

Beilage zu Nr. 9

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Appendix**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 9

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

SCHWEIZERISCHE EISENBAHNEN.

Uebereinkommen

über die Haftpflicht aus dem directen Verkehr

und

das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen.

(Beilage zum Vertrag betreffend die Organisation des directen Verkehrs vom 5. Juli 1875.)

A.

Haftpflicht aus dem directen Verkehr.

1. ABSCHNITT.

Directer schweizerischer Verkehr.

a) Allgemeine Bestimmung.

Art. 1. Die Bestimmungen des vorliegenden ersten Abschnittes finden Anwendung auf den directen schweizerischen Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr.

Als im directen schweizerischen Verkehr befördert gelten:

1. Personen, welche mit einem Billet reisen, welches für Linien zweier oder mehrerer schweizerischer Bahnverwaltungen Gültigkeit hat;
2. Gepäck, Vieh und Güter, einschliesslich Fahrzeuge, welche direct von einer schweizerischen Bahnstation nach einer Station einer andern schweizerischen Bahnverwaltung expedirt werden;
3. Güter, welche über Linien zweier oder mehrerer schweizerischer Verwaltungen nach dem Auslande transportirt werden, oder welche aus dem Auslande einlangen, um ebenfalls über Linien zweier oder mehrerer schweizerischer Bahnverwaltungen Weiterbeförderung zu erhalten, insofern der Transport über Schweizergelände auf Grund eines besondern Frachtbriefes stattfindet, welcher vom Versender oder einem Beauftragten desselben auf der schweizerischen Versandstation bis zur Ausgangsstation, oder auf der schweizerischen Eingangsstation bis zur Bestimmungsstation ausgestellt worden ist.

b) Personenverkehr.

Art. 2. Ueber die Vertheilung der Entschädigungen, welche in Folge der gesetzlichen Haftpflicht für Tödtung oder Verletzung von Reisenden zu leisten sind, werden die Bahnverwaltungen ein besonderes Uebereinkommen treffen.

Art. 3. Für Entschädigungen, welche wegen Verspätung von Zügen an Reisende zu entrichten sind, hat in der Regel diejenige Bahnverwaltung aufzukommen, welcher die Verspätung zur Last fällt.

Indessen sind Freifahrtbillette, welche verspäteten Reisenden zur Rückfahrt oder zur Vollendung ihrer Reise ausgestellt werden, auf allen Linien, für welche dieselben lauten, anzuerkennen, ohne dass dafür Seitens der die Billette ausstellenden, beziehungsweise der fehlbaren Verwaltung eine Entschädigung an die übrigen Verwaltungen zu leisten ist.

Diese Freifahrtbillette werden von den Stationsvorständen, gegen Rückziehung der in Händen der Reisenden befindlichen Reisebillette, ausgestellt und abgestempelt und ist auf denselben die Veranlassung zur Ausstellung der Billette anzugeben.

Art. 4. Die Bestimmungen des Art. 3 finden analoge Anwendung, wo eine Verwaltung durch das Verschulden einer andern in die Lage kommt, in ihrem internen Verkehre wegen Verspätung Entschädigungen bezahlen zu müssen.

Art. 5. Einer besondern Vereinbarung bleibt die Regulirung der Frage vorbehalten, auf welche Entschädigung eine Verwaltung Anspruch hat, welche durch verspätetes Eintreffen des Zuges einer andern Verwaltung gemäss Art. 6 des Gesetzes betreffend den Transport auf den Eisenbahnen vom 20. März 1875 zur Ausführung eines Extrazuges behufs Beförderung von Reisenden genöthigt wird.

c) Güterverkehr.

Uebernahme des Gutes, Umladung.

Art. 6. Mit Uebernahme eines Gutes ohne Vorbehalt geht in der Regel die Haftbarkeit für Abgang und Beschädigung desselben auf die übernehmende Verwaltung über; vorbehalten bleiben die Ausnahmefälle der Art. 9, 10, 20, 22 und 23.

Die auf einer Zwischenstation vorgenommene Umladung gilt als specielle Uebergabe.

Auf den Uebergangsstationen hat specielle Uebergabe durch Umladung nur in denjenigen Fällen stattzufinden, wo schon

eine oberflächliche Besichtigung der Ladung auf Unregelmässigkeiten schliessen lässt.

Die Berechtigung der Bahnverwaltungen, eine Entladung der an sie gelangenden Wagen im Falle ungenügender Ausnutzung der Tragkraft der letzteren vornehmen zu lassen (vgl. Uebereinkunft betreffend die gegenseitige Benützung von Güterwagen vom 4./5. November 1872 Art. 1), wird durch vorstehende Bestimmung nicht beeinträchtigt.

