

MEMORIAL

DU

Grand-Duché de Luxembourg.



Memorial

DES

Großherzogtums Luxemburg.

Samedi, 27 mars 1909.

N. 17.

Samstag, 27. März 1909.

Arrêté grand-ducal du 16 mars 1909, ayant pour objet de déclarer d'utilité publique la construction d'un chemin de raccordement du village de Kayl à la station du chemin de fer de Kayl.

Au nom de Son Altesse Royale GUILLAUME, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc. ;

Nous MARIE-ANNE, Grande-Duchesse, Regente du Grand-Duché de Luxembourg ;

Vu une délibération du conseil communal de Kayl, en date 30 novembre 1908, tendant à faire déclarer d'utilité publique la construction d'un chemin de raccordement du village de Kayl à la station du chemin de fer de Kayl, dans le prolongement de la rue dite « Jostegessel », et à autoriser, en tant que de besoin, l'acquisition par voie d'expropriation forcée des immeubles dont l'emprise est nécessaire à l'exécution des travaux projetés ;

Vu la loi du 17 décembre 1859 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Directeur général de l'intérieur et de Notre Directeur général des travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Les travaux de construction d'un chemin de raccordement du village de Kayl à la station de chemin de fer de Kayl, dans le prolongement de la rue dite « Jostegessel », sont déclarés d'utilité publique.

Großh. Beschluß vom 16. März 1909, wodurch der Bau eines Verbindungsweges vom Dorfe Kayl zur Bahnstation Kayl, zum Gegenstande öffentlichen Nutzens erklärt wird.

Im Namen S. K. H. **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Großherzog von Luxemburg, Herzog zu Nassau, etc., etc., etc. ;

Wir **Maria-Anna**, Großherzogin, Regentin des Großherzogtums Luxemburg ;

Nach Einsicht einer Beratung des Gemeinderates von Kayl, vom 30. November 1908, wodurch der Antrag gestellt wird, den Bau eines Verbindungsweges vom Dorfe Kayl zur Bahnstation Kayl, in der Verlängerung der sogenannten „Jostegessel“, zum Gegenstand öffentlichen Nutzens zu erklären, sowie die Zwangsentziehung der zur Ausführung der projektierten Arbeiten notwendigen Grundstücke zu gestatten ;

Nach Einsicht des Gesetzes vom 17. Dezember 1859 über die Enteignung wegen öffentlichen Nutzens ;

Nach Anhörung Unseres Staatsrates ;

Auf den Bericht Unseres General-Direktors des Innern und Unseres General-Direktors der öffentlichen Arbeiten, und nach Beratung der Regierung im Conseil ;

Haben beschlossen und beschließen :

Art. 1. Die Arbeiten zum Bau des Verbindungsweges vom Dorfe Kayl zur Bahnstation Kayl, in der Verlängerung der sogenannten „Jostegessel“, sind zum Gegenstand öffentlichen Nutzens erklärt.

L'administration communale de Kayl est autorisée à acquérir les immeubles dont l'emprise est nécessaire à l'exécution des travaux projetés et, en tant que de besoin, à procéder à cette fin par voie d'expropriation, conformément aux règles déterminées par la loi prévue du 17 décembre 1859.

Art. 2. Les actes d'acquisition à intervenir resteront soumis à l'approbation de Notre Directeur général de l'intérieur.

Art. 3. Notre Directeur général de l'intérieur et Notre Directeur général des travaux publics sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Château de Hohenbourg, le 16 mars 1909.

MARIE-ANNE.

*Le Directeur général
de l'intérieur,
H. KIRPACH.*

*Le Directeur général
des travaux publics,
Ch. DE WAHA.*

Arrêté grand-ducal du 27 mars 1909, portant approbation d'un nouveau règlement d'exploitation pour les chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

Au nom de Son Altesse Royale GUILLAUME, par la grâce de Dieu Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc. ;

Nous MARIE-ANNE, Grande-Duchesse, Régente du Grand-Duché de Luxembourg ;

Vu l'art. 7 du traité du 11 novembre 1902, approuvé par la loi du 3 avril 1903, concernant l'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg ;

Vu le nouveau règlement d'exploitation décrété par le Conseil fédéral allemand dans sa séance du 17 décembre 1908 et qui sera appliqué aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine à partir du 1^{er} avril 1909 ;

Vu l'art. 27 de la loi organique du Conseil d'État du 16 janvier 1866, et attendu qu'il y a urgence ;

Die Gemeindeverwaltung von Kayl ist ermächtigt, die zur Ausführung der projektierten Arbeiten notwendigen Grundstücke zu erwerben und nötigenfalls zu diesem Zwecke das durch obenwähntes Gesetz vom 17. Dezember 1859 geregelte Enteignungsverfahren einzuleiten.

Art. 2. Die Kaufurkunden sind der Genehmigung Unseres General-Directors des Innern zu unterbreiten.

Art. 3. Unser General-Director des Innern und Unser General-Director der öffentlichen Arbeiten sind mit der Ausführung dieses Beschlusses betraut.

Schloß Hohenburg, den 16. März 1909.

Maria-Anna.

*Der General-Director
des Innern,
H. Kirpach.*

*Der General-Director
der öffentlichen Arbeiten,
R. de Waha.*

Großh. Beschluß vom 27. März 1909, wodurch ein neues Betriebsreglement für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen genehmigt wird.

Im Namen S. M. S. **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Großherzog von Luxemburg, Herzog zu Nassau, etc., etc., etc. ;

Wir **Maria-Anna**, Großherzogin, Regentin des Großherzogtums Luxemburg ;

Nach Einsicht des Art. 7 des Vertrags vom 11. November 1902, genehmigt durch Gesetz vom 3. April 1903, den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betreffend ;

Nach Einsicht des vom Deutschen Bundesrat in seiner Sitzung vom 17. Dezember 1908 erlassenen neuen Betriebsreglements (Verkehrsordnung), welches vom 1. April 1909 ab auf den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zur Anwendung gelangen soll ;

Nach Einsicht des Art. 27 des Gesetzes vom 16. Januar 1866 über die Organisation des Staatsrates und in Anbetracht der Dringlichkeit ;

Sur le rapport de Notre Directeur général des travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le nouveau règlement ¹⁾ susvisé est approuvé en tant que ses dispositions sont conformes au traité du 11 novembre 1902 et aux lois et aux règlements du Grand-Duché, et sans préjudice de l'application de la convention internationale de Berne relative au transport de marchandises par chemins de fer.

Toutefois il est entendu que le transport des marchandises reprises à l'annexe C sub n° I A et B, qui sont d'un caractère mixte et qui peuvent éventuellement servir comme munitions de guerre, telles que la poudre (Schwarzpulver), les cartouches, etc., n'est autorisé sur les lignes ferrées du Grand-Duché que pour autant qu'elles ne doivent pas avoir une destination militaire.

Art. 2. Le nouveau règlement entrera en vigueur sur les chemins de fer Guillaume-Luxembourg à partir du 1^{er} avril 1909 ; il remplace celui qui a été publié en vertu de l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1899, ensemble les modifications et ajoutées y apportées par Nos arrêtés subséquents.

Art. 3. Notre Directeur général des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Château de Hohenbourg, le 27 mars 1909.

MARIE-ANNE.

*Le Directeur général
des travaux publics,
CH. DE WAHA.*

1) Le règlement dont s'agit, avec ses annexes, forme Annexe au présent numéro du *Mémorial*.

Auf den Bericht Unseres General-Directors der öffentlichen Arbeiten, und nach Beratung der Regierung im Conseil ;

Haben beschlossen und beschließen :

Art. 1. Obiges Reglement ¹⁾ ist genehmigt insofern dessen Bestimmungen mit dem Vertrage vom 11. November 1902 sowie mit den Gesetzen und Reglementen des Großherzogtums in Einklang stehen, unbeschadet der Anwendung des Berner Vertrags über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

Der Transport der in der Anlage C unter Nr. I A und B angegebenen Waren, die einen gemischten Charakter besitzen, und die eventuell als Kriegsmunition gelten können, wie Pulver (Schwarzpulver), Kartuschen, usw., ist jedoch nur auf den Eisenbahnen des Großherzogtums insofern gestattet, als sie nicht zu militärischen Zwecken bestimmt sind.

Art. 2. Das neue Reglement tritt am 1. April 1909 auf den Wilhelm-Luxemburg-Bahnen in Kraft; es tritt an die Stelle desjenigen das durch Großh. Beschluß vom 23. Dezember 1899 veröffentlicht wurde, einschließlich der an demselben nachträglich vorgenommenen Aenderungen und Zusätze.

Art. 3. Unser General-Direktor der öffentlichen Arbeiten ist mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Schloß Hohenburg, den 27. März 1909.

Maria-Auna.

Der General-Direktor
der öffentlichen Arbeiten,
K. de Waha.

¹⁾ Besagtes Reglement (Verkehrsordnung) nebst Anlagen ist als Beilage zur gegenwärtigen Nummer des „Mémorial“ abgedruckt.

Bekanntmachung. — Eisenbahnwesen.

In Gemäßheit des Schlußabfages der Vereinbarung vom 30. Juni 1893 („Mémorial“, S. 323), erleichternde Vorschriften für den Eisenbahnfrachtverkehr zwischen Luxemburg und Deutschland betreffend, kommen die in der Anlage C zum vorstehenden Betriebsreglement (Verkehrsordnung)

vorgesehenen Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände auch im luxemburgisch-deutschen Wechselverkehr zur Anwendung.

Luxemburg, den 27. März 1909.

Der General-Direktor der öffentlichen Arbeiten,
K. de Waha.

Arrêté du 24 mars 1909, portant prolongation de délais pour l'enlèvement du bois mort des vignes.

LE MINISTRE D'ÉTAT, PRÉSIDENT
DU GOUVERNEMENT;

Revu l'arrêté ministériel du 25 septembre 1908, concernant les mesures à prendre contre l'invasion et la propagation du phylloxera, et notamment l'art. 19, portant que le bois mort etc. doit être enlevé des vignes et terrains avoisinants avant le 1^{er} avril de chaque année et remis avant le 15 du même mois;

Attendu que les intempéries de la saison ne permettent pas de terminer ces travaux en temps utile;

Vu l'avis de M. le commissaire de district et de surveillance pour la viticulture;

Arrête:

Art. 1^{er}. Les délais ci-dessus fixés sont prorogés pour l'année courante, pour l'enlèvement du bois mort jusqu'au 15 avril 1909, resp. pour le remisage jusqu'au 25 du même mois.

Art. 2. Le présent arrêté sera inséré au *Mémorial*.

Luxembourg, le 24 mars 1909.

Le Ministre d'Etat, Président
du Gouvernement,
EYSCHEN.

Avis. — Cour militaire.

Par arrêté grand-ducal en date du 17 courant, M. Charles Rischard, président de la Cour supérieure de justice, a été nommé président de la haute Cour militaire.

Luxembourg, le 20 mars 1909.

Le Ministre d'Etat, Président
du Gouvernement,
EYSCHEN.

Beschluß vom 24. März 1909, betreffend Verlängerung der Fristen der Entfernung des Abfallholzes aus den Weinbergen

Der Staatsminister, Präsident
der Regierung;

Nach Einsicht des Ministerialbeschlusses vom 25. September 1908, die Mafregeln gegen die Einschleppung und Verbreitung der Meblaus betreffend, insbesondere des Art. 19, wonach das Abfallholz usw. jedes Jahr bis zum 1. April aus den Weinbergen und den angrenzenden Geländen entfernt und vor dem 15. dess. Mts. unter Dach gebracht sein muß;

In Erwägung daß wegen der Ungunst der Witterung diese Arbeiten nicht zur gehörigen Zeit beendigt werden können;

Auf das Gutachten des Distrikts- und Weinbau-Aufsichtskommissars;

Beschließt:

Art. 1. Obenerwähnte Fristen sind für das laufende Jahr bis zum 15. April 1909 resp. 25. dess. Mts. verlängert.

Art. 2. Dieser Beschluß soll im „*Mémorial*“ veröffentlicht werden.

Luxemburg, den 24. März 1909.

Der Staatsminister, Präsident
der Regierung,
Eyschen.

Bekanntmachung. — Militärgerichtshof

Durch Großh. Beschluß vom 17. März ct. ist Hr. Karl Rischard, Präsident des Obergerichtshofes zu Luxemburg, zum Präsidenten des Militärgerichtshofes ernannt worden.

Luxemburg, den 20. März 1909.

Der Staatsminister, Präsident
der Regierung,
Eyschen.

MEMORIAL



Memorial

DU

DES

Grand-Duché de Luxembourg.

Großherzogtum Luxemburg.

Samedi, 27 mars 1909.

(ANNEXE au N° 17.)

Samstag, 27. März 1909.

**Verkehrs-Ordnung für die im Grossherzogtum Luxemburg gelegenen Strecken
der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.**

(Genehmigt durch Grossh. Beschluss vom 27. März 1909.)

I. Eingangsbestimmungen.

II. Allgemeine Bestimmungen.

§ 3. — *Pflicht zur Beförderung.* — Die Beförderung kann nicht verweigert werden, wenn

1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entsprechen wird ;
 2. die Beförderung nicht nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist ;
 3. die Beförderung mit den regelmässigen Beförderungsmitteln möglich ist ;
 4. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die als höhere Gewalt zu betrachten sind.
- Gegenstände, die sich nach der Anlage oder dem Betriebe der beteiligten Bahnen nicht zur Beförderung eignen, braucht die Eisenbahn zur Beförderung nicht anzunehmen.

Gegenstände, deren Ein- oder Ausladen besondere Vorrichtungen erfordert, braucht die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen, wo die Vorrichtungen vorhanden sind.

§ 4. — *Züge.* — Zur Beförderung dienen die regelmässig nach bestimmtem Fahrplan und die nach Bedarf verkehrenden Züge.

Die Ausführung von Sonderfahrten auf Bestellung unterliegt dem Ermessen der Eisenbahn.

§ 5. — *Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.* — Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

§ 6. — *Tarife.* — Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle für den Beförderungsvertrag massgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben. Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung. Sie sind bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden.

Die Beförderungspreise müssen dem Betrage nach feststehen.

Jede Preisermässigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.

Für milde oder öffentliche Zwecke oder im dienstlichen Interesse der Eisenbahn sind Begünstigungen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.

Die Tarife treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft, Tarifierhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen frühestens zwei Monate nach der Veröffentlichung, wenn nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit eingeführt war.

§ 7. — *Beschwerden.* — Beschwerden können mündlich oder schriftlich angebracht werden.

Auf Beschwerden ist sobald wie möglich ein Bescheid zu erteilen.

§ 8. — *Meinungsverschiedenheiten.* — Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Publikum und den Bedienten entscheidet auf den Stationen der Aufsichtsbeamte, während der Fahrt der Zugführer.

§ 9. — *Zahlungsmittel.* — Ausser den gesetzlichen Zahlungsmitteln ist, wo das Bedürfnis besteht, auch das in den Nachbarländern-gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld anzunehmen. Den Annahmekurs hat die Eisenbahn festzusetzen und bei den Abfertigungsstellen durch Schalteraushang zu veröffentlichen.

III. Beförderung von Personen.

§ 10. — *Fahrpläne.* — Die Fahrpläne sind vor ihrem Inkrafttreten zu veröffentlichen und rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen. Aus ihnen müssen Gattung, Wagenklassen und Abfahrzeiten, für die grösseren Uebergangs- und die Endstationen auch die Ankunftszeiten der Züge sowie die wichtigeren Zuganschlüsse zu ersehen sein. Die ausgehangenen Fahrpläne des eigenen Verwaltungsbezirkes müssen auf hellgelbem, die anderer inländischer Verwaltungen auf weissem Papiere gedruckt sein. Ausser Kraft getretene Fahrpläne sind sofort zu entfernen.

§ 11. — *Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Personen.* — Personen, die die vorgeschriebene Ordnung nicht beachten, sich den Anordnungen der Bediensteten nicht fügen oder den Anstand verletzen, insbesondere betrunkene Personen, können von der Beförderung ausgeschlossen werden.

Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen Mitreisenden lastig fallen würden, sind von der Beförderung auszuschliessen, wenn ihnen nicht ein besonderes Abteil angewiesen werden kann. Das Fahrgeld und die Gepackfracht sind ihnen nach Abzug des Betrages für die durchfahrene Strecke zu erstatten.

