht.

Das Übergewicht wird nach einem Normalsatze, wie solcher in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung angegeben und bis auf Weiteres bestimmt ist, be-

rechnet, und der Betrag des Fahrgeldes in Folge des bekanntgemachten und vor den Gepäcks-Expeditionen angehefteten Tarifs erhoben.

§. 27.

Art der Verpackung und Zeit der Einlieferung.

Ein jedes Stück des Reisegepäcks muß sicher und wohl verpackt, mit dem Namen des Eigenthümers und dem Bestimmungsorte deutlich bezeichnet, spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets, damit dasselbe mit dem Gepäcksstempel versehen werde, in die Gepäcks-Expedition abgeliefert werden, widrigenfalls die Beförderung nicht mit Sicherheit zugesagt werden kann.

Etwaige Überfracht muß sofort bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

Eine Viertelstunde vor Abgang der Züge werden die Gepäcks-Expeditionen geschlossen.

Reise-Gepäck, welches an den Anhaltestellen auf die Wagen kommt, wird entweder auf der nächsten Station oder erst am Bestimmungsorte des Reisenden gewogen. Ein Empfangschein wird erst nach der Verwiegung und der ihr folgenden Bezahlung der etwaigen Überfracht ausgegeben.

§. 28.

Verbot, Gepäck im Wagen bei sich zu nehmen.

In den Personenwagen darf nichts weiter von den Reisenden mitgenommen werden, als kleine Reisegegenstände, die er während der Reise bei sich zu behalten

wünscht und die einem Mitreisenden nicht beschwerlich fallen können.

Diese Begünstigung kann indeß nur im Bereiche des Königlich-Hannoverschen Gebiets Statt finden, da bei Reisen in das Gebiet des Zollvereins sämmtliches Reisegepäck ohne Ausnahme in den Packwagen, zur Sicherung der Revision, verschlossen werden muß.

Ein Gleiches ist erforderlich bei dem Übergange aus dem Zollvereine in das Gebiet des Steuervereins.

§. 29.

Ausstellung eines Empfangsscheins über das Reisegepäck und Grundsätze über die Gewährleistung.

Über die geschehene Überlieferung der Reisegepäckstücke wird dem Reisenden ein Empfangschein (Gepäckschein) ausgestellt.

Durch Ausstellung dieses Gepäckscheins mit Ausnahme des für Traglasten (cf. §. 30) ausgestellten Gepäckscheins, übernimmt die Eisenbahn-Verwaltung innerhalb ihrer Betriebsstrecke die Gewähr für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke nach folgenden Grundsätzen:

a. Sie haftet für den Verlust oder Abgang eines Gepäckstückes.

b. Für Beschädigung haftet sie nur dann, wenn eine solche an dem Gepäckstücke bei der Ablieferung äußerlich erkennbar ist. Die zu ersetzende Beschädigung des Inhalts muß in Beziehung zu der äußern Beschädigung stehen, also mit dieser hinsichtlich der Veranlassung zusammentreffen.

c. Für ein Gepäckstück, welches verloren, ganz vernichtet oder seinem ganzen Inhalte nach beschädigt ist, wird eine Entschädigung von einem Thaler auf jedes Pfund des Gewichts des Reisegepäcks ohne alle Rücksicht auf etwa höheren Werth des Inhalts geleistet.

d. Bei theilweiser Vernichtung oder Beschädigung wird, gleichfalls ohne Rücksicht auf etwa höheren Werth des Gegenstandes, ein Thaler für das Pfund, nach Absatz des Gewichts des unversehrt gebliebenen Inhalts des Gepäckstücks vergütet.

e. Die Verhaftung der Verwaltung nach vorstehenden Grundsätzen ist auf solche Verlust- und Beschädigungsfälle beschränkt, welche von dem Zeitpuncte des Empfanges bis zur geschehenen Auslieferung des Reisegepäcks, längstens aber bis zum Ablaufe von 24 Stunden von der Zeit der Ankunft des Gepäcks an dem innerhalb ihres Betriebes belegenen Bestimmungsorte eingetreten sind.

Ist nach der Bestimmung des Reisenden das Gepäck an eine auswärtige Eisenbahn-Verwaltung abzuliefern, so erlischt die Haftung von dem Zeitpunkte der Ablieferung an jene Verwaltung.

f. Der Betrag der Vergütung für verloren gegangenes oder beschädigtes Gepäck soll binnen möglichst kurzer Zeit dem Überbringer des Gepäckscheins ausgezahlt werden. (cf. jedoch §. 33.)

g. Die vorstehenden Grundsätze gelten auch für den Brandschaden, welcher durch den Dampfwagen veranlaßt wird.

§. 30.

Nichtübernahme einer Gewährleistung.

Traglasten in Körben, Säcken, Kiepen u. s. w., welche das Freigewicht des Reisegepäcks genießen (§. 25), gehen, auch wenn ein Gepäckschein darüber ausgestellt ist, ohne alle Haftung der Verwaltung für Verlust und Beschädigung in den Transportwagen mit.

Für Reisegepäck, welches an den Anhaltestellen auf die Wagen gelangt, beginnt die Haftungspflicht der Verwaltung mit der Ausstellung des Empfangscheins.

§. 31.

Hinwegfallen jeder Gewährspflicht.

Die Verwaltung ist von jeder Haftung für Reisegepäck frei:

1) wenn der Verlust oder die Beschädigung durch ein Ereigniß herbeigeführt ist, welches die Verwaltung abzuwenden nicht vermogt hat;
2) wenn der Verlust oder Schaden durch Verschulden des Reisenden oder solcher Personen, für welche derselbe zu haften hat, veranlaßt ist, wohin namentlich auch der Fall einer mangelhaften Verpackung zu rechnen ist;
3) wenn der Reisende das Gepäck nicht zur Vermerkung in den Gepäckschein in die Gepäcks-

Expedition abgeliefert, sondern dasselbe bei sich behalten oder eigenmächtig auf die Wagen gebracht hat.

§. 32.

Anmeldung etwaiger Entschädigungs-Ansprüche.

Bei der Aushändigung des Gepäcks (§. 33.) hat der Reisende dasselbe zu prüfen, und jeden etwaigen Entschädigungsanspruch sofort anzumelden.

Spätere Ansprüche sollen nicht berücksichtigt werden.

Gepäckstücke, welche durch ein mögliches Versehen in der Expedition der diesseitigen Verwaltung in der Beförderung zurückgeblieben sind, werden erst nach Ablauf von 8 Tagen als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im §. 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern. Es bleibt dem Reisenden jedoch frei, wenn das Gepäckstück später sich wieder auffinden würde, auf seine Kosten und gegen Erstattung der in Empfang genommenen Garantiesumme eine Nachlieferung oder Nachsendung des Gepäckstücks zu verlangen.

§. 33.

Ausgabe des Gepäcks.

Das Reisegepäck wird am Orte der Ankunft gegen den darüber ausgefertigten Gepäckschein baldthunlichst ausgehändigt.

Im Falle des Verlustes eines Gepäckscheins wird

das Gepäck nur gegen befriedigende Legitimation oder Sicherstellung verabfolgt.

Für Reisegepäck, welches 24 Stunden nach der Ankunft noch nicht abgeholt sein sollte, sind 2 ggr täglich für das Stück als Lagergeld zu zahlen. Das Gepäck liegt ausschließlich auf Gefahr des Eigenthümers ohne alle Haftung der Verwaltung für Verlust oder Beschädigung im Lagerraume.