Art. 7. Vorbehalte in allgemeiner Form im Sinne der Ablehnung der Haftpflicht sind untersagt. Vorbehalte zu diesem Zweck müssen vielmehr die Art und den Umfang des Abgangs oder der Beschädigung genau bezeichnen, widrigenfalls sie als wirkungslos betrachtet werden.

Art. 8. Hat auf einer Uebergangsstation eine Umladung stattgefunden und sind bei diesem Anlass Unregelmässigkeiten entdeckt worden, so hat sich die betreffende Station gegenüber der Versandstation gemäss den Vorschriften der Art. 26 und 27 zu verwahren, widrigenfalls die Haftpflicht auf die annehmende Verwaltung übergeht.

Abwägung.

Art. 9. Die Absendeverwaltung hat die aufgegebenen Güter in der Regel abwägen zu lassen, widrigenfalls sie für den auf einer nachfolgenden Bahn festgestellten Gewichts-Manco allein verantwortlich bleibt. Bei denjenigen Gegenständen aber, welche gemäss den Bestimmungen des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahnen nach dem Normal-Gewicht oder nach Probe-Wägungen zur Beförderung angenommen werden, müssen im Frachtbrief die zur Berechnung des Gewichtes erforderlichen Notizen aufgenommen sein. Eine Nachwägung auf den Uebergangsstationen ist nicht erforderlich; Entschädigungen für Abgänge, welche nur durch Nachwägen festgestellt werden können, fallen den der Entdeckung des Abgangs vorausgehenden Verwaltungen nach Verhältniss der Transportstrecke zur Last.

Plombirung der Wagenladungen.

Haftpflicht für dieselben.

Art. 10. Alle Wagen, welche mit Gütern von und nach der nämlichen Station, entweder mindestens zu 40 Procent der Tragfähigkeit des Wagens oder dem Raume nach voll beladen sind, sollen unmittelbar nach vollendeter Verladung von der Absendestation mit Plomben verschlossen werden.

Dieser Verschluss der Wagen mit Eisenbahnplomben findet in der Weise statt, dass

1. bei gedeckten Wagen durch die an und neben den Thüren befindlichen Ringe eine Schnur gezogen und diese durch einen Knoten geschürzt,
2. bei offenen mit einer Decke versehenen Wagen eine um den Wagen laufende Schnur durch die Ringe der Decke und des Wagens gezogen und an ihrem Ende in einen Knoten vereinigt wird.

Bei beiden Wagengattungen wird sodann in die beiden Enden der Schnur ein Blei gezogen und auf dieses mit Hilfe einer Plombirmaschine auf der einen Seite der Name der Station, auf der andern die Bezeichnung der betreffenden Bahn ausgeprägt.

Die Verschnürung, sowie die Anlegung der Bleie muss stets in der Weise geschehen, dass jede Eröffnung der Wagenthüre, beziehungsweise jede Lüftung der Wagendecke ohne Zerstörung der Schnur oder der Bleie unmöglich wird. Insbesondere müssen die zur Verwendung kommenden Schnüre durchaus ganz sein und dürfen nicht aus zwei oder mehreren durch Knoten verbundenen Stücken bestehen; auch ist es unzulässig, die Enden der Schnur schon vor deren Hindurchziehen durch die Ringe zu plombiren und sie alsdann in die Thüringe nur einzuschleifen.

Die Abdrücke müssen auf allen Bleien vollständig deutlich geschehen.

Von der Verbleiung eines Wagens hat sowohl auf dem Wagen selbst als in den Wagenrapporten der Bestimmungen, beziehungsweise der Uebergangsstation Erwähnung zu geschehen.

Art. 11. Der Beamte, welcher einen mit Eisenplomben verschlossenen Güterwagen übernimmt, hat sich gleichzeitig davon zu überzeugen, dass dieser Verschluss nach Massgabe des vorstehenden Artikels unversehrt erhalten ist. Wird nicht gleichzeitig mit der Uebernahme ein Anstand erhoben und nach Massgabe der nachfolgenden Artikel festgestellt, so gilt der Verschluss als im Augenblicke der Uebernahme noch unversehrt vorhanden.

Art. 12. Wird eine Verletzung des Plombe-Verschlusses constatirt, so ist sofort, jedenfalls aber auf der nächsten Haupt- oder Uebergangsstation eine Verification des Inhaltes, eventuell die Umladung des Wagens anzuordnen und über den Befund,

sofern Unregelmässigkeiten entdeckt werden, ein Verbal-Process aufzunehmen. Nachher ist der Wagen wieder vorschriftsgemäss zu plombiren, unter Kenntnissgabe des Befundes an die Versandstation und die vorgesezte Centralstelle derjenigen Station, welche die Unregelmässigkeit constatirt hat. Ebenso ist auf der Frachtcarte zu Handen der Empfangsstation vom Geschehenen Vormerkung zu nehmen.