Pestkranke dürfen nicht befördert werden. An Aussatz (Lepra), Cholera (asiatischer), Fleckfieber (Flecktyphus), Gelbfieber oder Pocken (Blattern) erkrankte oder an einer solchen Krankheit verdächtige Personen dürfen nur dann befördert werden, wenn der für die Zugangsstation zuständige beamtete Arzt die Zulässigkeit der Beförderung bescheinigt. Die an Aussatz erkrankten oder dieser Krankheit verdächtigen Personen sind in abgeschlossenem Abteile mit besonderem Aborte, die übrigen hier aufgeführten Personen in besonderem Wagen zu befördern.

Personen, die an Typhus (Unterleibstypus), Diphtherie, Ruhr, Scharlach, Masern oder Keuchhusten leiden, sind in abgeschlossenem Abteile mit besonderem Aborte zu befördern. Ist eine Person einer solchen Krankheit verdächtig, so kann die Eisenbahn die Vorlegung eines ärztlichen Zeugnisses verlangen, aus dem die Art der Krankheit hervorgeht.

Für den besonderen Wagen oder das Wagenabteil ist die tarifmässige Gebühr zu entrichten.

Wegen Rückgabe des Gepäcks vergleiche § 34 Abs. 4 und 5.

§ 12. — *Fahrpreise. Ermässigung für Kinder.* — Auf jeder Station ist ein Tarifauszug auszuhängen oder auszulegen, der die Preise der dort verkauflichen Fahrkarten enthält.

Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahr, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, sind frei zu befördern. Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein besonderer Platz beansprucht wird, sind zu ermässigten Preisen zu befördern.

§ 13. — *Fahrkarten.* — Der Reisende muss vor Antritt der Fahrt eine Fahrkarte erwerben; der Tarif kann Ausnahmen zulassen.

Die Fahrkarte muss Strecke, Zuggattung, Wagenklasse und Fahrpreis angeben.

Die Geltungsdauer muss im Tarife festgesetzt werden.

§ 14. — *Lösung der Fahrkarten.* — Die Fahrkartenschalter sind auf Stationen mit geringerem Verkehre mindestens eine halbe Stunde, auf Stationen mit grösserem Verkehre mindestens eine Stunde vor der Abfahrzeit offen zu halten.

Fünf Minuten vor der Abfahrzeit des Zuges erlischt der Anspruch auf Verabfolgung einer Fahrkarte.

Die Eisenbahn kann verlangen, dass das Fahrgeld abgezahlt entrichtet wird.

§ 15. — *Vorausbestellung von Abteilen oder einzelnen Plätzen.* — Ganze Abteile sind den Reisenden auf Verlangen für den tarifmässigen Preis zur Verfügung zu stellen, wenn keine Rücksichten des Betriebs oder des Verkehrs entgegenstehen. Die Bestellung muss mindestens dreissig Minuten vor der Abfahrzeit erfolgen.

Für ein Abteil sind höchstens so viele Fahrkarten zu bezahlen, wie es Plätze enthält. In das Abteil dürfen nicht mehr Personen aufgenommen werden, als Fahrkarten bezahlt sind.

Bestellte Abteile müssen durch eine Aufschrift kenntlich gemacht werden.

Ob für einzelne Züge bestimmte Plätze bestellt werden können, hat der Tarif zu bestimmen.

§ 16. — *Prüfung der Fahrkarten. Fahrpreiszuschläge. Bahnsteigharten.* — Die Fahrkarte ist auf Verlangen

beim Eintritte in den Warteraum, beim Betreten und beim Verlassen des Bahnsteigs, beim Einsteigen in den Wagen sowie jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen und je nach den für die letzte Fahrstrecke bestehenden Einrichtungen kurz vor oder nach Beendigung der Fahrt abzugeben.

Ein Reisender, der keine gültige Fahrkarte vorweisen kann, hat für die von ihm zurückgelegte Strecke, wenn aber die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des Fahrpreises, mindestens jedoch sechs Mark zu entrichten. Dieser Betrag ist auch zu zahlen, wenn sich der Zug noch nicht in Bewegung gesetzt hat. Wer unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, dass er keine Fahrkarte habe lösen können, hat einen Zuschlag von einer Mark zu dem tarifmäßigen Preise, jedoch nicht mehr als das Doppelte dieses Preises zu zahlen.

Der Reisende, der die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden. Der Ausgesetzte hat keinen Anspruch darauf, dass ihm sein Reisegepäck auf einer andern als der Bestimmungsstation zur Verfügung gestellt wird.

Auf Stationen mit Bahnsteigsperrre haben Personen, die nicht im Besitz einer gültigen Fahrkarte sind, vor Betreten der abgesperrten Teile der Station eine Bahnsteigkarte zu lösen. Die Karte ist beim Eintritte vorzuzeigen und beim Verlassen der abgesperrten Teile abzugeben. Wer ohne gültigen Ausweis die abgesperrten Teile einer Station betritt, hat eine Mark zu zahlen.

Wer ohne die Absicht mitzureisen in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge Platz nimmt, hat sechs Mark zu entrichten.

Den Eisenbahnen bleibt überlassen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden die Fälle durch den Tarif einheitlich zu regeln, wo aus Billigkeit von der Erhebung der in den Abs. 2, 4 und 5 bezeichneten Beträge ganz oder teilweise abgesehen wird.

In allen Fällen, wo eine Nachzahlung geleistet wird, ist eine Bescheinigung zu verabfolgen.

§ 17. — *Warteräume.* — Die Warteräume sind mindestens eine Stunde vor Abfahrzeit des Zuges zu öffnen.

Auf Uebergangsstationen ist es den angekommenen Reisenden gestattet, sich in dem Warteraum der Bahn, die sie zur Weiterreise benutzen wollen, bis zur Abfahrt ihres Zuges aufzuhalten. Sie können aber nicht beanspruchen, dass der Warteraum ihrerwegen in der Zeit von elf Uhr Abends bis sechs Uhr Morgens offengehalten wird. Nur wenn die Zeit von der Ankunft des letzten bis zum Abgange des ersten Zuges weniger als vier Stunden beträgt, müssen auf Uebergangsstationen oder auf Stationen, wo Züge über Nacht stehen bleiben, die Warteräume für angekommene Reisende, die weiter fahren wollen, geöffnet sein.

Den im § 11 aufgeführten Personen kann untersagt werden, sich in den Warteräumen aufzuhalten.

Das Rauchen in den Warteräumen kann verboten werden.

§ 18. — *Frauen- und Nichtraucherabteile.* — Jeder Zug muss mindestens je ein Frauenabteil zweiter und dritter Klasse enthalten, wenn er drei oder mehr Abteile der betreffenden Klasse führt.

In Frauenabteile dürfen Männer nicht zugelassen werden, selbst wenn es die darin fahrenden Frauen zugeben. Die Mitnahme von Knaben bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr ist gestattet.

In der ersten Wagenklasse darf, soweit nicht besondere Abteile für Raucher und Nichtraucher eingerichtet sind, nur mit Zustimmung aller Reisenden desselben Abteils geraucht werden. In Zügen, die Abteile zweiter und dritter Klasse führen, müssen Abteile zweiter, und, soweit es die Beschaffenheit der Wagen gestattet, auch dritter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein. In den übrigen Abteilen dieser Klassen und in der vierten Klasse ist das Rauchen gestattet, sofern nicht auch für die vierte Klasse Nichtraucherabteile eingerichtet sind.

Nichtraucher- und Frauenabteile sind durch eine Aufschrift kenntlich zu machen.

In Nichtraucher- und Frauenabteilen darf selbst mit Zustimmung der Mitreisenden nicht geraucht, auch dürfen solche Abteile nicht mit brennenden Zigarren, Zigaretten oder Tabakspfeifen betreten werden.

In Zügen, in denen sich keine Wagen mit geschlossenen Abteilen befinden, ist für gesonderte Unterbringung von Nichtrauchern und von Frauen tunlichst Sorge zu tragen.

§ 19. — *Einsteigen und Anweisung der Plätze.* — Auf grösseren Stationen ist in den Warteräumen zum Einsteigen abzurufen.

Die Bediensteten sind berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, den Reisenden die Plätze anzuweisen.

Die mit durchgehenden Fahrkarten angekommenen Reisenden haben den Vorzug vor neu hinzutretenden.

Der Reisende darf beim Einsteigen für sich und für jede mit ihm reisende Person je einen Platz belegen. Wer seinen Platz verlässt, ohne ihn zu belegen, verliert den Anspruch darauf (vergleiche jedoch § 15 Abs. 4).

§ 20. — *Rücknahme und Umtausch von Fahrkarten.* — Der Reisende hat nur dann Anspruch auf Beförderung in der Wagenklasse, für die seine Fahrkarte gilt, wenn ihm dort ein Platz angewiesen werden kann. Erhält er weder hier, noch — wenigstens zeitweilig — in einer höheren Klasse einen Platz, so kann er Beförderung in einer niedrigeren Klasse, in der noch Plätze frei sind, und Erstattung des Preisunterschieds verlangen oder die Fahrt unterlassen und das Fahrgeld sowie die Gepäckfracht zurückfordern. Eine Entschädigung steht ihm nicht zu.

Auf der Zugangsstation darf der Reisende bis fünf Minuten vor der Abfahrzeit des Zuges seine Fahrkarte, wenn sie noch nicht durchlocht oder nachweislich nur zum Betreten des Bahnsteigs benutzt ist, unter Ausgleich des Preisunterschieds gegen eine andere umtauschen.

Für Teilstrecken kann, soweit der Tarif nichts anderes bestimmt, gegen Zahlung des tarifmässigen Zuschlags eine höhere Klasse oder ein Zug mit höheren Fahrpreisen benutzt werden.

§ 21. — *Abfahrt. Versäumnis der Abfahrt durch den Reisenden.* — Nach dem Abfahrzeichen darf niemand mehr zur Mitfahrt zugelassen werden.

Wer die Abfahrt versäumt, hat keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrgeldes oder auf eine Entschädigung.

Will er einen späteren Zug benutzen, für den seine Fahrkarte nicht ohne weiteres gilt, so hat er sie ohne Verzug dem Aufsichtsbeamten vorzulegen, der sie für den gewählten Zug gültig schreibt. Die Geltungsdauer der Fahrkarten wird hierdurch nicht verlängert. Bei Benutzung eines Zuges mit höheren oder niedrigeren Fahrpreisen ist der Unterschied auszugleichen.

Wegen Rückgabe des Gepäcks (Abs. 2) gelten sinngemäss die Vorschriften im § 34 Abs. 4 und 5.

§ 22. — *Öffnen der Fenster.* — Nur mit Zustimmung aller in demselben Abteile reisenden Personen dürfen die Fenster auf beiden Seiten des Wagens gleichzeitig geöffnet sein. Im übrigen entscheidet, wenn sich die Reisenden über das Öffnen und Schliessen der Fenster nicht verständigen, der Schaffner.

§ 23. — *Beschädigung von Fahrzeugen oder Ausrüstungsstücken.* — Die durch Beschädigung oder Verunreinigung der Fahrzeuge oder Ausrüstungsstücke entstandenen Kosten sind zu erstatten. Die Eisenbahn kann sofortige Zahlung oder Sicherheitsleistung verlangen. Die Entschädigung ist, wenn die Eisenbahn dafür feste Sätze bestimmt hat, nach diesen zu bemessen.

§ 24. — *Verfahren auf Zwischenstationen. Anhalten auf freier Bahn.* — Bei Ankunft auf einer Station sind ihr Name und der etwa stattfindende Wagenwechsel anzurufen, ausserdem die Dauer des Aufenthalts, wenn dieser mehr als vier Minuten beträgt. Sobald der Zug stillsteht, haben die Bediensteten die Türen der Wagen zu öffnen, aus denen Reisende auszusteigen verlangen.

Wird ausnahmsweise ausserhalb einer Station längere Zeit angehalten, so dürfen die Reisenden nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers aussteigen. Sie müssen sich sofort von dem Bahngleis entfernen und auf das erste Zeichen des Zugführers ihre Plätze wieder einnehmen.

§ 25. — *Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenstationen.* — Der Tarif muss bestimmen, wie oft, wie lange und unter welchen Bedingungen der Reisende die Fahrt auf Zwischenstationen unterbrechen darf.

§ 26. — *Verspätung oder Ausfall von Zügen. Betriebsstörungen.* — Die verspätete Abfahrt oder Ankunft oder das Ausfallen eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Entschädigung.

Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluss an einen anderen Zug versäumt oder fällt ein Zug ganz oder teilweise aus, so kann der Reisende das Fahrgeld und die Gepäckfracht für die nicht durchfahrene Strecke zurückfordern.

Gibt der Reisende in einem solchen Falle die Weiterfahrt auf und kehrt mit dem nächsten, günstigsten Zuge ohne Fahrtunterbrechung zur Abgangsstation zurück, so ist ihm Fahrgeld und Gepäckfracht zu erstatten, auch freie Rückbeförderung in der für die Hinreise bezahlten Wagenklasse zu gewähren; führt der Zug diese nicht, in der nächst höheren Klasse. Seine Ansprüche hat der Reisende bei Vermeidung des Verlustes unter Vorlegung der Fahrkarte sogleich nach Ankunft auf der Station, wo er die Reise aufgibt, und bei Rückkehr auf der Abgangsstation dem Aufsichtsbeamten zu melden. Auf beiden Stationen ist die Meldung dem Reisenden zu beschleunigen.

Die Eisenbahn hat den Reisenden, der auf Ersatz des Fahrgeldes und auf freie Rückbeförderung verzichtet, nebst seinem Gepäck ohne Preiszuschlag mit dem nächsten, günstigsten, auf der gleichen oder auf einer anderen Strecke nach derselben Bestimmungsstation fahrenden, dem Personenverkehre dienenden Zuge zu befördern, wenn hierdurch die Ankunft auf der Bestimmungsstation beschleunigt wird. Der Rückgriff der Bahnen untereinander wird dadurch nicht berührt.

Die Eisenbahn ist berechtigt, durch den Tarif einzelne Züge oder Zuggattungen von der hilfsweisen Benutzung auszuschliessen.

Wenn Naturereignisse oder andere zwingende Umstände die Fahrt auf einer Strecke verhindern, so hat die Eisenbahn für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke tunlichst auf andere Weise zu sorgen.

Den Eisenbahnen bleibt überlassen, weitere Erleichterungen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden durch den Tarif einheitlich festzusetzen.

Zugverspätungen, die mehr als fünfzehn Minuten betragen, und Betriebsstörungen sind durch Anschlag bekannt zu machen.

§ 27. — *Mitnahme von Tieren in die Personenzüge.* — Tiere dürfen in die Personenwagen nicht mitgenommen werden.

Ausgenommen sind kleine Hunde und andere kleine Tiere, die auf dem Schosse getragen werden, wenn ihrer Mitnahme in das Abteil von den Mitreisenden nicht widersprochen wird. Hunde jeder Grösse dürfen mitgeführt werden, wenn ihren Besitzern ein besonderes Abteil zur Verfügung gestellt werden kann.

Im übrigen gelten für Hunde, die von Reisenden mitgeführt werden, folgende Vorschriften :

1. Hunde in genügend sicheren Behältern kann die Eisenbahn zur Beförderung in den Gepäck- oder Güterwagen zulassen.

2. Nicht in den Behältern verwahrte Hunde sind in besonderen Wagenräumen zu befördern. Sind solche nicht vorhanden oder schon besetzt, so kann die Beförderung nicht verlangt werden.

3. Für das Ein- und Ausladen sowie für das Umladen der Hunde auf Uebergangsstationen hat der Reisende zu sorgen.

4. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Hunde, die nicht sofort nach Ankunft auf der Bestimmungsstation abgeholt werden, zu verwahren.

5. Eine Angabe des Interesses an der Lieferung ist nicht gestattet.

Im Tarif ist zu bestimmen, ob und für welche Tiere der Reisende eine Beförderungsgebühr zu bezahlen hat. Ueber die Zahlung ist ihm ein Ausweis zu erteilen.

Für jedes gebührenpflichtige Tier, das ohne solchen Ausweis mitgeführt wird, ist zu entrichten :

Bei rechtzeitigem Meldung (§ 16 Abs. 2) ein Zuschlag von einer Mark zu dem tarifmässigen Preise, jedoch nicht mehr als das Doppelte dieses Preises ; ohne solche Meldung das Doppelte des Preises, jedoch mindestens sechs Mark.

In andern als den im Abs. 2 erwähnten Fällen ist das Tier aus dem Personenwagen zu entfernen. Die Vorschrift im § 16 Abs. 6 gilt sinngemäss.

Wegen sonstiger Beförderung von Tieren siehe §§ 30 Abs. 3, 40 ff. und 48 ff.

§ 28. — *Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen.* — Leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) dürfen in die Personenwagen mitgenommen werden, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, und keine Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen.