§. 34.

Kofferträger.

Wo zur Bequemlichkeit der Reisenden auf einzelnen Stationen vereidete Kofferträger angestellt worden, sind dieselben durch eine mit № versehene Dienstmütze kenntlich.

Das Geschäft der Kofferträger besteht darin, diejenigen Aufträge auszurichten, welche die Reisenden ihnen hinsichtlich der Fortschaffung des Reisegepäcks von der Eisenbahn oder Hinschaffung desselben nach der Eisenbahn ertheilen werden. Die Kofferträger sind zu größerer Sicherung der Reisenden hinsichtlich der ihnen von den letzteren zu übertragenden Dienstleistungen unter polizeiliche Aufsicht gestellt.

Die Kofferträger sind mit einer gedruckten Dienst-Anweisung versehen, welche sie in ihrem Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen.

Die Taxe für das Wegbringen und Herbeiholen der Gegenstände, wie sie bis zu weiterer Bekanntma-

chung festgesetzt ist, findet sich am Schlusse der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung angegeben.

§. 35.

Zurückgelassene Gegenstände.

In den Wagen oder im örtlichen Bezirke der Bahn-Verwaltung zurückgelassene Gegenstände können nach beendigter Fahrt bis zum Ablaufe von 14 Tagen bei dem betreffenden Bahnhofs-Vorstande, dem sie von den Beamten abgeliefert werden müssen, nachgefragt und von den Eigenthümern gegen genügende Legitimation in Empfang genommen werden.

Später ist deshalb bei dem Bahnhofs-Verwalter in Hannover Nachfrage zu halten.

C. Equipagen-Beförderung.

§. 36.

Beförderungs-Preis.

Die Preise für die Beförderung der Equipagen sind in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung bestimmt.

Künftige Änderungen werden öffentlich bekannt gemacht werden.

In den bezahlten Preis sind die Kosten des Auf- und Abbringens vom Transportwagen eingeschlossen.

Den Inhabern der Equipagen und ihren Begleitern steht es frei, während der Fahrt in denselben Platz zu nehmen; dieselben haben jedoch für jede Person ein

Billet 2. Classe und für jede Person der Dienerschaft ein Billet 3. Classe zu lösen.

§. 37.

Auflieferung der Equipagen.

Die Equipagen müssen spätestens eine Stunde vor Abgang der Züge auf dem Bahnhofe unter Vorzeigung der in der Gepäcks-Expedition zu lösenden Equipagen-Billets abgeliefert werden.

Auf den kleineren Stationen kann die Beförderung nur dann zugesagt werden, wenn die Anmeldung der Equipagen 24 Stunden vorher erfolgt.

§. 38.

Auslieferung der Equipagen.

Nach Ankunft auf der Bestimmungs-Station, wird gegen Rückgabe des Billets an den Zugführer, die Equipage ausgeliefert.

Die am Bestimmungsorte angekommenen Equipagen müssen spätestens eine Stunde nach Ankunft des Zuges vom Bahnhofe abgeholt sein, widrigenfalls für dieselben, selbst wenn sie im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, ein Standgeld von 4 ggr für die Stunde entrichtet werden muß.

§. 39.

Gewährleistung für Equipagen.

Für die auf der Eisenbahn beförderten Equipagen haftet die Verwaltung nicht, mit alleiniger Ausnahme einer Vernichtung oder Beschädigung innerhalb der Grenzen ihres Betriebes durch Feuer auf den Bahn-

höfen oder während der Fahrt selbst. Die Entschädigungspflicht fällt aber auch in diesem Falle weg, wenn das Feuer durch ein Ereigniß herbeigeführt ist, welches die Verwaltung nicht abzuwenden vermogt hat. Der Entschädigungsberechtigte muß den Werth der Equipagen oder den durch Beschädigung entstandenen Schaden beweisen, ein Ersatz von mehr als 300 ℳ wird indeß nicht geleistet.

Für das in oder auf der Equipage befindliche Reisegepäck haftet die Verwaltung nicht.

Jene Haftung hört mit Ablauf einer Stunde nach Ankunft des Zuges an dem innerhalb des Betriebes der Verwaltung belegenen Bestimmungsorte auf. Von dieser Zeit ab kann die Equipage nur auf Gefahr des Eigenthümers auf dem Bahnhofe stehen bleiben.

D. Beförderung von Hunden.

§. 40.

Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältern der Wagen.

Der zeitig geltende Transportpreis ist in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung angemerkt.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Fahrzettels bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt an den Zugführer der Hund verabfolgt werden wird.

Die Verwaltung leistet für die Ablieferung der Hunde keine Gewähr. Es sollen hinsichtlich der Hunde die im §. 69 gestellten Beförderungs-Bedingungen Anwendung haben.

Die Verwaltung ist berechtigt, Hunde, welche innerhalb dreier Stunden nach Ankunft des Zuges nicht abgeholt sind, entlaufen zu lassen.

E. Güter-Beförderung.

§. 41.

Unterschied der Güterfrachten hinsichtlich der Züge.

Die Bestimmung, mit welcher Art der Züge (§. 5.) die Frachtgüter befördert werden sollen, steht ausschließlich der Eisenbahn-Verwaltung zu, es sei denn, daß der Absender die Versendung mit den Personenzügen ausdrücklich verlangt. In diesem Falle tritt die Beförderung unter dem Titel „Eilfracht" ein, und ist der Frachtbrief (§. 42.) durch das deutlich mit rother Dinte geschriebene Wort „Eilfracht" zu bezeichnen.

Die Eisenbahn-Verwaltung ist wohl befugt, aber nicht verpflichtet, mehr als 5 Centner „Eilgut" von einem Versender anzunehmen.

Gold und Silber (Geld), Edelsteine, ächte Perlen und Werth-Documente, werden indeß nur mit den Personenzügen befördert werden.

§. 42.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

Ausgeschlossen von der Beförderung sind:

1) Alle solche Gegenstände, deren Beschaffenheit in Form, Umfang oder Gewicht eine Verladung auf den Wagenzügen nicht zuläßt. Hierüber zu entscheiden, steht lediglich der Eisenbahn-Verwaltung zu.

2) Als postzwangspflichtige Gegenstände für das Königreich Hannover alle Päckereien oder Colli bis zu 15 ℔ und Geldsendungen unter 1000 ℛ.

Wegen der im Auslande postzwangspflichtigen Gegenstände hat der Versender die Bestimmungen der ausländischen Postordnungen, welche in den diesseitigen Expeditionen in Erfahrung gebracht werden können, zu beachten.

3) Alle feuergefährlichen Gegenstände, als: geladene Gewehre, Schießpulver, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Kunstfeuerwerke, Phosphor, Scheidewasser, Schwefelsäure, Streichhölzchen, Zündhütchen, chemische Feuerzeuge und Präparate, sowie überhaupt alle dergleichen durch Reibung oder sonst leicht entzündbare Gegenstände.

Wer unter falscher Declaration dennoch Gegenstände der sub 3 bezeichneten Art zur Beförderung bringt, haftet für allen daraus erwachsenden Schaden und hat, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist,

für jedes Pfund solcher Versandstücke, selbst für das weniger als ein Pfund wiegende, eine durch die Einlieferung übernommene Conventionalstrafe von 10 ₰ zu erlegen. Bei eintretendem Verdachte hinsichtlich der Richtigkeit der Declaration, kann die Verwaltung die Öffnung der betreffenden Colli von dem Versender verlangen.