Art. 13. Die Ausladung der mit Plomben verschlossenen Wagen auf der Bestimmungsstation hat binnen 48 Stunden nach der Ankunft, Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet, zu geschehen und muss der Abnahme der Plomben ohne jede Unterbrechung der Handlung nachfolgen.

Diese Abnahme darf nicht geschehen, ohne dass unmittelbar zuvor durch den mit dem Ausladegeschäft betrauten Angestellten der Station die unversehrte Beschaffenheit dieses Verschlusses festgestellt worden ist; sie soll nicht anders als durch einfache Durchschneidung der Schnur erfolgen.

Die abgenommenen Bleie sind sammt den Schnüren bis nach Beendigung der Ausladung aufzubewahren.

Die Eröffnung und Ausladung des Wagens, sowie die specielle Revision des Wageninhaltes muss in Gegenwart des Bahnbediensteten, welcher die Abnahme der Plomben zu besorgen hat, sofort nach Abnahme der Plomben vollzogen und ohne jede Unterbrechung zu Ende geführt werden.

Ergiebt sich hiebei ein Verlust oder eine Beschädigung, so muss über den ganzen Befund unverzüglich ein Protocoll aufgenommen und unterzeichnet werden, von welchem unaufgehalten und mittelst Frachtcarte eine Abschrift der Versandstation und, wenn auf einer Zwischenstation aus irgend welchen Gründen gemäss Art. 10 neue Plomben angelegt worden sein sollten, auch derjenigen Station zu übersenden ist, von welcher der neue Plombenverschluss herrührt, während das Original sammt den abgenommenen Plomben und Schnüren der Centralstelle der Empfangsverwaltung zu weiterer Veranlassung zuzustellen sind.

Diejenigen Stationen, welche derartige Anzeigen, Rapporte oder Thatbestands-Protocolle empfangen, haben unverzüglich die nöthigen Nachforschungen einzuleiten, nöthigenfalls Vernehmungen der Beteiligten beizubringen und umgehend, jedenfalls aber spätestens innerhalb 14 Tagen vom Tage der Meldung ab eine erschöpfende Antwort an diejenige Adresse zu richten, von wo ihnen die Meldung zugekommen war.

Art. 14. Für den Inhalt eines mit unverletztem Eisenbahnplombenverschlusse beförderten Wagens, d. h. für Abgang, welcher ohne Verschlussverletzung nicht hat eintreten können, und für Beschädigungen, welche die Folge vorschriftswidriger Annahme oder fehlerhafter Verladung der Güter sind, bleibt diejenige Verwaltung haftbar, von deren Station der unverletzte Plombenverschluss herrührt, sofern die Förmlichkeiten der vorstehenden Paragraphen beobachtet worden sind. Werden dagegen diese Förmlichkeiten umgangen, so fällt die Verantwortlichkeit für den Wageninhalt derjenigen Verwaltung zur Last, deren Bedienstete sich der fraglichen Versäumniss schuldig gemacht haben.

Ist ein Wagen, der mindestens zu 40% der Tragfähigkeit beladen ist und daher gemäss Art. 10 hätte plombirt werden sollen, unplombirt befördert worden, und zeigen sich bei der Entladung an dessen Inhalt Verluste oder Beschädigungen, so hat die Versandbahn für die Hälfte des daherigen Schadens aufzukommen, es wäre denn, dass der Nachweis erbracht werden könnte, wo der Schaden entstanden ist; die zweite Hälfte wird auf die ganze vom Wagen durchlaufene Bahnstrecke kilometrisch verlegt. Wird auf der nächstanstossenden oder einer folgenden Bahn der Wagen nachträglich plombirt, so werden die betreffende Bahn und die ganze weitere Transportstrecke von der Haftpflicht so entbunden, als ob die Plombirung des Wagens Seitens der Versandbahn stattgefunden hätte.

Plombirung der Stückgüterwagen.

Haftpflicht für dieselben.

Art. 15. Stückgüterwagen, welche auf einer gewissen Strecke Güter sammeln (Sammelwagen), um dieselben auf einer bestimmten andern Strecke abzugeben (Distributionswagen), und welche in Transit über das Gebiet einer oder mehrerer Bahnverwaltungen cursiren, sind auf derjenigen Station, von welcher ab sie nicht mehr als Sammelwagen dienen, zu plombiren und hinwieder an derjenigen Station, von welcher ab die Distribution zu beginnen hat, d. h. auf der ersten Station, für welche Güter zum Ausladen kommen, zu deplombiren.

Die auf einer und derselben Station mit Gütern nach diversen Stationen beladenen Wagen sind auf der Verlade-, bezw. Versandstation zu plombiren und an derjenigen Station, von welcher

ab die Distribution zu beginnen hat, d. h. auf der ersten Station, für welche der Wagen Güter enthält, zu deplombiren.