In der ersten, zweiten und dritten Wagenklasse steht dem Reisenden nur der Raum über und unter seinem Sitzplatze für Handgepäck zur Verfügung. Auf den Sitzplätzen darf Handgepäck nicht untergebracht werden.

In die vierte Klasse dürfen auch Handwerkzeug, Tornister, Traglasten in Körben, Säcken oder Kiepen und ähnliche Gegenstände mitgenommen werden, wie sie ein Fussgänger tragen kann.

Der Reisende hat die von ihm mitgeführten Sachen selbst zu beaufsichtigen. Die Eisenbahn haftet dafür nur, wenn sie ein Verschulden trifft.

§ 29. — *Von der Mitnahme ausgeschlossene Gegenstände.* — Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schusswaffen, ferner explosionsgefährliche, leicht entzündliche, ätzende, übelriechende Stoffe und dergleichen sind von der Mitnahme ausgeschlossen.

Der Zuwiderhandelnde haftet für jeden hieraus entstandenen Schaden und verurteilt ausserdem die bahnpolizeilich festgesetzte Strafe.

Die Bediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

Personen, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes eine Schusswaffe führen, sowie Jäger und Schützen dürfen Handmunition mitnehmen. Den Begleitern von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagen oder Wagenabteilen fahren, ist gestattet, geladene Schusswaffen mitzuführen.

IV Beförderung von Reisegepäck.

§ 30. — *Begriff.* — Der Reisende kann Gegenstände, deren er zur Reise bedarf, zur Beförderung als Reisegepäck aufgeben

Das Reisegepäck muss durch seine Verpackung — in Koffer, Reisekorbe, Reisetaschen, Hutschachteln, handliche Kisten oder dergleichen — als solches kenntlich sein.

Ob und unter welchen Bedingungen Gegenstände, die nicht zum Reisebedarfe zu rechnen sind, sowie Tiere in genügend sicheren Behältern und Fahrzeuge als Reisegepäck angenommen werden, muss der Tarif einheitlich bestimmen.

Die von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossenen und die im § 29 aufgeführten Gegenstände dürfen bei Vermeidung der im § 60 festgesetzten Folgen nicht als Reisegepäck aufgegeben werden.

Ob und unter welchen Bedingungen die im § 54 Abs. 2 B Ziffer 1 genannten Gegenstände als Reisegepäck angenommen werden, muss der Tarif bestimmen.

§ 31. — *Verpackung. Entfernung älterer Beförderungszeichen.* — Das Reisegepäck muss sicher und dauerhaft verpackt sein. Unverpacktes oder mangelhaft verpacktes Gepäck kann zurückgewiesen werden. Wird es gleichwohl zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, auf den Gepackschein (§ 32) einen entsprechenden Vermerk zu setzen. Die Annahme des Gepackscheins mit dem Vermerke gilt als Anerkenntnis dieses Zustandes.

Ältere Bezeichnungen (Eisenbahnbeförderungszeichen, Postbeförderungszeichen oder andere Zeichen, die mit Eisenbahnbeförderungszeichen verwechselt werden konnten) müssen von den Gepäckstücken entfernt sein.

§ 32. — *Auftieferung Gepackschein.* — Das Reisegepäck ist innerhalb der für die Lösung der Fahrkarten festgesetzten Zeit bei der Abfertigungsstelle aufzuliefern; indess kann die Annahme von Gepäck abgelehnt werden, das nicht spätestens fünfzehn Minuten vor Abgang des Zuges aufgeliefert wird. Der Tarif muss einheitlich bestimmen, ob bei der Auflieferung des Gepacks die Fahrkarte vorzuzeigen ist.

Will der Reisende das Interesse an der Lieferung angeben, so muss dies unter Zahlung der tarifmässigen Gebühr spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges erfolgen. Ist die Ersatzpflicht nach § 35 Abs. 2 auf einen Höchstbetrag beschränkt, so ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus unzulässig.

Als Reisegepäck zugelassene Fahrzeuge, die nicht im Packwagen untergebracht werden können, sind auf der Anfangsstation des Zuges mindestens zwei Stunden, auf anderen Stationen mindestens vierundzwanzig Stunden vor der Abfahrzeit anzumelden und spätestens eine Stunde vorher aufzuliefern.

Die Gepäckfracht ist bei der Aufgabe zu entrichten.

Bei der Annahme ist dem Reisenden ein Gepackschein auszuhandigen und im Falle der Angabe des Interesses an der Lieferung darin auch die angegebene Summe zu vermerken, anderenfalls hat die Angabe keine rechtliche Wirkung.

Wird in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung befördert oder wird Gepäck auf Stationen ohne Gepäckabfertigung angenommen, so gilt es gleichwohl mit dem Zeitpunkte der Annahme als zur Beförderung übernommen.

Für die Beförderung von Fahrrädern können durch den Tarif besondere Vorschriften getroffen werden.

§ 33. — *Zoll- oder steueramtliche, polizeiliche Abfertigung.* — Die Reisenden sind verpflichtet, der zoll- oder steueramtlichen und der polizeilichen Abfertigung ihres Gepacks beizuwohnen. Für eine durch Nichtbeachtung dieser Vorschrift verursachte Ueberschreitung der Lieferfrist (§ 37) wird kein Schadenersatz gewährt.

§ 34. — *Auslieferung.* — Das Gepäck wird gegen Rückgabe des Gepackscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen.

Der Inhaber ist berechtigt, auf der Bestimmungsstation die Auslieferung des Gepacks an der Ausgangsstelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, die zur Bereitstellung und etwa zur zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist. Müssen Fahrzeuge, die nicht im Packwagen verladen werden können, unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so kann ihre Weiterbeförderung erst mit dem nächsten Personenzuge verlangt werden.

Werden Gepäckstücke nicht innerhalb vierundzwanzig Stunden, Fahrzeuge nicht innerhalb zwei Stunden nach Ankunft des Zuges abgeholt, so ist das tarifmässige Lagergeld oder Standgeld zu entrichten. Kommt das Fahrzeug nach sechs Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen acht Uhr ab gerechnet,

In der Regel ist das Gepäck nur auf der Station auszuliefern, wohin es abgefertigt war. Auf Verlangen des Reisenden kann es jedoch, wenn Zeit und Umstände dies gestatten und keine Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen, gegen Rückgabe des Gepäckscheins und Vorzeigung der Fahrkarte auf der Aufgabestation zurückgegeben oder auf einer Zwischenstation ausgeliefert werden.

Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur verpflichtet, wenn die Empfangsberechtigung glaubhaft gemacht wird; auch kann Sicherheitsleistung verlangt werden.

Der Reisende, dem das Gepäck nicht rechtzeitig ausgeliefert wird, kann verlangen, dass ihm auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der Abforderung bescheinigt werden.

§ 35. — *Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung.* — Für Reisegepäck haftet die Eisenbahn, soweit nicht in diesem Abschnitt Abweichungen vorgesehen sind, nach den Vorschriften über die Haftung für Güter (Abschnitt VIII).

Bei besonderen Betriebsverhältnissen kann die Eisenbahn mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde die bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Reisegepäck zu leistende Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken. Wegen Beschränkung der Höhe des Schadenersatzes bei Gegenständen des § 54 Abs. 2 B Ziffer 1 gilt § 89 Abs. 2. Wenn Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit vorliegt, kann die Beschränkung auf den Höchstbetrag nicht geltend gemacht werden.

Für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gegenständen, die in beförderten Fahrzeugen (§ 30 Abs. 3) belassen sind, haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt.

§ 36. — *Verlust von Reisegepäck.* — Für den Verlust von Reisegepäck haftet die Eisenbahn nur, wenn das Gepäck binnen vierzehn Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Ein fehlendes Gepäckstück gilt nach Ablauf von drei Tagen nach Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, als verloren.

Wird das Gepäck später wiedergefunden, so ist der Reisende, wenn sich sein Aufenthalt ermitteln lässt, hiervon zu benachrichtigen. Er kann innerhalb dreissig Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass ihm das Gepäck gegen Rückzahlung des Ersatzbetrags nach Abzug des gemäss § 37 für Ueberschreitung der Lieferfrist zu gewährenden Schadenersatzes auf einer inländischen Station kostenfrei ausgehändigt werde. Bei der Rückgabe auf der Abgangstation ist dem Reisenden die Fracht zu erstatten.

§ 37. — *Haftung der Eisenbahn für Ueberschreitung der Lieferfrist.* — Bei Ueberschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden zu ersetzen, und zwar:

a) wenn das Interesse an der Lieferung nicht angegeben ist, für je angefangene vierundzwanzig Stunden der Fristüberschreitung — höchstens aber für drei Tage — bis zum Betrage von zwanzig Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen bis zum Betrage von dreissig Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug;

b) wenn das Interesse an der Lieferung angegeben ist, bis zum angegebenen Betrage. Ist dieser niedriger als die unter a bestimmte Entschädigung, so kann letztere beansprucht werden.

Ist ein Schaden nicht entstanden oder nicht nachgewiesen, so hat die Eisenbahn zu zahlen:

a) wenn das Interesse an der Lieferung nicht angegeben ist, für je angefangene vierundzwanzig Stunden der Fristüberschreitung — höchstens aber für drei Tage — zehn Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen fünfzehn Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug;

b) wenn das Interesse an der Lieferung angegeben ist, für je angefangene vierundzwanzig Stunden der Fristüberschreitung — höchstens aber für drei Tage — zwanzig Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen dreissig Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug, jedoch nicht mehr als den angegebenen Betrag. Ist dieser niedriger als die unter a bestimmte Entschädigung, so kann letztere beansprucht werden.

Die Haftung der Eisenbahn ist ausgeschlossen, wenn die Fristüberschreitung von einem Ereignisse herrührt, das die Eisenbahn weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte.

Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche § 95.

§ 38. — *Gepäckträger.* — Auf Stationen, wo das Bedürfnis besteht, sind Gepäckträger zu bestellen, die das Reise- und Handgepäck innerhalb des Bahnhofsbereichs nach den von den Reisenden bezeichneten Stellen zu bringen haben.

Die Gepäckträger müssen durch Dienstabzeichen erkennbar sein und eine gedruckte Dienstanweisung nebst

8

Gebührentarif bei sich tragen. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen, auch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabfolgen.

Der Tarif muss an den Gepackannahme- und -ausgabestellen und in den zur Gepackaufbewahrung dienenden Räumen aushängen.

Für das den Gepackträgern nach Abs. 1 übergebene Gepack haftet die Eisenbahn wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepack.

§ 39. — *Aufbewahrung des Gepäcks.* — Auf den Stationen, wo Reisegepack abgefertigt wird, sind tunlichst Vorkehrungen zu treffen, die es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepack gegen eine durch Aushang bekannt zu machende Gebühr zu vorübergehender Aufbewahrung niederzulegen. Die Eisenbahn haftet in diesem Falle als Verwahrer.

V. Beförderung von Expressgut.

§ 40. — *Annahme.* — Gegenstände, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen, sind nach näherer Bestimmung des Tarifs als Expressgut anzunehmen.

Jedes Frachtstück muss die genaue und dauerhaft befestigte Adresse des Empfängers tragen. Soll die Sendung dem Empfänger nicht zugeführt werden, so muss der Adresse jedes Frachtstücks noch der Vermerk »Zur Selbstabholung« oder »Bahnlagernd« beigefügt sein.

Expressgut ist bei den von der Eisenbahn bestimmten Abfertigungsstellen während der durch Aushang bekannt zu machenden Dienststunden aufzuliefern.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Annahme der Sendung das Gewicht gebührenfrei festzustellen. Dem Absender oder dessen Beauftragten steht frei, der Feststellung beizuwohnen.

Auf Verlangen des Absenders ist die Annahme des Gutes in einer von der Versandbahn zu bestimmenden Form zu bescheinigen.

§ 41. — *Beförderung.* — Expressgut wird wie Gepack befördert. Wird für einzelne Züge die Beförderung beschränkt oder ausgeschlossen, so sind diese bekannt zu machen.

Wird der Zug, mit dem das Gut befördert werden soll, nicht bei der Aufgabe vom Absender bezeichnet, so ist es mit dem nächsten geeigneten Zuge zu befördern.

§ 42. — *Auslieferung.* — Der Empfänger ist berechtigt, auf der Bestimmungsstation die Auslieferung des Expressguts bei der Abfertigungsstelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, womit er zu befördern war, die zur ordnungsmässigen Bereitstellung erforderliche Zeit verstrichen ist.

Holt der Empfänger das Gut nach Ankunft des Zuges nicht ab und ist das Gut nicht bahnlagernd gestellt, so wird es nach dem Tarife der Empfangsbahn dem Empfänger angemeldet oder zugeführt. Zur Selbstabholung bestimmtes Gut ist dem Empfänger stets anzumelden. Die Anmeldung oder Zuführung muss innerhalb der Fristen erfolgen, die in den §§ 78 und 79 für Eilgut vorgesehen sind.

§ 43. — *Weitere Vorschriften.* — Der Tarif muss einheitlich bestimmen, ob und inwieweit für das Expressgut neben den hierfür zu treffenden besonderen Vorschriften die Bestimmungen für Reisegepack (Abschnitt IV) oder für Güter (Abschnitt VIII) gelten.

VI. Beförderung von Leichen.

§ 44. — *Auflieferung.* — Leichen sind zur Beförderung mit den dem Personenverkehr dienenden Zügen anzunehmen; die Benutzung von Schnellzügen kann versagt werden.

Leichensendungen müssen auf der Anfangsstation des Zuges mindestens sechs Stunden, auf anderen Stationen mindestens zwölf Stunden vor der Abfahrzeit angemeldet werden.

Jede Leiche muss in einem widerstandsfähigen Metallbehälter luftdicht verschlossen und dieser in einen hölzernen Behälter so fest eingesetzt sein, dass er sich darin nicht verschieben kann.

Bei der Aufgabe ist der Eisenbahn ein Leichenpass nach dem Muster der Anlage A zu übergeben, der bei Auslieferung der Leiche dem Empfänger ausgefolgt wird. Bei Leichensendungen aus ausländischen Staaten, mit denen eine Vereinbarung wegen gegenseitiger Anerkennung der Leichenpässe abgeschlossen ist, genügt ein Leichenpass der zuständigen ausländischen Behörde. Die zur Ausstellung von Leichenpässen befugten in- und ausländischen Behörden werden besonders bekannt gemacht. Der Leichenpass gilt für den ganzen Beförderungsweg.

Leichen sind auf einem Beförderungsschein abzufertigen, der von der Eisenbahn auszustellen und dem Absender auszuhandigen ist.

Das Verladen hat der Absender zu besorgen.

Die Fracht ist bei der Aufgabe zu entrichten. Wer Leichen unter unrichtiger Bezeichnung aufliedert, hat den Frachtunterschied von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation nachzuzahlen und das Vierfache der Gesamtfracht als Frachtzuschlag zu entrichten.

§ 45. — *Beförderung.* — Leichen sind in bedeckten Wagen zu befördern. Die Beiladung von Gütern, die nicht zur Leiche gehören, ist verboten. Mehrere Leichen, die gleichzeitig von derselben Versandstation nach derselben Bestimmungsstation aufgegeben werden, können zusammen in einen Wagen verladen werden. Leichen, die in rings umschlossenen Leichenfuhrwerken aufgeliefert werden, dürfen in offenen Wagen befördert werden.

Jeder Sendung ist ein Begleiter beizugeben, der eine Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benutzen hat. Begleitung ist nicht erforderlich, wenn der Bestimmungsort eine Eisenbahnstation ist und der Absender bei der Aufgabestation die schriftliche oder telegraphische Erklärung des Empfängers hinterlegt, dass er die Sendung sofort nach Empfang der Nachricht von ihrem Eintreffen abholen lassen werde. Bei Sendungen an Beerdigungs- und an Leichenverbrennungsanstalten ist diese Erklärung nicht erforderlich.

Leichen dürfen unterwegs nicht ohne Not umgeladen werden. Sie sind möglichst schnell und ohne Unterbrechung zu befördern. Lässt sich auf einer Station ein längerer Aufenthalt nicht vermeiden, so ist der Wagen mit der Leiche tunlichst auf ein abseits liegendes Gleis zu stellen. Wird die Beförderung einer unbegleiteten Leiche mit den in Aussicht genommenen Zügen unmöglich, so hat die Station, wo das Hindernis eintritt, dem Empfänger kostenfrei telegraphisch mitzuteilen, mit welchem Zuge die Beförderung erfolgt.

§ 46. — *Auslieferung.* — Die Ankunft einer unbegleiteten Leiche am Bestimmungsort ist dem Empfänger auf seine Kosten ohne Verzug durch Telegramm, Fernsprecher oder besonderen Boten mitzuteilen.