Säuren, als: concentrirter Essig, Salmiak-Spiritus, Salpetersäure (Scheidewasser), Salpetersalzsäure (Königswasser), Salzsäure, Schwefelsäure (Vitriolöl), Spießglanzbutter und dem ähnliche Substanzen können nur befördert werden, wenn der zu versendende Gewichtsbetrag mindestens 40 Centner beträgt, oder für diesen Gewichtsbetrag eine geringere Ladung bezahlt wird. Die Verwaltung übernimmt indeß für solche Sendungen keine Gewährsverbindlichkeit irgend einer Art, behält sich vielmehr das Recht vor, vom Absender oder Empfänger Ersatz für alle Beschädigungen zu verlangen, welche durch dergleichen Substanzen entstehen.

§. 43.

Die den Gütern beizugebenden Frachtbriefe.

Alle zur Versendung eingelieferten Güter müssen mit vollständigen Frachtbriefen in doppelter Ausfertigung versehen sein, welche die Güter nach Ort und Datum der Aufgabe, Zeichen, Nummer, Brutto-Gewicht, Inhalt, Bestimmungsort und Namen des Empfängers und Absenders deutlich bezeichnen; das

eine Exemplar dieses Frachtbriefes erhält der Absender mit dem Stempel des Güter-Expedienten versehen als Empfangsbescheinigung zurück. Der einzelne Frachtbrief darf nur dann eine Mehrzahl von Gegenständen aufnehmen, wenn diese demselben Frachtsatze unterliegen (§. 46).

Die Frachtbriefe müssen, um den Vorschriften der Gesetze des Steuer- und Zoll-Vereins zu genügen, mit den nöthigen Legitimationspapieren begleitet sein. Dafür, daß diese Legitimationspapiere den Bestimmungen der genannten Gesetzgebungen entsprechend sind, übernimmt der Absender der Eisenbahn-Verwaltung gegenüber die Verantwortlichkeit allein.

In den Frachtbriefen muß ausdrücklich bemerkt sein, daß die Beförderung unter den Bestimmungen dieser Betriebs-Ordnung geschehe.

Wird von Fuhrleuten Fracht zur Eisenbahn gegeben, so müssen neue Frachtbriefe dem Obigen gemäß beigefügt und die Original-Frachtbriefe dürfen nur dann angeschlossen werden, wenn von dem Aufgeber in denselben bemerkt ist, daß deren Inhalt für die Bahnverwaltung unverbindlich sei.

Gedruckte Formulare zu Frachtbriefen und Inhalts-Erklärungen sind in den Güter-Expeditionen das einzelne Stück zu 2 ₰, 10 Stück für 1 ggr zu erhalten.

Frachtbriefe, welche nicht nach den Vorschriften dieser Betriebs-Ordnung aufgestellt, oder welche unvollständig ausgefüllt sind, oder von einem früheren

Datum als dem Tage der Übergabe des Guts lauten, oder im Datum oder sonstigen Inhalte corrigirt sind, werden dem Aufgeber unfrankirt zurückgeschickt und das Gut bleibt bis zum Eingange des vervollständigten oder berichtigten neuen Frachtbriefes auf Gefahr des Aufgebers liegen und hat der Aufgeber nach Ablauf der ersten 24 Stunden von Zeit der Aufgabe pro Tag und Centner 1 ggr Lagerzins zu bezahlen.

§. 44.

Alle Güter müssen gut verpackt eingeliefert werden. Mangelhaft verpackte und schlecht conditionirte Güter werden nicht angenommen, es sei denn, daß die Verwaltung die Beförderung gegen Ausstellung eines Reverses des Versenders zulassen will, worin derselbe die Verwaltung von jeder Entschädigungshaftung für die Beförderung der Güter freistellt. Verpackung der Güter.

Silbergeld wird nur in starken Fässern verpackt, Gold nur in doppelter Leinewand eingenäht, beides versiegelt und gehörig bezeichnet, angenommen.

Auch Getreide wird nur angenommen, wenn es in unbeschädigten dauerhaften Säcken sich befindet.

§. 45.

Die Verwiegung geschieht nach Hannoverschen Pfunden, den Centner zu 100 ℔ gerechnet. Gewichtsannahme zur Berechnung der Frachtsätze.

Güter eines und desselben Absenders an einen und denselben Empfänger, welche weniger als einen Cent-

ner wiegen, werden für einen vollen Centner, dagegen Eilfrachtgüter unter gleichen Beziehungen, welche weniger als 50 ℔ wiegen, für einen halben Centner berechnet.

Über das volle Centnergewicht hinaus werden Gewichtstheile der Versendung bis 12½ ℔ gar nicht,

von 12½ ℔ bis 25 ℔ für ¼ Ctr.
über 25 ℔ „ 50 ℔ „ ½ „
über 50 ℔ „ 75 ℔ „ ¾ „
über 75 ℔ „ 100 ℔ „ 1 vollen Centner

berechnet werden.

Künftige Vereinbarungen mit auswärtigen Eisenbahn-Verwaltungen wegen einer andern Gewichtsnormirung zur Berechnung der Frachten sollen besonders bekannt gemacht werden.

§. 46.

Berechnung der Frachtsätze.

Die Berechnung der Frachtbeträge soll in den öffentlich bekannt zu machenden und auszuhängenden Tarifen nach Normalsätzen geschehen, wie diese bis auf weitere Verfügung in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung bezeichnet sind.

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

Bei dieser Berechnung sollen die Bruchtheile eines Gutegroschen stets auf einen vollen Gutegroschen zurück- oder hinaufgeführt werden, je nachdem der Bruchtheil

unter einem halben Gutegroschen oder einen halben Gutegroschen und darüber beträgt. Der geringste Frachtbetrag muß jedenfalls einen vollen Gutegroschen betragen.

Bei Geldsendungen, welche nur in Beträgen von wenigstens 1000 ℛ befördert werden dürfen, sollen überschießende Beträge von weniger als 100 ℛ für ein volles Hundert gerechnet werden.

Bei Versendungen von einer Station nach einer Anhaltestelle und von einer Anhaltestelle nach einer Station soll im ersteren Falle die Fracht nach dem Tarife, welcher für die nach der Anhaltestelle in der Richtung vom Versendungsorte her zunächst folgende Station, im andern Falle nach dem Tarife berechnet werden, welcher für die vor dem Versendungs-Orte vorhergehende Station als Absendungsort festgestellt ist. Bei Versendungen von einer Anhaltestelle zur andern soll der Tarif maßgebend sein, welcher für die Strecke von der dem Absendungsorte folgenden Station bis zu der dem Empfangsorte folgenden Station Anwendung findet.

Eine Ausnahme hiervon machen die Fracht- und Producten-Sendungen in ganzen Wagenladungen (§. 50 b. und 56.), deren Fahrgeld auch nach den Anhaltestellen auf den Grund der wirklichen Entfernung berechnet werden soll.

§. 47.

Erhöhung des Frachtsatzes für gewöhnliche Güterfracht.