Güterwagen, welche auf einer gewissen Strecke zur Sammlung von Stückgütern nach einer und derselben Station dienen, sind auf der letzten Sammelstation, d. h. auf derjenigen Station, bei welcher nach den jeweils bestehenden Vorschriften die Aufnahme von Gütern zu beendigen ist, zu plombiren und erst auf der betreffenden Empfangsstation zu deplombiren.

Sammelwagen, bei welchen die Verladung von Gütern auf der letzten Station der Versandbahn vorschriftsgemäss zu beendigen ist und die Distribution an der der Anschlussstation der benachbarten Bahn zunächst folgenden Station zu beginnen hat, sind auf der betreffenden Anschluss-, resp. Uebergangsstation, jedoch nur in dem Falle zu plombiren, wenn dieselben über Nacht auf der Uebergangsstation zu verbleiben und erst folgenden Tages ihren Curs fortzusetzen haben.

Art. 16. Vor der Verbleiung und unmittelbar nach der Entbleiung eines Wagens hat, soweit es den Umständen nach möglich ist, eine summarische Revision des Wageninhaltes stattzufinden.

Allfällige bei dieser Verification constatirte Unregelmässigkeiten irgend welcher Art sind von dem betreffenden Stationsbeamten

- a. bestmöglichst zu beseitigen,
- b. der vorgesetzten Stelle zu rapportiren,
- c. in der betreffenden Frachtcarte kurz vorzumerken und
- d. von dem Zugführer in dem Stundenpasse zu erwähnen.

Art. 17. Für den Inhalt eines Wagens, d. h. für die Stückzahl hat diejenige Verwaltung einzustehen, welche die Plomben angelegt hat, sofern der Abmangel eines oder mehrerer Colli auf derjenigen Station constatirt wird, welche nach Massgabe der Vorschriften in Art. 15 die Deplombirung vorzunehmen hat.

Wird der Abmangel nicht auf der Deplombirungs-, sondern erst auf einer weiter liegenden Station, beziehungsweise auf der Bestimmungsstation entdeckt, so ist die zu leistende Entschädigung nach Verhältniss der Transportstrecke von der Verlade- bis zur Plombenstation einerseits und von der Deplombirungsstation bis zu derjenigen Station andererseits, auf welcher der Abmangel constatirt worden, zu vertheilen.

Wird bei einem nach Art. 15 Absatz 2 verladenen Güterwagen der Abmangel von Colli erst auf einer weiter liegenden als der Deplombirungsstation entdeckt, so bezahlt die Versandbahn nach Verhältniss der Transportstrecke von der Verlade- station bis zur Anschlussstation an eine andere Bahn und die Empfangsbahn von der Deplombirungsstation bis zu derjenigen Station, wo der Abmangel constatirt worden ist.

Art. 18. In gleicher Weise wie in Art. 17 vorgeschrieben ist, sind Beschädigungen von Gütern zu ersetzen, welche der Natur der Sache nach nur so lange haben entstehen können, als der betreffende Wagen nicht unter Plombenverschluss gestanden hat.

Art. 19. Diejenigen Transportstrecken, auf welchen der Stückgüterwagen plombirt transitirt, können für mangelnde Colli und für die in Art. 18 erwähnten Beschädigungen nicht in Mitleidenschaft gezogen werden.

Dagegen sind Forderungen für Beschädigungen und Gewichtsmängel, welche auch während des Transportes in plombirten Wagen entstehen können, auf die gesammte Transportstrecke, auf welcher der betreffende Stückgüterwagen cursirt, beziehungsweise von der Verladestation bis zu derjenigen Station zu vertheilen, auf welcher die Beschädigung oder der Gewichtsmangel constatirt worden ist.

Von der Plombirung ausgenommene Güter.

Haftpflicht für dieselben.

Art. 20. Güter, welche gewöhnlich nur in ganzen Wagenladungen und zugleich ohne Verpackung befördert werden, bei welchen jedoch, vermöge ihrer Beschaffenheit, eine Plombirung der Wagen nicht thunlich ist, sollen ohne Umladung und specielle Uebergabe von einer Verwaltung auf die andere übergeben. Die Haftbarkeit für Abgang und Beschädigung wird auf die der Entdeckung vorausgehenden Bahnen im Verhältnisse der durchlaufenen Strecke vertheilt.

Ueberlastung der Güterwagen.

Art. 21. Die Güterwagen dürfen nur bis zu der darauf angeschriebenen Tragkraft belastet werden.

Hat eine Ueberlastung stattgefunden, jedoch nicht mit mehr als 5 Procent der Tragkraft, so soll dieselbe keinen Grund zur Nichtübernahme der Sendung auf den Uebergangsstationen bilden; hiedurch wird aber der Vorschrift, dass das über die Tragkraft hinausgehende Gewicht zu taxiren ist, und zwar

soweit es 2¹/₂ Procent derselben überschreitet, mit der erhöhten Taxe der Classe II, nicht vorgegriffen.

