

Reichs-Gesetzblatt.

№ 41.

Inhalt: Bekanntmachung, betreffend die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. S. 923. — Bekanntmachung, betreffend die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, in Gemäßheit des §. 1 letzter Absatz der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. S. 1016.

(Nr. 2052.) Bekanntmachung, betreffend die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Vom 15. November 1892.

Gemäß dem vom Bundesrath in der Sitzung vom 15. November 1892 auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse tritt **mit dem 1. Januar 1893** an die Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 die nachstehende

Verkehrs-Ordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

I.

Eingangs-Bestimmungen.

(1) Die Bestimmungen dieser Verkehrs-Ordnung finden Anwendung auf den Verkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands. Auf den internationalen Verkehr dieser Bahnen findet die Verkehrs-Ordnung nur insoweit Anwendung, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

(2) Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen, welche die Verkehrs-Ordnung ergänzen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig. Abweichende Bestimmungen können für Bahnen untergeordneter Bedeutung, wie auch dort, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der

Vandesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.

(3) Alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife. Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung zu ersehen sein.

II.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Pflichten der Eisenbahnbediensteten.

(1) Die Bediensteten der Eisenbahnen haben im Verkehr mit dem Publikum ein entschiedenes, aber höfliches Benehmen einzuhalten und sich innerhalb der Grenzen ihrer Dienstpflichten gefällig zu bezeigen.

(2) Die Annahme von Vergütungen oder Geschenken für dienstliche Verrichtungen ist ihnen untersagt.

(3) Den Bediensteten ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

§. 2.

Anordnungen der Bediensteten.

Den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Bediensteten ist das Publikum Folge zu leisten verpflichtet.

§. 3.

Entscheidung der Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Bediensteten entscheidet auf den Stationen der Stationsvorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

§. 4.

Beschwerdeführung.

(1) Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

(2) Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erhoben werden. Beschwerden über einen Bediensteten müssen dessen thunlichst genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten.

§. 5.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist jedermann,

mit Ausnahme der dazu nach den bahnpolizeilichen Vorschriften befugten Personen, untersagt.

§. 6.

Verpflichtung zum Transporte.

(1) Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann nicht verweigert werden, sofern

1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entsprochen wird,
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist,
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

(2) Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nöthig macht, ist die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen verpflichtet, wo derartige Vorrichtungen bestehen.

§. 7.

Transportpreise. Tarife.

(1) Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife.

(2) Tarifierhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten nicht vor Ablauf von 6 Wochen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war.

(3) Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den veröffentlichten Tarifen ist verboten und nichtig.

(4) Begünstigungen bei Transporten für milde und für öffentliche Zwecke sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.

§. 8.

Zahlungsmittel.

Außer den gesetzlichen Zahlungsmitteln ist, wo das Bedürfniß vorhanden, auch das auf den ausländischen Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld — jedoch mit Ausschluß der Scheidemünze — zu dem von der Verwaltung festzusetzenden und bei der betreffenden Abfertigungsstelle durch Anschlag zu veröffentlichenden Kurse anzunehmen, insoweit nicht der Annahme ein gesetzliches Verbot entgegensteht.

§. 9.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

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

III.

Beförderung von Personen.

§. 10.

Fahrpläne. Sonderfahrten. Abfahrtszeit.

(1) Die regelmäßige Personenbeförderung findet nach Maßgabe der Fahrpläne statt, welche vor dem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen und rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen sind. Aus denselben müssen die Wagenklassen, mit welchen die einzelnen Züge fahren, zu ersehen sein. Die Fahrpläne der eigenen Bahn, welche zum Aushang auf den Stationen des eigenen Bahngebiets bestimmt sind, sind auf hellgelbem, diejenigen, welche zum Aushang auf anderen Bahnen bestimmt sind, auf weißem Papier zu drucken. Außer Kraft getretene Fahrpläne sind sofort zu entfernen.

(2) Sonderfahrten werden nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

(3) Für den Abgang der Züge sind die Stationsuhren maßgebend.

§. 11.

Fahrpreise. Ermäßigung für Kinder.

(1) Die Fahrpreise werden durch die Tarife bestimmt (§. 7). Auf jeder Station ist an geeigneter Stelle ein Tarif-Auszug auszuhängen oder auszulegen, aus dem die Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, ersichtlich sind.

(2) Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für welche ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, sind frei zu befördern. Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre sowie jüngere Kinder, falls für letztere ein Platz beansprucht wird, werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert. Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet einstweilen der dienstlich anwesende höchste Beamte.

§. 12.

Inhalt der Fahrkarten.

Die Fahrkarte muß die Strecke, für welche sie Geltung hat, die Gattung des Zuges, die Wagenklasse sowie den Fahrpreis, sofern derselbe nicht Valutaschwankungen unterliegt, enthalten.

§. 13.

Lösung der Fahrkarten.

(1) Der Verkauf der Fahrkarten kann auf Stationen mit geringerem Verkehr nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerem Verkehr innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, verlangt werden. Liegt jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine kürzere Zwischenzeit, so kann die Ausgabe der Fahrkarten für den später abgehenden Zug frühestens eine halbe Stunde vor

dessen Abfahrtszeit gefordert werden. Fünf Minuten vor Abgang des Zuges erlischt der Anspruch auf Verabfolgung einer Fahrkarte.

(2) Es kann verlangt werden, daß das zu entrichtende Fahrgeld abgezahlt bereitgehalten wird.

(3) Auf der Abgangsstation ist bis spätestens 30 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Wagenabtheilungen gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrkarten der betreffenden Klasse, als die Wagenabtheilung Plätze enthält, zulässig. Der Bestellung ist unter Ausfertigung eines Scheins stattzugeben, soweit die Zugabelastung es erlaubt. Auf Zwischenstationen können ganze Abtheilungen nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesezt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind. In die Abtheilung dürfen nicht mehr Personen aufgenommen werden, als Fahrkarten bezahlt sind. Bestellte Abtheilungen müssen als solche mittelst einer Aufschrift erkennbar gemacht werden.

§. 14.

Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten.

(1) Die Fahrkarten geben Anspruch auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse, soweit solche vorhanden sind. Wenn einem Reisenden ein seiner Fahrkarte entsprechender Platz nicht angewiesen werden kann, ihm auch nicht ein Platz in einer höheren Klasse zeitweilig eingeräumt wird, so steht ihm frei, die Fahrkarte gegen eine solche der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, unter Erstattung des Preisunterschiedes umzuwechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

(2) Ein Umtausch gelöster Fahrkarten gegen solche höherer oder niedrigerer Klassen oder nach einer anderen Station ist den Reisenden auf der Abgangsstation bis 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges, soweit noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleich des Preisunterschiedes gestattet, sofern die Fahrkarte noch nicht entwerthet ist.

(3) Für Theilstrecken kann ein Uebergang auf Plätze einer höheren Klasse gegen Entrichtung eines im Tarife festzusetzenden Preiszuschlages sowohl auf der Abgangsstation, als auf Zwischenstationen erfolgen.

§. 15.

Warteräume.

Die Warteräume sind spätestens eine Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen. Dem auf einer Uebergangsstation mit durchgehender Fahrkarte ankommenden Reisenden ist gestattet, sich in dem Warteraum derjenigen Bahn, auf welcher er die Reise fortsetzt, bis zum Abgange des von ihm zu benutzenden nächsten Zuges aufzuhalten, in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens jedoch nur, soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnedies geöffnet sein muß.

§. 16.

Ein- und Aussteigen.

(1) Die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen erfolgt durch Abrufen oder Abläuten in den Warteräumen oder durch ein aus zwei Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal.

(2) Solange der Zug sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hülfeleistung dazu sowie das eigenmächtige Oeffnen der Wagenthüren verboten.

(3) Gleise dürfen vom Publikum nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten oder überschritten werden. Bei dem Verlassen der Station ist der dazu bestimmte Ausgang zu benutzen.

§. 17.

Anweisung der Plätze. Frauen-Abtheilungen.

(1) Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft. Eine Ausnahme ist nur für bestimmte Züge mit besonderen Einrichtungen und für besonders ausgestattete Wagen zulässig. Beim Einsteigen ist es dem Reisenden gestattet, für sich und mitreisende Angehörige je einen Platz zu belegen.

(2) Die Bediensteten sind berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen.

(3) Die mit durchgehenden Fahrkarten ankommenden Reisenden haben den Vorzug vor neu hinzutretenden.

(4) Allein reisende Frauen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Frauen zusammen in eine Abtheilung gesetzt werden. In jedem Zuge muß mindestens je eine Frauen-Abtheilung für die Reisenden der zweiten und der dritten Wagenklasse vorhanden sein, sofern in dem Zuge wenigstens 3 Abtheilungen der betreffenden Wagenklasse sich befinden. Auch in Zügen, in welchen sich Wagen mit geschlossenen Abtheilungen nicht befinden, ist thunlichst eine besondere Abtheilung für Frauen einzurichten.

§. 18.

Tabakrauchen in den Wagen.

(1) In der ersten Wagenklasse darf nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen geraucht werden. Die Eisenbahn kann jedoch Abtheilungen erster Klasse für Raucher und für Nichtraucher einstellen, welche als solche zu bezeichnen sind.

(2) In den übrigen Wagenklassen ist das Rauchen gestattet. In jedem Personenzuge müssen jedoch Abtheilungen zweiter und, vorausgesetzt daß die Beschaffenheit der Wagen es gestattet, auch dritter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein.

(3) In den Nichtraucher- und in den Frauen-Abtheilungen ist das Rauchen selbst mit Zustimmung der Mitreisenden nicht gestattet. Auch dürfen solche Abtheilungen nicht mit brennenden Cigarren oder Pfeifen betreten werden.

(4) Brennende Tabackspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

§. 19.

Versäumung der Abfahrt.

(1) Nachdem das vorgeschriebene Abfahrtszeichen durch die Dampfpeife der Lokomotive oder die Mundpeife des Zugführers gegeben ist, wird niemand mehr zur Mitreise zugelassen.

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

(3) Lautet die Fahrkarte auf einen bestimmten Zug, so kann sich der Reisende auch eines anderen, am nämlichen oder am folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuges bedienen, sofern er seine Fahrkarte ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die Gültigkeit versehen läßt. Der gleiche Vermerk ist erforderlich, wenn die Fahrkarte auf einen bestimmten Tag lautet und der Reisende erst am folgenden Tage die Fahrt antreten will. Bei Benutzung eines höher tarificirten Zuges ist die Fahrkarte gegen Entrichtung des Preisunterschiedes umzutauschen. Bei Benutzung eines niedriger tarificirten Zuges ist der Preisunterschied zu erstatten.

(4) Eine Verlängerung der für Rückfahrten, Rundreisen und dergleichen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

§. 20.

Ausschluß von der Fahrt.

(1) Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen die Mitreisenden voraussichtlich belästigen würden, sind von der Mitfahrt auszuschließen, wenn nicht für sie eine besondere Abtheilung bezahlt wird und bereitgestellt werden kann. Wird die Mitfahrt nicht gestattet, so ist das etwa bezahlte Fahrgeld einschließlich der Gepäckfracht zurückzugeben. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorbezeichneten Personen gehört, so erfolgt der Ausschluß auf der nächsten Station. Das Fahrgeld sowie die Gepäckfracht sind für die nicht durchfahrene Strecke zu ersetzen.

(2) Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bediensteten nicht fügt oder den Anstand verlegt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mitfahrt ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zur Mitfahrt und zum Aufenthalt in den Warterräumen nicht zugelassen werden und sind, falls die Zulassung dennoch stattgefunden hat, auszuweisen.

(3) Erfolgt die Ausweisung unterwegs oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits zur Abfertigung übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es abgefertigt worden, wieder verabfolgt wird.

§. 21.

Kontrolle der Fahrkarten.

(1) Die Fahrkarte ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Warteraum, beim Betreten des Bahnsteiges (Perron), beim Einsteigen in den Wagen, sowie auch jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen.

(2) Der Reisende, welcher ohne gültige Fahrkarte betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu entrichten. Der letztere Betrag ist auch für den Fall zu bezahlen, daß der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat. Derjenige Reisende jedoch, welcher unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 Mark, keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu zahlen. In allen Fällen ist dem Reisenden eine Zuschlagskarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen.

(3) Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

§. 22.

Verhalten während der Fahrt.

(1) Während der Fahrt darf sich niemand seitwärts aus dem Wagen beugen oder gegen die Thür anlehnen. Auch ist der Aufenthalt auf den etwa an den Wagen befindlichen Plattformen nicht gestattet.

(2) Die Fenster dürfen nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen auf beiden Seiten des Wagens gleichzeitig geöffnet sein. Im Uebrigen entscheidet, soweit die Reisenden sich über das Öffnen und Schließen der Fenster nicht verständigen, der Schaffner.

(3) Es ist untersagt, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können, aus dem Wagen zu werfen.

§. 23.

Beschädigung der Wagen.

Der durch Beschädigung oder Verunreinigung der Wagen oder ihrer Ausrüstung verursachte Schaden ist zu ersetzen. Die Eisenbahn ist berechtigt, sofortige Zahlung oder Sicherstellung zu verlangen. Die Entschädigung erfolgt, soweit hierfür ein Tarif besteht, nach Maßgabe desselben. Der Tarif ist auf Verlangen vorzuzeigen.

§. 24.

Verfahren auf Zwischenstationen. Anhalten auf freier Bahn.

(1) Bei Ankunft auf einer Station ist der Name derselben, die Dauer des Aufenthalts sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel auszurufen. Sobald der Zug stillsteht, haben die Bahnbediensteten nach der zum Aussteigen bestimmten

Seite die Thüren derjenigen Wagen zu öffnen, in welchen Reisende mit Fahrkarten für diese Station sich befinden. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

(2) Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne ihn zu belegen, geht seines Anspruchs auf diesen Platz verlustig.

(3) Wird ausnahmsweise außerhalb einer Station längere Zeit angehalten, so ist den Reisenden das Aussteigen nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers gestattet. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngleise entfernen, auch auf das erste mit der Dampfpfeife oder auf andere Weise gegebene Zeichen ihre Plätze wieder einnehmen.

(4) Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Erönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Erönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.

§. 25.

Freiwillige Unterbrechung der Fahrt.

(1) Den Reisenden ist, unbeschadet etwaiger weitergehender, von der Eisenbahn bewilligter Vergünstigungen, gestattet, die Fahrt einmal, bei Rückfahrkarten auf dem Hin- und Rückwege je einmal zu unterbrechen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge weiter zu reisen. Solche Reisende haben auf der Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihre Fahrkarte vorzulegen und dieselbe mit dem Vermerke der Gültigkeit versehen zu lassen. Falls der Zug, welchen sie zur Weiterfahrt benutzen wollen, höher tarificirt ist, als derjenige, für welchen sie eine Fahrkarte gelöst haben, so ist eine den Preisunterschied mindestens deckende Zuschlagskarte zu lösen.

(2) Eine Verlängerung der für Rückfahrten, Rundreisen und dergleichen festgesetzten Frist wird durch die Unterbrechung der Fahrt nicht herbeigeführt. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde kann die Unterbrechung der Fahrt von besonderen, in die Tarife aufzunehmenden Bedingungen abhängig gemacht oder für gewisse Fahrkarten ganz ausgeschlossen werden.

§. 26.

Verpätung der Züge. Betriebsstörungen.

(1) Verpätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisenbahn.

(2) Wird in Folge einer Zugverpätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden, sofern er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hin- und Rückreise in der auf der Hinreise benutzten Wagenklasse zu erstatten.

(3) Dieser Anspruch ist bei Vermeidung des Verlustes vom Reisenden unter Vorlegung seiner Fahrkarte sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges

dem Stationsvorsteher, sowie nach Rückkehr zur Abgangsstation dem Vorsteher der letzteren anzumelden. Ueber diese Meldungen haben beide Stationsvorsteher Bescheinigung zu ertheilen.

(4) Bei gänzlichem oder theilweisem Ausfall einer Fahrt sind die Reisenden berechtigt, entweder das Fahrgeld für die nicht durchfahrene Strecke zurückzufordern oder die Beförderung mit dem nächsten, auf der gleichen oder auf einer um nicht mehr als ein Viertel weiteren Strecke derselben Bahnen nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge ohne Preiszuschlag zu verlangen, sofern dies ohne Ueberlastung des Zuges und nach den Betriebseinrichtungen möglich ist und der Zug auf der betreffenden Unterwegsstation fahrplanmäßig hält.

(5) Wenn Naturereignisse oder andere Umstände die Fahrt auf einer Strecke der Bahn verhindern, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten thunlichst gesorgt werden. Die hierdurch entstandenen Kosten sind der Eisenbahn, abzüglich des Fahrgeldes für die nicht durchfahrene Eisenbahnstrecke, zu erstatten.

(6) Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen.

§. 27.

Mitnahme von Hunden.

(1) Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.

(2) Ausgenommen sind kleine Hunde, welche auf dem Schooße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden derselben Abtheilung Einspruch nicht erhoben wird. Die Mitnahme von größeren Hunden, insbesondere Jagdhunden, in die dritte Wagenklasse darf ausnahmsweise gestattet werden, wenn die Beförderung der Hunde mit den begleitenden Personen in abgesonderten Abtheilungen erfolgt. Die Verpflichtung zur Zahlung der tarifmäßigen Gebühr für Beförderung von Hunden wird hierdurch nicht berührt.

(3) Die Beförderung anderer von Reisenden mitgenommener Hunde erfolgt in abgesonderten Behältnissen. Soweit solche in den Personenzügen nicht vorhanden oder bereits besetzt sind, kann die Mitnahme nicht verlangt werden. Bei Aufgabe des Hundes muß ein Beförderungsschein (Hundekarte) gelöst werden. Gegen Rückgabe dieses Scheins wird der Hund nach beendeter Fahrt verabfolgt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren.

(4) Wegen sonstiger Beförderung von Hunden siehe §. 30 Absatz 3 und §§. 44 ff.

§. 28.

Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen.

(1) Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, sofern sie die Mitreisenden nicht durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen und nicht Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen, in den Personenwagen mitgeführt werden.

Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

(2) Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden vierter Klasse auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken und Kiepen sowie von ähnlichen Gegenständen, welche Fußgänger mit sich führen, gestattet.

(3) Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Stationsvorsteher.

§. 29.