Gegenstände der Güterfracht, welche bei wenigem Gewicht viel Raum einnehmen, können nur zu dem doppelten Frachtsatze der gewöhnlichen Güterfracht

oder Eilfracht, je nachdem sie als das eine oder andre aufgeliefert werden, zur Beförderung gelangen.

Wegen der Transportpreise für Gegenstände von ungewöhnlicher Ausdehnung und Umfange, als: Bäume, Sträucher, leere Kisten und Fässer u. s. w. ist eine besondere Übereinkunft des Absenders mit der Verwaltung erforderlich.

Leere Gefäße, als: Fässer, Kisten, Körbe, leere Flaschen u. s. w. können indeß zum einfachen Frachtsatze befördert werden, wenn vom Absender nachgewiesen wird, daß diese Gegenstände vorher im gefüllten Zustande auf der Bahn transportirt worden sind. Die Verwaltung kann sich indeß weder zu einer bestimmten Lieferungszeit dafür verpflichten, noch für gute Beschaffenheit bei der Ablieferung der Gefäße Gewähr leisten.

§. 48.

Zahlung der Frachtpreise.

Die zu erlegenden Frachtgelder müssen bei der Aufgabe berichtigt oder an den Empfänger der Frachtgegenstände zur Ausbezahlung angewiesen werden. Bei den auf auswärtige Bahnen übergehenden Gegenständen ist jedoch das Letztere nur zulässig, wenn in dieser Hinsicht Vereinbarungen der diesseitigen Verwaltung mit den auswärtigen Verwaltungen bestehen.

Für Gegenstände, welche dem Verderben leicht unterliegen, müssen indeß die Frachtgebühren jedenfalls bei der Aufgabe entrichtet werden.

Versendungen nach den Anhaltestellen zwischen den Stationen müssen frankirt sein, und es ist dafür zu sorgen, daß dieselben dort in Empfang genommen werden.

§. 49.

Spesen-Nachnahme.

Nach Gutfinden der Verwaltung und ohne Verpflichtung derselben können Durchgangs- und ähnliche Abgaben, Spesen und Frachtbeträge für weiter herkommende Güter nachgenommen werden.

Solche Nachnahmen werden unter detaillirter Eintragung derselben in den Frachtbrief dem Aufgeber baar gegen folgende Vergütung, nämlich:

von 2 ℞ für Nachnahme bis zu 16 ggℓ,
" 3 " " " über 16 ggℓ bis zu 1 ℔ einschließlich,
" 1 " " " für jede 8 ggℓ über 1 ℔,

dann verabfolgt, wenn die Zahlung derselben von Seiten des Addressaten geschehen ist.

Sonstige Geldvorschüsse auf die zu versendenden Güter sollen überall nicht geleistet werden.

§. 50.

Ermäßigung am Frachtsatze.

Eine Ermäßigung des Frachtsatzes für gewöhnliche Frachtgüter (§. 46) wird eingeräumt:

a. demjenigen Versender, welcher im Laufe eines und desselben Jahrs nach und nach Güter in solchen Quantitäten befördern wird, daß diese am Schlusse

des Jahrs einen gewissen beträchtlichen Gewichts-Umfang erreichen werden.

Nach Maßgabe des vorher zu vereinbarenden Gesammtgewichts der Jahres-Ladungen jedes Versenders, sollen demselben nach Progressionen der Gewichtsmasse von den durch die Verwaltung für jene Gewichtsmasse erhobenen Frachtgeldern Procente nach Progressionen in besonderer vorheriger Übereinkunft bewilligt werden.

In diesem Falle ist zwar der tarifmäßige Frachtsatz für jede Sendung zu entrichten; es wird aber am Schlusse des Jahrs von der Eisenbahn-Verwaltung dem Absender der Betrag des zwischen beiden vereinbarten Erlasses vergütet.

Jedoch erstreckt sich der Erlaß nicht auf den Theil des Frachtgeldes, welcher für die weitere Strecke jenseits der letzten von der Königlich-Hannoverschen Eisenbahn-Direction abhängenden Station zu entrichten ist.

Im Übrigen sollen auch zu den Gütern, welche zur Berechnung des Gesammtgewichts des Jahres kommen, weder die Güter gezählt werden, welche vom Versender in ganzen Wagenladungen befördert worden sind, noch diejenigen, welche unter die Kategorie der Producte gerechnet werden, oder für deren Versendung überhaupt ein geringerer Frachtsatz als die gewöhnliche Güterfracht erlegt worden ist.

b. bei Versendung in ganzen Wagen-Ladungen, wenn die Verwaltung in besonders vorher zu besprechenden Fällen die Abfertigung solcher Ladungen zulassen will, jedoch nur zur Beförderung im Inlande bis an die letzte Station vor der Grenze, von wo ab für Weiterbeförderung die Ermäßigung aufhört und die Grundsätze für Beförderung nach Einzelngewicht in Kraft treten. insonderheit bei Versendung in ganzen Wagenladungen.

Im Falle der Bewilligung solcher ganzen Ladungen werden den Absendern zu Frachtsendungen geeignete Wagen von Seiten der Verwaltung überwiesen, welche jene auf ihre Kosten, jedoch unter Aufsicht der Bahnverwaltung zu beladen haben und zwar nur bis zu einem bestimmten höchsten Gewichte der Befrachtung.

Das Frachtgeld für solche Wagen und jener Maximalbetrag des Gewichts der Befrachtung findet sich mit Vorbehalt künftiger und bekannt zu machender Abänderung in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung nachgewiesen.

Die von den Absendern selbst beladenen Wagen müssen bis 7 Uhr Abends der Verwaltung überwiesen sein, um am folgenden Tage abgehen zu können.

Wegen der Frachtbriefe und steuerlichen Legitimations-Papiere gelten auch für diese Sendungen die für Frachtgüter im Allgemeinen vorgeschriebenen Bestimmungen.

§. 51.

Zeit der Aufgabe der Güter.

1) Die Eilgüter müssen mindestens zwei Stunden vor Abgang des Personenzuges, mit welchem sie abgehen sollen, in die Gepäcks-Expeditionen eingeliefert werden. Die Auflieferung des Eilguts, welches mit dem ersten am Morgen abgehenden Personenzuge befördert werden soll, muß am Abende vorher geschehen.

2) Gold und Silber (Geld), Edelsteine, ächte Perlen, Werth-Documente, welche nur mit den Personenzügen befördert werden (§. 5), sind eine Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem sie befördert werden sollen, in der Gepäcks-Expedition an den Expedienten selbst gegen Ausstellung einer Quittung von Seiten des Letzteren, worin die Ablieferungszeit notirt wird, abzugeben.

Eine frühere Auflieferung jener Gegenstände befreit die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit in der Bewahrung.

3) Übrige Güter werden, wenn sie bis 7 Uhr Abends auf den Bahnhöfen eingeliefert worden sind, am nächsten Tage befördert.

Besonders große, viel Raum einnehmende, so wie in großer Menge zu versendende Güter sind jedenfalls 24 Stunden vor Abgang des Zuges anzumelden und ist deshalb Einigung mit dem Güter-Expedienten zu treffen.

§. 52.

Zeit der Auslieferung der Güter.

Nach Ankunft der Güter an dem Bestimmungs-Orte werden den Addressaten die Frachtbriefe zugesandt. Einem jedem Frachtbriefe ist ein Empfangsbescheinigungs-Formular beigefügt.