Sonstige Haftpflichtbestimmungen.

Art. 22. In den durch vorstehende Paragraphen nicht bereits geregelten Fällen wird die Haftbarkeit für Abgang und Beschädigung auf sämtliche der Entdeckung vorausgehenden Bahnen nach Massgabe der Transportstrecke vertheilt, wenn diejenige Verwaltung, welcher die Ursache des Schadens zur Last fällt, nicht zu ermitteln ist.

Entschädigungsleistungen, welche die Folge eines dem Transportmaterial oder der Bahn zugestossenen Unfalls sind, hat diejenige Verwaltung zu tragen, auf deren Bahn der Unfall geschehen ist.

Entschädigungen, welche in Folge mangelhafter Beschaffenheit des Transport- und Bedeckungsmaterials oder offenbar nachlässiger Verladung geleistet werden müssen, sind durch diejenige Verwaltung zu ersetzen, welche die Verladung besorgt hat.

Art. 23. Die Uebernahme des Gutes ohne Vorbehalt bedingt noch nicht den Uebergang der Haftbarkeit auf die übernehmende Verwaltung für diejenigen Beschädigungen, welche, wie innere Nässe, bei bloss äusserlicher Besichtigung und ohne Entfernung der Verpackung nicht wahrgenommen werden können. Die Schadensersatzleistung für solche Beschädigungen wird, sofern nicht durch die Begutachtung von Sachverständigen im einzelnen Falle festgestellt ist, dass die Ursache der Beschädigung einer einzelnen Verwaltung zur Last fällt, auf sämtliche am Transporte bis zur Entdeckung beteiligten Verwaltungen nach Massgabe der durchlaufenen Strecke vertheilt.

Art. 24. Die Frachtabzüge für Ueberschreitung der Lieferfristen werden auf die schuldigen Verwaltungen nach Massgabe der Zeit ausgeschlagen, welche jeder derselben an der Gesamtverspätung zur Last fällt.

Die Expeditionsfrist vertheilt sich je zur Hälfte zwischen der Versandt- und der Empfangsbahn. Die Transportfrist wird auf die beteiligten Bahnstrecken nach Massgabe der Distanz verlegt.

Die Versandtstation ist verpflichtet, durch Abstempelung der Frachtbriefe das Datum der Aufgabe, die Empfangsstation in gleicher Weise das Datum der Ankunft des Gutes festzustellen.

Art. 25. Entschädigungsleistungen, welche durch unrichtige Abfassung oder Zurückbleiben der Begleitpapiere (Frachtbriefe, Frachtarten, Zollpapiere) veranlasst werden, fallen derjenigen Verwaltung zur Last, von deren Angestellten jene Unregelmässigkeit begangen worden ist.

Werden von einer übernehmenden Verwaltung derartige Unregelmässigkeiten entdeckt, so ist sofort der Versandtstation, wenn möglich telegraphisch, davon Kenntniss zu geben und Instruction zu verlangen. Die Verantwortlichkeit bleibt jedoch zu Lasten der Versandtstelle.

Lässt sich nicht ermitteln, welcher Verwaltung die stattgefundenen Unregelmässigkeiten zur Last fällt, so haben für die daraus erwachsenden Folgen sämtliche der Entdeckung vorausgehenden Bahnen nach Massgabe der Transportstrecken aufzukommen.

Ist eine Sendung sammt den Begleitpapieren der Empfangsstation nicht zugelangt, und sind hiernach andere Sendungen von der gleichen Versandtstation an sie eingelaufen, so dass sie aus der Lücke der Frachtcartennummern den Abmangel zu erkennen in der Lage war, so hat letztere binnen der reglementarischen Frist (Art. 26) nach Empfang der ersten späteren Sendung über den Abmangel bei der Versandtstation, wenn möglich telegraphisch, Reclamationen zu erheben. Wird dies unterlassen, so hat die Empfangsbahn für den daraus erwachsenden Schaden aufzukommen.

Rapporte über Unregelmässigkeiten.

Behandlung derselben.

Art. 26. Die Rapporte über Unregelmässigkeiten sind von Seite der Empfangsstation innerhalb 24 Stunden, Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet, nach Ausladung der Waare einzusenden:

- a. an die Versandtstation,
- b. bei plombirten Wagen auch an diejenige Station, welche das letzte Blei angelegt hat,
- c. an diejenige Centralstelle, welche bei der betreffenden Bahnverwaltung zur Behandlung der Reclamations-Angelegenheiten bezeichnet ist.

Art. 27. Findet aus irgend einem Grunde auf einer Zwischenstation eine Umladung statt, und werden anlässlich derselben Unregelmässigkeiten wahrgenommen, so sind diese von der

betreffenden Umladestation in gleicher Weise zu behandeln. In solchen Fällen hat aber die Umladestation zugleich in der betreffenden Frachtcarte eine entsprechende kurze Bemerkung über den Befund zu Handen der Empfangsstation mit Unterschrift einzutragen.