Von der Mitnahme ausgeschlossene Gegenstände.

(1) Feuergefährliche sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dergleichen, sind von der Mitnahme ausgeschlossen.

(2) Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

(3) Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbotes entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch die bahnpolizeilichen Vorschriften bestimmte Strafe.

(4) Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.

(5) Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gerichtet sein.

IV.

Beförderung von Reisegepäck.

§. 30.

Begriff des Reisegepäcks.

(1) Als Reisegepäck kann in der Regel nur das, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen aufgegeben werden.

(2) Doch können auch größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie Fahrzeuge und andere nicht zum Reisebedarf zu rechnende Gegenstände, sofern sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind, ausnahmsweise als Reisegepäck zugelassen werden. Wegen der Fahrzeuge vergleiche auch §. 6 Absatz 2.

(3) Ebenso können kleine Thiere in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden.

(4) Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie solche, welche nach §. 29 von der Mitnahme in die Personenvagen ausgeschlossen sind, dürfen, bei Vermeidung der im §. 53 Absatz 8 festgesetzten Folgen, auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

(5) Ob und unter welchen Bedingungen die im §. 50 B 2 bezeichneten Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften der Eisenbahnen.

§. 31.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Beförderungszeichen.

Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Auf den Gepäckstücken dürfen ältere Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen sich nicht befinden. Wird in Folge der Nichtbeachtung dieser Vorschrift das Gepäck verschleppt, so haftet die Eisenbahn nicht für den daraus erwachsenen Schaden.

§. 32.

Auslieferung des Gepäcks. Gepäckscheine.

(1) Die Abfertigung des Reisegepäcks erfolgt innerhalb der im §. 13 Absatz 1 für den Verkauf der Fahrkarten festgesetzten Zeit.

(2) Die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufgeliefert ist, kann nicht beansprucht werden. Fahrzeuge, welche zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen werden (§. 30 Absatz 2), müssen 2 Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Abfertigung aufgeliefert werden; auf Zwischenstationen kann auf eine Beförderung derselben mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden sind.

(3) Bei Abfertigung des Gepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein auszuhandigen.

(4) Die Gepäckfracht ist bei der Abfertigung zu entrichten.

(5) Wird in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung unabgefertigt zur Beförderung zugelassen, so wird es bis zum Zeitpunkt der Abfertigung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen.

(6) Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen ohne Gepäckabfertigung.

§. 33.

Auslieferung des Gepäcks.

(1) Das Gepäck wird nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen.

(2) Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe sowie zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.

(3) Werden Gepäckstücke innerhalb 24 Stunden, Fahrzeuge innerhalb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges nicht abgeholt, so ist das tarismäßige Lagergeld oder Standgeld zu entrichten. Kommt das Fahrzeug nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet.

(4) Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

(5) In der Regel ist das Gepäck nur auf der Station auszuliefern, wohin es abgefertigt ist. Das Gepäck kann jedoch auf Verlangen des Reisenden, sofern Zeit und Umstände sowie Zoll- und Steuervorschriften es gestatten, auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzugeben und die Fahrkarte vorzuzeigen.

(6) Fahrzeuge, welche unterwegs in einen anderen Zug übergehen müssen, brauchen erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge am Bestimmungsorte einzutreffen.

§. 34.

Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck.

(1) Für das zur Beförderung übernommene Reisegepäck haftet die Eisenbahn nach den für die Beförderung von Gütern (Abschnitt VIII) geltenden Bestimmungen, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind und sich aus den Bestimmungen des gegenwärtigen Abschnitts nicht Abweichungen ergeben.

(2) Die etwaige Deklaration des Interesses an der Lieferung ist spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, an der Gepäck-Abfertigungsstelle unter Zahlung des tarifmäßigen Frachtzuschlages (§. 84 Absatz 3) abzugeben; sie hat nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckschein vermerkt ist.

(3) Die Eisenbahn ist von jeder Haftung für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb 8 Tagen nach Ankunft des Zuges (§. 33) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

(4) Der Reisende, welchem das Gepäck nicht ausgeliefert wird, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung bescheinigt werde.

(5) Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zur Beförderung aufgegeben worden ist (§§. 28 und 32), sowie von Gegenständen, welche in den Fahrzeugen belassen sind (§. 30), wird nur gehaftet, wenn ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

§. 35.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

(1) Fehlende Gepäckstücke werden nach Ablauf von 3 Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem sie aufgegeben sind, als in Verlust gerathen betrachtet.

(2) Falls das Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt sich ermitteln läßt, auch wenn er bereits Entschädigung er-

halten hat, zu benachrichtigen. Derselbe kann innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadensersatzes, und zwar nach seiner Wahl entweder kostenfrei am Bestimmungsorte oder kosten- und frachtfrei am Aufgabsorte, verabfolgt wird.

§. 36.

Haftung der Eisenbahn für verspätete Ankunft des Reisegepäckes.

Die Haftung der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit (§. 33) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der durch diese Versäumung nachweislich entstandene Schaden wird vergütet:
 - a) bei stattgehabter Deklaration des Interesses an der Lieferung: bis zur Höhe des deklarirten Betrages;
 - b) in Ermangelung einer solchen Deklaration für je angefangene 24 Stunden der Versäumung: mit höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen (§. 30) mit höchstens 30 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug.
2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

§. 37.

Gepäckträger. Aufbewahrung des Gepäcks.

(1) Sofern von der Eisenbahn auf einer Station Gepäckträger zugelassen werden, müssen dieselben durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif versehen sein. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen, auch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabfolgen. Der Tarif ist auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen.

(2) Falls sich die Reisenden solcher Gepäckträger für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Abfertigungsstellen bedienen, so geschieht dies ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung.

(3) Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

§. 38.

Zurückgelassene Gegenstände.

(1) Alle im örtlichen Bezirk der Eisenbahn oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Verwaltung abgelieferten Gegenstände sind mindestens 3 Monate aufzubewahren.

(2) Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, sind bestmöglich zu verkaufen, sobald deren Verderben zu befürchten ist.

(3) Nach Ablauf der dreimonatlichen Frist wird mit den Gegenständen und dem Erlöse nach Maßgabe der gesetzlichen oder sonstigen Vorschriften verfahren.

V.

Beförderung von Expressgut.

§. 39.

Begriff des Expressgutes.

Die Eisenbahnen können in den Tarifen bestimmen, daß der Transport von Gütern, welche sich zur Beförderung in Packwagen eignen, auch wenn sie nicht als Reisegepäck (§. 30) zur Aufgabe gelangen, auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein zulässig ist (Expressgut).

§. 40.

Aufgabe und Auslieferung des Expressgutes.

(1) Bei Abfertigung des Expressgutes mit Gepäckschein ist solcher in der Regel dem Absender auszuhändigen. In diesem Falle erfolgt die Auslieferung des Gutes am Bestimmungsorte gegen Rückgabe des Gepäckscheins. Jedoch kann auf Verlangen des Absenders der Gepäckschein auch der Sendung beigegeben werden, wenn diese mit der vollen Adresse des Empfängers versehen ist. In diesem Falle erfolgt die Auslieferung nach den besonderen Vorschriften jeder Verwaltung.

(2) Bei Abfertigung des Expressgutes mit Beförderungsschein muß dieser die Sendung stets begleiten und das Gut mit der vollen Adresse des Empfängers versehen sein. Die Auslieferung erfolgt am Bestimmungsorte nach den in den Tarifen enthaltenen Vorschriften.

§. 41

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Reisegepäck.

Im Uebrigen finden auf die Beförderung von Expressgut die Bestimmungen des Abschnitts IV sinngemäße Anwendung, soweit nicht durch die Tarife die Anwendung des Abschnitts VIII vorgesehen ist.

VI.

Beförderung von Leichen.

§. 42.

Beförderungsbedingungen.

(1) Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, wenn er von einer Zwischenstation ausgehen soll, wenigstens 12 Stunden vorher angemeldet werden.

(2) Die Leiche muß in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt um-

geben sein, daß jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.

(3) Die Leiche muß von einer Person begleitet sein, welche eine Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benutzen hat, in dem die Leiche befördert wird.

Anlage A.

(4) Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige, nach anliegendem Formular ausgefertigte Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die Behörden, welche zur Ausstellung von Leichenpässen befugt sind, werden besonders bekannt gemacht. Der von der zuständigen Behörde ausgefertigte Leichenpaß hat für den ganzen darin bezeichneten Transportweg Geltung. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden. Bei Leichentransporten, welche aus ausländischen Staaten kommen, mit welchen eine Vereinbarung wegen wechselseitiger Anerkennung der Leichenpässe abgeschlossen ist, genügt die Beibringung eines der Vereinbarung entsprechenden Leichenpasses der nach dieser Vereinbarung zuständigen ausländischen Behörde.

(5) Die Beförderung der Leiche hat in einem besonderen, bedeckt gebauten Güterwagen zu erfolgen. Mehrere Leichen, welche gleichzeitig von dem nämlichen Abgangsorte nach dem nämlichen Bestimmungsorte aufgegeben werden, können in einem und demselben Güterwagen verladen werden. Wird die Leiche in einem ringsumgeschlossenen Leichenwagen befördert, so darf zum Eisenbahntransporte ein offener Güterwagen benutzt werden.

(6) Die Leiche darf auf der Fahrt nicht ohne Noth umgeladen werden. Die Beförderung muß möglichst schnell und ununterbrochen bewirkt werden. Läßt sich ein längerer Aufenthalt auf einer Station nicht vermeiden, so ist der Güterwagen mit der Leiche thunlichst auf ein abseits im Freien gelegenes Gleise zu schieben.

(7) Wer unter falscher Deklaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte einen Frachtzuschlag im vierfachen Betrage der Fracht zu entrichten.

(8) Bei dem Transporte von Leichen, welche von Polizeibehörden, Krankenhäusern, Strafanstalten u. s. w. an öffentliche höhere Lehranstalten übersandt werden, bedarf es einer Begleitung nicht. Auch genügt es, wenn solche Leichen in dicht verschlossenen Kisten aufgegeben werden. Die Beförderung kann in einem offenen Güterwagen erfolgen. Es ist zulässig, in den Wagen solche Güter mitzuladen, welche von fester Beschaffenheit (Holz, Metall und dergleichen) oder doch von festen Umhüllungen (Kisten, Fässern und dergleichen) dicht umschlossen sind. Bei der Verladung ist mit besonderer Vorsicht zu verfahren, damit jede Beschädigung der Leichenkiste vermieden wird. Von der Zusammenladung sind ausgeschlossen: Nahrungs- oder Genußmittel, einschließlich der Rohstoffe, aus welchen Nahrungs- oder Genußmittel hergestellt werden, sowie die in der Anlage B zu §. 50 der Verkehrs-Ordnung unter Nr. I, II, XXXVI, XXXVIa, XXXVIb, XXXVII, XXXIX, XLI, XLIII und XLIV aufgeführten Gegenstände. Ob von der Beibringung eines Leichenpasses abgesehen werden kann, richtet sich nach den von den Landesregierungen dieserhalb ergehenden Bestimmungen.

(9) Auf die Regelung der Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsort des Sterbeortes finden die vorstehenden Bestimmungen nicht Anwendung.

§. 43.

Art der Abfertigung und der Auslieferung.

(1) Die Abfertigung der Leichen erfolgt nach der Vorschrift des Tarifes auf Grund von Beförderungsscheinen, welche die Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhandigen hat, oder auf Grund von Frachtbriefen (§. 51).

(2) Die Auslieferung von Leichen, welche mit Personenzügen befördert werden, kann in der für Gepäck bestimmten Frist (§. 33 Absatz 2) verlangt werden. Die Auslieferung der Leichen erfolgt, sofern die Beförderung auf Beförderungsschein stattgefunden hat, gegen Rückgabe des letzteren.

(3) Innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird. Kommt die Leiche nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet. Bei Ueberschreitung der Abholungsfrist ist die Eisenbahn berechtigt, Wagenstandgeld zu erheben.

VII.

Beförderung von lebenden Thieren.

§. 44.

Besondere Beförderungsbedingungen.

(1) Lebende Thiere werden nur unter der im §. 6 Absatz 2 aufgeführten Voraussetzung zur Beförderung angenommen.

(2) Die Beförderung kranker Thiere kann abgelehnt werden. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften.

(3) Zum Transporte wilder Thiere ist die Eisenbahn nur bei Beachtung der von ihr im Interesse der Sicherheit vorzuschreibenden Bedingungen verpflichtet.

(4) Bei der Beförderung lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben, sofern nicht der Stationsvorsteher Ausnahmen zuläßt, ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und das Vieh während des Transportes zu beaufsichtigen. Bei kleinen Thieren, insbesondere Geflügel, bedarf es der Begleitung nicht, wenn sie in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen aufgegeben werden. Die Käfige müssen luftig und geräumig sein.

(5) Der Absender muß das Einladen der Thiere in die Wagen sowie deren sichere Befestigung selbst besorgen und die erforderlichen Befestigungsmittel beschaffen. Das Ausladen liegt dem Empfänger ob.

(6) Vorausbezahlung des Transportpreises kann gefordert werden.

§. 45.

Art der Abfertigung.

Die Abfertigung der Thiere erfolgt — abgesehen von den Bestimmungen der §§. 27 und 30 Absatz 3 — nach der Vorschrift des Tarifes auf Grund von Beförderungsscheinen, welche von der Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhändigen sind, oder auf Grund von Frachtbriefen (§. 51).

§. 46.

An- und Abnahme.

(1) Die Eisenbahn hat bekannt zu machen, mit welchen Zügen die Beförderung von Thieren erfolgt. Die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung hängt davon ab, ob geeigneter Raum vorhanden ist.

(2) Die Eisenbahn kann 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.

(3) Die Thiere müssen rechtzeitig, einzelne Stücke mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges, auf den Bahnhof gebracht werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe des Beförderungsscheins oder nach Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger gegen dessen Bescheinigung ausgeliefert. Das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach der Bereitstellung und dem Ablauf der zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahn berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Absenders in Verpflegung zu geben oder, falls sie deren ferneren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet, ein im Tarife festzusetzendes Standgeld zu erheben.

§. 47.

Lieferfrist für Thiere.

(1) Die Lieferfrist setzt sich aus Expeditions- und Transportfrist zusammen und darf nicht mehr betragen als:

1. an Expeditionsfrist 1 Tag,
2. an Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Kilometer 1 Tag.

(2) Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes oder Aushändigung des Beförderungsscheins folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungstation zur Abnahme bereitgestellt ist.

(3) Der Lauf der Lieferfristen ruht außer den Fällen des §. 63 Absatz 6 auch für die Dauer des Aufenthalts des Viehes auf den Tränkestationen sowie für die Dauer der ärztlichen Viehbeschauung.

(4) Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann in der im §. 33 Absatz 2 und 6 bestimmten Frist verlangt werden.

§. 48.

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter.

(1) Im Uebrigen finden auf die Beförderung von Thieren die Bestimmungen des Abschnitts VIII sinngemäße Anwendung.

(2) Die Deklaration des Interesses an der Lieferung hat bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thieren nur dann eine rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle der Abgangsstation im Beförderungsschein vermerkt ist.

VIII.

Beförderung von Gütern.

§. 49.

Direkte Beförderung.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen anzunehmen, ohne daß es für den Uebergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

§. 50.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind;
2. diejenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. diejenigen Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;
4. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B Anwendung finden, insbesondere:

- a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen (wegen Würfelpulver sowie Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen vergleiche Anlage B Nr. XXXVI Ziffer 5 und 6);
- b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse (wegen Dynamitpatronen vergleiche Anlage B Nr. XXXVI Ziffer 6);
- c) pikrinsaure Salze, sowie explosive Gemische, die pikrinsaure oder chloresaurer Salze enthalten (wegen Streichhölzer und Wackspulver vergleiche Anlage B Nr. III und XXXVI b);

Anlage B

- d) Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate (wegen Zündhütchen, Zündungen, Knallbonbons und Knallerbsen vergleiche Anlage B Nr. II, XXXVI a, XLI, XLIV);
- e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten (wegen der Streichhölzer sowie der Zündbänder und Zündblättchen — amorces — vergleiche Anlage B Nr. III und XLIII);
- f) geladene Schusswaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage B verzeichneten Gegenstände.

Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend.

2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.

Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

Als geldwerthe Papiere sind nicht anzusehen:

gestempelte Postkarten, Postanweisungs-Formulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen.

3. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach der Anlage und dem Betriebe einer der theilgenommenen Bahnen außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht.

Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

4. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen.

Dieselben müssen sich in lauffähigem Zustande befinden und von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein.

§. 51.

Inhalt des Frachtbriefes.

- (1) Jede Sendung muß von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

- a) Ort und Tag der Ausstellung.
- b) Die Bezeichnung der Versandstation.
- c) Die Bezeichnung der Bestimmungsstation und der Verbindungsbahn, den Namen und den Wohnort des Empfängers sowie die etwaige An-

gabe, daß das Gut bahnlagernd gestellt ist. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, ist vom Absender die Eisenbahnstation zu bezeichnen, bis zu welcher das Gut befördert werden soll; der Empfänger hat den Weitertransport zu besorgen, sofern nicht für diesen von der Eisenbahn Einrichtungen getroffen sind (§. 68 Absatz 3).

- d) Die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte, die Angabe des Gewichts oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, die letzteren Angaben auch bei Gütern in Wagenladungen zu verlangen, sofern die diese bildenden Frachtstücke derartige Bezeichnungen zulassen (§. 58 Absatz 4). Die in Anlage B aufgeführten Gegenstände sind unter der daselbst gebrauchten Bezeichnung in den Frachtbrief aufzunehmen.
 - e) Das Verlangen des Absenders, Ausnahmetarife unter den im §. 81 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen.
 - f) Die Angabe des etwa deklarierten Interesses an der Lieferung (§§. 84 ff.).
 - g) Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern ist (§. 56).
 - h) Das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder die polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere (§. 59).
 - i) Den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (§. 61).
 - k) Die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (§. 62).
 - l) Bei Sendungen, welche einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berührende Abfertigungsstelle, falls der Absender eine solche zu bezeichnen wünscht. Die Eisenbahn hat eine derartige Vorschrift zu befolgen.
- Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.
- m) Die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma sowie Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ersetzt werden.
 - n) Den etwaigen Antrag auf Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmefcheins (§. 54).