Die Auslieferung von Leichen kann zu dem im § 34 Abs. 2 bestimmten Zeitpunkte verlangt werden.

Ueber die Empfangnahme der Leiche hat der Empfänger eine Bescheinigung auszustellen.

Der Empfänger hat innerhalb sechs Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation die Sendung auszuladen und abzuholen. Geschieht dies nicht, so kann die Leiche der Ortspolizeibehörde überwiesen werden. Kommt die Leiche nach sechs Uhr Abends an, so wird die Frist vom nächsten Morgen acht Uhr ab gerechnet. Bei Ueberschreitung der Ablolungsfrist ist die Eisenbahn berechtigt, das tarifmässige Wagenstandgeld zu erheben.

§ 47. — *Ausnahmebestimmungen.* — Für die Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsorte des Aufgaborts kann die Eisenbahn mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde abweichende Bestimmungen erlassen.

Bei Leichen, die von Polizeibehörden, Strafanstalten, Krankenhäusern oder dergleichen an öffentliche höhere Lehranstalten gesandt oder von diesen weiterversandt werden, ist Begleitung nicht erforderlich. Sie dürfen in dicht verschlossenen Kisten aufgeliefert und in offenen Wagen mit Güterzügen befördert werden. Güter von fester Beschaffenheit (Holz, Metall oder dergleichen) oder in fester Verpackung (Kisten, Fässern oder dergleichen) dürfen hegeladen werden, es ist aber Fürsorge zu treffen, dass die Leichenkisten nicht beschädigt werden. Von der Beiladung sind ausgeschlossen: Nahrungs- und Genussmittel sowie deren Rohstoffe, ferner die in der Anlage C aufgeführten Gegenstände. Von der Beibringung eines Leichenpasses kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde abgesehen werden. Solche Leichen sind auf Frachtbrief abzufertigen.

VII. Beförderung von lebenden Tieren.

§ 48. — *Auftieferung.* — Die Eisenbahn hat bekannt zu machen, mit welchen Zügen Tiere befördert werden. Die Beförderung einzelner Stücke kann abgelehnt werden, wenn im Zuge kein geeigneter Raum vorhanden ist, es sei denn, dass die Tiere mindestens vierundzwanzig Stunden vorher angemeldet worden sind.

An Sonn- und Festtagen werden Tiere nicht angenommen. Ausnahmen sind durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machen.

Die Beförderung kranker Tiere kann abgelehnt werden.

Zur Beförderung wilder Tiere ist die Eisenbahn nur verpflichtet, wenn die von ihr im Interesse der Sicherheit vorzuschreibenden Bedingungen erfüllt sind.

Die Tiere müssen rechtzeitig, einzelne Stücke mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges, auf die Station gebracht werden.

Der Absender muss das Einladen der Tiere und ihre sichere Unterbringung im Wagen besorgen, auch die erforderlichen Befestigungsmittel beschaffen.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Begleitung der Tiersendungen zu fordern. Bei kleinen Tieren, die in tragbaren, gut verschlossenen Behältern aufgegeben werden, kann Begleitung nicht verlangt werden.

Die Begleiter haben die Tiere während der Beförderung zu warten. Der Aufsichtsbeamte hat den Begleitern auf Verlangen einen Platz im Packwagen oder in einem Personenwagen anzuweisen. Ist zur Abwendung von Betriebsgefahren ihre Gegenwart im Viehwagen notwendig, so müssen sie sich auf Verlangen des Aufsichtsbeamten oder des Zügführers darin aufhalten.

Tiersendungen sind je nach Vorschrift des Tarifs auf Beförderungsschein, den die Eisenbahn ausstellt, oder auf Eilfrachtbrief abzufertigen.

Die Angabe des Interesses an der Lieferung hat bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Tieren nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle der Abgangsstation im Beförderungsschein vermerkt ist. Vorausbezahlung der Fracht kann gefordert werden.

§ 49. — *Beförderung.* — Der Absender darf den Beförderungsweg vorschreiben. Solche Vorschriften muss die Eisenbahn beachten, sie kann aber die Fracht für den vorgeschriebenen Weg verlangen.

Die näheren Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren sind in der Anlage B enthalten,

§ 50. — *Auslieferung.* — Tiersendungen sind nach Ankunft auf der Bestimmungsstation mit tunlichster Beschleunigung zur Abnahme bereit zu stellen. Meldet sich nach Eintreffen unbegleiteter Tiersendungen auf der Bestimmungsstation kein zum Empfange Berechtigter, so ist der Empfänger unverzüglich, jedenfalls aber innerhalb der für Eilgut festgesetzten Frist (§ 79), zu benachrichtigen. Der Empfänger hat die Tiere spätestens zwei Stunden nach der Bereitstellung auszuladen und abzutreiben. Diese Frist beginnt, wenn der Empfänger benachrichtigt werden muss, frühestens zwei Stunden nach der Benachrichtigung (§ 79). Nach Ablauf der Frist kann die Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Verfügungsberechtigten die Tiere in Verpflegung geben oder, wenn sie deren längeren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet, das tarifmässige Standgeld erheben. Die Frist ruht während einer zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, soweit diese nicht durch den Absender, Empfänger oder Begleiter verzögert wird.

Der Beförderungsschein ist bei Empfang der Sendung an die Eisenbahn zurückzugeben. War die Sendung auf Eilfrachtbrief abgefertigt, so ist dieser dem Empfänger gegen Bescheinigung über den Empfang der Sendung auszuhandigen.

§ 51. — *Lieferfrist.* — Die Lieferfristen dürfen nachstehende Hochstfristen nicht überschreiten :

bei einer Entfernung bis zu 150 Tarifkilometer einen Tag,

bei grosseren Entfernungen für weitere angefangene je 300 Tarifkilometer einen weiteren Tag.

Die Lieferfrist beginnt für Sendungen, die mit einem Vormittags abgehenden Zuge befördert werden, um zwölf Uhr Mittags, bei Sendungen, die mit einem Nachmittags abgehenden Zuge befördert werden, mit der auf die Annahme folgenden Mitternacht. Sie ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablaufe die Tiere auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt sind,

Der Lauf der Lieferfrist ruht ausser in den Fällen des § 75 Abs. 7 auch für die Dauer des Aufenthalts auf den Tränkstationen und für die Dauer der ärztlichen Viehbeschau.

Die Auslieferung der mit Personenzügen beförderten Pferde und Hunde kann zu dem im § 84 Abs. 2 bestimmten Zeitpunkte verlangt werden. Müssen die Pferde jedoch unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so kann ihre Weiterbeförderung erst mit dem nächsten Personenzuge verlangt werden.

§ 52. — *Weitere Vorschriften.* — Im übrigen gelten für die Beförderung von Tieren sinngemäss die Vorschriften im Abschnitt VIII.

VIII. Beförderung von Gütern.

§ 53. — *Durchgehende Beförderung.* — Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen und Güternebenstellen anzunehmen, ohne dass es für den Uebergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

§ 54. — *Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.* — Von der Beförderung ausgeschlossen sind :

A. Die dem Postzwang unterliegenden Gegenstände ;

B. soweit nicht in Abs. 2 A Ziffer 1 Ausnahmen zugelassen sind :

1. explosionsgefährliche Gegenstände ¹⁾ ;

¹⁾ Zu den explosionsgefährlichen Gegenständen im Sinne dieses Paragraphen gehören alle explosionsfähigen Substanzen, vergleiche jedoch Anmerkung 2).

- a) Sprengstoffe ¹⁾,
 - b) Munition,
 - c) Zündwaren und Feuerwerkskörper,
 - d) verdichtete und verflüssigte Gase,
 - e) Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln ;
2. selbstentzündliche Stoffe.

Bedingungsweise sind zur Beförderung zugelassen :

A. nach den in der Anlage C enthaltenen Vorschriften :

- 1. die in der Anlage C unter I und II aufgeführten explosionsgefährlichen Gegenstände und selbstentzündlichen Stoffe (Abs. 1 B) ;
- 2. die in der Anlage C unter III bis VI aufgeführten brennbaren Flüssigkeiten, giftigen, ätzenden und faulnisfähigen Stoffe.

Solche Gegenstände dürfen miteinander oder mit anderen Gegenständen nur dann zusammengepackt werden, wenn dies in der Anlage C zugelassen ist.

B. Ausserdem :

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, Münzen und Papiere mit Geldwert, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stöckereien sowie andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguss, Kunstaltertümer.

Die Beförderungsbedingungen für diese Gegenstände hat der Tarif zu bestimmen,

Als Papiere mit Geldwert sind nicht zu behandeln : Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken sowie ähnliche amtliche Wertzeichen.

2. Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach der Anlage oder dem Betrieb einer beteiligten Bahn aussergewöhnliche Schwierigkeit verursacht.

Ihre Beförderung kann die Eisenbahn von besonders zu vereinbarenden Bedingungen abhängig machen.

3. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern befördert werden sollen.

Sie müssen sich in lauffähigem Zustande befinden. Lokomotiven, Tender, Dampf- und Kraftwagen müssen von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein.

§ 55. — *Frachtbrief; seine Form.* — Jede Sendung muss von einem Frachtbriefe begleitet sein, der für gewöhnliches Frachtgut dem Muster der Anlage D; für Eilgut dem Muster der Anlage E zu entsprechen hat.

Zu den Frachtbriefen ist weisses Schreibpapier in der vom Eisenbahnnamte festgesetzten Beschaffenheit zu verwenden. Alle Güterabfertigungsstellen sind verpflichtet, Frachtbriefe zu den im Tarife festzusetzenden Preisen zu verkaufen.

Die Frachtbriefe müssen zum Nachweise, dass sie den Vorschriften entsprechen, den Prüfungsstempel einer inländischen Eisenbahn tragen. Die Stempelung der nicht für Rechnung der Eisenbahn gedruckten Frachtbriefe erfolgt gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr ; sie kann abgelehnt werden, wenn nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe vorgelegt werden.

Die stark umrahmten Teile des Musters sind für die Eintragungen der Eisenbahn, die übrigen für die Eintragungen des Absenders bestimmt (vergleiche jedoch § 56 Abs. 1.)

Für regelmässig wiederkehrende Sendungen zwischen bestimmten Orten und für Sendungen, die zur Weiterbeförderung über See bestimmt sind, kann die Landesaufsichtsbehörde Abweichungen von den vorstehenden Bestimmungen genehmigen.

§ 56. — *Inhalt des Frachtbriefes.* — Der Absender hat in den Frachtbrief einzutragen :

- a) den Namen und den Wohnort dessen, an den das Gut abgeliefert werden soll (des Empfängers) ;
- b) die Eisenbahnstation oder Güternebenstelle, bis zu der das Gut befördert werden soll (Bestimmungsstation) ;
- c) den Bestimmungsort, wenn dieser ein anderer ist als die Bestimmungsstation ;

1) Explosionsfähige Substanzen, die nicht Schiess- oder Sprengzwecken dienen, durch Flammenzündung nicht zur Explosion gebracht werden können und gegen Stoss und Schlag nicht empfindlicher sind als Dinitrobenzol, gehören nicht zu den Sprengstoffen im Sinne dieses Paragraphen.

d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte, bei Stückgut auch Anzahl, Art der Verpackung und Adresse (oder statt dieser das Zeichen und die Nummer) der Frachtstücke. Die Eisenbahn kann auch bei Wagenladungen die Bezeichnung des Inhalts nach Anzahl und Verpackungsart verlangen, wenn die Beschaffenheit der Ladung es zulässt. Die in der Anlage C aufgeführten Gegenstände sind mit der dort gebrauchten Bezeichnung zu benennen;

e) das Gewicht der Sendung (vergleiche jedoch § 58 Absatz 2 und 3) oder statt dessen eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe;

f) bei Gütern, die er selbst verladen hat, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens;

g) im Falle der Vorausbezahlung der Fracht den Freivermerk;

h) den etwaigen Antrag auf Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheins;

i) die etwaige Angabe des Interesses an der Lieferung und der auf dem Gute lastenden Nachnahme;

k) das etwaige Verlangen, dass das Gut bahnlagernd zu stellen ist. Bei den in der Anlage C aufgeführten Gegenständen ist ein solches Verlangen unzulässig;

l) die genaue Bezeichnung der zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften beigegebenen Begleitpapiere (§ 65 Abs. 1);

m) bei Sendungen, die einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berührende Abfertigungsstelle, wenn er eine solche zu bezeichnen wünscht (§ 67 Abs. 2);

n) den Ort und den Tag der Ausstellung;

o) die Unterschrift mit Namen oder Firma unter Angabe der Wohnung.

Die Beifügung der Telegrammadresse und Fernsprechnummer ist gestattet.

Die Eisenbahn kann verlangen, dass jeder Wagenladung ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

Mehrere Gegenstände dürfen in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn sie nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachteil zusammengeladen werden können und keine Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen.

Den vom Absender aufzuladenden oder vom Empfänger abzuladenden Gütern sowie den nach § 54 Abs. 2 bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beigegeben. Eine Ausnahme hiervon ist nur statthaft, wenn die Gegenstände der Anlage C nach den dort getroffenen Vorschriften mit anderen Gütern zusammengepackt aufgegeben werden. In dem gemeinsamen Frachtbriefe müssen dann aber die nur bedingungsweise zugelassenen Güter besonders aufgeführt und durch Hinzufügung des Wortes »(bedingungsweise)« gekennzeichnet sein.

Reicht der für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum auf der Vorderseite des Frachtbriefs nicht aus, so ist die Rückseite zu benutzen; nötigenfalls sind dem Frachtbriefe gleichgrosse Blätter anzuhäften und dann besonders zu unterzeichnen. Im Frachtbrief ist auf sie zu verweisen. Wird das Gesamtgewicht einer solchen Sendung angegeben, so ist es im Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle einzutragen. Bei Gütern verschiedener Tarifklassen ist, wenn getrennte Frachtberechnung verlangt wird, das Gewicht für jede Tarifklasse besonders anzugeben.

Der Absender darf im Frachtbriefe vorschreiben, dass die Güter auf der Bestimmungsstation nachgezählt und nachgewogen werden; hierfür ist die tarifmässige Gebühr zu bezahlen.

Bei Aufgabe von Gütern nach einem Bestimmungsorte, wo keine für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation oder Güternebenstelle vorhanden ist, kann der Absender im Frachtbrief über die Weiterbeförderung des Gutes von der Bestimmungsstation bis zum Bestimmungsorte Verfügung treffen (vergleiche § 76 Abs. 9).

Auf die Rückseite des Frachtbriefs darf die Firma des Ausstellers gedruckt werden. Auch können dort die Sendung betreffende Vermerke für den Empfänger nachrichtlich angebracht werden, zum Beispiel »von Sendung des N. N.«, »im Auftrage des N. N.«, »zur Verfügung des N. N.«, »zur Weiterbeförderung an N. N.«, »für Dampfer N. N.«, »versichert bei N. N.«, »zur Ausfuhr nach N. N.«. Für die Eisenbahn sind diese Vermerke unverbindlich.

Die Aufnahme anderer Erklärungen in den Frachtbrief und die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe sind unzulässig, soweit es nicht durch diese Ordnung oder — mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde — im Tarife vorgeschrieben oder für statthaft erklärt ist. Die Erklärungen und Schriftstücke dürfen nur das Frachtgeschäft betreffen.

Alle Eintragungen im Frachtbriefe müssen in deutscher Sprache geschehen; sie dürfen auch durch Druck oder Stempel bewirkt werden.

§ 57. — *Haftung für die Angaben im Frachtbriefe.* — Der Absender haftet der Eisenbahn für die Richtigkeit und die Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommene Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, die aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Eintragungen entspringen.

§ 58. — *Prüfung des Inhalts der Sendung. Feststellung von Anzahl und Gewicht.* — Die Eisenbahn ist berechtigt, die Uebereinstimmung der Sendung mit dem Frachtbriefe nach Stückzahl, Gewicht und Inhalt jederzeit zu prüfen. Gebühren dürfen hierfür nicht erhoben werden. Zur Prüfung des Inhalts ist der Verfügungsberechtigte einzuladen, wenn sie nicht auf Grund polizeilicher Massregeln stattfindet, die der Staat im Interesse der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist. Erscheint der Berechtigte nicht, so sind zwei Zeugen zuzuziehen. Etwa entstehende Auslagen sind der Eisenbahn zu ersetzen, wenn die Frachtbriefangaben sich als unrichtig erweisen.