Die Frachtbriefe über Geldsendungen werden indeß dem Empfänger bloß vorgezeigt, und hat derselbe unter seiner Namens-Unterschrift die Stunde der Vorzeigung darauf zu notiren.

Gegen Einlieferung der vollzogenen Empfangs-Bescheinigung, Vorzeigung des Frachtbriefes und zugleich gegen Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der etwaigen Nachnahme, wird die Auslieferung des Guts erfolgen, jedoch nach folgenden Zeitbestimmungen:

1) die Auslieferung des Eilguts soll in der Regel zwei Stunden nach Ankunft erfolgen, oder bei starkem Andrange so schnell als thunlich. Die später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter werden erst am folgenden Morgen ausgeliefert.
2) Gold und Silber (Geld), Edelsteine, ächte Perlen und Werthdocumente müssen eine Stunde nach Vorzeigung des Frachtbriefes abgeholt werden. Nach Ablauf dieser Zeit ist die Verwaltung von weiterer Verantwortung in der Bewahrung jener Gegenstände frei.
3) Die übrigen Frachtgüter werden binnen 24 Stun-

den nach Zusendung der Frachtbriefe ausgeliefert, Sonn- und Festtage nicht gerechnet.

Versendungen in ganzen Wagenladungen (§. 50) sind von den Empfängern selbst zu entladen.

Entschädigungen, welche aus anderen als aus den nach §. 7 dieser Betriebs-Ordnung jede Entschädigungs-Übernahme zurückweisenden Ursachen, wegen Verspätung in der Ankunft oder Auslieferung der Güter, auf ein Verschulden der diesseitigen Verwaltung begründet werden könnten, sollen in ihrem Geldwerthe niemals den Betrag der für die Beförderung auf der Betriebsstrecke der Verwaltung ausgelegten Fracht überschreiten.

§. 53.

Wer Güter länger als 24 Stunden nach Zusendung der Frachtbriefe am Ablagerungsorte liegen läßt, zahlt 1 ggl Lagergeld pro Centner und Tag, selbst wenn die Güter hätten im Freien lagern müssen.

§. 54.

Insbesondere: Beförderung von Producten. Fahrpreis derselben.

Gewisse Gegenstände des Handels und Verkehrs sollen zu Gunsten desselben unter dem Titel „Producte" zu einem geringern Frachtsatze als die übrigen Güterfrachten befördert werden.

Diejenigen Gegenstände, welche den Producten beigerechnet werden, finden sich in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung aufgezählt.

Der dafür als Frachtgeld zu erlegende Normalsatz ist daselbst ebenfalls angegeben.

Erweiterungen und Beschränkungen der Zahl dieser Gegenstände werden jedesmal öffentlich bekannt gemacht.

§. 55.

Gewichtsfeststellung der Producte.

Zur Berechnung des Gewichts dieser Gegenstände sollen so viel als thunlich Normalgewichte der Maßen jener Gegenstände festgestellt werden.

Jeder Gegenstand unter einem Centner soll für einen vollen Centner gerechnet werden. Über das volle Centnergewicht hinaus werden Gewichtstheile unter 25 ℔ gar nicht, vom 25 bis 75 ℔ für einen halben Centner, über 75 bis 100 ℔ für das volle Gewicht eines Centners gerechnet werden.

In der Anlage B. dieser Betriebs-Ordnung finden sich mit Vorbehalt der Änderung und Erweiterung in der Zahl der Gegenstände und in der Gewichtsbestimmung durch weitere Bekanntmachung, die für jetzt festgestellten Normalgewichte angegeben.

Das jeweilig festgestellte Normalgewicht ist der Berechnung der Fracht unabweislich zum Grunde zu legen.

Bei Gegenständen, hinsichtlich deren ein Normalgewicht nicht festgestellt ist, sollen Probewiegungen zur Berechnung der Fracht Statt finden.

Verlangen die Verlader wegen der nach Maßgabe der unten folgenden Grundsätze zu leistenden Gewähr der Verwaltung in Verlust- oder Entschädigungsfällen eine genaue Ermittelung des wirklichen Gewichts solcher Gegenstände, welche von der Verwaltung selbst verladen und nicht auf zur Beladung durch die Empfänger vermietheten Wagen befördert werden, so kann diese Ermittelung des Gewichts nur auf Kosten der Versender gegen Erlegung eines Waagegeldes Statt finden.

§. 56.

Verladungsweise der Producte.

Die Beförderung der Producte geschieht in der Regel nur in ganzen Wagenladungen und zwar nach Gutfinden der Verwaltung in bedeckten oder unbedeckten Wagen. Die Beförderung kann von der Verwaltung nur nach Maßgabe der Umstände zugesichert werden. Es muß ihr vorbehalten bleiben, vom Versender zu verlangen, daß er einen besonderen Wagen nach dem Wagen-Fahrpreise zur eigenen Beladung sich miethe. Sache der Absender bleibt es, sich darüber vorher Gewißheit zu verschaffen, ob und wann einer solchen Producten-Beförderung Statt gegeben werden kann.

Gewisse Producte können überall nur in ganzen Wagenladungen, welche für voll zu bezahlen sind, ohne Rücksicht darauf, ob der Versender auf den Wagen das volle Normalgewicht der zulässigen Befrachtung auf-

bringt oder nicht, zur Beförderung angenommen werden.

Die hierher zu nehmenden Gegenstände sind ebenfalls in der Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung, öffentlich bekannt zu machende Abänderung vorbehältlich, aufgezählt.

Würden Gegenstände von ungewöhnlichem Gewichte oder Umfange aus dieser Ursache nicht auf einen Wagen verladen werden können, und deßhalb eine Mehrzahl von Wagen gestellt werden müssen, so ist für jeden Wagen das Fahrgeld der vollen Befrachtung zu erlegen.

Würde die Verwaltung ausnahmsweise zulassen, daß auf einen einzelnen Wagen ein stärkeres Gewicht als das bestimmte Normalgewicht der Befrachtung eines Wagens geladen würde, so ist für das Uebergewicht die Ueberfracht nach Centner-Berechnung zu bezahlen.

§. 57.

Annahme und Ablieferung der Producten-Ladungen. Auf- und Abladen derselben.

Die Annahme und Ablieferung von Producten erfolgt sowohl auf den Bahnhöfen, als auch an den dazu besonders mit Einrichtungen versehenen Anhaltestellen.

Sind die Producte nach letzteren bestimmt, so ist die Fracht dafür auf dem Bahnhofe der Absendung im Voraus zu entrichten.

Das Auf- und Abladen der Producte haben die Absender und resp. Empfänger selbst zu bewirken.

Die Empfangnahme muß spätestens zwei Stunden nach geschehener Meldung der Ankunft bewirkt werden, widrigenfalls die Verwaltung berechtigt ist, die Wagen auf Kosten des Empfängers abladen zu lassen, und von dem Empfänger für jede 24 Stunden Lagerung, ohne irgend für die Bewahrung verantwortlich zu werden, oder wegen Entwendung oder Beschädigung einzustehen, ein Lagergeld von 8 ggr für jede Wagenladung zu erheben.

Wegen etwaiger Entschädigungs-Ansprüche für Verspätung in der Ankunft und Auslieferung der Producte sollen die Schlußbestimmungen des §. 52 ihre Anwendung finden.

§. 58.

Gewährleistung der Verwaltung für die zur Beförderung übernommenen Güter.