(2) Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch die Verkehrs-Ordnung für statthaft erklärt sind.

§. 52.

Form des Frachtbriefes.

Art. C u. D.

(1) Zur Ausstellung des Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage C und D zu verwenden, welche auf allen Stationen zu den im Tarife festzusetzenden Preisen käuflich zu haben sind. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes Papier, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden karminrothen Streifen, gedruckt sein. Für die Frachtbriefe ist Schreibpapier zu verwenden, welches die von dem Reichs-Eisenbahn-Amt festzusetzende Beschaffenheit besitzt.

(2) Es können jedoch durch die Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes für regelmäßig wiederkehrende Transporte zwischen bestimmten Orten, sowie für Sendungen, welche zur Weiterbeförderung über See bestimmt sind, Abweichungen von den Vorschriften des ersten Absatzes zugelassen werden.

(3) Die Frachtbriefe müssen zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfalligen Vorschriften den Kontrollstempel einer inländischen Eisenbahn tragen. Die Stempelung erfolgt bei den nicht für Rechnung der Eisenbahn gedruckten Frachtbriefen gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr und kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe vorgelegt werden.

(4) Sofern der auf dem Frachtbriefformular für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum sich als unzureichend erweist, hat dieselbe auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Formulars nach Maßgabe der Spalten des Frachtbriefes zu erfolgen. Reicht auch dieser Raum nicht aus, so sind dem Frachtbriefe besondere, die Beschreibung enthaltende und vom Absender zu unterzeichnende Blätter im Formate des Frachtbriefes fest anzuhäften, auf welche in diesem besonders hinzuweisen ist. In den erwähnten Fällen ist in den vorgedruckten Spalten des Frachtbriefes das Gesamtgewicht der Sendung unter Angabe der für die Tarifizierung maßgebenden Bezeichnung der Transportgegenstände, nöthigenfalls unter Scheidung derselben nach den Tarifklassen, anzugeben. Den beigegebenen Blättern ist der Abfertigungsstempel der Versandstation aufzudrücken.

(5) Es ist gestattet, auf die Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes die Firma des Ausstellers aufzudrucken. Ebendasselbst können auch die nachstehenden nachrichtlichen Vermerke für den Empfänger: „von Sendung des N. N.“ — „zur Verfügung des N. N.“ — „zur Weiterbeförderung an N. N.“ und „versichert bei N. N.“ mit dem ausdrücklichen Zusätze: „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn“ angebracht werden. An gleicher Stelle sind die den Be-

Stimmungen der internationalen Neblaus-Konvention entsprechende Erklärung und amtliche Bescheinigung aufzunehmen.

(6) Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind von diesem auch die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle einzutragen.

(7) Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivor-schriften nicht entgegenstehen. Den laut §. 50 B bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben. Werden bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, für welche das Zusammenladen nach Anlage B Nr. XXXV gestattet ist, mit anderen Gütern zusammen zur Beförderung in Wagenladungen aufgegeben, so bedarf es der Beigabe eines besonderen Frachtbriefes für diese Gegenstände nicht. Für derartige Wagenladungen genügt ein Frachtbrief, in welchem jedoch die nur bedingungsweise zugelassenen Güter als solche durch Hinzufügung des Wortes „(bedingungsweise)“ ausdrücklich bezeichnet werden müssen. Den vom Absender aufzuladenden oder vom Empfänger abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

(8) Die Versandstation kann verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beizugeben wird.

§. 53.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

(2) Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen und das Ergebniß festzustellen. Der Berechtigte ist einzuladen, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet. Erscheint der Berechtigte nicht, so sind zwei Zeugen beizuziehen.

(3) Zur Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl einer Sendung ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen. Ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Wagenladungsgüter ist die Eisenbahn gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen.

(4) Dem Absender steht frei, bei der Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl zugegen zu sein. Verlangt der Absender, nachdem die Feststellung seitens der Eisenbahn bereits erfolgt ist, vor der Verladung der Güter eine nochmalige Ermittlung der Stückzahl oder des Gewichts in seiner Gegenwart, so ist die Eisenbahn berechtigt, auch dafür die tarifmäßige Gebühr zu erheben.

(5) Die Feststellung des Gewichts wird von der Versandstation durch den Wägestempel auf dem Frachtbriefe bescheinigt.

(6) Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Absendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Wagen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewichte oder, sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewichte auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden.

(7) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzhche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe wie folgt festgesetzt wird:

(8) Wenn die in §. 50 A Ziffer 4 und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, so beträgt der Frachtzuschlag 12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstückes.

(9) In allen anderen Fällen ist für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung ein Frachtzuschlag zu zahlen, dessen Höhe durch die Tarife festgesetzt wird.

(10) Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens sein Ladegewicht um mehr als 5 Prozent übersteigt, so beträgt der Gesamtfrachtzuschlag das Zehnfache des Frachtunterschiedes.

§. 54.

Abschluß des Frachtvertrages.

(1) Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufgedrückt.

(2) Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auslieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

(3) Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

(4) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Ausladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwägung oder Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden, als solches zu bezeichnenden Duplikat des Frachtbriefes zu bescheinigen. Der Antrag auf Ertheilung des Duplikats ist vom Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken. Die Eisenbahn hat durch Ausdrückung eines Stempels zu bestätigen, daß dem Antrage entsprochen ist.

(6) Das Duplikat hat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).

(7) Bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, kann an Stelle des Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein ausgestellt werden, welcher dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat.

(8) Auf Wunsch des Absenders kann der Empfang des Gutes auch in anderer Form, insbesondere mittelst Eintrags in ein Quittungsbuch u. s. w. bescheinigt werden. Eine derartige Bescheinigung hat nicht die Bedeutung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins.

§. 55.

Vorläufige Einlagerung des Gutes.

(1) Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, die Güter zum Transporte anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann.

(2) Die Eisenbahn ist jedoch verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, soweit die Räumlichkeiten es gestatten, gegen Empfangsbcheinigung mit dem Vorbehalt in einstweilige Verwahrung zu nehmen, daß die Annahme zur Beförderung und die Ausdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief (§. 54 Absatz 1) erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Der Absender hat im Frachtbriefe sein Einverständnis mit diesem Verfahren zu erklären. In diesem Falle haftet die Eisenbahn bis zum Abschluß des Frachtvertrages als Verwahrer.

(3) Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist die Eisenbahn berechtigt, im Falle sie Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, gleichwohl zum Transporte annimmt, mit dem Absender zu vereinbaren, daß für die Sendung die Lieferfrist von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt. Der Absender hat sein Einverständnis auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Frachtbrief-Duplikat zu wiederholen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch Ausdrückung eines besonderen Stempels ersichtlich zu machen und diesen Zeitpunkt dem Absender ohne Verzug mitzutheilen.

§. 56.

Auslieferung und Beförderung des Gutes.

(1) Das Gut muß in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden aufgeliefert und, falls die Verladung tarifmäßig dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden. Bei einer nach und nach stattfindenden Auslieferung der mit demselben Frachtbrieft aufgegebenen Sendung ist, sofern die Auslieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn berechtigt, ein im Tarife festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbrieft aufgeliefert sind und die Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt. Wegen der Anfuhr der Güter durch Rollfuhrunternehmer der Eisenbahn siehe §. 68.

(2) Die Beförderung erfolgt, je nach der Bestimmung im Frachtbrieft, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht.

(3) An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Empfänger nicht verabfolgt. Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein- für allemal bestimmten, durch Aushang an den Abfertigungsstellen, sowie in einem Lokalblatte bekannt zu machenden Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

(4) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transporte angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann. Jede Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

(5) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Einrichtungen zu treffen, durch welche die Reihenfolge der Güterabfertigung festgestellt werden kann.

(6) Die Bereitstellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Auslieferung und Verladung in der von der Eisenbahn zu bestimmenden Frist vollendet werden. Diese Frist ist durch Anschlag an den Abfertigungsstellen sowie in einem Lokalblatte bekannt zu machen.

(7) Erfolgt die Auslieferung und Verladung nicht innerhalb dieser Frist, so hat der Absender nach deren Ablauf das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu bezahlen. Bei Bestellung des Wagens ist auf Verlangen der Eisenbahn eine den Betrag einer Tagesversäumnis deckende Kaution zu erlegen. Auch ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen auf Kosten des Bestellers zu entladen und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten auf Lager zu nehmen. Wenn die Eisenbahn fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt, so hat sie dem Besteller eine dem Wagenstandgeld entsprechende Entschädigung zu zahlen.

§. 57.

Beförderung in gedeckten oder in offenen Wagen.

(1) Der Absender ist, sofern nicht eine Bestimmung der Verkehrs-Ordnung, oder Zoll-, Steuer- und polizeiliche Vorschriften oder zwingende Gründe des Be-

triebes entgegenstehen, berechtigt, durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbrieft zu verlangen:

1. daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarife in offen gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen erfolge,
 2. daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarife in gedeckt gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in offen gebauten Wagen statfinde.
- (2) Im ersteren Falle kann die Eisenbahn einen im Tarife festzusetzenden Zuschlag zur Fracht erheben.
- (3) Der Tarif bestimmt, ob und unter welchen Bedingungen auf den im Frachtbrieft zu stellenden Antrag des Absenders Decken für offen gebaute Wagen miethweise überlassen werden.

§. 58.

Verpackung und Bezeichnung des Gutes.

(1) Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

(2) Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbrieft das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe des vorgeschriebenen Formulars (Anlage E) ausstellt. Solche Formulare sind von der Abfertigungsstelle bereit zu halten.

(3) Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so lastet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

(4) Die Stückgüter sind in haltbarer, deutlicher und Verwechselungen ausschließender Weise, genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbrieft, äußerlich zu bezeichnen (signiren).

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt zu verlangen, daß Stückgüter vom Absender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen werden, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

§. 59.

Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften.

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrieft diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizei-

Anlage E.

vorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

(2) Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

(3) Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, solange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Spediteur übertragen oder gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Spediteurs.

(4) Falls der Absender eine Art der Abfertigung beantragt hat, welche im gegebenen Falle nicht zulässig ist, so hat die Eisenbahn diejenige Abfertigung zu veranlassen, welche sie für das Interesse des Absenders am vortheilhaftesten erachtet. Der Absender ist hiervon zu benachrichtigen.

(5) Der Verfügungsberechtigte kann der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarification des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

(6) Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

(7) Bezüglich der Güter, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, sind die reichsgesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, und die dazu erlassenen Ausführungsvorschriften zu beachten. Die Beschaffung der nach diesem Gesetze erforderlichen Anmeldebescheine in Betreff der Ein-, Aus- und Durchfuhr liegt dem Absender beziehungsweise Empfänger ob. Sofern solche eisenbahnseitig bewirkt wird, kommen dafür die im Tarife festzusetzenden Gebühren zur Erhebung. Anmeldebescheine, welche mit dem Stempel des Kaiserlichen Statistischen Amtes nicht versehen sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Abstempelung seitens der Eisenbahn gegen die im Tarife festzusetzende Gebühr.

§. 60.

Berechnung der Fracht.

(1) Die Grundsätze für die Frachtberechnung sind im Tarife (§. 7) anzugeben.

(2) Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Ausbesserungen an

den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

(3) Wenn die Eisenbahn die Güter von der Behausung des Absenders abholen oder aus Schiffen löschen läßt, oder an die Behausung des Empfängers oder an einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisions-schuppen, in Schiffe u. s. w. bringen läßt, so sind die durch die Tarife oder durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machenden Gebühren hierfür zu entrichten. Der Rollfuhrmann hat seinen Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

§. 61.

Zahlung der Fracht.

(1) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

(2) Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellern Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

(3) Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesamtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zweck dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmung des §. 90 Absatz 1 findet keine Anwendung.

§. 62.

Nachnahme.

(1) Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Bei denjenigen Gütern, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist (§. 61 Absatz 2), kann die Belastung mit Nachnahme verweigert werden.

(2) Für die ausgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet. Die Berechnung von Provision ist auch für baare Auslagen der Eisenbahn gestattet. Provisionsfrei sind die von den Eisenbahnen nachgenommenen Frachtgelder, die tarifmäßigen Nebengebühren, als: Frachtbrief-, Wäge-, Signir-, Lade-, Krahngelder, Zollabfertigungsgebühren u. s. w., ferner die statistische Gebühr des Waarenverkehrs sowie Portoauslagen und die Rollgelder der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer.

(3) Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen dient der abgestempelte Frachtbrief, das Frachtbrief-Duplikat oder die anderweit gestattete

Bescheinigung über Aufgabe von Gütern. Auf Verlangen werden außerdem besondere Nachnahmescheine, und zwar gebührenfrei ertheilt.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, sobald der Betrag der Nachnahme von dem Empfänger bezahlt ist, den Absender hiervon zu benachrichtigen und demselben die Nachnahme auszusahlen. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind. Ist im Tarife die Auszahlung der Nachnahme vom Ablauf einer bestimmten Frist abhängig gemacht, so entfällt die Nothwendigkeit einer besonderen Benachrichtigung.

(5) Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

(6) Baarvorschüsse können zugelassen werden, wenn dieselben nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt sind.

§. 63.

Lieferfrist.

(1) Die Lieferfristen sind durch die Tarife zu veröffentlichen und dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a. für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist 1 Tag,
2. Transportfrist
für je auch nur angefangene 300 Kilometer 1 Tag;

b. für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist 2 Tage,
2. Transportfrist
bei einer Entfernung bis zu 100 Kilometer 1 Tag,
bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene
weitere 200 Kilometer 1 Tag.

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

(3) Den Eisenbahnverwaltungen ist gestattet, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für solche Güter, deren Beförderung von und nach abseits von der Bahn gelegenen Orten (Güternebenstellen) die Eisenbahn übernommen hat.

2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, wobei es zulässig ist, die Zuschlagsfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen.

3. Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

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

(4) Die Lieferfrist beginnt, abgesehen von dem Falle des §. 55 Absatz 3, mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief (§. 54 Absatz 1) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verboten ist (§. 68 Absatz 5), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

(5) Für Güter, welche bahnlagernd gestellt sind, sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verboten haben, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist.

(6) Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird.

(7) Ist der auf die Auslieferung des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder Festtag, so beginnt bei gewöhnlichem Frachtgute die Lieferfrist 24 Stunden später.

(8) Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder Festtag ist, so läuft bei gewöhnlichem Frachtgute die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Werktag ab.

§. 64.

Verfügungsrecht des Absenders.

(1) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation abgeliefert werde.

(2) Dieses Recht steht indeß im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins (§. 54 Absatz 5 und 7) dem

Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat oder den Aufnahmeschein vorweist. Hat in diesem Falle die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.

(3) Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittelung der Versandstation zugekommen sind.

(4) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbrief-Duplikat oder den Aufnahmeschein besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maßgabe des §. 66 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

(5) Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

(6) Die im ersten Absatz dieses Paragraphen vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem Formular Anlage F erfolgen. Die Erklärung ist im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins auf der betreffenden Urkunde zu wiederholen, welche gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

(7) Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

(8) Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind. Diese Kosten (Reutgeld) sind im Tarife ein- für allemal festzusetzen.

(9) Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme sowie wegen nachträglicher Franchirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn unter der Bedingung zugelassen werden, daß die Verfügung auf dem etwa ausgestellten Frachtbrief-Duplikat (Aufnahmeschein) vermerkt wird.

§. 65.

Transporthindernisse.

(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert, so hat — abgesehen von dem Falle des Absatzes 3 dieses Paragraphen — die Eisenbahn den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzufragen.

(2) Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vor-

Anlage F.

bereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg durch Zahlung der in den Tarifen festzusetzenden Gebühren entschädigen.

(3) Wenn die Fortsetzung des Transportes auf einem anderen Wege stattfinden kann, so ist, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Eisenbahn die Entscheidung überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, das Gut auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder es anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzufragen.

(4) Ist ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt worden und befindet sich der Absender nicht im Besitze der ausgestellten Urkunde, so dürfen die in diesem Paragraphen vorgesehenen Verfügungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

§. 66.

Ablieferung des Gutes.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs (§. 68 Absatz 7) den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

(2) Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei im eigenen oder im fremden Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des §. 64 zulässige entgegenstehende Verfügung erteilt hat.

(3) Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

§. 67.

Annahme des Gutes durch den Empfänger.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen. Vergleiche jedoch §. 61 Absatz 4.

§. 68.

Verfahren bei Ablieferung des Gutes.

(1) Das Gut ist nach Maßgabe der Bestimmung der Eisenbahnen entweder dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen oder es ist ihm über die Ankunft schriftlich Nachricht zu geben. Diese Benachrichtigung ist dem Empfänger

auf seine Kosten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes durch Boten, die Post oder sonstige Gelegenheit mit der Aufforderung zuzusenden, das Gut innerhalb der im Tarife bestimmten und in der Benachrichtigung zu bezeichnenden Frist abzunehmen. Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger sich dieselbe verbeten hat, sowie bei bahnlagernd gestellten Gütern. Für die Ausfertigung der Benachrichtigung darf eine Gebühr nicht berechnet werden.

(2) Die Benachrichtigung über die Ankunft von Eilgut muß, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen 2 Stunden, die Zuführung in die Behausung des Empfängers binnen 6 Stunden nach Ankunft erfolgen. Diese Fristen ruhen an Sonn- und Festtagen von 12 Uhr Mittags, an Werktagen von 6 Uhr Abends bis zum Anfang der Dienststunden des folgenden Tages. Die Festsetzungen über die Lieferfrist (§. 63) werden hierdurch nicht berührt.

(3) Die Eisenbahn kann, wo sie es für angemessen erachtet, Kollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts gelegenen Ortschaften bestellen, auch an letzteren Gütern nebenstellen einrichten. Die Kollfuhrunternehmer gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des §. 9 der Verkehrs-Ordnung. Vergleiche §. 60 Absatz 3.

(4) Sind für Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Station ist, seitens der Verwaltung Einrichtungen zum Weitertransporte nicht getroffen, so hat die Eisenbahn, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist, entweder den Empfänger nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen zu benachrichtigen oder die Güter mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen.

(5) Diejenigen Empfänger, welche ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der Güter-Abfertigungsstelle rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes auf Erfordern der Abfertigungsstelle unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift, schriftlich anzuzeigen. Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Eisenbahn bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder aufgehoben werden.

(6) Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach zoll- oder steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Nachhöfen oder Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung gefahren werden müssen.