Bei Stückgütern, die von der Eisenbahn verladen werden (§ 59 Abs. 1), ist diese verpflichtet, Anzahl und Gewicht bei der Annahme gebührenfrei festzustellen. Dem Absender oder dessen Beauftragten steht frei, der Feststellung beizuwohnen. Die Eisenbahn kann von der Verwägung absehen oder — bei gleichartigen Stücken — Probeverwägungen vornehmen, wenn der Absender das Gewicht in den Frachtbrief eingetragen und die Nachwägung im Frachtbriefe nicht verlangt hat.

Bei allen anderen Sendungen ist die Eisenbahn auf Antrag des Absenders im Frachtbriefe verpflichtet, das Gewicht und die Stückzahl festzustellen, es sei denn, dass die vorhandenen Wägevorrichtungen nicht ausreichen oder die Beschaffenheit des Gutes oder die Betriebsverhältnisse eine Feststellung der Stückzahl nicht gestatten. Das Gewicht hat die Eisenbahn auch ohne Antrag festzustellen, wenn es im Frachtbriefe nicht angegeben ist. Für diese Feststellungen ist die tarifmässige Gebühr zu zahlen. Ist die Feststellung des Gewichts auf der Versandstation nicht angängig, so erfolgt sie auf einer anderen Station.

Der Absender kann bei der Aufgabe verlangen, dass ihm Gelegenheit geboten werde, der Feststellung der Stückzahl und des Gewichts beizuwohnen, wenn sie auf der Versandstation erfolgt. Stellt er ein solches Verlangen nicht oder versäumt er die ihm gebotene Gelegenheit, so hat er die tarifmässige Gebühr nochmals zu zahlen, wenn die Feststellung auf seinen Antrag wiederholt wird.

Die Eisenbahn kann die Verwägung der Wagenladungsgüter auf der Gleiswage vornehmen und der Gewichtsberechnung das an den Eisenbahnwagen angeschriebene Eigengewicht zu Grunde legen. Jedoch ist einem Antrage des Verfügungsberechtigten auf Verwägung des leeren Wagens zu entsprechen, wenn es die Betriebsverhältnisse gestatten. Ob und welche Gebühr zu erheben ist, hat der Tarif zu bestimmen.

Die Feststellung des Gewichts und der Stückzahl hat die Eisenbahn auf dem Frachtbriefe zu bescheinigen. Erfolgt die Feststellung auf der Versandstation, so ist die Bescheinigung auch auf das Frachtbriefduplikat oder auf den Annahmeschein zu setzen.

§ 59. — *Beladung der Wagen. Ladegewicht. Tragfähigkeit.* — Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind, hat der Tarif zu bestimmen, soweit nicht diese Ordnung Vorschriften darüber enthält, oder eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn im Frachtbriefe getroffen ist.

Für die Beladung der Wagen ist das daran vermerkte Ladegewicht massgebend. Eine Belastung bis zu der an den Wagen angeschriebenen Tragfähigkeit ist zulässig, wenn nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nicht zu befürchten ist, dass die Belastung infolge von Witterungseinflüssen während der Beförderung die Tragfähigkeit überschreiten werde. Eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastung — Ueberlastung — ist in keinem Falle gestattet. Bei ausserdeutschen Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende, dem Ladegewichte der deutschen Wagen entsprechende Anschrift tragen, darf die angeschriebene Gewichtsgrenze bis zu fünf Prozent überschritten werden.

§ 60. — *Frachtzuschläge.* — Bei unrichtiger Angabe des Inhalts, des Gewichts oder der Stückzahl einer Sendung sowie bei Ausserachtlassung der Sicherheitsvorschriften in Anlage C sind ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht, Frachtzuschläge zu entrichten, für die folgende Bestimmungen gelten :

a) Wenn die im § 54 Abs. 1 B und Abs. 2 A aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger Inhaltsangabe zur Beförderung aufgegeben oder wenn die Sicherheitsvorschriften in Anlage C ausser acht gelassen werden, beträgt

der Frachtzuschlag für jedes Kilogramm Rohgewicht des Versandstücks, worin ein solcher Gegenstand enthalten war,

bei den gemäss § 54 Abs. 1 B von der Beförderung ausgeschlossenen sowie bei den in Anlage C unter I und II aufgeführten explosionsgefährlichen und selbstzündlichen Gütern : zwölf Mark,

bei den in Anlage C unter III, IV und V aufgeführten brennbaren Flüssigkeiten, giftigen und ätzenden Stoffen : drei Mark,

bei den in Anlage C unter VI aufgeführten faulnisfähigen Stoffen : eine halbe Mark.

b) In anderen Fällen unrichtiger Inhaltsangabe beträgt der Frachtzuschlag, wenn sie keine Frachtverkürzung herbeiführen kann, eine Mark für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschieds zwischen der infolge der unrichtigen Angabe entstandenen und der richtig berechneten Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation. Sind Güter verschiedener Tarifklassen zu einer Sendung vereinigt, und kann ihr Einzelgewicht ohne besondere Schwierigkeit festgestellt werden, so ist der Ermittlung des Frachtzuschlags getrennte Frachtberechnung zu Grunde zu legen, sofern sie sich billiger stellt. Mindestens wird eine Mark erhoben.

c) Bei unrichtiger Angabe der Stückzahl oder des Gewichts einer vom Absender verladene Sendung, wenn hierdurch eine Frachtverkürzung herbeigeführt werden kann, beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der infolge der unrichtigen Angabe entstandenen und der richtig berechneten Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation.

d) Bei Ueberlastung eines Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das Gewicht, das die im § 59 Abs. 2 festgesetzten Belastungsgrenzen übersteigt. Diese Bestimmung gilt sinngemäss auch für Gegenstände, deren Fracht nicht nach dem Gewichte berechnet wird. Ist zum Beispiel die Fracht nach der Ladefläche zu berechnen, so wird der Frachtzuschlag derart ermittelt, dass die nach der Ladefläche des verwendeten Wagens berechnete Fracht als Fracht für das zulässige höchste Belastungsgewicht angesehen, danach die Fracht für das Uebergewicht berechnet und der gefundene Betrag sechsfach genommen wird.

e) Die unter a bis d festgesetzten Frachtzuschläge werden nebeneinander erhoben, wenn gegen mehrere dieser Vorschriften gleichzeitig verstossen wird. Trifft unrichtige Inhaltsangabe, die eine Frachtverkürzung herbeiführen kann, mit unrichtiger Angabe der Stückzahl oder des Gewichts der Sendung zusammen und handelt es sich nicht um Gegenstände der im § 54 Abs. 1 B und Abs. 2 A genannten Art, so beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht für die angegebene Stückzahl oder das angegebene Gewicht und den angegebenen Inhalt einerseits und der Fracht für die ermittelte Stückzahl oder das ermittelte Gewicht und den ermittelten Inhalt andererseits.

Ausserdem ist der Frachtunterschied nachzuzahlen und der entstandene Schaden zu ersetzen, auch sind die durch andere gesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehene Strafen verwirkt.

Der Tarif muss einheitlich die Grundsätze bestimmen, nach denen etwa von Erhebung der im Abs. 1 festgesetzten Frachtzuschläge aus Billigkeit abgesehen wird oder geringere Zuschläge erhoben werden.

Ein Frachtzuschlag darf nicht erhoben werden :

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Ueberlastung, wenn die Eisenbahn zur Verwägung verpflichtet war ;

b) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, dass die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist ;

c) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse verursachten Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens das angeschriebene Ladegewicht nicht überschritten hat.

Der Frachtzuschlag ist verwirkt, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen ist (§ 61). Zur Zahlung des Zuschlags ist der Absender verpflichtet. Hat der Empfänger den Frachtbrief und das Gut angenommen, so haftet er gemäss § 76 Abs. 4 neben dem Absender als Gesamtschuldner für den Zuschlag.

Der Anspruch auf Zahlung oder Rückzahlung des Frachtzuschlags verjährt in einem Jahre. Die Verjährung beginnt bei Ansprüchen auf Zahlung des Frachtzuschlags mit der Zahlung der Fracht oder wenn eine Fracht nicht zu zahlen war, mit der Aulieferung des Gutes ; bei den Ansprüchen auf Rückzahlung beginnt sie mit der Zahlung des Zuschlags. Gehemmt oder unterbrochen wird die Verjährung gemäss den Bestimmungen im § 71 Abs. 2.

§ 61. — *Abschluss des Frachtvertrags.* — Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme ist dem Frachtbriefe

der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufzudrucken. Mit diesem Stempel ist auch jedes der nach § 56 Abs. 5 dem Frachtbrief etwa angefügten Blätter zu versehen.

Die Abstempelung hat nach vollständiger Anlieferung des im Frachtbriefe verzeichneten Gutes und nach Entrichtung der vom Absender voraus zu bezahlenden Beträge unverzüglich, auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart, zu erfolgen.

Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

Bei den vom Absender verladene Gütern dienen die Angaben des Frachtbriefs über das Gewicht und die Anzahl der Stücke nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie die Stücke nachgewogen oder nachgezählt und dies im Frachtbriefe beurkundet hat.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders die Annahme des Gutes unter Angabe des Tages, an dem es zur Beförderung angenommen ist, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorgelegten Frachtbriefduplikate, das als solches zu bezeichnen ist, zu bescheinigen. Die Ausstellung eines Duplikats ist auf dem Frachtbriefe durch Stempelaufdruck zu beurkunden.

Das Duplikat hat nicht die Bedeutung des Frachtbriefs oder eines Ladescheins.

Bei Gütern, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, kann mit Zustimmung des Absenders an Stelle des Duplikats ein Aufnahmeschein ausgestellt werden, der dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat.

Auf Verlangen des Absenders ist die Annahme des Gutes auch in anderer Form, zum Beispiel durch Unterstempelung eines Eintrags in einem Quittungsbuch oder dergleichen zu bescheinigen. Eine solche Bescheinigung hat nicht die Bedeutung eines Frachtbriefduplikats.

§ 62. — *Verpackung und Bezeichnung.* — Das Gut muss, soweit es seine Natur erfordert, gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung sicher verpackt sein.

Ist dies nicht der Fall, so kann die Eisenbahn die Annahme des Gutes ablehnen oder verlangen, dass der Absender im Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung anerkennt. Pflegt ein Absender gleichartige der Verpackung bedürftige Güter unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf derselben Station aufzugeben, so kann er ein für allemal eine Erklärung nach dem Muster der Anlage F abgeben. In diesem Falle muss der Frachtbrief einen Hinweis auf die allgemeine Erklärung enthalten.

Inwieweit die Eisenbahn für den Schaden haftet, der infolge eines im Frachtbriefe anerkannten oder äusserlich nicht erkennbaren Mangels der Verpackung entsteht, ist in den §§ 86 und 84 bestimmt. Ist ein äusserlich erkennbarer Mangel der Verpackung nicht im Frachtbriefe anerkannt, so ist die Eisenbahn von der Haftpflicht nur dann befreit, wenn der Absender arglistig handelt.

Die Verpackung muss ferner so beschaffen sein, dass das Gut bei ordnungsmässiger Behandlung durch die Eisenbahn keinen Schaden verursachen kann. Anderenfalls ist die Eisenbahn berechtigt, wenn sie das Gut trotzdem zur Beförderung annimmt, ein Anerkenntnis im Frachtbriefe nach Massgabe des Abs. 2 zu verlangen. Für den Schaden, der aus so bescheinigten oder aus äusserlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung entsteht, haftet der Absender. Ist ein äusserlich erkennbarer Mangel der Verpackung nicht anerkannt, so haftet der Absender nur, wenn er arglistig handelt.

Die Eisenbahn kann verlangen, dass kleine Stückgüter (Kleineisenzeug oder dergleichen), deren Annahme und Verladung nicht ohne erheblichen Zeitverlust möglich ist, durch Verbindung oder Verpackung zu grösseren Einheiten zusammengefasst werden.

Den Eisenbahnen bleibt überlassen, für Güter, die nicht zu den im § 54 Abs. 2 A aufgeführten gehören, die aber wegen ihrer Eigenschaften Unzuträglichkeiten während der Beförderung herbeiführen können, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden durch den Tarif einheitliche Vorschriften über die Verpackung und Verladung zu treffen.

Die Stückgüter sind haltbar, deutlich und in einer Verwechslungen ausschliessenden Weise zu bezeichnen. Diese Bezeichnungen müssen mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen. Aeltere Bezeichnungen (Eisenbahnbeförderungszeichen, Postbeförderungszeichen oder andere Zeichen, die mit den Eisenbahnbeförderungszeichen verwechselt werden konnten) müssen entfernt sein.

Die Eisenbahn kann verlangen, dass Stückgüter vom Absender mit dem Namen der Bestimmungsstation dauerhaft bezeichnet werden, wenn es ihre Beschaffenheit ohne besondere Schwierigkeit zulässt.

§ 63. — *Annahme.* — Die Eisenbahn ist nur in soweit verpflichtet, Güter zur Beförderung anzunehmen, als

die Beförderung sofort erfolgen kann. Wenn es notwendig wird, die Annahme von Sendungen allgemein oder für bestimmte Versandbezirke oder für bestimmte Arten von Gütern einzustellen, weil zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Interesse die sofortige Beförderung nicht gestatten, so bedarf es der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde.

Die Güter müssen während der Dienststunden aufgeliefert werden, die von der Eisenbahn festzusetzen und durch Aushang bekannt zu machen sind.

An Sonn- und Festtagen braucht die Eisenbahn Frachtgut nicht anzunehmen; Bilgut anzunehmen ist sie verpflichtet, wenn seiner zoll- oder steueramtlichen Behandlung kein Hindernis entgegensteht.

Wird die Annahme einer durch die Eisenbahn zu verladenden Sendung vom Absender dadurch verzögert, dass er nicht alle zum Frachtbriefe gehörenden Güter binnen 24 Stunden anliefert oder dass er den wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit beanstandeten Frachtbrief nicht binnen 24 Stunden nach Beginn der Auslieferung berichtigt übergibt oder bei Freivermerk die Vorauszahlung der Frachtbeträge und Gebühren nicht innerhalb derselben Frist begleicht, so kann die Eisenbahn für das eingelagerte Gut das tarifmässige Lagergeld erheben.

Die Bereitstellung der Wagen für Güter, die der Absender zu verladen hat, muss unter Angabe des Gutes, des ungefähren Gewichts und der Bestimmungsstation für einen bestimmten Tag nachgesucht werden. Kommen die Wagen nicht bereit gehalten werden, so ist der Besteller, soweit tunlich, hiervon kostenfrei zu benachrichtigen. Werden schriftlich zugesagte Wagen nicht rechtzeitig gestellt, so hat die Eisenbahn die Kosten der vergeblich versuchten Auslieferung, mindestens aber den Betrag des Wagenstandgeldes für einen Tag zu erstatten. Wird ein Wagen erst nach der Bereitstellung, aber vor Ablauf der Beladefrist (Abs. 6) wieder abbestellt, so hat der Besteller eine im Tarife festzusetzende Gebühr zu entrichten, die jedoch das Wagenstandgeld für einen Tag nicht übersteigen darf. Geschieht die Abbestellung erst nach Ablauf der Beladefrist, so ist das tarifmässige Wagenstandgeld zu zahlen. Bei Bestellung eines Wagens kann die Eisenbahn eine Sicherheit in Höhe der bezeichneten Gebühr verlangen.

Die Verladung durch den Absender hat in der Regel während der Dienststunden zu erfolgen; sie muss innerhalb der von der Eisenbahn durch Aushang bekannt zu machenden Frist vollendet sein. Wird die Frist überschritten oder wird der wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit beanstandete Frachtbrief nicht innerhalb der Ladefrist berichtigt übergeben oder werden bei Freivermerk die Vorauszahlung der Frachtbeträge und Gebühren nicht innerhalb derselben Frist beglichen, so hat der Absender das tarifmässige Wagenstandgeld zu zahlen. Für Sonn- und Festtage ist Wagenstandgeld nur dann zu zahlen, wenn die Ladefrist schon am Tage vorher, Nachmittags zwei Uhr, abgelaufen ist. Folgen mehrere Sonn- und Festtage aufeinander, so ist nur für einen Tag Wagenstandgeld zu erheben. Die Eisenbahn kann, wenn die Ladefrist um mehr als 24 Stunden überschritten wird, auf Kosten und Gefahr des Absenders das Gut ausladen und auf Lager nehmen oder einem Spediteur oder öffentlichen Lagerhaus übergeben.

Der Lauf der Fristen in den Abs. 4 und 6 ruht an den Sonn- und Festtagen sowie für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, soweit diese nicht durch den Absender verzögert wird.