Die Eisenbahn-Verwaltung haftet innerhalb ihres Betriebes unbeschadet der Bestimmung des §. 42 für die ihr zur Beförderung übergebenen Güter, nach Maßgabe der in den nachfolgenden §§. erörterten Grundsätze.

Wenn mit auswärtigen Eisenbahn-Verwaltungen Vereinbarungen getroffen werden sollten, nach welchen von den in dieser Betriebs-Ordnung gegebenen Grundsätzen abweichende Grundsätze wegen der Haftung für solche Güter beschlossen werden mögten, die von ausländischen Bahnen über die inländischen durchgeführt

werden, oder von den ausländischen Bahnen auf die inländischen Bahnen oder umgekehrt zur Weiterbeförderung übergehen, so sollen solche Vereinbarungen, welche dann für jene Güter ihre Anwendung finden würden, besonders bekannt gemacht werden.

§. 59.

Haftung für Verlust der Güter.

Die Haftung für Abhandenkommen oder Verlust erstreckt sich auf das ganze oder theilweise Abhandenkommen eines Versandstückes.

Ausnahmen.

a. Gewichts-Defecte an verpackten oder auf sonstige Weise verschlossenen Gütern gelangen nur in Ansehung desjenigen zur Berücksichtigung, was mehr wie 1 pCt. bei trockenen (bei Taback in Bunden und bei Schafwolle nur das Mehr über 2 pCt.) und mehr als 2 pCt. bei nassen Gütern als fehlend beim etwa verlangt werdenden Nachwiegen auf dem Ankunfts-Bahnhofe sich herausstellt, es sei denn, daß eine Entwendung oder eine absichtliche Oeffnung der Verpackung oder des Verschlusses nachgewiesen werden kann.

b. Für Verlust solcher Gegenstände, welche auf Transportwagen versendet werden, die zur Selbstbeladung dem Versender von der Verwaltung vermiethet sind, wird nur Ersatz geleistet, wenn der Verwaltung ein Verschulden nachgewiesen werden kann.

§. 60.

Haftung wegen Beschädigung.

Die Eisenbahn-Verwaltung haftet für die unbeschädigte Zurücklieferung der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenstände hinsichtlich des Inhalts dann, wenn außer Zweifel gestellt wird, daß eine vorhandene, äußerlich erkennbare Beschädigung in Beziehung zu der vorhandenen innern steht, also mit dieser hinsichtlich der Veranlassung zusammentrifft. Außer diesem Falle haftet die Verwaltung wegen des Inhalts nur dann, wenn außer einem besonderen Verschulden derselben die geschehene Auflieferung eines unbeschädigten Inhalts und dessen gehörige Verpackung nachgewiesen wird.

Für Beschädigungen an Möbeln und überhaupt an zerbrechlichen Gegenständen, die ohne Verpackung verladen sind, für das Verderben der leicht in Gährung übergehenden Flüssigkeiten oder schneller Fäulniß unterliegenden Gegenstände, für Einrosten von Metallwaaren wird niemals ein Ersatz geleistet.

Ebensowenig soll für Beschädigung an solchen Gegenständen Ersatz geleistet werden, die auf Transportwagen versendet werden, welche dem Versender zur Selbstbeladung von der Verwaltung vermiethet worden sind, es sei denn, daß der Verwaltung ein Verschulden nachgewiesen würde, woraus die Beschädigung entstanden ist.

§. 61.

Haftung wegen Feuersgefahr.

Die Haftung für Feuersgefahr erstreckt sich allge-

mein auf alle Gegenstände der Güter-Beförderung, und zwar sowohl für den ganzen Gegenstand, als für einen Theil desselben.

Rücksichtlich des Ersatzes für Brandschäden an dem Inhalte der auf gemietheten Transportwagen beförderten Ladungen gilt die Bestimmung des §. 60.

§. 62.

Hinwegfallen jeder Gewährleistung.

Die Ersatzpflicht der Eisenbahn-Verwaltung fällt weg, wenn

a. der Verlust oder die Beschädigung durch ein Ereigniß herbeigeführt ist, welches die Verwaltung abzuwenden nicht vermogt hat;

b. wenn der Verlust oder Schaden durch das Verschulden des Versenders oder Empfängers, oder solcher Personen, für welche dieselben zu haften haben, veranlaßt ist.

Insonderheit wird für Beschädigung kein Ersatz geleistet, welche durch mangelhafte Verpackung herbeigeführt ist. Der Einwand, daß die Verpackung als tauglich angenommen worden sei, gilt dagegen nicht.

§. 63.

Geldwerth der Haftung.

Der Geldwerth der Haftung der Eisenbahn-Verwaltung soll eine gewisse Summe nicht übersteigen,

wenn nicht ein höherer Werth gegen Erlegung einer Prämie versichert ist.

Wegen des Geldwerthes der Haftung ohne besondere Versicherung kommen folgende Grundsätze zur Anwendung:

a. der Ersatz soll sich nur auf den zur Zeit der Einlieferung des Guts geltenden allgemeinen Handelswerth erstrecken, nicht auf Gewinnrücksichten.

b. Die Ersatzpflicht soll die Summe von 20 ℳ pro Centner des zur Beförderung aufgegebenen Guts nicht übersteigen.

c. Ist nur ein Theil des aufgegebenen Guts verloren oder dasselbe beschädigt, so wird nach Verhältniß des Satzes von 20 ℳ für den ganzen Centner, der Verlust oder Schaden ersetzt.

d. Wenn die Verwaltung Bedenken trägt, den Werth des Guts mit 20 ℳ pro Centner anzuerkennen, so muß im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der Werth des verlorenen oder beschädigten Gutes durch Facturen oder auf andere glaubwürdige Weise dargethan werden, und wird dann der erwiesene wirkliche Werth der verunglückten Güter ersetzt, jedoch nicht höher als bis zum Betrage von 20 ℳ pro Centner.

§. 64.

Besondere Versicherung

In den Fällen, in welchen die Eisenbahn-Ver-

waltung bis zu 20 ℔ pro Centner aufgelieferten Guts haftet, ist es unter den nämlichen Voraussetzungen und Bedingnissen auch gestattet, für den Bereich der Betriebsstrecken der Verwaltung eine höhere Versicherung gegen Erlegung einer Prämie von 1 ggr für jede 100 ℔ des declarirten Güterwerths zu bedingen, wobei jedoch ein jeder Betrag über 20 bis 100 ℔ für volle 100 ℔, sowie eine jede auch noch so geringe Summe, welche über 100, 200, 300 ℔ u. s. w. hinausgeht, für anderweite volle 100 ℔ gerechnet wird. eines höheren Werths.

Die mehrere oder mindere Länge der Transportstrecke soll keinen Unterschied in dem Betrage der Versicherungs-Prämie machen.

Wird eine solche besondere Versicherung von dem Absender verlangt, so ist das Verlangen der Versicherung und der Werth, dessen Versicherung verlangt wird, in Buchstaben mit rother Dinte auf der Addresse des Frachtbriefes auszudrücken.

Wenn der besonders versicherte Gegenstand nicht gänzlich verloren oder beschädigt ist, so wird nach Verhältniß des Verlustes oder nach Verhältniß des durch Beschädigung erlittenen Minderwerths des Guts die Versicherungs-Summe verhältnißmäßig gezahlt, der Verwaltung soll jedoch das Recht zustehen, gegen Zahlung des ganzen Betrags der Versicherungs-Summe den Rest des versicherten Guts als Eigenthum an sich zu nehmen.