(7) Die Auslieferung des Gutes erfolgt gegen Zahlung der etwa darauf haftenden Fracht- und sonstigen Beträge und gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung. Letztere hat sich auf die einfache Anerkennung des Empfangs zu beschränken; weitere Erklärungen, namentlich über tadellosen oder rechtzeitigen Empfang, dürfen nicht gefordert werden. Güter, welche nicht durch die Eisenbahn

zuzuführen sind, werden dem Empfänger auf Vorzeigung des seitens der Eisenbahn quittirten Frachtbriefes zur Verfügung gestellt, und zwar die vom Empfänger auszuladenden auf den Entladeplätzen, die übrigen Güter in den Abfertigungsräumen (auf den Güterböden).

(8) Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Diesem Verlangen muß die Eisenbahn bei Stückgütern stets, bei Wagenladungsgütern insofern, als die vorhandenen Wägevorrrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägevorrrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines von der Eisenbahn zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen. Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahn zu vertretendes Mindergewicht, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten oder die tarifmäßigen Gebühren sowie die Entschädigung für den etwa bestellten Bevollmächtigten zu tragen. Dagegen hat die Eisenbahn, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Mindergewicht festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten.

§. 69.

Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.

(1) Die tarifmäßig durch die Eisenbahn auszuladenden Güter sind binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung beziehungsweise Empfang (vergleiche §. 68 Absatz 1 in Verbindung mit §. 63 Absatz 4) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

(2) Die Fristen, binnen welcher die von dem Empfänger abzuladenden Güter durch denselben auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und sind, sofern sie für deren ganzes Gebiet gleichmäßig erlassen werden, durch den Tarif, andernfalls auf jeder Station durch Aushang an den Abfertigungsstellen sowie durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Erfolgt die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes durch die Post, so beginnen diese Fristen frühestens 3 Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post.

(3) Für bahnlagernd gestellte sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten haben, beginnt der Lauf der im Absatz 1 und 2 erwähnten Fristen mit Ankunft des Gutes.

(4) Sonn- und Festtage werden nicht mitgerechnet. Der Lauf der Entlade-fristen (Absatz 2) ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender oder den Empfänger verzögert wird. Seitens der letzteren ist die Dauer der Abfertigung nachzuweisen.

(5) Wer das Gut nicht innerhalb der in diesem Paragraphen erwähnten Fristen abnimmt, hat ein in den Tarifen festzusetzendes Lagergeld oder Wagenstandgeld zu bezahlen. Auch ist die Eisenbahn berechtigt, die Ausladung der tarismäßig vom Empfänger auszuladenden Güter auf dessen Gefahr und Kosten zu besorgen.

(6) Dagegen ist die Eisenbahn zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn das Gut auf Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung oder Abgabe bereitgestellt ist.

(7) Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstandgelder und, wenn diese Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter, und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im §. 63 Absatz 3 Ziffer 2 gegebenen Vorschriften berechtigt.

§. 70.

Ablieferungshindernisse.

(1) Bei Ablieferungshindernissen hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden. Dies gilt insbesondere von Gütern, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist.

(2) Derartige Güter hat die Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen und für dieselben die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden. Sie ist jedoch nach ihrem Ermessen auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen einem öffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben, wovon der Absender sofort zu benachrichtigen ist.

(3) Die Eisenbahn ist ferner befugt:

a) Güter der im ersten Absatz erwähnten Art, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder wenn sie nach den örtlichen Verhältnissen weder eingelagert noch einem Spediteur übergeben werden können, sofort,

b) Güter, welche weder vom Empfänger abgenommen noch vom Absender zurückgenommen werden, frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit, falls aber deren Werth durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden Kosten unverhältnismäßig vermindert würde, auch schon früher,

ohne weitere Förmlichkeit bestmöglich zu verkaufen. Von dem bevorstehenden Verkaufe ist der Absender womöglich zu benachrichtigen, auch ist ihm der Erlös nach Abzug der Kosten zur Verfügung zu stellen.

§. 71.

Feststellung von Verlust und Beschädigung des Gutes seitens der Eisenbahn.

(1) In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniß schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen mitzutheilen.

(2) Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

(3) Zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen sind unbetheiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch womöglich der Verfügungsberechtigte beizuziehen.

§. 72.

Gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung.

Jedem Betheiligten steht das Recht zu, unbeschadet des in den §§. 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens, auch die gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs zu beantragen.

§. 73.

Aktivlegitimation. Reklamationen.

(1) Zur Geltendmachung der aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

(2) Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes, den Aufnahmeschein oder eine Bescheinigung der Versandstation, daß eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht beizubringen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

(3) Außengerichtliche Ansprüche (Reklamationen) sind mit einer Bescheinigung über den Werth des Gutes und, wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist, mit diesem anzubringen. Die Eisenbahnen haben derartige Ansprüche mit thunlichster Beschleunigung zu untersuchen und, sofern nicht eine gütliche Verständigung erfolgt, mittelst schriftlichen Bescheides zu erledigen.

§. 74.

Haftung mehrerer Eisenbahnen.

(1) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

(2) Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

(3) Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

(4) Das Wahlrecht erlischt mit Erhebung der Klage.

§. 75.

Haftung für Verlust und Beschädigung im Allgemeinen.

(1) Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Paragraphen enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Lefage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

(2) Der Ablieferung an den Empfänger steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation sowie die nach Maßgabe der Verkehrs-Ordnung stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Expéditeur gleich.

§. 76.

Beschränkung der Haftung bezüglich des Bestimmungsortes.

(1) Ist auf dem Frachtbriefe als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nur bis zur letzten Eisenbahnstation. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten die Verpflichtungen des Expéditeurs ein.

(2) Für Sendungen nach solchen seitwärts gelegenen Orten jedoch, nach welchen die Eisenbahn Einrichtungen für die Weiterbeförderung getroffen hat (§. 68 Absatz 3), erstreckt sich die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auf den ganzen Transport.

(3) Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Orte verantwortlich.

§. 77.

Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren.

(1) Die Eisenbahn haftet nicht:

1. In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,

für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

Unter dieser Gefahr ist auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen.

2. In Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§. 58) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung abgegeben sind,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

3. In Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher 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, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Fäule, Austrocknung und Verstreuerung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.

5. In Ansehung lebender Thiere,

für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.

6. In Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung der Verkehrs-Ordnung, des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,

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

(2) Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Paragraphen bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

(3) Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund dieses Paragraphen nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist.

§. 78.

Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

(1) In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu nachstehenden Normalsätzen ausgeschlossen.

(2) Der Normalsatz beträgt 2 Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbhölzer,
Rinden,
Wurzeln,
Süßholz,
geschnittener Taback,
Fettwaaren,
Seifen und harte Oele,
frische Früchte,
frische Tabacksblätter,
Schafwolle,
Häute,
Felle,
Leder,
getrocknetes und gebackenes Obst,
Thierfleisch,
Hörner und Klauen,
Knochen (ganz und gemahlen),
getrocknete Fische,
Hopfen,
frische Ritze.

(3) Bei allen übrigen trockenen Gütern der im Absatz 1 bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.

(4) Der Normalsatz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

(5) Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

(6) Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

§. 79.

Vermuthung für den Verlust des Gutes.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (§. 63) verzögert.

§. 80.

Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut abzuliefern war. Davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.

§. 81.

Höhe des Schadenersatzes bei ermäßigten Ausnahmetarifen.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Ausnahmetarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

§. 82.

Wiederauffinden des Gutes.

(1) Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er, für den Fall, als das Gut binnen 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahn-

verwaltung sofort benachrichtigt werde. Ueber den Vorbehalt ist eine Bescheinigung zu ertheilen.

(2) In diesem Falle kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an dem Versand- oder an dem im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsorte kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

(3) Wenn der im ersten Absatz erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatz bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn über das wieder aufgefundene Gut frei verfügen.

§. 83.

Höhe des Schadensersatzes bei Beschädigung des Gutes.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Ausnahmetarife im Sinne des §. 81 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig herabgemindert.

§. 84.

Deklaration des Interesses an der Lieferung.

(1) Der Absender kann das Interesse an der Lieferung mit den in den folgenden §§. 85 und 87 vorgesehenen Rechtswirkungen deklariren. In diesem Falle ist ein im Tarife festzusetzender Frachtzuschlag zu entrichten.

(2) Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, muß im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

(3) Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

(4) Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfennig.

(5) Ueberschießende Beträge werden auf 10 Pfennig abgerundet.

§. 85.

Höhe des Schadensersatzes für Verlust oder Beschädigung bei Deklaration des Interesses an der Lieferung.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann der Berechtigte im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch die §§. 80 und 83 festgesetzten Entschädigung, noch einen weiteren Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

§. 86.

Haftung für Versäumung der Lieferfrist.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (§. 63) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte.

§. 87.

Höhe des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist.

Wenn auf Grund des vorhergehenden Paragraphen für Versäumung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist, so können folgende Vergütungen beansprucht werden:

I. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:

1. ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt:

Bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag	$\frac{1}{10}$	der Fracht,
" " " " " 2 Tage	$\frac{2}{10}$	" "
" " " " " 3 "	$\frac{3}{10}$	" "
" " " " " 4 "	$\frac{4}{10}$	" "
" " " " " von längerer Dauer	$\frac{5}{10}$	" "

2. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

II. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat:

1. ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt:

Bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag	$\frac{2}{10}$	der Fracht,
" " " " " 2 Tage	$\frac{4}{10}$	" "
" " " " " 3 "	$\frac{6}{10}$	" "
" " " " " 4 "	$\frac{8}{10}$	" "
" " " " " von längerer Dauer	die ganze	Fracht.

2. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden.

In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarierten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

§. 88.

Schadenersatz bei Arglist und grober Fahrlässigkeit.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

§. 89.

Ausschluß der Haftung.

Wenn Gegenstände, welche vom Transporte ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

§. 90.

Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes.

(1) Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

(2) Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach §. 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß §. 71 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach §. 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens 4 Wochen nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß §. 71 bei der Eisenbahn oder bei dem zuständigen Gerichte angebracht werden;

b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Ziffer 4 keine Anwendung.

(3) Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insoweit zu verweigern,

als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

(4) Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.

(5) Alle in diesem Paragraphen erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

§. 91.

Verjährung.

(1) Die Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren nach einem Jahre.

(2) 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.

(3) In gleicher Art sind die Einreden wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes erloschen, wenn nicht die Anzeige von diesen Thatfachen an die Eisenbahn binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist.

(4) Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden in Fällen des Betruges oder der Veruntreuung der Eisenbahn keine Anwendung.

IX.

Schlußbestimmung.

(1) Die Verkehrs-Ordnung sowie Aenderungen derselben werden durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht.

(2) Jede Eisenbahnverwaltung hat nach dem neuesten Stande ergänzte Exemplare der Verkehrs-Ordnung zum Verkaufe bereit zu halten.

Berlin, den 15. November 1892.

Der Reichskanzler.

Graf von Caprivi.

Anlage A.Leichen - Paß.

Die nach Vorschrift eingefargte Leiche de am ten 18.....
zu (Ort) an (Todesursache) verstorbenen (Alter) jährigen
..... (Stand, Vor- und Zunahme des Verstorbenen, bei Kindern Stand der Eltern) soll mittelst Eisenbahn von
..... über nach
zur Bestattung gebracht werden. Nachdem zu dieser Ueberführung dem Begleiter
der Leiche (Stand und Name) die Genehmigung ertheilt worden ist,
werden sämtliche Behörden, deren Bezirke durch diesen Leichentransport berührt
werden, ersucht, denselben ungehindert und ohne Aufenthalt weitergehen zu lassen.

....., den ten 18.....

(Siegel.)

(Unterschrift.)

Vorschriften

über

bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände*).

(§. 50 B 1.)

I.

(1) Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gips verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, dass die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 Millimeter starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äussere Kiste keinen grösseren Raum als 0,06 Kubikmeter haben.

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

II.

Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt, und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung »Zündhütchen« oder »Zündspiegel« etc. tragenden Zettel beklebt sein. (Wegen sprengkräftiger Zündungen vergleiche Nr. XXXVI a).

III.

(1) Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügttem Holz von nicht über 1,2 Kubik-

*) Anmerkung. Die nachstehenden Vorschriften sind, soweit sie mit den Festsetzungen des internationalen Uebereinkommens übereinstimmen, in lateinischer Schrift gedruckt.

meter Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

(2) Bei Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali enthalten, darf der Gehalt der chemisch trockenen Zündmasse an Phosphor 10 Prozent, derjenige an chlorsaurem Kali 40 Prozent nicht übersteigen. Jeder derartigen Sendung muß eine vom Fabrikanten ausgestellte Bescheinigung, daß diese Grenzen eingehalten sind, beigelegt werden.

IV.

Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnissmässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III Absatz 1 gegebenen Vorschriften. (Wegen anderer Zündschnüre vergleiche Nr. XXXVI Ziffer 3.)

V.

Buchersche Feuerlöschdosen in blechernen Hülzen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und ausserdem in gleichfalls ausgeklebten grösseren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

(1) Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor muss mit Wasser umgeben in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als »gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend« und mit »Oben« bezeichnet sein.

(2) Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als »rothen Phosphor enthaltend« bezeichnet sein.

VII.

(1) Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

(2) Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschliessenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche mit Chlorcalcium-

lauge so präparirt sind, dass sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf- beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

(3) Unter gleichen Bedingungen, wie rohes unkrystallisiertes Schwefelnatrium, werden Natronkokes (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenprodukt) zur Beförderung übernommen.

VIII.

Celloidin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloidinplatten so verpackt sind, dass das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

VIIIa.

(1) Schwefeläther wird nur befördert
entweder

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweißtem Eisenblech mit höchstens 500 Kilogramm Inhalt,
oder

2. in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas von höchstens 60 Kilogramm Bruttogewicht, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kaltmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

(2) Bei Blech- und Metallgefäßen beträgt die höchste zulässige Füllung: 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,55 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Metallbehälter, der 15,50 Liter Wasser faßt, nicht mehr als 10 Kilogramm Schwefeläther enthalten.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

IX.

(1) Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten (Hollmannstropfen und Collodium), dürfen nur in voll-

kommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X.

(1) Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschliesslich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur
entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,
oder
2. in Blechgefässen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,
oder
3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüllt sind.

Bei Blechgefässen beträgt die höchste zulässige Fassung 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,825 Liter Fassungsraum des Behälters.

(2) Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstücks in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist. Das Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert

werden und auf dem Frachtbriefe muß besonders bemerkt sein, daß das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält.

XI.

(1) Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. IX vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XIa.

Das allgemeine Denaturierungsmittel für Spiritus (mit Pyridin versetzter Holzgeist) wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dasselbe darf, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Kesselnwagen) oder Fässer zur Verwendung kommen, nur in Metall- oder Glasgefäßen aufgegeben werden, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) Werden mehrere Gefäße mit diesem Stoffe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. (1) Die Beförderung findet nur in offenen Wagen statt.

(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in denen das Denaturierungsmittel befördert worden ist. Derartige Gefäße sind im Frachtbriefe stets als solche zu bezeichnen.

3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche die Bestimmung unter Nr. XXXV.

XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

(1) Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem vereideten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert. (Vergleiche §. 50 A 4 c.)

(2) Deinit (ein Gemisch von Pikrinsäure mit 10 bis 30 Prozent Trinitrotoluol in Pulverform) wird nur gegen eine ebenso auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit des Gemisches befördert.

XV.

Flüssige Mineralsäuren aller Art, insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl und Salzsäure — mit Ausnahme von gewöhnlicher Salpetersäure und Scheidewasser (wegen dieser vergleiche Nr. LIV) und von rother, rauchender Salpetersäure (wegen dieser vergleiche Nr. XVII) — unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. (1) Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.
(2) Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefässe, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.
4. Die Mineralsäuren werden, wenn die einzelnen Kolli, welche zu einer Frachtbriefsendung gehören, nicht über 75 Kilogramm schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Befinden sich bei einer Frachtbriefsendung ein oder mehrere Stücke im Einzelgewichte von mehr als 75 Kilogramm, so kann die Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesamtmenge das Gewicht von 2000 Kilogramm nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 Kilogramm verlangen. Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Kollo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Kollo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Absender

beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kolli desfalligen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

5. Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation beziehungsweise nach der Abvisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im §. 70 Absatz 2 der Verkehrs-Ordnung in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Formlichkeiten verkaufen.

XVI.

(1) Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge; Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2), 4 und 5.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII.

Auf den Transport von rother, rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XVIII.

(1) Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrid, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnnten Eisenblechbüchsen,
oder

2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

(2) Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

(3) Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2, 3, 4 und 5 Anwendung.

XIX.

(1) Für Firnisse und mit Firniss versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämtliche Aetherarten

mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. VIIIa) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, 1, Absatz 1 massgebend.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX.

(1) Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reduziert) im Ableschen Apparate nicht unter 21 Grad Celsius entzündliche Dämpfe giebt (Testpetroleum);

(2) die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

(3) ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol)

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
oder

b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,
oder

c) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit

Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefäßen 60 Kilogramm und bei Verwendung von Gefäßen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder dass das Petroleum der im Eingange angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXI.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
entweder
 - a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
oder
 - b) in dichten widerstandsfähigen Metallgefäßen,
oder

c) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhafte gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.

8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift »Feuergefährlich« zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift: »Muss getragen werden« zu er-

halten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift »Vorsichtig rangiren« anzubringen.

9. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXII.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:

entweder

- a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,
oder

- b) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

- c) in luftdicht verschlossenen Kessel- (Bassin-) Wagen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung

und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift »Feuergefährlich« zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift: »Muss getragen werden« zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift »Vorsichtig rangiren« anzubringen.
9. Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 5 Anwendung.

XXIII.

(1) Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV

XXIV.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) etc. werden nur dann zum Transporte angenommen, wenn

1. auf jedem Versandstück in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte »Arsenik (Gift)« angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:
entweder
 - a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen

oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

oder

- b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind,

oder

- c) in verlötheten Blecheylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV.

Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter Nr. XXIV, 1 und Nr. XV, 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2), 4 und 5.

XXVI.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präzipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII.