Art. 28. Der von der Empfangsstation an ihre Centralstelle eingegangene Rapport über Beschädigungen, Manco oder sonstige Unregelmässigkeiten wird von der letztern der entsprechenden Stelle der Versandtbahn zugestellt, welche die nöthigen Erhebungen veranstaltet und deren Ergebniss in Original sammt dem Rapporte sofort an diejenige Stelle zurücksendet, von welcher sie ihr überwiesen worden sind.

Art. 29. Reclamationen wegen nicht an Bestimmung gelangter Waare sind zu behandeln wie folgt:

- a. Wenn die Reclamation bei, beziehungsweise von der Empfangsbahn anhängig gemacht wird, so hat der von dieser zu erstellende Rapport successive an die jeweiligen zunächst gelegene Bahn bis zur Versandtbahn zurückzugehen, je unter Beifügung des Erfolges der über den Transit auf der betreffenden Strecke vorgenommenen Untersuchung;
- b. wenn sie bei, beziehungsweise von der Versandtbahn angebracht wird, so geht der Rapport an diejenige Bahn, an welche die Waare von ersterer zunächst abgeliefert worden, und successiv weiter je unter Berichtgabe bis zur Bestimmungsbahn, auf welcher die Waare hätte zur Ablieferung gelangen sollen.

In beiden Fällen sind die betreffenden Rapporte und Acten von derjenigen Bahn, an welche dieselben nach obigen Bestimmungen zuletzt gelangen sollten, an diejenige Bahnstelle direct zurückzuleiten, von welcher die Reclamationen ausgegangen sind.

Ausladefristen.

Art. 30. Ueber die Frist, binnen der die Ausladung der mit Plomben verschlossenen Wagen stattzufinden hat, wird auf Art. 13 verwiesen.

Alle übrigen Güter sind binnen 24 Stunden nach der Ankunft, Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet, auszuladen. Ausnahmsweise wird diese Frist im Verkehr mit der Centralbahn gegenseitig auf 48 Stunden festgesetzt.

Verfahren mit nicht ablieferbaren Gütern.

Art. 31. Bahnhofrestant-Güter, welche nach ihrer Ankunft nicht abgeholt werden, oder solche, deren Ablieferung nicht stattfinden kann, bleiben in dem Bahnhof auf Kosten und Gefahr der Absender und Empfänger liegen; den Verwaltungen bleibt es in solchen Fällen überlassen, das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem bewährten Spediteur auf Kosten und Gefahr und zur Verfügung von wem Rechts zu hinterlegen. Das Lagergeld wird nach den für den internen Verkehr der betreffenden Verwaltung geltenden Reglementen und Tarifen berechnet.

Die Rückmeldung eines Ablieferungshindernisses hat binnen 24 Stunden nach Feststellung dieser Thatsache zu erfolgen. Bei Bahnhofrestant- und solchen Gütern, deren Empfänger nicht am Orte des Bahnhofes wohnen, gilt das Ablieferungshinderniss als festgestellt, wenn deren Abnahme innerhalb 14 Tagen, gerechnet von der Ankunft des Guts, nicht erfolgt ist. Die Rückmeldung soll mittelst Frachtcarte geschehen. Ist in der Folge das Ablieferungshinderniss weggefallen, so ist auch hievon unverzüglich Rückmeldung zu erstatten.

Falls der durch die Verwaltung der Aufgabestation von dem Ablieferungshindernisse in Kenntniss gesetzte Absender über sein Gut in den 30 auf das Benachrichtigungsschreiben folgenden Tagen nicht verfügt, kann das Gut nach Massgabe von Art. 22 des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen zu Gunsten wessen Rechts verkauft werden.

Sollten die Gegenstände dem Verderben unterworfen sein, oder sollte deren muthmasslicher Werth zur Deckung der darauf haftenden Kosten nicht hinreichen, so sind dieselben ohne Verzug nach Massgabe des citirten Art. 22 zu verkaufen.

Die gleiche Befugniss bleibt in Bezug auf jene Frachtstücke vorbehalten, deren Absender oder Empfänger nicht hat ermittelt werden können.

Der Ertrag der Veräusserung soll zunächst zum Ersatz allfällig auf dem Gute haftender Zollaussagen verwendet werden. Reicht der hiernach übrige Betrag zur Deckung der Beförderungs- und sonstigen auf dem Gute haftenden Kosten nicht hin, so wird der ungedeckte Rest dieser Kosten nach Massgabe des jeder Bahn gebührenden Taxenbetrags verlegt.

Falsche Instradierungen.