Die Eisenbahn kann die Stückgüter innerhalb des Stationsorts oder von benachbarten Orten gegen eine durch Aushang bekannt zu machende Gebühr selbst anfahren oder Rollfuhrunternehmer dafür bestellen. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 5. Die Rollfuhroleute haben ihren Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Den Absendern steht frei, von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen oder die Güter selbst anzufahren oder sie durch andere Unternehmer anfahren zu lassen.

Für die Abfertigung von Gütern kann die Eisenbahn Güternebstellen einrichten.

Die Eisenbahn kann im Tarife vorschreiben, dass das Ueberladen von Gütern, die auf der Versandstation von Schiffen unmittelbar auf die Eisenbahn übergehen sollen, gegen Zahlung der im Tarife oder durch Aushang bekannt zu machenden Gebühren von ihr selbst oder durch besondere Unternehmer ausgeführt wird. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 5.

§ 64. — *Vorläufige Einlagerung des Gutes.* — Güter, die nicht sofort befördert werden können, hat die Eisenbahn, soweit es die Räumlichkeiten gestatten, gegen Empfangsbescheinigung einstweilen in Verwahrung zu nehmen. Dabei kann sie vorbehalten, dass die Annahme zur Beförderung erst erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Der Absender hat sein Einverständnis auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Duplikate zu

wiederholen. In diesem Falle haftet die Eisenbahn bis zum Abschlusse des Frachtvertrags (§ 61 Abs. 1) nach den Grundsätzen für entgeltliche Verwahrung. Die Verwahrung leicht verderblicher Güter und der im § 54 Abs. 2 aufgeführten Gegenstände kann abgelehnt werden.

Wenn die Eisenbahn Wagenladungsgüter, die nicht sofort befördert werden können, gleichwohl zur Beförderung annimmt, so ist sie mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde berechtigt, mit dem Absender zu vereinbaren, dass die Lieferfrist von dem Tage an läuft, an dem die Absendung erfolgt. Der Absender hat sein Einverständnis auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Duplikate zu wiederholen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch einen besonderen Stempel ersichtlich zu machen und diesen Zeitpunkt dem Absender ohne Verzug mitzuteilen.

§ 65. — *Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften.* — Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief alle Begleitpapiere beizugehen, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind; sie sind im Frachtbriefe genau zu bezeichnen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, diese Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen. Der Absender haftet der Eisenbahn, sofern sie nicht ein Verschulden trifft, für alle Folgen, die aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit der Papiere entstehen; auch hat er für die Dauer eines hierdurch verursachten Aufenthalts in der Beförderung von mehr als achtundvierzig Stunden das tarifmässige Lager- oder Standgeld zu zahlen.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften sind, solange das Gut unterwegs ist, gegen die tarifmässigen Gebühren von der Eisenbahn zu erfüllen. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer Verantwortlichkeit auf Kosten des Verfügungsberechtigten einem Spediteur übertragen. In beiden Fällen hat sie die Pflichten eines Spediteurs.

Wenn der Absender eine unzulässige oder unausführbare Art der Abfertigung beantragt hat, so hat die Eisenbahn die Abfertigung zu veranlassen, die sie als die vorteilhafteste für den Absender erachtet. Dieser ist hiervon zu benachrichtigen.

Der Absender kann im Frachtbrief erklären, dass er selbst oder ein namhaft gemachter Bevollmächtigter der Zoll- oder Steuerbehandlung beiwohnen wolle. Auf Antrag und gegen Erstattung der Kosten ist der Absender oder sein Bevollmächtigter von der Ankunft des Gutes auf der Station, wo diese Behandlung stattfindet, zu benachrichtigen. Der Absender oder sein Bevollmächtigter ist berechtigt, die nötigen Aufklärungen über das Gut zu geben. Das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst zu betreiben, sind sie nicht befugt.

Auf der Bestimmungsstation kann der Empfänger die zoll- oder steueramtliche Behandlung betreiben, wenn der Absender im Frachtbriefe nichts anderes bestimmt hat. Wird diese Behandlung weder durch den Empfänger noch gemäss einer Erklärung im Frachtbriefe durch den Absender oder einen Dritten betrieben, so hat die Eisenbahn sie zu veranlassen; auch kann die Eisenbahn damit unter ihrer Verantwortlichkeit auf Kosten des Verfügungsberechtigten einen Spediteur beauftragen.

Bei den über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchzuführenden Gütern hat der Absender oder der Empfänger die nach den Bestimmungen über die Statistik des Warenverkehrs vorgeschriebenen Anmeldescheine zu beschaffen. Werden sie von der Eisenbahn beschafft, so sind hierfür die tarifmässigen Gebühren zu entrichten. Anmeldescheine, die nicht den Stempel des Kaiserlichen Statistischen Amtes tragen, hat die Eisenbahn gegen die tarifmässige Gebühr auf ihre Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Muster zu prüfen und abzustempeln.

§ 66. — *Verwendung bedeckter und offener Wagen.* — Der Absender ist, wenn nicht Bestimmungen dieser Ordnung oder Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften oder zwingende Gründe des Betriebs entgegenstehen, berechtigt, im Frachtbrief zu verlangen:

1. dass Güter in bedeckten Wagen befördert werden, für die der Tarif offene Wagen vorsieht;
2. dass Güter in offenen Wagen befördert werden, für die der Tarif bedeckte Wagen vorsieht.

Im ersteren Falle kann die Eisenbahn eine im Tarif festzusetzende höhere Fracht erheben.

Ob und unter welchen Bedingungen Decken für offene Wagen mietweise überlassen werden, hat der Tarif zu bestimmen.

§ 67. — *Art und Reihenfolge der Beförderung.* — Das Gut ist je nach dem gewählten Frachtbriefmuster als Frachtgut oder als Eilgut zu befördern. Im Tarife kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden einheitlich bestimmt werden, ob und unter welchen Bedingungen Eilgut zu beschleunigter Beförderung anzunehmen ist (beschleunigtes Eilgut, Schnellzugsgut).

Die Eisenbahn hat die Abfertigung vorzunehmen, die nach den Tarifen den billigsten Frachtsatz und, bei gleichen Frachtsätzen über mehrere Wege, die günstigsten Beförderungsbedingungen bietet. Der Absender kann im Frachtbriefe das Zoll- oder Steueramt für die zoll- oder steueramtliche Abfertigung, bei Eilgütern auch den Beförderungsweg vorschreiben. Solche Vorschriften muss die Eisenbahn beachten, sie kann aber die Fracht für den vorgeschriebenen Weg verlangen. Andere Wegevorschriften sind ungültig.

Die Güter sind in der Reihenfolge zu befördern, in der sie zur Beförderung angenommen wurden, wenn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme rechtfertigen. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften begründet den Anspruch auf Ersatz des daraus entstehenden Schadens.

§ 68. — *Berechnung der Fracht, Nebengebühren und Auslagen.* — Die tarifmässigen Beträge für Fracht und für die in dieser Ordnung oder im Tarife zugelassenen Nebengebühren sind von der Eisenbahn in den Frachtbrief einzutragen.

Ausser diesen Betragen darf die Eisenbahn nur bare Auslagen in Rechnung stellen, zum Beispiel von ihr bezahlte Aus-, Ein- oder Durchgangsabgaben, Kosten für Ueberführung, Ausgaben für notwendige Ausbesserungen oder für andere Arbeiten zur Erhaltung des Gutes. Auch diese Beträge sind unter Beifügung der Beweisstücke im Frachtbrief ersichtlich zu machen.

Die Eisenbahn darf für bare Auslagen die tarifmässige Gebühr (Provision) erheben; angenommen sind die von der Eisenbahn verauslagten Rollgelder, die Fracht, die Nebengebühren und die Beträge für Porto und Frachturkundenstempel.

§ 69. — *Zahlung der Fracht.* — Bei Gütern, die nach dem Ermessen der Versandbahn schnell verderben oder deren Wert die Fracht nicht sicher deckt, kann Vorauszahlung der Fracht verlangt werden. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, bei Sendungen, die zu ermässigten Frachtsätzen (Ausnahmetarifen) befördert werden sollen, im Tarife zu bestimmen, ob die Fracht bei Aufgabe des Gutes zu bezahlen oder ob sie auf den Empfänger zu überweisen ist.

In allen andern Fällen hat der Absender die Wahl, ob er die Fracht bei Aufgabe des Gutes bezahlen oder auf den Empfänger überweisen will. Es ist gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Teil anzuzahlen.

Will der Absender die Fracht bezahlen, so hat er dies im Frachtbrief an der vorgeschriebenen Stelle zu erklären (Freivermerk).

Fügt der Absender dem Freivermerke keine Einschränkung bei, so verpflichtet er sich zur Bezahlung der ganzen Fracht einschliesslich aller Nebengebühren und Auslagen, die auf der Versandstation bis zur Annahme des Gutes erwachsen (unbeschränkter Freivermerk).

Auf Nebengebühren und Auslagen, die erst nach der Annahme des Gutes zur Beförderung erwachsen, bezieht sich der Freivermerk nicht. Will der Absender die Zahlung auch dieser Kosten übernehmen, so hat er es im Frachtbriefe besonders zu erklären.

Die vom Absender übernommenen Beträge hat die Versandstation ausser im Frachtbrief auch im Duplikat oder im Aufnahmeschein einzeln aufzuführen.

Wenn der nach dem Freivermerke des Absenders zu zahlende Betrag bei der Aufgabe des Gutes nicht berechnet werden kann, so ist die Versandstation berechtigt, die Hinterlegung einer diesem Betrage vorausichtlich entsprechenden Sicherheit zu verlangen. Ebenso kann für die vom Absender übernommenen Zolkkosten und dergleichen Sicherheit verlangt werden.

§ 70. — *Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung.* — Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind Fehler bei Berechnung der Fracht oder der Nebengebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Beforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Der Verpflichtete oder der Berechtigte ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Die Nachzahlung hat der Absender zu leisten, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird. Erfolgt die Einlösung, so haftet er für die Nachzahlung nur nach Massgabe seines Freivermerkes. Im übrigen ist der Empfänger zur Nachzahlung verpflichtet. (§ 76, Abs. 4.)

Zur Empfangnahme erhobener Mehrfracht und zur Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen ist berechtigt, wer die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat.

Für die gerichtliche Geltendmachung der Frachterstattungsansprüche gegen die Eisenbahn bewendet es bei den Vorschriften des § 100.

§ 71. — *Verjährung der Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung.* — Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder zu wenig erhobener Gebühren sowie Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Erstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren verjahen in einem Jahre, sofern der Anspruch auf eine unrichtige Anwendung des Tarifs oder auf Fehler bei der Berechnung gestützt wird. Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an dem die Zahlung erfolgt ist.

Die Verjährung des Anspruchs auf Erstattung wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Ergibt auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so läuft die Verjährungsfrist von dem Tage ab weiter, an dem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, hemmen die Verjährung nicht. Wegen der Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

§ 72. — *Nachnahme nach Eingang. Barvorschuss.* — Der Absender kann das Gut bis zur Höhe des Wertes mit Nachnahme nach Eingang belasten.

Als Bescheinigung über die Belastung mit Nachnahme dient der abgestempelte Frachtbrief, das Duplikat oder die sonst zugelassene Bescheinigung über die Auslieferung des Gutes. Auf Verlangen sind ausserdem besondere Nachnahmescheine gebührenfrei auszuhändigen.

Die Eisenbahn hat, sobald die Nachnahme bezahlt ist, den Absender zu benachrichtigen und ihm die Nachnahme auszahlen. Ist die Auszahlung im Tarife vom Ablauf einer bestimmten Frist abhängig gemacht, so ist keine besondere Benachrichtigung erforderlich.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme ausgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Anspruchs gegen den Empfänger.

Die Eisenbahn kann einen Barvorschuss gewähren, wenn er nach dem Ermessen der Versandstation durch den Wert des Gutes sicher gedeckt wird.

Der Betrag der Nachnahme und des etwa gewährten Barvorschusses ist vom Absender in den Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen. Dieser Eintrag ist auch bei einer Abweichung von einem Eintrag in Ziffern massgebend.

Für die Belastung einer Sendung mit Nachnahme oder mit Barvorschuss darf die Eisenbahn die tarifmässige Gebühr (Provision) erheben.

§ 73. — *Nachträgliche Verfügungen des Absenders.* — Der Absender kann verfügen, dass das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten, auf der Bestimmungsstation zurückgehalten oder an einen anderen Empfänger oder an einem anderen Orte ausgeliefert oder nach der Versandstation zurückgesandt werde. Ebenso kann der Absender verfügen, dass eine Nachnahme nach Eingang nachträglich aufgelegt, erhöht, gemindert oder zurückgezogen, sowie dass die Sendung fracht- und gebührenfrei abgeliefert werde. Die Eisenbahn darf die Ausführung solcher Verfügungen nur dann ablehnen oder hinausschieben oder die Verfügung in veränderter Weise ausführen, wenn durch ihre Befolgung der regelmässige Güterverkehr gestört werden würde. Sie hat in diesem Falle den Absender unverzüglich zu benachrichtigen.

Verfügungen anderer Art können durch den Tarif einheitlich zugelassen werden.

Die Verfügungen müssen sich auf die ganze Sendung beziehen. Sie sind schriftlich unter Verwendung eines von der Eisenbahn durch den Tarif einheitlich festzusetzenden Musters bei der Versandstation einzureichen. Die Unterschrift darf auch durch Druck oder Stempel bewirkt werden. Die Versandstation hat die Verfügung sobald wie möglich, auf Wunsch des Absenders unter den im Tarif einheitlich festzusetzenden Bedingungen auch durch Telegramm oder Fernsprecher, weiter zu geben.

Einem bei der Bestimmungsstation unmittelbar gestellten Antrage, die Sendung zurückzuhalten, kann vorläufig entsprochen werden. Der Absender hat jedoch die vorgeschriebene Verfügung innerhalb einer angemessenen Frist beizubringen. Anderenfalls ist nach § 76 zu verfahren.

Im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder eines Aufnahmescheins steht dem Absender das Verfügungsrecht nur zu, wenn er diese Urkunden vorlegt und auch darin die Verfügungen einträgt. Befolgt die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders, ohne die Vorlegung des Duplikats oder Aufnahmescheins zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, dem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar. Ist ein Frachtbriefduplikat oder ein Aufnahmeschein nicht ausgestellt, so kann die Eisenbahn verlangen, dass sich der Absender entsprechend ausweist.

Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das volle Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefduplikat oder den Aufnahmeschein nicht vorweisen kann.

Verfügt der Absender, dass die Sendung unterwegs angehalten oder auf der Bestimmungsstation zurückgehalten wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, für jede Verzögerung über sechs Stunden das tarifmässige Stand- oder Lagergeld zu erheben. Betragt die Verzögerung mehr als vierundzwanzig Stunden, so kann die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders ausladen und auf Lager nehmen oder einem Spediteur oder öffentlichen Lagerhaus übergeben.

Die Eisenbahn kann, wenn die nachträgliche Verfügung nicht durch ihr Verschulden veranlasst ist, für deren Ausführung neben Erstattung der erwachsenden Frachtkosten, Nebengebühren und Auslagen eine im Tarife festzusetzende Gebühr verlangen. Bei leicht verderblichen Gütern sowie bei Sendungen, deren Wert die entstehenden Frachtkosten, Nebengebühren und Auslagen nicht deckt, kann Vorausbezahlung verlangt werden.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder wenn von dem Empfänger gemäss § 76, Abs. 2, Klage gegen die Eisenbahn erhoben wird. Die Eisenbahn hat dann nur die Anweisungen des Empfängers zu beachten; verletzt sie diese Verpflichtung, so ist sie dem Empfänger für das Gut verhaftet.

§ 74. — *Beförderungshindernisse.* — Wird die Beförderung eines aufgegebenen Gutes auf dem vom Absender in zulässiger Weise vorgeschriebenen oder auf dem von der Eisenbahn bestimmten Wege verhindert, so hat die Eisenbahn das Gut ohne Erhebung von Mehrfracht auf einem Hilfswege der Bestimmungsstation zuzuführen. Den Bahnen bleibt überlassen, gegeneinander Rückgriff zu nehmen.

Ist kein Hilfsweg vorhanden, so hat die Eisenbahn den Absender um Verfügung zu erwachen. Der Absender kann in diesem Falle auch vom Vertrage zurücktreten, muss dann aber der Eisenbahn, wenn sie kein Verschulden trifft, ausser der Fracht für die etwa zurückgelegte Eisenbahnstrecke die tarifmässigen Gebühren für die Vorbereitung der Beförderung und für das Wiederausladen entrichten.

Verfügt der Absender auf die Aufforderung der Eisenbahn über das Gut, legt aber das etwa ausgestellte Frachtbriefduplikat oder den Aufnahmeschein nicht vor, so darf er weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort ändern.