(1) Hefe, sowohl flüssige als feste, ist in Gefäßen, welche nicht luftdicht geschlossen sind, zur Beförderung aufzugeben. Falls die Eisenbahnverwaltung die Aufgabe in anderen Gefäßen gestattet, ist dieselbe berechtigt, von dem Absender zu verlangen, daß er sich verpflichtet:

1. keinerlei Ansprüche zu erheben, falls derartige Sendungen von den Anschlußbahnen zurückgewiesen werden;
2. für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Material in Folge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage

einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein- für allemal zum Voraus anerkannt wird;

3. keinerlei Ansprüche wegen der in Folge der fraglichen Transportart an den Gefäßen oder an deren Inhalt entstehenden Beschädigungen oder Abgänge zu erheben.

(2) Auf Preßhefe finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

XXVIII.

(1) Kienruss und andere pulverförmige Arten von Ruß werden nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten und dergleichen) verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sich der Ruß in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine, in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder Gefäße zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

(3) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob der Ruß sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt.

XXIX.

(1) Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,
oder

b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

(3) Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transporte aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

(1) Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de Soie und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transporte zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer

Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so dass man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind aussen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

(2) Wird Seide zum Transporte aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI.

(1) Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flach, Hanf, Jute im rohen Zustande, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben als Lumpen oder Puzlappen; ferner Seilerwaaren, Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet oder gesirnißt sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert.

(2) Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet oder gesirnißt behandelt, wenn nicht das Gegentheil aus dem Frachtbriefe hervorgeht.

(3) Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII.

Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gefalktes frisches Geinleder, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der unter Nr. LV und LVI aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.
2. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepresstes Talg, Hörner ohne Schlauch, d. h. ohne den Hornfortsatz des Stirnbeins, in trockenem Zustande, Klauen, d. h. die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichtheile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.

3. Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 2 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Die Frachtbrieftage müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln oder Kisten verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.
4. Frische Fleichen, nicht gekalktes frisches Veimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:
 - a) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Karbolsäure angefeuchtet sind, daß der faulige Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muß mit einer Decke aus starkem Gewebe, sogenanntem Hopfentuche, das mit verdünnter Karbolsäure getränkt ist, und dieses wieder mit einem großen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
 - b) In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muß jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wieder mit einem großen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nöthigenfalls derart mit verdünnter Karbolsäure anzufeuchten, daß ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
 - c) Solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Karbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, daß sich der Inhalt des Gefäßes nicht durch Geruch bemerklich macht.
5. Die Beförderung der vorstehend unter Nr. 4 nicht genannten Gegenstände dieser Art in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
6. Die Eisenbahn kann Vorausbezahlung der Fracht verlangen.
7. Die Säcke, Gefäße und Decken, in und unter denen Gegenstände dieser Art befördert worden sind, werden nur dann zum Transporte zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Karbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.
8. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

XXXIII.

Schwefel wird nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert.

XXXIV.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Presstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne etc., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellte Waaren, desgleichen Gips, Kalkächer und Trass werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transporte zugelassen, dass der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

Falls die unter VIIIa, IX, XI, XIa, XV, XVI, XIX bis XXIII einschliesslich, sowie LI und LIV aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versand kommen, ist es gestattet, die unter VIIIa, IX, XI, XIa, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschliesslich, sowie LI und LIV aufgeführten Körper einerseits und die unter XV (mit Einschluss von Brom bis zum Gewichte von 100 Gramm) andererseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransporte zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

XXXVI.

1. Fertige Patronen für Handfeuerwaffen (wegen Metallpatronen u. s. w. siehe Nr. XXXVII);
2. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach §. 50 A 4 Lit. a bis e (einschliesslich) von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver siehe Nr. XXXVIII und wegen bengalischer Schellackpräparate Nr. XLII);
3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (wegen dieser siehe Nr. IV);

4. Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder), Collodiumwolle und Pyropapier, sofern diese Stoffe mit mindestens 20 Prozent Wasser angefeuchtet sind, ferner Patronen aus gepresster (gemahlener) Schießbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge (wegen gepresster Schießbaumwolle mit 15 und mehr Prozent Wassergehalt und wegen Schießbaumwolle in Flockenform, sowie wegen Collodiumwolle, beide mit 35 Prozent Wassergehalt, siehe Nr. XXXIX und XL);

5. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche Gemenge, wie Lithotrit und der sogenannte brennbare Salpeter; Holzpulver, d. h. ein Gemenge von nitrirtem Holze, welches durch die Nitrirung eine Gewichtsvermehrung von höchstens 30 Prozent erfahren hat, und salpetersauren Salzen mit oder ohne Zusatz von schwefelsauren Salzen, unter Ausschluß der chlorsauren Salze; ferner Rottweiler Klein-Kaliber-Pulver (ein chemisches Pulver aus aufgelöster nitrirter Cellulose); Würfelpulver (Pulver aus warm abgepresster Sprenggelatine), sowie solche rauchschwache Pulver, welche aus gelatinirter Schießbaumwolle ohne Zusatz anderer Explosivstoffe hergestellt sind, auch Plastomenit (ein aus Nitrocellulose durch Zusammenschmelzen mit festen Nitro-Verbindungen hergestelltes Pulver): sämmtlich auch in Form von Kartuschen;

6. Patronen aus Dynamit und dynamitartigen Stoffen, wie insbesondere Carbonit, Patronen aus Sprenggelatine (einer gelatinösen Auflösung von Collodiumwolle in Nitroglycerin), Patronen aus Meganit und Gelatinedynamit (einem Gemisch von durch Collodiumwolle gelatinirtem Nitroglycerin mit dem Schwarzpulver ähnlichen Gemischen, d. h. Gemischen aus Salpeter und kohlenstoffreichen Körpern, mit oder ohne Schwefel); ferner Patronen aus Kinetit (ein durch Nitrocellulose gelatinirtes Nitrobenzol, in welches unter Ausschluß anderer Substanzen ein Gemenge von salpetersaurem und chlorsaurem Kalium eingeknetet ist), sofern diese Patronen aus einer für die Herstellung des betreffenden Artikels konzessionirten deutschen oder aus einer zur Versendung desselben auf deutschen Bahnen ermächtigten fremden Fabrik herkommen,

unterliegen nachstehenden Vorschriften:

A.

Verpackung.

Zu 1.

(1) Fertige Patronen für Handfeuerwaffen (wegen Metallpatronen u. s. w. vergleiche Nr. XXXVII) sind zunächst partienweise in Kartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in den Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Kartons mit Patronen sind dicht neben einander und über einander in gut gearbeitete, dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen

sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Patronen darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Patronen für Handfeuerwaffen“ versehen sein.

Zu 2.

(1) Feuerwerkskörper sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 Kilogramm nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Feuerwerkskörper“ versehen sein.

Zu 3.

(1) Zündschnüre (ausschließlich Sicherheitszünder) sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Zündschnüre darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Zündschnüre“ versehen sein.

Zu 4.

(1) Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder), Collodiumwolle und Pyropapier — soweit derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind — sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen

sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepreßter (gemahlener) Schießbaumwolle sind durch eine feste Umhüllung von Papier in Pakete zu vereinigen.

Diese Patronen sowie Schießbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Gefäße oder in denselben Wagen verpackt werden. Schießbaumwolle sowie andere Nitrocellulose muß in wasserdichte Behälter besonders fest verpackt sein, so daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(3) Das Bruttogewicht eines mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose gefüllten Behälters darf 90 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Schießbaumwollepatronen enthaltenden Behälters 35 Kilogramm nicht übersteigen.

(4) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Schießbaumwolle“ oder „Schießbaumwollepatronen“ u. s. w. versehen sein.

Zu 5.

(1) Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und die übrigen oben unter Ziffer 5 bezeichneten Pulverarten, auch in Form von Kartuschen, sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) sowie metallene Behälter (ausgeschlossen solche von Eisen) verwendet werden. Die Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben. Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten muß loses Kornpulver in dichte, aus haltbaren Stoffen gefertigte, Mehlpulver in lederne Säcke geschüttet werden. Zum Verpacken von prismatischem Pulver in einzelnen Stücken sind Kasten zu verwenden, welche aus Brettern von gesundem Holze (bei Kasten zu 50 Kilogramm Pulver von mindestens 25 Millimeter Stärke) hergestellt sind. Die Seitenwände der Kasten müssen verzinkt und der Boden und Deckel durch genügend lange, verleimte Holznägel oder messingene Holzschrauben befestigt sein. Innerhalb jedes Kastens müssen sich behufs Festlegung der Pulverprismen 2 Platten von Filz oder von einem ähnlichen elastischen Stoffe, die eine an einer Kopfswand des Kastens, die andere unter dem Deckel befinden.

(2) Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 Kilogramm nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Pulver“ versehen sein.

Zu 6.

(1) Patronen aus Dynamit und dynamitartigen Stoffen, zu deren Hülfsen kein gefettetes oder geöltes, wohl aber paraffinirtes Papier verwendet sein darf, sind durch eine feste Umhüllung von Papier in Pakete zu vereinigen, die Pakete sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Auch werden solche Patronen nur in den ursprünglichen Behältern und nur in der Originalverpackung zum Eisenbahntransporte zugelassen.

(2) Das Bruttogewicht der Behälter darf 35 Kilogramm nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Dynamitpatronen u. s. w.“ sowie mit der Bezeichnung des Ursprungsortes (Fabrikmarke) versehen sein.

B.

Aufgabe.

(1) Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

(2) Die Annahme von Sendungen nach solchen Stationen und Bahnstrecken, auf denen die Beförderung explosiver Artikel ausgeschlossen ist, ist unstatthaft.

(3) Die Annahme zur Beförderung kann, falls der Transport nicht mit Sonderzügen bewirkt wird, von vornherein auf bestimmte Tage und für bestimmte Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung, nöthigenfalls der Festsetzung der Landesaufsichtsbehörde.

(4) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit rother Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefäße auch das Bruttogewicht jedes einzelnen derselben enthalten und sind für Nitrocellulose abgesehen auszufertigen.

(5) Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „bahnlagernd“ nicht tragen.

(6) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Gegenstände den bestehenden Vorschriften entspricht. Außerdem muß jede Sendung, welche Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen enthält, von einem unter amtlicher Beglaubigung von dem Fabrikanten ausgestellten Ursprungszeugniß begleitet sein. Auch muß jeder derartigen Sendung die Bescheinigung eines ver-

eideten Chemikers über die Beschaffenheit und ordnungsmäßige Verpackung beigegeben werden.

(7) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

(8) Jeder Transport muß — unbeschadet anderer Vereinbarungen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen im Einzelfalle —,

sofern er auf der Aufgabebahn verbleibt,

mindestens 1 Tag,

sofern er zwar auf der Aufgabebahn verbleibt, aber für Stationen von Zweigbahnen bestimmt ist,

mindestens 2 Tage,

sofern er sich über mehrere, unter getrennter Verwaltung stehende Bahnen bewegt,

mindestens 4 Tage

vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Abfertigungsstelle angemeldet und darf nur zu der von dieser schriftlich bestimmten Tageszeit eingeliefert werden.

(9) Transporte in Sonderzügen sind der Aufgabebahn mindestens 8 Tage vor der Aufgabe unter Bezeichnung des Transportweges anzukündigen

C.

Transportmittel.

(1) Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoß- und Zugapparaten, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schließenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung verwendet werden.

(2) Güterwagen, in deren Innerem eiserne Nägel, Schrauben, Muttern u. s. w. hervorstehen, dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

(3) Die Wagenthüren und die etwa vorhandenen Fenster sind unter Verschuß zu halten und zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden.

(4) Für derartige Transporte dürfen weder Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden sind, noch solche, welche demnächst zur Revision in der Werkstätte bestimmt sind, zur Verwendung kommen.

(5) Eine Umladung von explosiven Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabweislicher Nothwendigkeit stattfinden. Die Eisenbahnverwaltungen haben daher Vereinbarungen zu treffen, daß solche Sendungen in demselben Wagen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation befördert werden.

(6) Die mit explosiven Stoffen beladenen Wagen müssen äußerlich durch viereckige schwarze Flaggen mit einem weißen „P“ erkennbar sein, welche oben auf der Vorder- und Hinterwand oder an den beiden Längsseiten angebracht werden.

D.

Verladen.

(1) Die Behälter (Kisten, Tonnen) sind in den Eisenbahnwagen so fest zu verpacken, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umfallen und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden.

(2) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Dritttheilen ihres Ladegewichts beladen werden. Auch dürfen nicht mehr als drei Schichten über einander gelagert werden.

(3) Es dürfen nur Mengen von höchstens 1 000 Kilogramm mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die Sprengstoffe zur Ausladung kommen sollen.

(4) Es ist untersagt, in den mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose, sowie mit Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen befrachteten Wagen zugleich die unter den Ziffern 1, 2, 3 und 5 aufgeführten Gegenstände sowie Zündungen (Nr. II und XXXVIa) unterzubringen.

(5) Die Verladung darf niemals von den Güterböden oder Gütersteigen aus geschehen, muß vielmehr auf möglichst abgelegenen Seitensträngen und thunlichst kurz vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bewirkt werden. Dieselbe hat durch den Absender unter Bestellung sachverständiger Aufsicht zu erfolgen. Die besonderen Ladegeräthe und Warnungszeichen (Decken, Flaggen und dergleichen) sind vom Absender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

(6) Die Annäherung des Publikums an die Verladungsplätze ist zu verhindern. Diese sind, wenn ausnahmsweise das Verladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten.

(7) Bei dem Verladen, insbesondere von Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen sind Erschütterungen sorgfältig zu vermeiden. Die Behälter (Kisten, Tonnen) dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.

E.

Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt.

(1) Weder bei dem Verladen noch während des Transportes darf in oder an den mit Sprengstoffen beladenen Wagen Feuer oder offenes Licht gehalten oder geraucht werden.

(2) Fährt innerhalb des Bahnhofes eine Lokomotive an der Ladestelle oder an bereits mit Sprengstoffen beladenen Wagen vorüber, so müssen Feuerthür und Aschenklappen geschlossen, und darf das Blaserohr nicht verengt werden.

Während der Vorüberfahrt der Lokomotive müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und muß der außerhalb der Eisenbahnwagen befindliche Theil der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch die Verladung unterbrochen werden. Die Vorschriften dieses Absatzes sind auch beim Beegnen der Züge auf freier Strecke thunlichst zu beachten.

(3) Die beladenen Wagen dürfen sowohl auf der Verladestation als unterwegs und auf der Bestimmungsstation mit der Lokomotive nur dann bewegt werden, wenn sich zwischen ersteren und letzterer mindestens 4 nicht mit leicht Feuer fangenden Gegenständen befrachtete Wagen befinden. Als leicht Feuer fangende Gegenstände im Sinne dieser und der Bestimmung unter F Absatz 3 sind Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Holz nicht zu betrachten.

(4) Wagen mit Sprengstoffen dürfen niemals abgestoßen werden und sind auch zum Verkuppeln mit größter Vorsicht anzuschieben.

(5) Bei längerem Halten auf Unterwegsstationen sind die mit Sprengstoffen beladenen Wagen in möglichst abgelegene Nebengleise zu fahren. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als eine Stunde, so ist der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen, um sie in die Lage zu setzen, die ihr im öffentlichen Interesse erforderlich erscheinenden Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

F.

Bestimmung der Züge und Einstellung der mit Sprengstoffen beladenen Wagen in die Züge.

(1) Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur da erfolgen, wo keine Güterzüge gefahren werden.

(2) Güterzügen und gemischten Zügen dürfen nicht mehr als 8 mit den in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 1 bis 6 aufgeführten Gegenständen beladene Achsen beigegeben werden. Größere Mengen dürfen nur in Sonderzügen befördert werden.

(3) Die mit Sprengstoffen beladenen Wagen sind in die Züge möglichst entfernt von der Lokomotive, jedoch so einzureihen, daß ihnen noch 3 Wagen folgen, die nicht mit leicht Feuer fangenden Stoffen beladen sind. Mindestens 4 solcher Wagen müssen den mit Sprengstoffen beladenen Wagen vorangehen. Letztere sind unter sich und mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln und ist die gehörige Verbindung auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, einer sorgfältigen Revision zu unterziehen. Vor und nach Wagen, in denen loses Pulver in Mengen von nicht mehr als 15 Kilogramm Bruttogewicht oder andere explosive Stoffe in Mengen von nicht mehr als 35 Kilogramm Bruttogewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

(4) Weder an den mit Sprengstoffen beladenen, noch, wenn die Beförderung mit den gewöhnlichen Zügen erfolgt, an dem nächstvorangehenden und an dem nächstfolgenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muß der am Schluß des Zuges befindliche Wagen mit einer Bremse versehen und diese bedient sein.

G.

Begleitung der Sprengstoffsendungen.

Bei Aufgabe von mehr als einer Wagenladung ist von dem Absender Begleitung mitzugeben, welcher die spezielle Bewachung der Ladung obliegt. Die Begleiter dürfen während der Fahrt ihren Platz weder in noch auf den mit Sprengstoffen beladenen Wagen nehmen.

H.

Benachrichtigung der Unterwegsstationen und der am Transporte beteiligten Verwaltungen.

(1) Die sämtlichen auf der Fahrt zu berührenden Stationen sowie das Personal der Züge, mit denen unterwegs Kreuzung oder Ueberholung stattfindet, sind durch die Bahnverwaltung von dem Abgange und dem Eintreffen der Sendungen rechtzeitig zu benachrichtigen, damit jeder unnöthige Aufenthalt vermieden und die durch die Natur des Bahnbetriebes bedingte Gefahr möglichst vermindert, auch jede andere Ursache einer solchen ausgeschlossen werde.

(2) Wenn eine Sendung auf eine andere Bahn übergehen soll, so ist deren Verwaltung sobald als möglich von der Zuführung der Sendung in Kenntniß zu setzen.

I.

Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.

(1) Die Sendungen sind dem Adressaten durch die Empfangsstation, der von einer der nächstliegenden Vorstationen unter Bezeichnung des Zuges von dem Eintreffen der Ladung Kenntniß zu geben ist, im Voraus, außerdem aber sofort nach Ankunft am Bestimmungsorte zu avisiren. Die Uebernahme hat innerhalb 3 Tagesstunden, die Entladung innerhalb weiterer 9 Tagesstunden nach Ankunft und Avisirung zu erfolgen.

(2) Begleitete Sendungen (vergleiche G), die der Empfänger nicht innerhalb der vorgeschriebenen 3 Stunden übernommen hat, sind ohne weiteren Verzug von den Begleitern zu übernehmen.