Die Prämie ist vom Versender sogleich bei der Versicherung baar zu erlegen, oder sie ist als eine vom Empfänger zu leistende Nachnahme auf dem Frachtbriefe anzumerken.

§. 65.

Zeitdauer der Haftung.

Die Haftung der Verwaltung nach Maßgabe der §§. 58 bis 64 einschließlich umfaßt den Zeitraum von der Annahme des Guts durch die Gepäcks- oder Güter-Expedienten bis zu dem Zeitpunkte, da das Gut nach den Bestimmungen des §. 52 an dem innerhalb des Betriebes der Verwaltung belegenen Bestimmungs-Orte hätte abgeholt sein müssen, oder wenn eine unmittelbare Abgabe des Guts an eine auswärtige Eisenbahn-Verwaltung zur Weiterbeförderung verlangt und zugelassen wird, bis zu der Ablieferung an die auswärtige Verwaltung.

Sobald der Zeitraum der Haftung verstrichen ist, liegen die Güter auf Gefahr des Versenders oder Empfängers und wird weder für Verlust (mit Ausnahme eines vom Empfänger nachzuweisenden, einem Angestellten der Eisenbahn-Verwaltung zur Last fallenden Diebstahls) noch für sonstige Beschädigung ferner eingestanden.

§. 66.

Anmeldung der Ersatz-Ansprüche.

Die Ersatz-Ansprüche sind sofort bei der Übernahme der Güter anzumelden und darzulegen; insonderheit

müssen bei äußerlich sichtbaren Merkmalen einer Beschädigung desfallsige Reclamationen vor Öffnung der Colli bei Empfangnahme der Güter angebracht werden, widrigenfalls die Ersatzansprüche erloschen sind.

E. Beförderung von Pferden und Vieh.

§. 67.

Pferde sollen in der Regel nur mit den Frachtzügen und nie ohne Begleiter befördert werden. Beförderung von Pferden.

Die einstweilen geltende Transport-Taxe enthält die Anlage A.

Der Begleiter hat außerdem ein Billet 3ter Classe zu lösen.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen, unter Vorzeigung der in der Expedition dafür zu lösenden Fahrzettel, bereit stehen.

Welche Zahl von Pferden zur selbigen Zeit befördert werden kann, hängt von dem Ermessen der Verwaltung ab. Deshalb wird den Versendern besonders auch für Versendungen auf den Zwischen-Stationen anempfohlen, am Tage vorher und selbst 24 Stunden vorher Nachfrage zu thun.

Die am Bestimmungsorte angekommenen Pferde

müssen spätestens eine Stunde nach der Ankunft des Zuges vom Bahnhofe abgeholt sein, widrigenfalls, selbst wenn sie im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, ein Standgeld von 4 ggr für die Stunde und das Stück entrichtet werden muß.

§. 68.

Beförderung von anderem Vieh.

Wenn von der Verwaltung die Beförderung von anderem Vieh übernommen werden kann, so soll solches nur mit den Güterzügen, in der Regel auch nur in ganzen Wagen-Ladungen, ausnahmsweise aber wenn ein paßlicher Raum vorhanden ist, bei einzelnen Stücken befördert werden. Den Tarif für die Beförderung des Viehes bei einzelnen Stücken, ergiebt die Anlage A. dieser Betriebs-Ordnung.

Der Fahrbetrag für einzelne Stücke ist gegen Lösung von Viehzetteln am Absendungsorte zu erlegen.

Für ganze Wagenladungen sind ordnungsmäßige Frachtbriefe auszustellen und einzuliefern, und ist das Fahrgeld für solche Ladungen entweder am Absendungs- oder Empfangsorte zu erlegen.

Die Beförderung kann indeß nur nach Maßgabe der vorhandenen Transportmittel zugesichert werden. Die Anmeldung für Transporte in Wagenladungen ist daher 24 Stunden vorher zu besorgen.

Während des Transports muß das Vieh von dem Versender oder dessen Leuten beaufsichtigt werden, weshalb auch ohne Mitgabe eines Führers überall kein Vieh zur Beförderung angenommen werden soll.

Bei ganzen Wagenladungen wird zu jedem Wagen ein Treiber unentgeltlich mit befördert, welcher in dritter Wagen-Classe seinen Platz nehmen kann; bei geringeren Transporten hat der Treiber ein Billet 3. Classe zu lösen.

§. 69.

Ein- u. Ausladen von Pferden und Vieh.

Das Ein- und Ausladen der Pferde und des Viehes in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und die Befestigung selbst muß der Absender resp. Empfänger besorgen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen, indem die Eisenbahn-Verwaltung keine Haftung irgend einer Art für die beförderten Pferde oder Vieh, sei es wegen Beschädigung, Entspringen, Fallen oder wegen sonstiger Verluste weder beim Ein- und Ausladen, noch während des Transports übernimmt.

§. 70.

Einlieferung und Abholung.

Alles Vieh (wegen der Pferde vergl. § 67) muß zwei Stunden vor dem Abgange der Güterzüge auf die Bahnhöfe gebracht werden.

Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte wird dasselbe gegen Rückgabe der Viehzettel und resp. der quitirten Frachtbriefe ausgeliefert und muß dasselbe sofort und spätestens binnen 2 Stunden von den Führern weggetrieben werden, widrigenfalls unter Freilassung der Eisenbahn-Verwaltung von jeder Gewähr, für die Verwahrung ein Standgeld von 1 ggl für das Stück größeres, 1/2 ggl für das Stück kleineres Vieh für jede drei Stunden gezahlt werden muß.

Anlage **A.**

Normalsätze

für

die Berechnung der Fahrpreise.

Bemerkung. Sobald der eine oder andere dieser Normal-Sätze von der Verwaltung abgeändert werden wird, soll diese Abänderung durch eines der in Hannover erscheinenden öffentlichen Blätter, nach Umständen auch in den Provinzialblättern, sowie die darnach abzuändernden Tarife durch Anschlag in den Stations-Gebäuden zur allgemeinen Kenntniß gebracht werden.

I. Personen-Fahrpreise.

(§. 8 der Betriebs-Ordnung.)

Für die Person per Meile in	1r	Wagenclasse	4 4/5 ₰
„	2r	„	3 1/5 „
„	3r	„	2 „

Preis für Extrafahrten:

Der geringste Preis für eine Extrafahrt ist pro Meile 10 ₰ (siehe übrigens §. 8 der Betriebs-Ordnung).

II. Reisegepäck.

(§. 26 der Betriebs-Ordnung.)

Fünfzig Pfund Freigewicht.

Das Frachtgeld für das Uebergewicht wird unter Zugrundelegung eines Satzes von zwei Pfennig für die Meile und für jede 10 Pfund, (Zwischenpfunde für 10 Pfund voll gerechnet) in Gutegroschen abgerundet, so daß als niedrigster Satz ein Gutergroschen zu erheben ist.

III. Equipagen.

(§. 36 der Betriebs-Ordnung.)

Dafür ist zu zahlen pro Meile nach folgenden zwei Classen:

in erster Classe, wohin vierrädrige Wagen mit festem Verdeck gehören : . . . . . 24 ₰

in zweiter Classe, wohin alle übrigen vier- und zweirädrigen Wagen gehören . . . . . 16 ₰

IV. Güterfracht-Preise.

(§. 46 der Betriebs-Ordnung.)