Art. 32. Sind Frachtgüter in Folge eines Expeditionsverehens nach einem unrichtigen Bestimmungsort oder auf eine falsche Route befördert worden, so hat diejenige Station, welche den Fehler zuerst wahrnimmt, dieselben schleunigst nach ihrem richtigen Bestimmungsorte zu dirigiren und zugleich nach Massgabe des Art. 25 Sorge zu tragen, dass die Station, von welcher die Unregelmässigkeit ausgegangen ist, hievon benachrichtigt wird.

Hat mit der unrichtigen Beförderung zugleich ein Umwegtransport stattgefunden, so soll hiefür die volle normale Fracht berechnet, die hiedurch entstehende Mehrfracht aber nicht von dem Empfänger eingezogen, sondern zur Hälfte, nebst den allfälligen Auslagen für Verzollung, Ohmgeld und dgl., durch diejenige Verwaltung ersetzt werden, von welcher der fehlerhafte Transport veranlasst worden ist. Die andere Hälfte ist durch die an dem Umwegtransport beteiligten Verwaltungen nach Verhältniss ihrer Taxantheile zu remoursiren. Dem Ermessen der ersteren Verwaltung bleibt es anheimgestellt, den schuldigen Expeditionsbeamten entsprechend zur Verantwortung zu ziehen.

Bestehen für mehrere Routen zwischen zwei Punkten gleiche Taxen, so soll, wenn die Beförderung über eine andere Route als die im Frachtbrief ausdrücklich vorgeschriebene geschehen ist, die ableitende Route die Hälfte der Fracht an diejenige, welcher der Transport entzogen worden ist, zur Verteilung nach Massgabe der Länge der beteiligten Bahnstrecken abgeben.

Die Auseinandersetzungen zwischen den Bahnverwaltungen über die Deckung der aus der irrigen Instradierung erwachsenen Kosten dürfen die Abgabe des Frachtgutes an den Empfänger und die Abrechnung mit diesem nicht verzögern; die Empfangsbahn hat vielmehr diese Abrechnung von sich aus nach bestem Ermessen sofort vorzunehmen.

2. ABSCHNITT.

Internationaler Verkehr.

Art. 33. Die Bestimmungen des zweiten Abschnittes haben Geltung für den gesammten Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr, welcher mit directen Billeten oder Frachtbriefen von ausländischen Bahnen nach dem Gebiete zweier oder mehrerer schweizerischer Bahnverwaltungen gelangt, oder welcher über Linien zweier oder mehrerer schweizerischer Bahnverwaltungen nach solchen des Auslandes geht.

Unter diese Bestimmungen fallen auch diejenigen nach ausländischen Bahnen gehenden oder von solchen Bahnen einlangenden Sendungen, welche über die schweizerische Bahnstrecke mit einem besondern, nur für sie gültigen Frachtbriefe befördert werden, insofern dieser Frachtbrief nicht vom Versender selbst oder einem Beauftragten desselben ausgestellt worden ist.

Art. 34. Die Abgabe directer Personen- und Gepäckbillete, sowie die Empfangnahme von Viehsendungen mit directen Transportschriften zwischen der Schweiz und dem Auslande findet nur insoweit statt, als diesfällige Vereinbarungen mit den betreffenden ausländischen Bahnverwaltungen bestehen.

Art. 35. Güter mit directen Frachtbriefen dürfen nach allen ausländischen Bahnen angenommen werden, mit welchen directe Verkehrsbeziehungen bestehen, oder welche mit dem schweizerischen Bahnnetz in ununterbrochener Schienenverbindung sich befinden. Ausgenommen sind jedoch solche Güter, deren Weiterbeförderung von den betreffenden ausländischen Bahnen abgelehnt wird, oder deren Bestimmungstation dem Netze einer Bahnunternehmung angehört, gegen welche die schweizerischen Bahnverwaltungen für die ihnen im Falle von Verlust oder Beschädigung des Gutes obliegende Haftpflicht den Rückgriff nicht nehmen können.

Die Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen wird diejenigen ausländischen Bahnen speciell bezeichnen, nach welchen auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen Gütersendungen angenommen werden, obgleich mit ihnen kein Verkehrsverkehr vereinbart ist.

Den einzelnen Bahnverwaltungen bleiben besondere Vereinbarungen unter sich über den Verkehr mit den ausländischen Bahnen anheimgestellt.

Uebernimmt eine Station ein Gut mit directem Frachtbrief nach einer ausländischen Bahn, nach welcher die Empfangnahme von Gütern gemäss Absatz 1 ausgeschlossen ist, so hat ihre Verwaltung für die Folgen zu haften.

Art. 36. Bei Abschluss von internationalen Verkehrsverbänden wird jeweilen dahin gewirkt werden, dass die Bestimmungen der schweizerischen Gesetzgebung und der schweizerischen Bahnregulative über die Haftpflicht und die Regelung von Entschädigungsforderungen in den Verbandsregulativen möglichste Berücksichtigung finden.