(3) Ist das Gut 12 Tagesstunden nach Ankunft nicht abgefahren, so ist es der Ortspolizeibehörde zur weiteren Verfügung zu übergeben und durch diese ohne Verzug vom Bahnhofe zu entfernen. Die Ortspolizeibehörde ist befugt, die Vernichtung anzuordnen.

(4) Bis zur Uebernahme ist die Ladung unter besonderer Bewachung zu halten.

(5) Die Entladung und etwaige Lagerung darf nicht auf den Gütersteigen oder in den Güterböden, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitensträngen oder in räumlich von den Güterböden getrennten, nicht gleichzeitig anderen Zwecken dienenden Schuppen unter Anwendung der unter D und E gegebenen Bestimmungen erfolgen.

XXXVIa.

Sprengkräftige Zündungen, d. h. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektrizität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

a. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

1. (1) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind neben einander mit der Öffnung nach oben in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, daß eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Behälter mit Kartonpapier dergestalt zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück in Packpapier derart einzuschlagen, daß dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepreßt wird, daß sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen läßt.

(2) Die Behälter sind sodann in eine fest gearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 Millimeter Wandstärke derart einzuschließen, daß die offenen Stirnenden der Sprengkapseln gegen den Kistendeckel gerichtet sind und dabei Hohlräume zwischen den Schachteln sowie diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Nur am Anfange je eines oder auch mehrerer Behälter jeder Schicht, am besten an einer Kistenwand, ist behufs Erleichterung des Entleerens der Kiste durch den Öffnenden ein solcher Hohlraum vorzusehen, daß durch die in letzteren eingebrachten Fingerspitzen die betreffende Schachtel bequem erfaßt werden kann.

(3) Dieser Hohlraum ist gleich den sonstigen unbeabsichtigten Hohlräumen in der Kiste, welche ein Schlottern der Blechbehälter zulassen könnten, mit Papierstückchen, Stroh, Heu oder Werg, welche Materialien gänzlich trocken sein müssen, auszustopfen, worauf der Kistendeckel mittelst verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für welche die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, daß ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist in eine zweite, größere, ebenso solid gearbeitete und ebenso zu verschließende Holzkiste

von wenigstens 25 Millimeter Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muß mindestens 30 Millimeter betragen und mit Sägespänen, Stroh, Berg oder ähnlichem Material ausgefüllt sein.

4. Nach bewirkter Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird ersterer mit einem Zettel beklebt, welcher letzterer die Worte: „Sprengkapseln — nicht stürzen“ auffällig zu tragen hat.
5. Die einzelne Kiste darf an Sprengkapseln nicht mehr als 20 Kilogramm enthalten und muß mit zwei starken Handhaben versehen sein.
6. Der Frachtbrief jeder Sendung muß eine vom Absender und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden unter Ziffer 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.

b. Elektrische Minenzündungen.

1. (1) Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

(2) Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 Millimeter, die der Ueberkiste nicht unter 25 Millimeter betragen.

2. Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Holzstäben sind, höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Pakete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Pakets zu liegen kommen. Von diesen Paketen sind je höchstens 5 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 Millimeter betragen darf.

3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a 3 bis 6 Anwendung.

c. Friktionszünder

sind in nachstehender Weise zu verpacken:

1. Das Reiberdrahtende eines jeden Friktionszünders ist mit einer Papierverklebung derart zu versehen, daß dieselbe über die Reiberdrahtöse greift.

2. Höchstens 50 Stück Frictionszünder sind in ein Bündel zu vereinigen. Diese Bündel sind am Zünderkopfsende in Holzwolle (Wollin) und darüber in Papier zu schlagen, wogegen deren umgebogene Reiberdrahtenden zuerst in eine aufgebundene, ungefüllte und darüber in eine zweite mit Holzwolle gefüllte Papierkappe zu legen sind. Hierbei muß jedoch genau darauf gesehen werden, daß in keinem Falle die Holzwolle in direkte Berührung mit den Reiberdrähten kommen kann, um ein Hängenbleiben oder Herausreißen des Reiberdrahtes beim Herausnehmen der Zünder oder bei Herabnahme der Papierkappe zu verhüten.
3. Mehrere auf diese Art hergerichtete Bündel sind in eine einfache Kiste zu legen, deren Bruttogewicht 20 Kilogramm nicht übersteigen darf.
4. Die Hohlräume in den Kisten sind mit Papierabfällen oder Holzwolle mit großer Sorgfalt dicht auszufüllen.
5. Die Kiste selbst, deren Längen sich nach der Länge der Frictionszünder richtet, muß mindestens aus 22 Millimeter starken Bretterwänden bestehen, welche weder Risse noch Astlöcher aufweisen, und welche zur Erzielung der nöthigen Haltbarkeit durch Verzinkung mit einander zu verbinden sind.
6. Ueber Deckel und Seitenwände der Kiste ist endlich ein die Schutzmarke enthaltendes Fabrikzeichen zu kleben.

XXXVIb

Patronen aus Sekurit (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol), aus Roburit (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter, Chlordinitrobenzol und Chlordinitronaphthalin), aus Ruborit (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter und Dinitrobenzol), aus Wachs-pulver (einem Gemenge von chorsaurem Kali, Carnaubawachs und Herrennehl [*Eupopodium*]), sowie ferner aus dem sogenannten Javierschen Sprengstoff (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter und Mono- oder Dinitronaphthalin) werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Die Patronen sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und letztere in starke Holzkisten zu verpacken. Jede Kiste darf höchstens 50 Kilogramm Patronen enthalten.
2. Die Kisten müssen mit zwei starken Handhaben und mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.
3. (1) Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Art des Sprengstoffes und über die Beachtung der unter Ziffer 1 und 2 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.
(2) Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

XXXVIc.

Dahmenit (ein Gemenge von salpetersaurem Ammonium, salpetersaurem Kali und Naphthalin), sowie Gemische aus Salpeter, Harz, Naphthalin und rohen Theerölen unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Derartige Gemische sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und letztere in starke Holzkisten zu verpacken. Das Gewicht des Inhalts jeder Kiste darf 50 Kilogramm nicht übersteigen.
2. Die Kisten müssen mit zwei starken Handhaben und mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.
3. (1) Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Art des Gemisches und über die Beachtung der Vorschriften unter 1 und 2 beigegeben werden.
(2) Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

XXXVII.

Fertige Patronen, und zwar:

1. Metallpatronen mit ausschließlich aus Metall erzeugten Hülsen,
2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen, und
3. Patronen mit Papierhülsen, die einzeln in gut verschlossene Blechhülsen eingelegt sind,

werden unter folgenden Bedingungen befördert:

- a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, daß ein Ablösen derselben und Ausstreuen des Pulvers nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen, nämlich aus Pappe und einem metallenen äußeren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, daß die ganze Menge des Pulvers im metallenen Patronenuntertheil durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist, so zwar, daß selbst beim Brechen der einzelnen Patronen oberhalb des Metallmantels ein Ausrinnen des Pulvers nicht stattfinden kann.
- b) Die Patronen sind zunächst partienweise in Blechbehälter, Holzkistchen oder in steife Kartons derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in den Schachteln oder Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Schachteln oder Kartons sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten von 25 bis 30 Millimeter Wandstärke zu verpacken, und etwa leer bleibende Räume mit Pappe oder Papierabfällen oder trockenem Berg derart fest auszufüllen, daß ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist.

- c) Das Gewicht der in einer Kiste befindlichen Patronen darf 30 Kilogramm, das Bruttogewicht einer Kiste 50 Kilogramm nicht überschreiten.
- d) Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift, sowie mit einem Plombenverschlusse zu versehen.
- e) Der Absender hat dem Frachtbrieфе eine von ihm unterzeichnete Erklärung beizufügen, worin auch das Zeichen der Plombe angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, daß die in dem Frachtbrieфе angegebene, mit dem Zeichen plombirte Sendung in Bezug auf Konstruktion und Verpackung den in der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter Nr. XXXVII getroffenen Bestimmungen entspricht.“

XXXVIII.

Feuerwerkskörper, welche aus gepreßtem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben dürfen keine Mischungen von chloresäuren Salzen mit Schwefel und salpetersäuren Salzen, ferner von chloresäurem Kali und Blutlaugensalz, sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung, Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können, oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepreßtem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepreßtem Zustande, hergestellt sein. Geförntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 Gramm enthalten.
2. Das Gesamtgewicht des Sagemenges der Feuerwerkskörper, welche zu einem Frachtstück verpackt sind, darf 20 Kilogramm, das geförnte Pulver, welches sie enthalten, 2,5 Kilogramm nicht übersteigen.
3. Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons, oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, daß jedes Stauben der Feuerwerkskörper ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Berg, Papierspänen oder dergleichen so ausgestopft sein, daß eine Bewegung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Berg zur Festlagerung der Feuerwerkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.

4. Die Kisten müssen aus mindestens 22 Millimeter starken Brettern gefertigt, die Seitenwände durch Zinken mit einander verbunden, Boden und Deckel aber durch genügend lange Schrauben befestigt sein; im Innern sind die Kisten mit zähem, festem Papier vollständig auszukleben. Die Außenwände der Kisten müssen vollständig frei von anhaftenden Sägen oder Saßkrusten der Feuerwerkskörper sein. Der Fassungsraum einer Kiste darf 1,2 Kubikmeter, das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen. Außerlich sind die Kisten mit der deutlichen Aufschrift „Feuerwerkskörper aus Mehlpulver“ und dem Namen des Absenders zu versehen. Auch sind die Sendungen mit der Deklaration der einzelnen Arten von Feuerwerkskörpern zu versehen, wie Raketen, Feuerräder, Salonfeuerwerk u. s. w.
5. Jeder Sendung muß eine vom Absender ausgestellte, amtlich beglaubigte Bescheinigung über die Beachtung der oben unter 1 bis 4 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XXXIX.

Gepresste Schießbaumwolle mit 15 und mehr Prozent Wassergehalt wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselbe ist in wasserdichte, haltbare, starkwandige Behälter fest zu verpacken. Diese Behälter müssen mit der deutlichen Aufschrift „Masse, gepresste Schießbaumwolle“ versehen sein. Das Bruttogewicht eines Kollo darf 90 Kilogramm nicht überschreiten.
2. Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur auf solchen Strecken erfolgen, auf welchen keine Güterzüge verkehren.
3. Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Schießbaumwolle den oben getroffenen Bestimmungen entspricht.
4. Die Schießbaumwolle darf nur mit solchen Gütern in demselben Wagen verladen werden, welche nicht leicht entzündlich sind.
5. Eine Unterbringung der in Nr. XXXVI Ziffer 1, 2, 3, 5 und 6 aufgeführten Gegenstände sowie von Zündungen (Nr. II und XXXVIa) mit Schießbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt.
6. Im Uebrigen dürfen die unter Nr. XXXVI angeführten Gegenstände unter Beachtung der für diese vorgeschriebenen besonderen Bedingungen mit Schießbaumwolle in demselben Wagen befördert werden, sofern die Schießbaumwolle gleichzeitig mit diesen Gegenständen zur Ausladung kommen soll und die Behälter der Schießbaumwolle nicht mit eisernen Bändern versehen sind.

7. Zur Beförderung von Schießbaumwolle verwendete offene Wagen sind mit Decken zu versehen.

XL.

(1) Schießbaumwolle in Flockenform und Collodiumwolle werden, sofern sie mit mindestens 35 Prozent Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefäßen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

(2) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender und von einem vereideten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

(3) Enthalten diese Stoffe einen niedrigeren Prozentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter Nr. XXXVI Ziffer 4 Anwendung.

XLI.

Knallbonbons werden zum Transporte zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

XLII.

Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Flammenbücher, Salonkerzen, Fackeln, Belustigungshölzchen, Leuchstangen, bengalische Streichhölzer und dergleichen) müssen in Behälter aus starkem Eisenblech oder aus festgefügttem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behälter völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behälter sind äußerlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

XLIII.

Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im Ganzen nicht mehr als 0,75 Gramm Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Paket mit Papierumschlag zu verbinden.
2. Die Pakete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XIV.

Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im Ganzen nicht mehr als 0,5 Gramm Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.
2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 0,5 Kubikmeter Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägemehl, Stroh, Berg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XIV.

Gasförmige Kohlensäure und Grubengas werden zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert werden, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auslieferung stehen. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll- beziehungsweise Ablassventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist anzugeben, daß der Druck der aufgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maße stattgefunden hat.

XLVI.

Verflüssigte Gase — Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flußeisen oder Gußstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen) außerdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
 - a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;
 - b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschließlich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Maßgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
 - c) (1) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.
 (2) Bei den kupfernen Versandgefäßen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeeiserne Schutzkappen verwendet werden.
 (3) Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert.
 (4) Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schließen, daß sich der Inhalt des Gefäßes nicht durch Geruch bemerklich macht.
2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen:
 - a) Für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,34 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13,40 Liter Wasser faßt, nicht mehr als 10 Kilogramm flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten.
 - b) Für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,86 Liter Fassungsraum des Behälters.

- c) Für Chlor: 50 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,9 Liter Fassungsraum.
 - d) Für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,8 Liter Fassungsraum.
3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen.
 4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden.

XLVIa.

Verdichteter Sauerstoff, verdichteter Wasserstoff und verdichtetes Leuchtgas werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Diese Stoffe dürfen höchstens auf 200 Atmosphären verdichtet sein und müssen in nahtlosen Cylindern aus Stahl oder Schmiedeeisen von höchstens 2 Meter Länge und 21 Centimeter innerem Durchmesser zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
 - a) bei amtlicher, alle 3 Jahre zu wiederholender Prüfung, ohne bleibende Aenderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, das Doppelte des Druckes ausgehalten haben, unter dem die Gase bei der Auslieferung zur Beförderung stehen;
 - b) einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle dauerhaft angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des zulässigen Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
 - c) mit Ventilen versehen sein, die, wenn sie im Innern des Flaschenhalses angebracht sind, durch einen aufgeschraubten, nicht über den Rand des Flaschenhalses seitlich hervorragenden Metallstößel von mindestens 2,5 Centimeter Höhe oder, wenn sie sich außerhalb des Flaschenhalses befinden, und wenn die Behälter unverpackt aufgeliefert werden, durch fest aufgeschraubte, aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte Kappen zu schützen sind;
 - d) falls sie in Wagenladungen unverpackt aufgeliefert werden, so verladen sein, daß ein Rollen unmöglich ist. Nicht in Wagenladungen aufgegebene Behälter müssen mit einer das Rollen wirksam verhindernden Vorrichtung versehen sein. Erfolgt die Auslieferung in Kisten, so müssen diese die deutliche Aufschrift „Verdichteter Sauerstoff“, „Verdichteter Wasserstoff“ oder „Verdichtetes Leuchtgas“ tragen.
2. Jede Sendung muß durch eine mit einem geachten Manometer ausgerüstete und mit dessen Handhabung vertraute Person aufgeliefert werden. Diese Person hat auf Verlangen das Manometer an jedem

aufgelieferten Behälter anzubringen, so daß der annehmende Beamte durch Ablesen an dem Manometer sich davon überzeugen kann, daß der vorgeschriebene höchste Druck nicht überschritten ist. Ueber die vorgenommene Probe ist von dem Abfertigungsbeamten ein kurzer Vermerk in dem Frachtbrieфе zu machen.

3. Die mit verdichteten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen auch der Einwirkung der Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme nicht ausgesetzt werden.
4. Zur Beförderung sind bedeckt gebaute Wagen zu verwenden, die Verladung in offene Wagen ist nur dann zulässig, wenn die Auslieferung in zur Beförderung auf Landwegen besonders eingerichteten, mit Plänen bedeckten Fahrzeugen erfolgt.

XLVII.

Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefäßen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis Oktober einschließlich sind derartige Sendungen auf Kosten des Absenders mit Decken zu versehen.

XLVIII.

Phosphortrichlorid, Phosphororychlorid und Acetylchlorid dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in Gefäßen aus Blei oder Kupfer, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind;

oder

2. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:

- a) Zur Beförderung dürfen nur sturkwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgießen; auch ist zum Schutze dieser Verkittung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden.
- b) Die Glasflaschen sind, falls sie mehr als 2 Kilogramm Inhalt haben, in metallene, mit Handhaben versehene Behälter zu verpacken und darin so einzusetzen, daß sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, daß jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.
- c) Glasflaschen bis zu 2 Kilogramm Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abtheilungen getheilt sind,

als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzulegen, daß sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, daß jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

- d) Auf den Deckel der unter b und c erwähnten Behälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.

XLIX.

Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid) und Chlorschwefel unterliegen den vorstehend unter Nr. XLVIII gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe, daß die unter 2b angeordnete Verpackung erst bei Glasflaschen von mehr als 5 Kilogramm Inhalt erforderlich ist. Bei Flaschen bis zu 5 Kilogramm Inhalt genügt die Verpackung nach 2c.

L.

(1) Wasserstoffsperoxyd ist in Gefäßen, welche nicht luftdicht verschlossen sind, aufzugeben und wird nur in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert.

(2) Falls dieser Stoff in Ballons, Flaschen oder Krufen verschickt wird, so müssen die Behälter wohl verpackt und in besondere, mit Handhaben versehene starke Kisten oder Körbe eingeschlossen sein.

LI.

Präparate, welche aus Terpentinöl oder Spiritus einerseits und Harz andererseits bereitet sind, wie Spirituslacke und Sikkative, unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

1. (1) Wenn diese Präparate in Ballons, Flaschen oder Krufen verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

(2) Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Die aus Terpentinöl und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden.

3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

LII.

(1) Gefettete Eisen- und Stahlspähne (Dreh-, Bohr- und dergleichen Spähne) und Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzol

aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluß befördert.

(2) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die Eisen- und Stahlspähne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt.

LIII.

Mit Fett oder Del getränktes Papier, sowie Hülfsen aus solchem werden nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert.

LIV.

