

Hannover nach Riesa und Dresden 3 Tage, nach den übrigen Verbandsstationen 2 Tage.

Die Expedienten sind angewiesen, unter Beobachtung gewisser Vorschriften auch Güter mit solchen Frachtbrieven, die über eine der Endstationen der zum durchgehenden Verkehre verbundenen Eisenbahnen hinaus lauten, sofern die Güter von dort auf Eisenbahnen weiter gehen können, im durchgehenden Verkehre anzunehmen.

Die Frachtpreise für den durchgehenden Verkehr sind in einen besondern Tarif zusammengestellt. Diejenigen Stationen, welche in dem Tarife nicht besonders angeführt sind, berechnen den Frachtsatz nach dem Satze der Vermittlungsstation, auf welche für sie umzuerbeibt wird unter Zuschlag des gewöhnlichen Frachtsatzes bis zu dieser Vermittlungsstation.

Jede Sendung muß von den vorgeschriebenen 10 kg gedrucktten Frachtbrieven begleitet sein. Die zu erhebende Fracht wird mit ganzen Silbergroschen abgerundet, so daß Beträge unter 6 $\frac{1}{2}$ gar nicht, von 6 $\frac{1}{2}$ ab aber für 1 Silbergroschen gerechnet werden. Sendungen unter 20 $\frac{1}{2}$ dürfen im durchgehenden Verkehre nicht befördert werden. Jede Sendung unter 50 $\frac{1}{2}$ wird für $\frac{1}{2}$ Centner und das darüber hinausgehende Gewicht wird nach Behtel-Centnern berechnet, so daß jedes angefangene Behtel für ein volles Behtel gilt.

Die Empfangnahme der angekommenen Güter muß spätestens 24 Stunden nach geschener Meldung der Ankunft bewirkt werden, widrigenfalls ein Lagergeld von $\frac{1}{2}$ Sgr. pro Centner und Tag erhoben wird.

Das Reglement vom 1. Juni 1852 mit den dazu gehörigen Tarifen ist auf dem Bahnhofe zur Einsicht ausgehängt und daselbst das Reglement für 2 ggr., der Tarif für 4 ggr. zu erhalten, desgleichen Formulare zu Frachtbrieven à Stück 2 $\frac{1}{2}$, 10 Stück für 1 ggr.

Nach gleichen Grundätzen, welche im norddeutschen Eisenbahn-Verbande gelten, ist zwischen der hannoverschen und der Verwaltung der Main-Weiser-Bahn eine Vereinbarung über directe Güterbeförderung getroffen. Bis zur Vollenbung der Eisenbahn zwischen Göttingen und Kassel vermitteln die verbundenen Verwaltungen den Güter-Verkehr auf dieser Strecke durch Landfuhrwerk. Eilgüter werden vorläufig nicht befördert. Für die übrigen Güter ist ein in folgende III Klassen getrennter Tarif verabredet:

Die Klasse I. (Normal-Frachtklasse) begreift alle Güter, welche nicht zur Klasse II. oder III. gehören.

Zur Klasse II. des Tarifs werden befördert: Baumwolle, roh in gepressten Ballen; Eisen

und Stahl, Eisenwaaren nicht polirt und nicht geschliffen, ausschließlich der Weißbleche; Eisenfeile; Erdfarbe und Farberde aller Art; Farbehölzer in Blöcken und Stücken; Feldfrüchte, frische; Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsamen; Glätte; Guano; Harz, mit Ausnahme der zu Drogen gehörigen; Frede in gepressten Ballen; Hölzer, außereuropäische Nughölzer in Blöcken und Bohlen; Kartoffeln, Kleie, Leinsamen in Tonnen und Säcken, Lumpen, Malz, Mehl, Salz, roher Schwefel, Syrup, Rohtabak, Theer aller Art, Twist (ungebleichtes ein- oder zweidrähtiges Baumwollengarn, roher Zucker.

Zur Klasse III. gehören die sogen. sperrigen Güter.

Für Beförderungen nach und von den Stationen der Bahnstrecke zwischen Osnabrück und Löhne über die Strecke der Köln-Mindener Bahn zwischen Löhne und Minden findet nach den allgemeinen Grundätzen für den hannoverschen Local-Verkehr eine Durchexpedition statt. Hierbei passieren für die bezüglich dieses Verkehrs bei der Produktentracht II. Klasse besonders gebildeten vier Abtheilungen:

für die 1. Abtheilung: Steinkohlen und Coaks;

für die 2. Abtheilung: Abfall- oder Fegsalz als Düngungsmittel, Abfälle von der Fabrication der Knochenkohle, mit Sand oder Erde gemischt, Cement, altes Bruch-eisen und Roheisen aller Art, Eisenbahnschienen, Erde aller Art mit Ausnahme der Farberden, rohe Erze und Schlacken (auch Blende), Gips, Glascherben, Hammerschlag, Brennholz, Bauholz bis 6 Fuß Länge, Schwellen, Hornabfall, Kies, Klauen, rohe auch gestampfte Knochen (Knochen-düngungsmehl), Holz- und Braunkohlen, rohe Kreide, Leimleder, (Abgang von Häuten und Fellen), Sand, Schwefelspath, Pflastersteine, Backsteinsteine, rohe und bearbeitete Bausteine, Bruchsteine, Mühlsteine, gebrannte Dach- und Mauersteine, Lehmsteine, Schiefer, grobe Schleifsteine, Schwemmsteine, Steinsäulen oder Platten und Ziegelscheine, Steinkohlenscheine, Thierfleischen, Thon, Torf, Traß und Zuckerschaum;

für die 3. Abtheilung: Bauholz bis 15 Fuß Länge, Bohlen, Bretter, Drainröhren, Delsuchen;

für die 4. Abtheilung: Bauholz über 15 Fuß lang, Blei in Blöcken und Mulden, Borkte, rohe und gemahlene (Bohe), Kalk, Kobalt, präparierte Kreide, Lohsuchen, Seisensiederäsche.