Art. 37. In denjenigen internationalen Verkehren, wo es an derartigen Bestimmungen gebricht, sowie auch in den übrigen, insoweit die Verbandsregulative in den nachstehend bezeichneten Punkten keine Wegleitung enthalten, beziehungsweise von einzelnen beteiligten schweizerischen Bahnverwaltungen nicht angenommen worden sind, sind folgende Vorschriften zu beobachten;

1. Einzelgüter sind auf der schweizerischen Grenzstation umzuladen, und bei diesem Anlasse ist deren Beschaffenheit genau zu controliren; die Richtigkeit der Gewichtsangaben soll durch Nachwägung constatirt werden, insoweit eine solche nicht schon zum Zwecke der Verzollung stattfindet. Ausgenommen bleiben Güter, welche nach ihrer Natur einen ausnahmsweise beschleunigten Transport verlangen und in Folge dessen einer Specialverification nicht unterworfen werden können.

2. Bei Wagenladungen, welche plombirt von einer ausländischen Bahn auf einer Grenzstation eintreffen, und bei denen die Zollbehörde eine Beseitigung der Plomben nicht verlangt, ist die Weiterbeförderung ohne Umladung gestattet, insofern äusserlich keine Spuren einer Unregelmässigkeit sich vorfinden.

3. Die gleiche Bestimmung gilt für Wagenladungen, bei denen eine Beseitigung der Plomben Seitens der Zollbehörden erfolgt, unter der Bedingung, dass unmittelbar nach vorgenommener Zolluntersuchung die Anlegung neuer Plomben stattfindet und ordnungsgemäss constatirt wird.

4. Treten anlässlich der zollamtlichen Untersuchung oder sonst bei oberflächlicher Revision auf der Grenzstation Unregelmässigkeiten zu Tage, oder erscheinen solche als wahrscheinlich, so hat in der Regel eine Umladung und genaue Revision der Wagenladungen stattzufinden.

Die Umladung darf in solchen Fällen nur dann unterbleiben, wenn auch ohne dieselbe die Beschaffenheit der Ladung mit Sicherheit festgestellt und durch dieselbe die Unregelmässigkeit weder beseitigt noch vermindert werden kann.

5. Auf der schweizerischen Grenzstation ankommende offene Wagen sind bezüglich ihrer Verladungsweise und, soweit das ohne Umladung möglich ist, auch bezüglich der Beschaffenheit des Inhaltes einer genauen Revision zu unterwerfen; allfällige Mängel sind hiebei festzustellen und die daraus gegenüber den Vorbahnen sich ergebenden Rechte ordnungsgemäss zu wahren.

Bei Vernachlässigung dieser Vorschrift hat die Bahnverwaltung der Grenzstation für die Folgen aufzukommen.

6. Bei vorkommenden Unregelmässigkeiten ist in der für den internen directen Verkehr vorgeschriebenen Art (vergl. Art. 12, 13, 26 und ff.) zu verfahren.

7. Die schweizerischen Grenzstationen sind verpflichtet, die im internationalen Verkehr an sie gelangenden Frachtbriefe und Frachtarten abzustempeln.

8. Für die Haftpflicht der schweizerischen Bahnverwaltungen unter sich finden die Bestimmungen des ersten Abschnittes über den directen schweizerischen Verkehr analoge Anwendung.

(Schluss in nächster Nummer.)

* * *

Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 25. August 1875. — Es werden genehmigt:

1) Die Pläne für die Bauausführung der Linie Winterthur-Zofingen auf dem Gebiete der Zürcherischen Gemeinden Kloten, Basserstorf und Nürenstorf.

2) Der Situationsplan für die Zufahrtsstrasse zur Station Bilten der linksufrigen Zürichseebahn.

3) Der Situationsplan für die Durchführung der Bischofszellerbahn durch das Sarenthal.

vom 27. August,

Der Bundesversammlung wird die Bewilligung von Fristverlängerungen zu Gunsten der Eisenbahnunternehmung Thun-Konolfingen empfohlen:

- a) bis zum 17. Sept. 1876 für die Einreichung der technischen und finanziellen Ausweise nebst den Gesellschaftsstatuten;
- b) bis spätestens 1. Januar 1877 für den Anfang mit den Erdarbeiten;
- c) bis 1. Sept. 1878 für die Vollendung der Bahn und der Eröffnung des Betriebs.

* * *

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 35, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen — (Wien, Stadt, Rothenthurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

Die geheimen Qualificationstabellen. — Eine fürstliche Personenbeförderung. — Ein Fragment über Fahrpost-Manipulation. — Signalwesen bei den österr. Eisenbahnen. — Rundschau auf dem Gebiete des Versicherungswesens. — Betrachtungen über den Bau und Betrieb unserer Eisenbahnen. — Der Aufmerksamkeit des königl. ungarischen Communications-Ministers gewidmet. — Deutsche Eisenbahnpolitik und ihre Folgen. — Chronik. —

* * *