Für den Transport von gewöhnlicher Salpetersäure und Scheidewasser gelten die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften. Außerdem finden, sofern diese Artikel in Glasballons, Glasflaschen oder Krufen zur Auslieferung gelangen, noch folgende Bestimmungen Anwendung:

1. Die zur Umhüllung der Ballons, Flaschen oder Krufen in den Gefäßen oder geflochtenen Körben verwendeten Materialien, als Stroh, Heu und dergleichen, müssen so stark mit Chlorkalciumlösung getränkt sein, daß sie durch direkte Flammenberührung nicht entzündet werden. Statt der Chlorkalciumlösung kann auch eine Lösung von schwefelsaurem Natrium, von Chlornatrium, von Chlormagnesium, von schwefelsaurem Magnesium oder von Eisenchlorür als Tränkungsmaterial verwendet werden.
2. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Gefäße oder Körbe nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den daran angebrachten Handhaben getragen werden.
3. Die Gefäße oder Körbe sind an den Wänden des Eisenbahnwagens sowie unter einander durch Stricke zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.

LV.

Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.
3. Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.

4. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.
5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthast.
6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

LVI.

Frische Kälbermagen werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, daß auf jeden Magen 15 bis 20 Gramm Kochsalz verwendet ist.
 2. Bei der Verpackung ist auf den Boden des Gefäßes sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Centimeter hohe Schicht Salz zu streuen.
 3. Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, daß die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.
 4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
 5. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
-

Frachtbrief



N^o Eigenth.

N^o Eigenth.

N^o Pos.

der Wagen

der Fracht-karte

An _____
in _____
Station _____
der _____ Eisenbahn
Etwas beantragter Transportweg }

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung und der Tarife, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht. Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht Kilogramm

Sonstige zulässige Erklärungen:
Steueramt. Behandlung;
Verzeichniß der Begleit-
papiere und Bleiver-
schlüsse zc.

Deklariertes Interesse an der Lieferung

Nachnahme
Baar-Vorschuß
nach Eingang
Einzelnachweis obiger Nachnahme

in Buchstaben

Frankatur-Vermerk des Absenders

Wird Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt?

den _____ ten _____ 18____
Unterschrift des Absenders

Duplikat-
(Aufnahmeschein)-
Stempel

Frankfurt	Pf.	Rechnung	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben	
				fl.	
		Nachnahme { Baar-Vorschuß nach Eingang			
		Provision			
		Fracht bis			
		Frachtzuschlag für Interessendeclaration			
		Fracht bis			
		Frachtzuschlag für Interessendeclaration			
		Fracht bis			
		Frachtzuschlag für Interessendeclaration			
Stempel der Versand-Station		Wäge-Stempel	Stempel der Empfangs-Station		

Bemerkungen: 1. Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind von diesem auch die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens einzutragen.
2. Die Uebergangs-Stempel sind der Reihenfolge nach auf die Rückseite der Rechnung aufzudrücken.

Papier-Breite: 38 cm.

Höhe: 50 cm.

Kontrol-
Stempel
der
Bahn

An

iii

Station

der

Eisenbahn

Etwa beantragter
Transportweg

No.
Eigenth.

No.
Eigenth.

No.	Pos.
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	
31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	
41	
42	
43	
44	
45	
46	
47	
48	
49	
50	
51	
52	
53	
54	
55	
56	
57	
58	
59	
60	
61	
62	
63	
64	
65	
66	
67	
68	
69	
70	
71	
72	
73	
74	
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	
91	
92	
93	
94	
95	
96	
97	
98	
99	
100	

der Fracht.
der Wagen
forte

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung und der Tarife, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

[illegible]

Sonstige zulässige
Erklärungen:
Steueramtl. Behandlung;
Verzeichniß der Begleit-
papiere und Bleiver-
schlüsse zc.

Declarirtes Interesse
an der Lieferung

Baar-Vorschuß

nach Eingang

Einzelnachweis
obiger
Nachnahme

Frankatur - Vermerk
des Absenders

Wird Duplikat
(Aufnahmeschein)
beantragt?

in Buchstaben

den ten 18

Unterschrift des Absenders

Duplikat=
(Aufnahmeschein.)
Stempel

[illegible]

Bemerkungen: 1. Die stark umrahmten Theile des Formulare sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind von diesem auch die Nummer und die Eigenthumsmerkmale des Wagens einzutragen.

2. Die **Uebergangs**-Stempel sind der Reihenfolge nach auf die Rückseite der Rechnung aufzudrücken.

Papier-Breite: 38 cm.

586e: 30 cm.

Erklärung.

Die Güter-Absfertigungsstelle der Eisenbahn
zu hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter,
welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind,
zur Eisenbahn-Beförderung nach von mir (uns)
angenommen, nämlich:

Ich (wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter
unverpackt
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung^{*)}

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

....., den ten 18.....

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt“ oder die Worte „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung“ zu streichen.
Das Auerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Stücken bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Die Güter-Abfertigungsstelle der _____ Eisenbahn zu _____
ersuche(n) ich (wir), die mittelst Frachtbrief, d. d. _____ den _____ ten _____ 18_____
zur Beförderung
an _____
zu _____

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilogramm

1. an meine (unsere) Adresse dahier zurückzuliefern.

2. an _____ in _____ Station _____
der _____ Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

(Nr. 2053.) Bekanntmachung, betreffend die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, in Gemäßheit des §. 1 letzter Absatz der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Vom 15. November 1892.

In Gemäßheit des vom Bundesrath in der Sitzung vom 15. November 1892 gefaßten Beschlusses wird nachstehende zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn getroffene Vereinbarung veröffentlicht:

Vereinbarung erleichternder Vorschriften

für den

wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, in Gemäßheit des §. 1 letzter Absatz der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Zu §. 1 Ziffer 3 der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen.

Leichttransporte werden zum wechselseitigen Verkehr auf Grund des im Berner Uebereinkommen vorgesehenen internationalen Frachtbriefes oder eines Beförderungsscheins angenommen.

Auf solche Transporte findet die Vereinbarung vom 12. März 1890 Anwendung.

Zu Anlage 1 der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen.

II

erhält folgenden Zusatz:

(Wegen sprengkräftiger Zündungen vergleiche Nr. XXXVI Ziffer 5).

III

erhält folgenden Absatz 2:

(2) Bei Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chorsaurem Kali enthalten, darf der

Gehalt der chemisch trockenen Zündmasse an Phosphor 10 Prozent, derjenige an chloresurem Kali 40 Prozent nicht übersteigen. Jeder derartigen Sendung muß eine vom Fabrikanten ausgestellte Bescheinigung, daß diese Grenzen eingehalten sind, beigelegt werden.

IV

erhält folgenden Zusatz:

(Wegen anderer Zündschnüre vergleiche Nr. XXXVI Ziffer 3).

VII

erhält folgenden Absatz 3:

(3) Unter gleichen Bedingungen, wie rohes unkrystallisiertes Schwefelnatrium, werden Natronkokes (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenprodukt) zur Beförderung übernommen.

X

erhält folgenden Absatz 2:

(2) Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstücks in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist. Das Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert werden, und auf dem Frachtbriefe muß besonders bemerkt sein, daß das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält.

XV.

Die Eingangsbestimmung hat zu lauten:

Flüssige Mineralsäuren aller Art, insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl und Salzsäure — mit Ausnahme von gewöhnlicher Salpetersäure und Scheidewasser (wegen dieser vergleiche Nr. LIV) und von rother, rauchender Salpetersäure (wegen dieser vergleiche Nr. XVII) — unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

Am Schlusse sind folgende Absätze einzuschalten:

(4) Die Mineralsäuren werden, wenn die einzelnen Kolli, welche zu einer Frachtbrieffendung gehören, nicht über 75 Kilogramm schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Befinden sich bei einer Frachtbrieffendung ein oder mehrere Stücke im Einzelgewichte von mehr als 75 Kilogramm, so kann die

Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesamtmenge das Gewicht von 2 000 Kilogramm nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2 000 Kilogramm verlangen. Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Kollo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Kollo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Absender beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kolli desfalligen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

(5) Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation beziehungsweise nach der Abisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im §. 70 Absatz 2 der Verkehrs-Ordnung des Betriebs-Reglements in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Formalitäten verkaufen.

XVI.

Im Absatz (1) ist am Schlusse hinzuzufügen:

„4 und 5.“

XVIII.

Im Absatz (3) ist auf die Bestimmungen unter Nr. XV, 2, 3, 4 und 5 zu verweisen.

XX.

Im Absatz (1) ist nach „reduzirt“ einzufügen:

„im Abelschen Apparate“

und am Schlusse nachzutragen:

„(Testpetroleum)“.

In Ziffer 1 c ist hinter den Worten „aus Glas“ einzuschalten:

„oder Steinzeug“.

In Ziffer 1 bb ist der Schlusssatz wie folgt zu fassen:

„Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefäßen 60 Kilogramm und bei Verwendung von Gefäßen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen.“

XXI.

In Ziffer 1 c und Ziffer 8 ist hinter den Worten „aus Glas“ einzuschalten:

„oder Steinzeug“.

XXII.

In Ziffer 1 b ist hinter den Worten „aus Glas“ einzuschalten:
„oder Steinzeug“.

In Ziffer 1 ist hinter der Bestimmung bb anzufügen:

„c) in luftdicht verschlossenen Kessel- (Baßin-) Wagen“.

In Ziffer 8 ist hinter den Worten „aus Glas“ einzuschalten:
„oder Steinzeug“.

Am Schlusse ist unter Ziffer 9 nachzutragen:

„Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 5 Anwendung.“

XXV.

Am Schlusse ist hinzuzufügen:

„4 und 5.“

XXVII

hat zu lauten:

(1) Hefe, sowohl flüssige als feste, ist in Gefäßen, welche nicht luftdicht geschlossen sind, zur Beförderung aufzugeben. Falls die Eisenbahnverwaltung die Aufgabe in anderen Gefäßen gestattet, ist dieselbe berechtigt, von dem Absender zu verlangen, daß er sich verpflichtet:

1. keinerlei Ansprüche zu erheben, falls derartige Sendungen von den Anschlußbahnen zurückgewiesen werden;
2. für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Material in Folge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein- für allemal zum Voraus anerkannt wird;
3. keinerlei Ansprüche wegen der in Folge der fraglichen Transportart an den Gefäßen oder an deren Inhalt entstehenden Beschädigungen oder Abgänge zu erheben.

(2) Auf Preßhefe finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

XXVIII

erhält folgende Fassung:

(1) Kienruß und andere pulverförmige Arten von Ruß werden nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten und dergleichen) verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sich der Ruß in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine, in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder

Gefäße zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

(3) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob der Ruß sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt.

In Nr. XXXV

ist hinter dem Worte „einschließlich“ jedesmal einzufügen:

„sowie LI und LIV“.

Hinter Nr. XXXV

sind folgende Vorschriften nachzutragen:

XXXVI.

1. Fertige Schwarzpulverpatronen für Handfeuerwaffen (wegen Metallpatronen u. s. w. siehe Nr. XXXVII);

2. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach §. 1 Ziffer 4 der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver siehe Nr. XXXVIII und wegen bengalischer Schellackpräparate Nr. XLII);

3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (wegen dieser siehe Nr. IV der Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr);

4. Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder), Collodiumwolle und Pyropapier, sofern diese Stoffe mit mindestens 20 Prozent Wasser angefeuchtet sind, ferner Patronen aus gepreßter Schießbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge (wegen gepreßter Schießbaumwolle mit 15 und mehr Prozent Wassergehalt und wegen Schießbaumwolle in Flockenform, sowie wegen Collodiumwolle, beide mit 35 Prozent Wassergehalt, siehe Nr. XXXIX und XI);

5. Sprengkräftige Zündungen, d. h. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Electricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden;

unterliegen nachstehenden Bestimmungen.

A.

Verpackung.

Zu 1.

(1) Fertige Schwarzpulverpatronen für Handfeuerwaffen (wegen Metallpatronen u. s. w. vergleiche Nr. XXXVII) sind zunächst partienweise in Kartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in

den Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Kartons sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete, dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Patronen darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Patronen für Handfeuerwaffen“ versehen sein.

Zu 2.

(1) Feuerwerkskörper sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 Kilogramm nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Feuerwerkskörper“ versehen sein.

Zu 3.

(1) Zündschnüre (ausschließlich Sicherheitszünder) sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Zündschnüre darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Zündschnüre“ versehen sein.

Zu 4.

(1) Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder), Collodiumwolle und Pyropapier — soweit derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind — sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke

Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepresster (gemahlener) Schießbaumwolle sind durch eine feste Umhüllung von Papier in Pakete zu vereinigen. Diese Patronen sowie Schießbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Gefäße oder in denselben Wagen verpackt werden. Schießbaumwolle sowie andere Nitrocellulose muß in wasserdichte Behälter besonders fest verpackt sein, so daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann.

(3) Das Bruttogewicht eines mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose gefüllten Behälters darf 90 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Schießbaumwollepatronen enthaltenden Behälters 35 Kilogramm nicht übersteigen.

(4) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Schießbaumwolle“ oder „Schießbaumwollepatronen“ u. s. w. versehen sein.

Zu 5.

Sprengkräftige Zündungen, d. h. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektrizität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden.

a. Sprengkapseln, Sprengzündhütchen.

1. (1) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind neben einander mit der Öffnung nach oben in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, daß eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist bei Sendungen nach Deutschland mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen. Bei Sendungen nach Oesterreich und Ungarn ist der leere Raum in und zwischen den einzelnen Kapseln frei zu lassen und der nach dem Einlegen der letzteren leerbleibende Theil des Behälters mit kleinsten Stückchen sandfreien, trockenen Böschpapiers auszufüllen.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Behälter mit Kartongapier dergestalt zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück in Packpapier derart einzuschlagen, daß dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepreßt wird, daß sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen läßt.

(2) Die Behälter sind sodann in eine fest gearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 Millimeter Wandstärke derart einzuschließen, daß die offenen Stirnenden der Sprengkapseln gegen den Kistendeckel gerichtet sind und dabei Hohlräume zwischen den Schachteln sowie diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Nur am Umfange je eines oder auch mehrerer Behälter jeder Schicht, am besten an einer Kistenwand, ist behufs Erleichterung des Entleerens der Kiste durch den Oeffnenden ein solcher Hohlraum vorzusehen, daß durch die in letzteren eingebrachten Fingerspitzen die betreffende Schachtel bequem erfaßt werden kann.

(3) Dieser Hohlraum ist gleich den sonstigen unbeabsichtigten Hohlräumen in der Kiste, welche ein Schlottern der Blechbehälter zulassen könnten, mit Papierstückchen, Stroh, Heu oder Werg, welche Materialien gänzlich trocken sein müssen, auszustopfen, worauf der Kistendeckel mittelst verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für welche die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, daß ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist nach dem Beflehen des Deckels mit einer Belehrung über das Oeffnen von Sprengkapselkisten in eine zweite, größere, ebenso solid gearbeitete und ebenso zu verschließende Holzkiste von wenigstens 25 Millimeter Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muß mindestens 30 Millimeter betragen und mit Sägespähnen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt sein.

4. Nach bewirkter Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird ersterer gleichfalls mit der erwähnten Belehrung und mit einem Zettel besetzt, welcher letzterer die Worte: „Sprengkapseln — nicht stürzen“ auffällig zu tragen hat.

5. Die einzelne Kiste darf an Sprengkapseln nicht mehr als 20 Kilogramm enthalten und muß mit zwei starken Handhaben versehen sein.

6. Der Frachtbrief jeder Sendung muß eine vom Absender und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden unter Ziffer 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.

Anmerkung. Die oben erwähnte Belehrung über das Oeffnen von Sprengkapselkisten hat zu lauten:

„Sprengkapselkisten sind derart zu öffnen, daß zuerst aus dem Deckel der äußeren Kiste die verzinnten Holzschrauben mittelst Schraubenzieher entfernt werden, wobei das Umstürzen der Kiste in Folge etwa zu starken Auslehrens des den Schraubenzieher Handhabenden zu verhindern ist.

Nach Freilegung des inneren Kistendeckels ist auch die Innentiste mit Beobachtung derselben Vorsicht und in gleicher Weise zu öffnen, worauf sowohl der Schraubenzieher als auch die mittelst desselben aus den Kistenwänden gezogenen Schrauben bei Seite zu schaffen sind. In der inneren Kiste wird am Umfange eines oder mehrerer, die Sprengkapseln enthaltenden, in Papier eingeschlagenen Blechbehälter der obersten Schicht ein mit Papierstücken, Stroh, Heu oder Werg ausgestopfter Hohlraum wahrzunehmen sein.

b. Elektrische Minenzündungen.

1. (1) Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

(2) Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 Millimeter, die der Ueberkiste nicht unter 25 Millimeter betragen.

2. Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Holzstäben sind, höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Pakete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Pakets zu liegen kommen. Von diesen Paketen sind je höchstens 5 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 Millimeter betragen darf.

3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a 3 bis 6 Anwendung.

c. Friktionszünder

sind in nachstehender Weise zu verpacken:

1. Das Reiberdrahtende eines jeden Friktionszünders ist mit einer Papierverflebung derart zu versehen, daß dieselbe über die Reiberdrahtöse greift.
2. Höchstens 50 Stück Friktionszünder sind in ein Bündel zu vereinigen. Diese Bündel sind am Zünderkopfe in Holzwolle (Wollin) und

Nach vorsichtiger Entnahme des Füllmittels aus diesem Hohlraum — wobei durch Niederhalten der nächstliegenden Behälter ein Herausreißen derselben mit dem Füllmaterial verhindert werden muß — sind zuerst die hierdurch freigelegten Behälter mittelst der Fingerspitzen und hierauf erst die übrigen Behälter dieser Lage nach Bedarf zu entfernen.

Die Entnahme jeder weiteren Schicht von Behältern ist auf dieselbe Weise vorzubereiten und zu bewirken, wobei das frühere vorsichtige Entfernen der in sonstigen kleineren Hohlräumen befindlichen Füllmittel vortheilhaft mitwirken kann.

Das Oeffnen einzelner Blechbehälter hat abseits des übrigen Sprengkapselvorraths zu geschehen, und es müssen die zum Ausfüllen der Hohlräume in den Behältern verwendeten Stücke Löschpapiers gleicherweise zuerst entfernt werden, bevor die Sprengkapseln mit den Fingern erfaßt werden können.