Verfügt der Absender der Aufforderung ungeachtet nicht über das Gut, so ist damit nach den Vorschriften im § 81 zu verfahren.

§ 75. — *Lieferfrist.* — Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Höchstfristen nicht überschreiten :

a) für *Eilgut* :

- | | |
|---|---------|
| 1. Abfertigungsfrist | 1 Tag, |
| 2. Beförderungsfrist für angefangene je 300 Tarifikilometer | 1 Tag ; |

b) für *Frachtgut* :

- | | |
|---|---------|
| 1. Abfertigungsfrist | 2 Tage, |
| 2. Beförderungsfrist bei einer Entfernung bis zu 100 Tarifikilometer | 1 Tag. |
| bei grosseren Entfernungen für weitere angefangene je 200 Tarifikilometer | 1 Tag. |

Die Abfertigungsfrist wird ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Eisenbahnverwaltungen nur einmal berechnet. Die Beförderungsfrist wird nach der Gesamtentfernung zwischen der Versand- und Bestimmungsstation berechnet.

Die Eisenbahn kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde Zuschlagsfristen festsetzen :

1. für die Beförderung von und nach Güternstellen,
2. für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite,
3. für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, wobei die Zuschlagsfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde festgesetzt werden dürfen.

Die Abfertigungs- und Beförderungsfristen (Abs. 1) sowie die Zuschlagsfristen im Abs. 3, Ziffer 1 und 2 sind durch den Tarif festzusetzen. Die Zuschlagsfristen im Abs. 3, Ziffer 3, sind besonders zu veröffentlichen und treten nicht vor der Veröffentlichung in Kraft. Aus der Veröffentlichung muss zu ersehen sein, ob die Genehmigung erteilt oder vorbehalten ist; wird die nachträgliche Genehmigung von der Landesaufsichtsbehörde verlangt oder die Genehmigung nicht innerhalb acht Tagen nach Veröffentlichung der Zuschlagsfristen bekannt gemacht, so ist die Festsetzung wirkungslos.

Die Lieferfrist beginnt für die im Laufe des Vormittags aufgelieferten Güter um 12 Uhr Mittags, für die Nachmittags aufgelieferten Güter um Mitternacht. Sie ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablaufe das Gut dem Empfänger zugeführt ist. Für Güter, die nach den Bestimmungen der Empfangsbahn oder nach einer Verfügung des Empfängers nicht zugeführt werden, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn vor ihrem Ablaufe der Empfänger von der Ankunft benachrichtigt (§ 79, 3) und das Gut zur Auslieferung bereit gestellt ist.

Für bahnlagernd gestellte Güter, für die der Absender die Benachrichtigung des Empfängers nicht im Frachtbriefe vorgeschrieben hat und für Güter, deren Empfänger auf die Benachrichtigung schriftlich verzichtet hat, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn vor ihrem Ablaufe die Güter auf der Bestimmungsstation zur Auslieferung bereit gestellt sind.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, für die Dauer einer durch nachträgliche Verfügung des Absenders verursachten Verzögerung und für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auslieferung des Gutes folgende Tag ein Sonntag oder Feiertag, so beginnt bei Nachmittags aufgeliefertem Frachtgute die Lieferfrist einen Tag später.

Ist der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder Feiertag, so läuft bei Frachtgut die Lieferfrist erst mit der entsprechenden Stunde des nächsten Werktags ab.

§ 76. — *Ablieferung.* — Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Orte der Ablieferung dem Empfänger gegen Zahlung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und gegen Empfangsbescheinigung den Frachtbrief und das Gut zu übergeben. Der Uebergabe des Gutes an den Empfänger steht gleich die Uebergabe an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter Verschluss der Eisenbahn stehen, sowie die nach dieser Ordnung zulässige Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen, wenn nicht der Absender der Eisenbahn eine nach § 73 noch zulässige entgegenstehende Verfügung erteilt hat.

Als Ort der Ablieferung im Sinne der Abs. 1 und 2 gilt, vorbehaltlich der Festsetzungen im § 78 Abs. 1, die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation oder Güternebenstelle auch dann, wenn im Frachtbrief ein anderer Bestimmungsort angegeben ist.

Durch Annahme des Frachtbriefes und des Gutes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn nach Massgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten (vergleiche jedoch § 70 Abs. 2).

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, wie Fracht, Nebengebühren, Nachnahmen, Zollgelder und andere Auslagen einzuziehen. Auch hat sie erforderlichen Falles das Pfandrecht an dem Gute geltend zu machen.

Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Empfänger auszuladen sind, hat der Tarif zu bestimmen, soweit nicht diese Ordnung Vorschriften darüber enthält.

Der Eisenbahn steht frei, Stückgüter, die von ihr auszuladen sind, dem Empfänger auf seine Kosten zuzuführen (§ 78) oder ihn von der Ankunft zu benachrichtigen. Auf den Stationen, wo Stückgüter dem Empfänger zugeführt werden, ist dies durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machen. Von der Ankunft anderer Güter ist der Empfänger zu benachrichtigen (vergleiche jedoch § 79 Abs. 5).

Die Eisenbahn kann im Tarife vorschreiben, dass das Ueberladen von Gütern, die auf der Bestimmungsstation vom Eisenbahnwagen unmittelbar in Schiffe übergehen sollen, gegen Zahlung der im Tarif oder durch Aushang bekannt zu machenden Gebühren von ihr selbst oder durch besondere Unternehmer ausgeführt wird. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 5.

Ist an Bestimmungsorte keine Güterabfertigungs- oder Güternebenstelle vorhanden, hat die Eisenbahn auch keine allgemeinen Einrichtungen für die Weiterbeförderung der Güter dorthin getroffen (§ 78 Abs. 1) und hat weder der Absender noch der Empfänger für die unmittelbare Weiterbeförderung gesorgt, so hat die Eisenbahn wegen der Weiterbeförderung die Pflichten des Spediteurs (§ 85 Abs. 1).

Bei der Ablieferung dürfen ausser der Empfangsbescheinigung weitere Erklärungen, namentlich über tadellose oder rechtzeitige Ablieferung, nicht verlangt werden. Vom Empfänger abzuholende Güter sind ihm, wenn die Eisenbahn sie auszuladen hat, auf den Güterboden, sonst auf den Entladeplätzen zur Verfügung zu stellen. Der Empfänger hat den eingelosten Frachtbrief vorzuzeigen.

§ 77. — *Nachzahlung und Nachwägung auf der Bestimmungsstation.* — Der Empfänger kann bei der Ablieferung verlangen, dass die Güter in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe nachgezahlt und nachgewogen werden; er hat hierfür die tarifmässige Gebühr zu zahlen (vergleiche auch § 56 Abs. 6).

Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Wagenladungen die beantragte Nachwägung und Nachzahlung vorzunehmen, es sei denn, dass die vorhandenen Wägevorrichtungen nicht ausreichen oder die Beschaffenheit des Gutes oder die Betriebsverhältnisse die Feststellung der Stückzahl nicht gestatten. Wird die Nachwägung abgelehnt, so kann der Empfänger das Gut auf der nächsten geeigneten Wage in Gegenwart eines Bevollmächtigten der Eisenbahn nachwägen. Er hat die hierdurch entstehenden Kosten einschliesslich der Entschädigung für den Bevollmächtigten zu zahlen.

Für die Verwägung von Wagenladungsgütern gelten die Vorschriften des § 58 Abs. 5).

Wird bei der Nachzahlung oder Nachwägung eine Minderzahl oder ein Mindergewicht festgestellt, die von der Eisenbahn zu vertreten, aber noch nicht anerkannt sind, so darf die Eisenbahn für die Feststellung keine Gebühren erheben und hat dem Empfänger die ihm verursachten Kosten zu ersetzen.

§ 78. — *Zuführung.* — Die Eisenbahn kann die Stückgüter innerhalb des Stationsorts oder nach benachbarten Orten gegen eine durch Aushang bekannt zu machende Gebühr selbst zuführen oder Rollfuhrunternehmer dafür bestellen (§ 76 Abs. 7 und 9). Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 5. Die Rollfuhrlaute haben ihren Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Auch auf den Stationen, wo die Eisenbahn für die Zuführung sorgt, sind die Empfänger berechtigt, ihre Güter selbst abzuholen oder sie durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer abholen zu lassen. Wollen sie von diesem Rechte Gebrauch machen, so haben sie es der Abfertigungsstelle vor der Ankunft des Gutes schriftlich anzuzeigen. Die Eisenbahn kann jedoch im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde dieses Recht vorübergehend oder, wenn besondere Verhältnisse es erfordern, auch dauernd beschränken oder aufheben.

Müssen Güter nach Räumen der Zoll- oder Steuerverwaltung gebracht werden, die ausserhalb der Bahnhöfe liegen, so kann dies die Eisenbahn gegen Erstattung der Kosten selbst besorgen oder unter ihrer Verantwortung auf Kosten des Verfügungsberechtigten durch einen Spediteur besorgen lassen, auch wenn der Empfänger sich die Selbstabholung vorbehalten hat.

Die Fristen, innerhalb deren die Güter dem Empfänger von der Eisenbahn zugeführt werden sind durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machen.

§ 79. — *Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft.* — Die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes (§ 76 Abs. 7) geschieht nach Wahl der Eisenbahn durch die Post, durch Fernsprecher oder schriftlich durch besonderen Boten unter Angabe der Frist, innerhalb deren das Gut abzunehmen ist. Auf schriftlichen Antrag des Empfängers kann die Abfertigungsstelle eine besondere Art der Benachrichtigung mit ihm vereinbaren.

Die Benachrichtigung hat bei Frachtgut nach der Ankunft, spätestens aber sofort nach der Bereitstellung, bei Eilgut binnen zwei Stunden nach der Ankunft zu erfolgen. Bei Eilgut, das an Werktagen nach sechs Uhr Abends, an Sonn- und Festtagen nach zwölf Uhr Mittags ankommt, kann die Benachrichtigung erst am folgenden Morgen verlangt werden.

Die Benachrichtigung gilt als bewirkt:

- a) bei Zustellung durch die Post vier Stunden, durch Telegramm eine Stunde nach der Aufgabe,
- b) bei Zustellung durch Fernsprecher mit der Aufgabe,
- c) bei anderer Zustellung mit der Aushandigung.

Ausgefertigt wird die Benachrichtigung unentgeltlich, für die Zustellung kann die Eisenbahn den Ersatz ihrer Auslagen verlangen.

Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger schriftlich darauf verzichtet und bei bahnlagernd gestellten Gütern, wenn der Absender sie im Frachtbriefe nicht ausdrücklich vorgeschrieben hat.

Ist eine Wagenladung wegen Laufunfähigkeit des Wagens unterwegs umgeladen worden, so muss das dem Empfänger bei der Benachrichtigung mitgeteilt werden.

§ 80. — *Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.* — Die von der Eisenbahn auszuladenden Güter sind innerhalb der im Tarife festzusetzenden Frist während der Dienststunden (§ 63 Abs. 2) abzunehmen. Die Frist beginnt mit der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes und muss mindestens 24 Stunden betragen.

Die Frist, innerhalb deren die vom Empfänger auszuladenden Güter abzunehmen sind, ist durch Aushang an der Abfertigungsstelle oder durch den Tarif bekannt zu machen. Die Frist beginnt mit der Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes. Sind die zu entladenden Wagen nicht rechtzeitig bereit gestellt, so beginnt die Entladefrist erst mit dem Zeitpunkte der Bereitstellung. Die Eisenbahn kann verlangen, dass die Güter während der Dienststunden ausgeladen und abgefahren werden.

Sind die Güter bahnlagernd gestellt, und hat der Absender im Frachtbriefe die Benachrichtigung der Empfänger nicht ausdrücklich vorgeschrieben oder hat der Empfänger auf die Benachrichtigung schriftlich verzichtet oder ist die Benachrichtigung nicht möglich, so beginnt die Abnahmefrist mit der Bereitstellung des Gutes.

An Sonn- und Festtagen ist nur Eilgut auszuliefern, vorausgesetzt, dass seiner zoll- oder steueramtlichen Behandlung kein Hinderniss entgegensteht.

Der Lauf der Abnahmefristen ruht während der Sonn- und Festtage, ferner während einer zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, soweit sie nicht durch den Absender oder den Empfänger verzögert wird.

Wird das Gut nicht innerhalb der festgesetzten Fristen abgenommen, so ist das tarifnässige Lager- oder Wagenstandgeld verwirkt. Auch kann die Eisenbahn die vom Empfänger nicht rechtzeitig ausgeladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten ausladen (vergleiche auch § 81 Abs. 6). Für Sonn- und Festtage ist Wagenstandgeld nur dann zu erheben, wenn die Entladefrist schon am Tage vorher Nachmittags 2 Uhr, abgelaufen ist. Folgen mehrere Sonn- und Festtage aufeinander, so ist nur für einen Tag Wagenstandgeld zu erheben.

Meldet sich der benachrichtigte Empfänger zur Abnahme des Gutes und kann es ihm nicht innerhalb einer Stunde nach seinem Eintreffen bereit gestellt werden, so hat die Eisenbahn ihm die Kosten der vergeblich versuchten Abholung zu ersetzen. Auf Verlangen des Empfängers hat die Eisenbahn die vergeblich versuchte Abholung auf dem Frachtbriefe zu bescheinigen.

Wenn die ordnungsmässige Abwicklung des Verkehrs durch Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, nach Massgabe des Bedarfs die Entladefristen und die lagerzinsfreie Zeit abzukürzen sowie das Wagenstandgeld und das Lagergeld zu erhöhen. Hierfür gelten sinngemäss die Vorschriften im § 75 Abs. 4 über Festsetzung, Genehmigung und Veröffentlichung von Zuschlagsfristen für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.

§ 81. — *Ablieferungshindernisse. Verzögerung der Abnahme.* — Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln, verweigert er die Annahme oder löst er den Frachtbrief nicht innerhalb der von der Eisenbahn im Tarife festzusetzenden Frist ein, oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat die Bestimmungsstation unverzüglich den Absender durch die Versandstation von der Ursache des Hindernisses zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen (vergleiche auch § 73 Abs. 6). Der Absender kann im Frachtbriefe vorschreiben, dass er auf seine Kosten unmittelbar telegraphisch oder durch die Post benachrichtigt werde; er ist in diesem Falle unter den im Tarife festzusetzenden Bedingungen berechtigt, seine Anweisung gleichfalls unmittelbar an die Bestimmungsstation zu richten. Der Absender kann unter den im Tarife festzusetzenden Bedingungen im Frachtbrief auch vorschreiben, dass ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne vorherige Benachrichtigung zurückgeschickt werde. Sonst darf das Gut nur zurückgeschickt werden, wenn es der Absender infolge der Benachrichtigung verlangt.

Hat der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert und ist der Absender von dem Hindernisse benachrichtigt, so darf das Gut nur mit seiner Zustimmung nachträglich abgeliefert werden. In allen übrigen Fällen wird das Gut dem nachträglich zur Annahme bereiten Empfänger abgeliefert, wenn nicht inzwischen eine andere Verfügung des Absenders auf der Bestimmungsstation eingetroffen ist.

Ist die Benachrichtigung des Absenders nicht tunlich oder ist der Absender mit der Erteilung der Anweisung säumig oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so hat die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen; sie hat in diesem Falle für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen. Die Eisenbahn ist jedoch auch berechtigt, unanbringliche Güter unter Nachnahme der darauf lastenden Kosten und Auslagen bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause für Rechnung und Gefahr des Verfügungsberechtigten zu hinterlegen.

Die Eisenbahn ist ferner berechtigt:

a) Güter, die nicht abgeliefert werden können, wenn sie schnellem Verderben unterliegen oder nach den örtlichen Verhältnissen weder einem Spediteur übergeben noch eingelagert werden können, sofort,

b) Güter, die nicht abgeliefert werden können und die vom Absender nicht zurückgenommen werden, vier Wochen nach Ablauf der Lagerzinsfreien Zeit, wenn aber ihr Wert durch längeres Lagern unverhältnismässig vermindert würde oder wenn die Lagerkosten in keinem Verhältnisse zum Werte des Gutes stehen würden, schon früher ohne Formlichkeit bestmöglich zu verkaufen. Von dem bevorstehenden Verkaufe sind der Absender und der Empfänger zu benachrichtigen, es sei denn, dass dies unthunlich ist. Die Eisenbahn kann, wenn sie den Verkauf selbst vornimmt, ausser den baren Auslagen eine im Tarife festzusetzende Gebühr erheben.