Die Normalsätze sind:

1) für gewöhnliche Güterfracht 5 Pfennig pro Centner und Meile.

Zu Versendungen in ganzen Wagen-Ladungen sollen zur Beförderung im Inlande gestellt werden, nach Anleitung des §. 50 der Betriebs-Ordnung vierrädrige Wagen bis zu 72 Ctnr. Befrachtung zu . . . . . 1 ₰ pro Meile, sechsrädrige Wagen bis zu 140 Ctnr. Befrachtung zu . . . . 2 " " " achträdrige Wagen bis zu 200 Ctnr. Befrachtung zu . . . . 3 " " "

2) für Güterfracht, deren Versendung mit den Personenzügen ausdrücklich verlangt wird (Eilfracht), oder erfolgen muß (§. 41 der Betriebs-Ordnung), 10 Pfennige pro Centner und Meile.

3) für Geldsendungen von wenigstens 1000 ₰ für jede 100 ₰ . . . . . 2 ₰ pro Meile.

Gold und Silber, Edelsteine, ächte Perlen und Werth-Documente werden nur nach jenem für Geld bestimmten Frachtsatze befördert, wenn der Werth dieser Gegenstände nach Inhalt des §. 64 der Betriebs-Ordnung besonders versichert worden ist.

V. Producten-Fracht.

(§. 54 der Betriebs-Ordnung.)

Für Gegenstände, welche als Producte im Nachstehenden bezeichnet sind, oder welche künftig als solche von der Verwaltung noch bezeichnet und auch anders als in ganzen Wagenladungen angenommen werden, ist der Frachtsatz 3 Pfennige für den Centner und Meile.

Für diejenigen Producte, deren Beförderung nur in ganzen Wagen-Ladungen angenommen wird (§. 56 der Betriebs-Ordnung) dient der Satz von 18 ggl pro Meile für den vierrädrigen bis zu 72 Ctnr., und der Satz von 1 ℛ 12 ggl pro Meile für den sechsrädrigen bis zu 140 Centner zu beladenden Wagen, zur Berechnung des Fahrgeldes für den einzelnen Wagen.

Nach diesen Fracht- oder Fahrgeldssätzen werden befördert:

A. über die Herzoglich-Braunschweigsche Landesgränze hinaus im Bereiche des Betriebes der Königlich-Hannoverschen Verwaltung, jedoch

1) ausschließlich in ganzen Wagenladungen: Steinkohlen, Braunkohlen, Holzkohlen, Thon und Erde aller Art, Seifenfiederasche, Bruch-, Ziegel-, Pflaster- und Bausteine, Kalk, Torf, Borke, Brennholz;

2) auch nach Centnergewicht: Weizen, Rocken, Gerste, Hafer, Bohnen, Linsen, Erbsen, Wicken, Buchweizen in Hülsen, Leinsamen in Säcken, Mohnsamen, Rübsamen, Rapps, Dotter, Oelkuchen, Kartoffeln, frische Garten- Feld- und Baumfrüchte, Cement, europäisches Nutz- und Bauholz, Roheisen aller Art, altes Brucheisen, Eisenfeile, Hammerschlag, geschmiedetes und gewalztes Eisen (mit Ausnahme des façonirten) in Stäben von 1/2 Quadratzoll im Querschnitt und darüber, desgleichen Luppeneisen, Eisenbahn-Schienen, Roh- und Cementstahl, Guß- und raffinirter Stahl, ganz grobe Guß-Waaren in Oefen, Platten, Gittern, Töpfen und dergleichen, Blei in Blöcken oder Mulden, Vitriol, Alaun, roher Schwefel, Glätte, Gelb- und Braunerde, Gyps, Mühlen- und grobe Schleifsteine, rohe Thierknochen.

B. Nur innerhalb des Königreichs Hannover folgende Landes-Erzeugnisse, welche auf einer Station oder Anhaltestelle im Inlande aufgeliefert werden, bis zur letzten Station vor den Grenzen: Bier und Branntwein in Fässern, Milch, Butter, Käse, Honig, Fleisch von Hausthieren, Mehl, Malz, Salz, Oel in Fässern, Thran, Theer, Flachs, Hanf, Cichorien (roher und fabricirter), ordinaire Leinewand ohne Verpackung, ungebleichtes Garn.

VI. Fahrgeld für Thiere.

(§. 67 und 68 der Betriebs-Ordnung.)

Es ist zu zahlen pro Meile

1) für 1 Pferd ..... 16 ggl
„ 2 „ ..... 24 „
„ 3 „ ..... 32 „
2) „ 1 Hund ..... 8 ₰
3) „ verschiedenes Vieh:
a. in einzelnen Stücken
für 1 Ochsen..... 8 ggl
„ 1 Kuh..... 6 „
„ 1 Rind ..... 6 „
„ 1 Kalb ..... 1½ „
„ 1 Schwein (fettes). . 2½ „
„ 1 „ (mageres) 1½ „
„ Ferken in Säcken
(pr. Centn. brutto)..... 1 „
für 1 Schaaf oder Ziege . 1 „
„ 1 Esel ..... 4 „
„ Geflügel in Kör-
ben oder Käfigen
(pr. Cent. brutto)..... 2 „
b. in ganzen Wagen-Ladungen, in vierrä-
drigen Wagen, per Meile 1 ₰
3 bis 5 Ochsen.

4 bis 6 Kühe oder Rinder.
16 „ 35 Kälber nicht über 1½ Centner à Stück an Gewicht.
10 „ 20 fette Schweine.
20 „ 40 magere „
24 „ 50 Schaafe oder Ziegen.

Kofferträger-Taxe.

(§. 34 der Betriebs-Ordnung.)

Die Koffer-Träger haben zu fordern für das Wegbringen und Herbeiholen der Reisegegenstände:

für einen Koffer, Mantelsack, Kiste, Korb oder andere größere Colli ..... 2 ggr

für einen Nachtsack, Hutschachtel und dergleichen kleinere Stücke ..... 1 „

Für den Transport von großen Colli hat der Gepäcks-Expedient die Taxe zu bestimmen.

Anlage **B.**

Normalgewichte,

welche

zur Berechnung der Eisenbahnfracht für einzelne Producte festgesetzt sind.

(§. 55 der Betriebs-Ordnung.)

Weizen Bohnen Linsen Erbsen Wicken	der Himten 50 Pfund.
Rocken Leinsaamen (in Säcken) Mohnsaamen Rübsaamen, Rapps Dotter Kartoffeln	der Himten 45 Pfund.
Gerste Buchweizen in Hülsen	der Himten 40 Pfund.

Hafer, der Himten 30 Pfund.

Holz, Bauholz, Bretter, Pfosten u. s. w.

	Eichen der Cubikfuß	50 Pfund
dito	Buchen und sonstiges hartes Holz der Cubikfuß	40 „
dito	Tannen, Fichten und sonstiges weiches Holz der Cubikfuß	30 „

Der kubische Inhalt dieser Hölzer wird nach den Hartigschen Tabellen berechnet.

Für ganz frisches und nasses Holz wird besondere Übereinkunft vorbehalten.

* * *

Das Gewicht aller übrigen Producte wird durch Probewiegen ermittelt werden.