Ein anderes Werkzeug als der Schraubenzieher (Brustleier) darf zum Oeffnen der Kisten nicht verwendet werden und sich auch nicht gleich anderen losen Metallgegenständen in der Nähe befinden; überhaupt ist mit der größten Vorsicht und ohne Anwendung von Gewalt, Schlag und Stoß zu hantiren."

darüber in Papier zu schlagen, wogegen deren umgebogene Reiberdrahtenden zuerst in eine aufgebundene, ungefüllte und darüber in eine zweite mit Holzwolle gefüllte Papierkappe zu legen sind. Hierbei muß jedoch genau darauf gesehen werden, daß in keinem Falle die Holzwolle in direkte Berührung mit den Reiberdrähten kommen kann, um ein Hängenbleiben oder Herausreißen des Reiberdrahtes beim Herausnehmen der Zünder oder bei Herabnahme der Papierkappe zu verhüten.

3. Mehrere auf diese Art hergerichtete Bündel sind in eine einfache Kiste zu legen, deren Bruttogewicht 20 Kilogramm nicht übersteigen darf.
4. Die Hohlräume in den Kisten sind mit Papierabfällen oder Holzwolle mit großer Sorgfalt dicht auszufüllen.
5. Die Kiste selbst, deren Länge sich nach der Länge der Friktionszünder richtet, muß mindestens aus 22 Millimeter starken Brettermänden bestehen, welche weder Risse noch Astlöcher aufweisen, und welche zur Erzielung der nöthigen Haltbarkeit durch Verzinkung mit einander zu verbinden sind.
6. Ueber Deckel und Seitenwände der Kiste ist endlich ein die Schutzmarke enthaltendes Fabrikzeichen zu kleben.

B.

Aufgabe.

- (1) Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.
- (2) Bei Annahme einer Sendung ist thunlichst darauf Bedacht zu nehmen, daß die Weiterbeförderung von der Grenzstation ab in unmittelbarem Anschlusse stattfinden kann.

(3) Die Annahme von Sendungen nach solchen Stationen und Bahnstrecken, auf denen die Beförderung explosiver Artikel ausgeschlossen ist, ist unstatthaft. Ist die Sendung für eine Station einer solchen österreichischen oder ungarischen Bahn oder Strecke bestimmt, auf welcher reine Güterzüge nur nach Zulässigkeit verkehren, so muß dieselbe an einen Empfänger in der Ausgangsstation dieser Bahn oder Strecke adressirt sein, welcher die Sendung aus den Bahnhofsräumen ohne Verzug zu entfernen und für die Neuauflage derselben nach Zulässigkeit des Zugverkehrs weitere Sorge zu tragen hat. Nur nasse, gepresste Schießbaumwolle darf auf solchen österreichischen und ungarischen Strecken, auf welchen keine reinen Güterzüge verkehren, mit gemischten Zügen befördert werden.

(4) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit rother Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefäße auch das Bruttogewicht jedes einzelnen derselben enthalten und sind für Nitrocellulose abgefondert auszufertigen.

- (5) Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „bahnlagernd“ nicht tragen.

(6) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher (polizeilicher oder notarieller) Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Gegenstände den bestehenden Vorschriften entspricht.

(7) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

C.

Transportmittel.

(1) Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoß- und Zugapparaten, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schließenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung verwendet werden.

(2) Güterwagen, in deren Innerem eiserne Nägel, Schrauben, Muttern u. s. w. hervorstecken, dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

(3) Die Wagenthüren und die etwa vorhandenen Fenster sind unter Verschuß zu halten und zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden.

(4) Für derartige Transporte dürfen weder Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden sind, noch solche, welche demnächst zur Revision in der Werkstätte bestimmt sind, zur Verwendung kommen.

(5) Eine Umladung von explosiven Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabweislicher Nothwendigkeit stattfinden. Die Eisenbahnverwaltungen haben daher Vereinbarungen zu treffen, daß solche Sendungen in demselben Wagen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation befördert werden.

D.

Verladen.

(1) Die Behälter (Kisten, Tonnen) sind in den Eisenbahnwagen so fest zu verpacken, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umfallen und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden.

(2) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Dritttheilen ihres Ladegewichts beladen werden. Auch dürfen nicht mehr als drei Schichten über einander gelagert werden.

(3) Es dürfen nur Mengen von höchstens 1 000 Kilogramm mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die Sprengstoffe zur Ausladung kommen sollen.

(4) Es ist untersagt, in den mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose befrachteten Wagen zugleich Schwarzpulverpatronen für Handfeuerwaffen, Feuerwerkskörper, Zündschnüre oder Zündungen unterzubringen (wegen nasser, gepreßter Schießbaumwolle vergleiche Nr. XXXIX).

E.

Sonstige Bestimmungen.

Im Uebrigen sind zu beachten:

a.

Für die Beförderung auf den österreichischen Eisenbahnen die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des Kaiserlich Königlich Handelsministers vom 1. Juli 1880, R. G. Bl. Nr. 79, betreffend die Regelung des Transportes explosirbarer Artikel auf Eisenbahnen, und zwar:

rücksichtlich der Aufgabe: §. 8 Absatz 1 und 2 und §. 9 Absatz 1;

rücksichtlich der Transportmittel: §. 17 Absatz 2 und §. 18;

rücksichtlich des Verladens: §. 19 und §. 24, mit der Maßgabe, daß bei dem Uebergange aus Deutschland die blaugedruckten Zettel, welche in großer Schrift den Inhalt angeben, von der Grenzstation anzukleben sind;

rücksichtlich der Zugformirung: die §§. 25 bis 28;

rücksichtlich der Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt: die §§. 29 bis 32 und §. 34, letzterer mit der Maßgabe, daß die in demselben vorgesehene telegraphische Ankündigung gewisser Gattungen von Sendungen an die Abgabestation bei Sendungen aus Deutschland durch die betreffende Grenzstation zu erfolgen hat;

endlich rücksichtlich der Abgabe: die §§. 35, 36 und 37, letzterer ungeachtet des Umstandes, daß die Frachtbriefe aus Deutschland die im §. 14 für den internen Verkehr vorgeschriebene Klausel nicht enthalten, jedoch mit der Maßgabe, daß im Falle des Nichtbezuges auf keinen Fall eine Rückstellung der Sendung an den im Auslande befindlichen Absender stattfindet.

b.

Für die Beförderung auf den ungarischen Eisenbahnen die entsprechenden Bestimmungen der Verordnung des Königlich ungarischen Ministers für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen vom 1. Juli 1880.

c.

(1) Für die Beförderung der in der Eingangsbestimmung unter 1, 2, 3, 4 aufgeführten Artikel auf den deutschen Eisenbahnen die sonstigen in der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands getroffenen Bestimmungen, insbesondere Anlage B Nr. XXXVI:

B. Aufgabe, Absatz 8 und 9,

C. Transportmittel, Absatz 6,

- D. Verladen, Absatz 5, 6 und 7,
 - E. Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt,
 - F. Bestimmungen der Züge und Einstellung der mit Sprengstoffen beladenen Wagen in die Züge,
 - G. Begleitung der Sprengstoffsendungen,
 - H. Benachrichtigung der Unterwegsstationen und der am Transporte beteiligten Verwaltungen,
 - I. Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.
- (2) Die geforderte Begleitung hat jedoch bei Sendungen nach Deutschland erst von der Grenzstation ab einzutreten.
- (3) Für die in der Eingangsbestimmung unter 5 aufgeführten „Sprengkräftige Zündungen u. s. w.“ kommen die Vorschriften unter B bis I nicht in Anwendung.

XXXVII.

Fertige Patronen, und zwar:

- 1. Metallpatronen mit ausschließlich aus Metall erzeugten Hülßen, und
- 2. Patronen, deren Hülßen nur zum Theil aus Metall bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:
 - a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülßen so fest verbunden sein, daß ein Ablösen derselben und Ausstreuen des Pulvers nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülßen nur zum Theil aus Metall bestehen, nämlich aus Pappe und einem metallenen äußeren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, daß die ganze Menge des Pulvers im metallenen Patronenuntertheil durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist, so zwar, daß selbst beim Brechen der einzelnen Patronen oberhalb des Metallmantels ein Ausrinnen des Pulvers nicht stattfinden kann.
 - b) Die Patronen sind zunächst partienweise in Blechbehälter oder in steife Kartons derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in den Schachteln oder Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Schachteln oder Kartons sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten von 25 bis 30 Millimeter Wandstärke zu verpacken, und etwa leer bleibende Räume mit Pappe oder Papierabfällen oder trockenem Werg derart fest auszufüllen, daß ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist.
 - c) Das Gewicht der in einer Kiste befindlichen Patronen darf 30 Kilogramm, das Bruttogewicht einer Kiste 50 Kilogramm nicht überschreiten.
 - d) Der Verschuß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift, sowie mit einem Plombenverschlusse zu versehen.

- e) Der Absender hat dem Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung beizufügen, worin auch das Zeichen der Plombe angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, daß die in dem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen plombirte Sendung in Bezug auf Konstruktion und Verpackung den zwischen Deutschland einerseits und Oesterreich und Ungarn andererseits zur Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vereinbarten Zusatzbestimmungen unter Nr. XXXVII entspricht.“

XXXVIII.

Feuerwerkskörper, welche aus gepreßtem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben dürfen keine Mischungen von chloresäuren Salzen mit Schwefel und salpetersäuren Salzen, ferner von chloresäurem Kali und Blutlaugensalz, sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung, Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepreßtem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepreßtem Zustande, hergestellt sein. Geförntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 Gramm enthalten.
2. Das Gesamtgewicht des Saggemenges der Feuerwerkskörper, welche zu einem Frachtstück verpackt sind, darf 20 Kilogramm, das geförnte Pulver, welches sie enthalten, 2,5 Kilogramm nicht übersteigen.
3. Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons, oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, daß jedes Stauben der Feuerwerkskörper ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Berg, Papierspähnen oder dergleichen so ausgestopft sein, daß eine Bewegung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Berg zur Festlagerung der Feuerwerkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.
4. Die Kisten müssen aus mindestens 22 Millimeter starken Brettern gefertigt, die Seitenwände durch Zinken mit einander verbunden, Boden

und Deckel aber durch genügend lange Schrauben befestigt sein; im Innern sind die Kisten mit zähem, festem Papier vollständig auszufüllen. Die Außenwände der Kisten müssen vollständig frei von anhaftenden Sägen oder Sackkrusten der Feuerwerkskörper sein. Der Fassungsraum einer Kiste darf 1,2 Kubikmeter, das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen. Außerlich sind die Kisten mit der deutlichen Aufschrift „Feuerwerkskörper aus Mehlpulver“ und dem Namen des Absenders zu versehen. Auch sind die Sendungen mit der Deklaration der einzelnen Arten von Feuerwerkskörpern zu versehen, wie Raketen, Feuerräder, Salonfeuerwerk u. s. w.

5. Jeder Sendung muß eine vom Absender ausgestellte, amtlich (polizeilich oder notariell) beglaubigte Bescheinigung über die Beachtung der oben unter 1 bis 4 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XXXIX.

Gepresste Schießbaumwolle mit 15 und mehr Prozent Wassergehalt wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselbe ist in wasserdichte, haltbare, starkwandige Behälter fest zu verpacken. Diese Behälter müssen mit der deutlichen Aufschrift „Passe, gepresste Schießbaumwolle“ versehen sein. Das Bruttogewicht eines Kollo darf 90 Kilogramm nicht überschreiten.
2. Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur auf solchen Strecken erfolgen, auf welchen keine Güterzüge verkehren.
3. Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher (polizeilicher oder notarieller) Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Schießbaumwolle den oben getroffenen Bestimmungen entspricht.
4. Die Schießbaumwolle darf nur mit solchen Gütern in demselben Wagen verladen werden, welche nicht leicht entzündlich sind.
5. Eine Unterbringung von Patronen für Handfeuerwaffen, Feuerwerkskörpern, Zündschnüren oder Zündungen mit Schießbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt.
6. Im Uebrigen dürfen die unter Nr. XXXVI dieser Vereinbarung angeführten Gegenstände unter Beachtung der für diese vorgeschriebenen besonderen Bedingungen mit Schießbaumwolle in demselben Wagen befördert werden, sofern die Schießbaumwolle gleichzeitig mit diesen Gegenständen zur Ausladung kommen soll und die Behälter der Schießbaumwolle nicht mit eisernen Bändern versehen sind.
7. Zur Beförderung von Schießbaumwolle verwendete offene Wagen sind mit Decken zu versehen.

XL.

(1) Schießbaumwolle in Flockenform und Collodiumwolle werden, sofern sie mit mindestens 35 Prozent Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefäßen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

(2) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender und von einem der Bahn bekannten Chemiker unter amtlicher (polizeilicher oder notarieller) Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

(3) Enthalten diese Stoffe einen niedrigeren Prozentsatz von Wasser, so finden die bezüglichlichen Vorschriften unter Nr. XXXVI Ziffer 4 Anwendung.

XLI.

Knallbonbons werden zum Transporte zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

XLII.

Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Flammenbücher, Salonkerzen, Fackeln, Belustigungshölzchen, Leuchtstangen, bengalische Streichhölzer und dergleichen) müssen in Behälter aus starkem Eisenblech oder aus festgefügttem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behälter völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behälter sind äußerlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

XLIII.

Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im Ganzen nicht mehr als 0,75 Gramm Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Paket mit Papierumschlag zu verbinden.
2. Die Pakete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägespähnen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLIV.

Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im Ganzen nicht mehr als 0,5 Gramm Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.
2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 0,5 Kubikmeter Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLV.

Gasförmige Kohlensäure und Grubengas werden zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert werden, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Underthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auslieferung stehen. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche die Befichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll- beziehungsweise Ablaßventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtkrieze ist anzugeben, daß der Druck der aufgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maße stattgefunden hat.

XLVI.

Verflüssigte Gase — Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen) außerdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
 - a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;
 - b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschließlich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Maßgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
 - c) (1) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.
 (2) Bei den kupfernen Versandgefäßen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeeiserne Schutzkappen verwendet werden.
 (3) Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert.
 (4) Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schließen, daß sich der Inhalt des Gefäßes nicht durch Geruch bemerklich macht.
2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen:
 - a) Für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,34 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13,40 Liter Wasser faßt, nicht mehr als 10 Kilogramm flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten.
 - b) Für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,86 Liter Fassungsraum des Behälters.
 - c) Für Chlor: 50 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,9 Liter Fassungsraum.

- d) Für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,8 Liter Fassungsraum.
3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme ausgesetzt.
 4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden.

XLVII.

Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefäßen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis Oktober einschließlich sind derartige Sendungen auf Kosten des Absenders mit Decken zu versehen.

XLVIII.

Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Acetylchlorid dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in Gefäßen aus Blei oder Kupfer, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind;
oder
2. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:

a) Zur Beförderung dürfen nur sturzwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgießen; auch ist zum Schutze dieser Verfüllung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden.

b) Die Glasflaschen sind, falls sie mehr als 2 Kilogramm Inhalt haben, in metallene, mit Handhaben versehene Behälter zu verpacken und darin so einzusetzen, daß sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Insuborienerde dergestalt vollständig auszustopfen, daß jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

c) Glasflaschen bis zu 2 Kilogramm Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abtheilungen getheilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, daß sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die

Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, daß jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

- d) Auf den Deckel der unter b und c erwähnten Behälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.

XLIX.

Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid) unterliegt den vorstehend unter Nr. XLVIII gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe, daß die unter 2 b angeordnete Verpackung erst bei Glasflaschen von mehr als 5 Kilogramm Inhalt erforderlich ist. Bei Flaschen bis zu 5 Kilogramm Inhalt genügt die Verpackung nach 2 c.

L.

(1) Wasserstoffsperoxyd ist in Gefäßen, welche nicht luftdicht verschlossen sind, aufzugeben und wird nur in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert.

(2) Falls dieser Stoff in Ballons, Flaschen oder Kruten verschickt wird, so müssen die Behälter wohlverpackt und in besondere, mit Handhaben versehene starke Kisten oder Körbe eingeschlossen sein.

LI.

Präparate, welche aus Terpentinöl oder Spiritus einerseits und Harz andererseits bereitet sind, wie Spirituslacke und Sikkative, unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

1. (1) Wenn diese Präparate in Ballons, Flaschen oder Kruten verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

(2) Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Die aus Terpentinöl und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden.

3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche die Zusatzbestimmung zu Nr. XXXV der Anlage 1 zum Berner Uebereinkommen.

LII.

(1) Gefettete Eisen- und Stahlspähne (Dreh-, Bohr- und dergleichen Spähne) und Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzol aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossene Behälter aus starkem

Eisenblech verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluß befördert.

(2) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die Eisen- und Stahlspähne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt.

LIII.

Mit Fett oder Del getränktes Papier, sowie Hülfsen aus solchem werden nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert.

LIV.

Für den Transport von gewöhnlicher Salpetersäure und Scheidewasser gelten die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften. Außerdem finden, sofern diese Artikel in Glasballons, Glasflaschen oder Kruken zur Auslieferung gelangen, noch folgende Bestimmungen Anwendung:

1. Die zur Umhüllung der Ballons, Flaschen oder Kruken in den Gefäßen oder geflochtenen Körben verwendeten Materialien, als Stroh, Heu und dergleichen, müssen so stark mit Chlorcalciumlösung getränkt sein, daß sie durch direkte Flammenberührung nicht entzündet werden. Statt der Chlorcalciumlösung kann auch eine Lösung von schwefelsaurem Natrium, von Chlornatrium, von Chlormagnesium, von schwefelsaurem Magnesium oder von Eisenchlorür als Tränkungsmaterial verwendet werden.
2. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Gefäße oder Körbe nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den daran angebrachten Handhaben getragen werden.
3. Die Gefäße oder Körbe sind an den Wänden des Eisenbahnwagens sowie unter einander durch Stricke zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.

LV.

Stalldünger sowie andere Fäkalien und Extraktstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

3. Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.
4. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.
5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.
6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

LVI.

Frische Kälbermagen werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, daß auf jeden Magen 15 bis 20 Gramm Kochsalz verwendet ist.
2. Bei der Verpackung ist auf dem Boden des Gefäßes sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Centimeter hohe Schicht Salz zu streuen.
3. Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, daß die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.
4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
5. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Die vorstehende Vereinbarung tritt am 1. Januar 1893 in Kraft.
Berlin, den 15. November 1892.

Der Reichskanzler.

Graf von Caprivi.

Herausgegeben im Reichsamte des Innern.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.