Tarif

über

Eilgut, gewöhnliches Frachtgut und Produkte

1) für den Local-Verkehr.

Nach oder von	Eilgut für den Eil ggr. $\frac{1}{2}$	Gewöhnl. Frachtgut für den Eil ggr. $\frac{1}{2}$	Produkte		Tarif-meilen.
			I. Klasse für den Eil ggr. $\frac{1}{2}$	II. Klasse für die vierrädrige Wagenladung $\frac{1}{2}$ ggr.	
Misburg	1. 4	.. 8	.. 6	1. 12	1 $\frac{1}{2}$
Lehrte	1. 4	.. 8	.. 6	1. 12	2
Hämeler Wald	2. 4	1. 2	.. 11	2. 15	3 $\frac{1}{2}$
Peine	3. —	1. 6	1. 2	3. 9	4 $\frac{1}{2}$
Hilbesheim	2. 8	1. 4	1. —	3. —	4
Harsum	2. 4	1. 2	.. 11	2. 15	3 $\frac{1}{2}$
Algermissen	2. —	1. —	.. 9	2. 6	3
Schinde	1. 4	.. 8	.. 6	1. 12	2
Burgdorf	2. —	1. —	.. 9	2. 6	3
Ehlertshausen	2. 8	1. 4	1. —	3. —	4
Celle	3. 8	1. 10	1. 5	4. 3	5 $\frac{1}{2}$
Eschde	5. 4	2. 8	2. —	6. —	8
Unterlüß	6. 4	3. 2	2. 5	7. 3	9 $\frac{1}{2}$
Suderburg	7. 4	3. 8	2. 9	8. 6	11
Uelzen	8. 4	4. 2	3. 2	9. 9	12 $\frac{1}{2}$
Emmenndorf	9. —	4. 6	3. 5	10. 3	13 $\frac{1}{2}$
Bebenhausen	9. 8	4. 10	3. 8	10. 21	14 $\frac{1}{2}$
Bienenbüttel	10. 4	5. 2	3. 11	11. 15	15 $\frac{1}{2}$
Lüneburg	11. 8	5. 10	4. 5	13. 3	17 $\frac{1}{2}$
Bardowick	12. 4	6. 2	4. 8	13. 21	18 $\frac{1}{2}$
Winsen	13. 4	6. 8	5. —	15. —	20
Stelle	13. 8	6. 10	5. 2	15. 9	20 $\frac{1}{2}$
Harburg	13. 8	6. 10	5. 2	15. 9	20 $\frac{1}{2}$
Seelze	1. 4	.. 8	.. 6	1. 12	1 $\frac{1}{2}$
Wunstorf	2. —	1. —	.. 9	2. 6	3
Hasse	2. 8	1. 4	1. —	3. —	4
Lindhorst	3. 4	1. 8	1. 3	3. 18	5
Stadthagen	4. —	2. —	1. 6	4. 12	6
Kirchhorsten	4. 4	2. 2	1. 8	4. 21	6 $\frac{1}{2}$
Bückeburg	5. —	2. 6	1. 11	5. 15	7 $\frac{1}{2}$
Minden	5. 10	2. 11	2. 3	6. 14	8 $\frac{1}{2}$
Neustadt	2. 4	1. 2	.. 11	2. 15	3 $\frac{1}{2}$
Hagen	3. —	1. 6	1. 2	3. 9	4 $\frac{1}{2}$
Linsburg	3. 8	1. 10	1. 5	4. 3	5 $\frac{1}{2}$
Nienburg	4. 4	2. 2	1. 8	4. 21	6 $\frac{1}{2}$
Koßfen	5. —	2. 6	1. 11	5. 15	7 $\frac{1}{2}$
Eistrup	5. 8	2. 10	2. 2	6. 9	8 $\frac{1}{2}$
Dörverden	6. 4	3. 2	2. 5	7. 3	9 $\frac{1}{2}$
Verden	7. —	3. 6	2. 8	7. 21	10 $\frac{1}{2}$
Langwedel	7. 8	3. 10	2. 11	8. 15	11 $\frac{1}{2}$
Alchim	8. 8	4. 4	3. 3	9. 18	13
Sehlsdorf	9. 4	4. 8	3. 6	10. 12	14
Bremen	10. —	5. —	3. 9	11. 6	15
Reihen	1. 4	.. 8	.. 6	1. 12	1 $\frac{1}{2}$
Sarstedt	1. 8	.. 10	.. 8	1. 21	2 $\frac{1}{2}$