Von der Hinterlegung und vom erfolgten Verkaufe des Gutes hat die Eisenbahn den Absender und den Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen, es sei denn, dass dies unthunlich ist; unterlässt sie es, so ist sie zum Schadenersatz verpflichtet. Dem Absender ist der Verkaufserlös nach Abzug der Auslagen und Gebühren zur Verfügung zu stellen.

Wird der Frachtbrief vom Empfänger eingelöst, das Gut aber nicht innerhalb der für die Abnahme festgesetzten Frist abgenommen, so ist der Empfänger nochmals zur Abnahme aufzufordern und zu benachrichtigen, dass das Gut auf seine Gefahr und Kosten lagere. Für die Lagerung solcher Güter, für ihre Ueberweisung an einen Spediteur oder an ein öffentliches Lagerhaus sowie für ihren Verkauf gelten sinngemäss die Vorschriften der Abs. 3 bis 5. Im Falle des Verkaufs ist der Erlös nach Abzug der Kosten dem Empfänger zur Verfügung zu stellen.

§ 82. — *Feststellung von Minderung, Beschädigung oder Verlust des Gutes durch die Eisenbahn.* — Wird eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom 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 schriftlich festzustellen. Eine Feststellung hat auch bei Verlust des Gutes stattzufinden.

Das Ergebnis ist den sich ausweisenden am Frachtvertrage Beteiligten auf Verlangen bekannt zu geben.

Zur Feststellung im Minderungs- oder Beschädigungsfallen sind unbeteiligte Zeugen oder Sachverständige und, wenn möglich, auch der Verfügungsberechtigte zuzuziehen.

Ergibt die auf Veranlassen des Verfügungsberechtigten vorgenommene Untersuchung keine oder nur eine von der Eisenbahn schon anerkannte Minderung oder Beschädigung, so hat er die entstandenen Kosten zu tragen.

§ 83. — *Feststellung von Mängeln des Gutes durch Sachverständige oder durch das Gericht.* — Unbeschadet des im § 82 vorgesehenen Verfahrens kann jeder Beteiligte die Beschädigung oder Minderung des Gutes durch amtlich ernannte Sachverständige feststellen lassen. Zu dieser Feststellung ist die Eisenbahn einzuladen. Die Vorschriften der Zivilprozessordnung über die Sicherung des Beweises bleiben unberührt.

§ 84. — *Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes im allgemeinen.* — Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht ist.

§ 85. — *Beschränkung der Haftung hinsichtlich des Bestimmungsortes.* — Ist auf dem Frachtbrief ein Bestimmungsort angegeben, wo sich keine für die Abfertigung des Gutes eingerichtete Güterabfertigungs- oder Nebenstelle befindet, so haftet die Eisenbahn als Frachtführer nur bis zur letzten dafür eingerichteten Eisenbahnstation oder Güternebenstelle. Wegen der Weiterbeförderung hat sie die Pflichten des Spediteurs.

Hat die Eisenbahn Einrichtungen zur Weiterbeförderung des Gutes nach solchen Orten getroffen (§ 78, Abs. 1), so haftet sie bis zum Bestimmungsort als Frachtführer.

§ 86. — *Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren.* — Die Eisenbahn haftet nicht:

1. bei Gütern, die nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offenen Wagen befördert werden, für den Schaden, der aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht; hierunter ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen;

2. bei Gütern, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschä-

digung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders im Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben sind, für den Schaden, der aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht ;

3. bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach der Vorschrift dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder von dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht ;

4. Bei Gütern, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, der aus dieser Gefahr entsteht ;

5. bei lebenden Tieren für den Schaden, der aus der für sie mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr entsteht ;

6. bei Gütern, einschliesslich der Tiere, denen nach dieser Ordnung, nach dem Tarif oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, der aus der Gefahr entsteht, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Könnte ein Schaden den Umständen nach aus einer der im Abs. 1 bezeichneten Gefahren entstehen, so wird vermutet, dass er aus dieser Gefahr entstanden sei.

Eine Befreiung von der Haftung kann auf Grund dieser Vorschriften nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.

§ 87. — *Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.* — Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmässig einen Gewichtsverlust erleiden, ist die Haftung der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu nachstehenden Normalsätzen ausgeschlossen :

Bis zwei Prozent bei flüssigen, bei feuchten und bei folgenden trockenen Gütern, geraspelten und gemahlener Farbhölzern, Rinden, Wurzeln, Süssholz, geschnittenem Tabak, Fettwaren, Seifen und erhärteten Oelen, frischen Früchten, frischen Tabakblättern, Schafwolle, Häuten, Fellen, Leder, getrocknetem und gebackenem Obste, Tierfleischen, Hörnern und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrockneten Fischen, Hopfen, frischen Kitten ;

bis ein Prozent bei allen übrigen trockenen Gütern der eingangs bezeichneten Art.

Der Normalsatz wird, falls mehrere Stücke auf denselben Frachtbrief befördert werden, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet ist oder sonst festgestellt werden kann.

Die Beschränkung der Haftung tritt nicht ein, soweit der Verlust den Umständen nach nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist oder soweit der angenommene Satz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Ist das Gut verloren gegangen, so wird für Gewichtsverlust nichts abgezogen.

Die weitergehende Haftbefreiung der Eisenbahn gemäss § 86 (Abs. 1 Ziffer 4) wird hierdurch nicht berührt.

§ 88. — *Höhe des Schadensersatzes bei Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes.* — Muss auf Grund des Frachtvertrags von der Eisenbahn für Verlust oder Minderung des Gutes Ersatz geleistet werden, so ist der gemeine Handelswert und in dessen Ermangelung der gemeine Wert zu ersetzen, den Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte ; ferner ist zu ersetzen, was an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht schon bezahlt oder noch zu bezahlen ist.

Bei Beschädigung des Gutes ist für die Verminderung des im Abs. 1 bezeichneten Wertes Ersatz zu leisten.

Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche § 95.

§ 89. — *Beschränkung der Höhe des Schadensersatzes durch den Tarif.* — Die Eisenbahn kann in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) einen im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen, wenn diese Ausnahmetarife eine Preismässigung für die ganze Beförderungsstrecke gegenüber den gewöhnlichen Tarifen enthalten und wenn der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungsstrecke Anwendung findet. Verlangt der Absender die Anwendung eines solchen Ausnahmetarifs, so hat er dies im Frachtbrief unter Bezeichnung des Tarifs zu vermerken.

Die Eisenbahn kann ferner die bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gegenständen des § 84 Abs. 2 B Ziffer 1 zu leistende Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken.

Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche § 95.

§ 90. — *Vermutung für den Verlust des Gutes.* — Der zum Empfange Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht spätestens am dreissigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert werden kann.

§ 91. — *Wiederfinden des Gutes.* — Der Entschädigungsberechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut in der Quittung verlangen, dass er sofort benachrichtigt werde, wenn das Gut wiedergefunden wird. Hierüber ist ihm eine Bescheinigung zu erteilen.

Innerhalb dreissig Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, dass ihm das Gut nach seiner Wahl auf der im Frachtbrief angegebenen Versand- oder Bestimmungsstation kostenfrei ausgeliefert werde. Die erhaltene Entschädigung hat er nach Abzug des gemäß § 94 für die Ueberschreitung der Lieferfrist zu gewährenden Schadensersatzes zurückzahlen.

In allen anderen Fällen kann die Eisenbahn über das wiederaufgefundene Gut frei verfügen.

§ 92. — *Angabe des Interesses an der Lieferung.* — Der Absender kann das Interesse an der Lieferung im Frachtbrief angeben. Hierfür ist eine im Tarife festzusetzende Gebühr zu zahlen.

Der Betrag, der das Interesse an der Lieferung darstellt, ist in den Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen.

Die Gebühr ist für einteilbare Einheiten von je 10 Mark und 10 Tarifkilometer zu berechnen und darf 0,2 Pfennig für die Einheit nicht übersteigen. Ueberschiessende Beträge werden auf 10 Pfennig aufgerundet. Als Mindestbetrag für die Beförderungsstrecke von der Versand- bis zur Bestimmungsstation werden 40 Pfennig erhoben.

Ist die Ersatzpflicht nach § 89 auf einen Höchstbetrag beschränkt, so ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus unzulässig.

§ 93. — *Höhe des Schadensersatzes für Verlust, Minderung oder Beschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung.* — Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann bei Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes ausser der im § 88 bezeichneten Entschädigung der Ersatz des weiter entstandenen Schadens bis zu dem angegebenen Betrage beansprucht werden.

§ 94. — *Haftung für Ueberschreitung der Lieferfrist.* — Bei Ueberschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden zu ersetzen, und zwar :

a) wenn das Interesse an der Lieferung nicht angegeben ist, bis zur Höhe der Fracht,

b) wenn das Interesse an der Lieferung angegeben ist, bis zum angegebenen Betrage. Ist dieser niedriger als die unter a bestimmte Entschädigung, so kann letztere beansprucht werden.

Ist ein Schaden nicht entstanden oder nicht nachgewiesen, so hat die Eisenbahn zu zahlen :

a) wenn das Interesse an der Lieferung nicht angegeben ist,

bei einer Fristüberschreitung bis einschliesslich 1 Tag	ein Zehntel der Fracht,
" " " " " 2 Tage	zwei Zehntel " " ,
" " " " " 3 " "	drei Zehntel " " ,
" " " " " 4 " "	vier Zehntel " " ,
" " " " " von längerer Dauer	fünf Zehntel " " ;

b) wenn das Interesse an der Lieferung angegeben ist,

bei einer Fristüberschreitung bis einschliesslich 1 Tag	zwei Zehntel der Fracht,
" " " " " 2 Tage	vier Zehntel " " ,
" " " " " 3 " "	sechs Zehntel " " ,
" " " " " 4 " "	acht Zehntel " " ,
" " " " " von längerer Dauer	die ganze Fracht,

jedoch nicht mehr als den angegebenen Betrag. Ist dieser niedriger als die unter a bestimmte Entschädigung, so kann letztere beansprucht werden.

Die aus diesen Bestimmungen sich ergebenden Ansprüche können auch neben etwaigen Ansprüchen wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung des Gutes geltend gemacht werden. Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann ausser dem nach § 88 zu berechnenden Schadensersatz als Ersatz für den gesamten weiteren Schaden (§ 93), einschliesslich des durch die Ueberschreitung der Lieferfrist entstandenen, höchstens der angegebene Betrag des Interesses gefordert werden. Sinngemäss gilt die Vorschrift des zweiten Satzes im Abs. 1 b.

Die Haftung der Eisenbahn ist ausgeschlossen, wenn die Fristüberschreitung von einem Ereignisse herrührt, das die Eisenbahn weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte.

Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche § 95.

§ 95. — *Schadensersatz bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.* — Ist der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt, so ist in allen Fällen der volle Schaden zu ersetzen.

§ 96. — *Verwirkung der Ersatzansprüche.* — Werden Gegenstände, deren Beförderung nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist oder die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger Bezeichnung aufgegeben oder werden die für diese Gegenstände vorgesehenen Sicherheitsmassregeln vom Absender unterlassen, so ist die Haftung der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags ausgeschlossen.

§ 97. — *Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Abnahme des Gutes.* — Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen.

Hiervon sind ausgenommen :

1. Entschädigungsansprüche für Schäden, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt sind ;
2. Entschädigungsansprüche wegen Ueberschreitung der Lieferfrist, wenn sie spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Abnahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 100 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen schriftlich angebracht werden ;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die nach § 82 oder § 83 vor der Abnahme des Gutes festgestellt worden sind oder deren Feststellung entgegen der Vorschrift im § 82 durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist ;
4. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die bei der Abnahme ausserlich nicht erkennbar waren, wenn der Berechtigte unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Abnahme entweder schriftlich bei der Eisenbahn eine nach § 82 vorzunehmende Untersuchung oder bei Gericht die Besichtigung des Gutes durch Sachverständige beantragt und beweist, dass der Mangel in der Zeit zwischen der Annahme und der Ablieferung entstanden ist. Ist der Eisenbahn der Mangel unverzüglich nach der Entdeckung und binnen der bezeichneten Frist angezeigt, so genügt es, wenn die Feststellung unverzüglich nach dem Zeitpunkte beantragt wird, bis zu dem der Eingang einer Antwort der Eisenbahn unter regelmässigen Umständen erwartet werden darf.

Ansprüche wegen zu Unrecht erhobener Frachtzuschläge und unrichtiger Berechnung von Fracht und Gebühren.

Der Empfänger kann die Abnahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefs und Bezahlung der Fracht so lange ablehnen, bis seinem Antrag auf Feststellung der behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Abnahme des Gutes sind nur wirksam, wenn sie unter Zustimmung der Eisenbahn gemacht sind.

Wenn von mehreren im Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einer Sendung bei der Ablieferung einzelne fehlen, so kann sie der Empfänger in der Empfangsbescheinigung als fehlend aufführen.

§ 98. — *Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung des Gutes oder wegen Ueberschreitung der Lieferfrist.* — Die Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung des Gutes oder wegen Ueberschreitung der Lieferfrist verjähren in einem Jahre.

Die Verjährung beginnt bei Beschädigung oder Minderung mit dem Ablaufe des Tages, an dem abgeliefert ist, bei Verlust oder bei Ueberschreitung der Lieferfrist mit dem Ablaufe der Lieferfrist.

Die Verjährung wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruches bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so läuft die Verjährungsfrist von dem Tage ab weiter, an dem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, hemmen die Verjährung nicht.

Wegen der Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Die im Abs. 1 bezeichneten Ansprüche können nach der Vollendung der Verjährung nur aufgerechnet werden, wenn vorher der Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die Ueberschreitung der Lieferfrist der Eisenbahn angezeigt oder die Anzeige an sie abgesendet worden ist. Der Anzeige an die Eisenbahn steht es gleich, wenn gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises beantragt oder wenn in einem zwischen dem Absender und dem Empfänger oder einem späteren Erwerber des Gutes wegen des Verlustes, der Minderung, der Beschädigung oder der Fristüberschreitung anhängigen Rechtsstreite der Eisenbahn der Streit verkündet wird,

Die Vorschriften dieses Paragraphen finden keine Anwendung, wenn die Eisenbahn den Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die Fristüberschreitung vorsätzlich herbeigeführt hat. Sie finden ferner keine Anwendung auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen untereinander (§ 100).

§ 99. — *Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrage.* — Zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn ist nur der befugt, dem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht (vergleiche aber §§ 60 und 70).

Vermag der Absender, dem an sich das Verfügungsrecht zusteht, das Frachtbriefduplikat, den Aufnahmeschein oder eine Bescheinigung der Versandstation, dass eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen, es sei denn, er wiese nach, dass der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

Aussergerichtliche Ansprüche sind schriftlich bei der nach § 100 zuständigen Eisenbahn geltend zu machen. War der Frachtbrief dem Empfänger übergeben, so ist er vorzulegen. Handelt es sich um eine Entschädigung wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung, so ist eine Bescheinigung über den Wert des Gutes beizufügen.

Die Eisenbahn hat die Ansprüche mit tunlichster Beschleunigung zu prüfen und den Antragsteller, wenn keine Verständigung erfolgt, schriftlich zu bescheiden.

§ 100. — *Haftung mehrerer an der Beförderung beteiligter Eisenbahnen.* — Die Versandbahn haftet für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger, ohne Rücksicht darauf, ob nur eigene oder auch fremde Strecken benutzt werden.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäss in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefs auszuführen.

Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen untereinander — im Wege der Klage nur gegen die Versandbahn oder gegen die Bahn, die das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder gegen die Bahn, auf deren Strecke sich der Schaden ereignet hat, gerichtet werden. Unter diesen Bahnen hat der Kläger die Wahl. Das Wahlrecht erlischt mit Erhebung der Klage.

Durch Widerklage oder Aufrechnung können Ansprüche aus dem Frachtvertrag auch gegen eine andere Bahn geltend gemacht werden, wenn deren Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Hat auf Grund dieser Vorschriften eine der beteiligten Bahnen Schadensersatz geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die Bahn zu, die den Schaden verschuldet hat. Kann diese nicht ermittelt werden, so haben die beteiligten Bahnen den Schaden nach dem Verhältnis ihrer Streckenlängen, mit denen sie an der Beförderung beteiligt sind, gemeinsam zu tragen, soweit nicht festgestellt wird, dass der Schaden nicht auf ihren Strecken entstanden ist. Die Befugnis der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, wird hierdurch nicht berührt.

ANLAGE A.

Leichen-Pass.

Die nach Vorschrift eingesargte Leiche de an.....ten.....19.... in (Ort).....
an (Todesursache)..... verstorbenen (Alter) ...-jährigen (Stand, Vor- und Zuname des
Verstorbenen, bei Kindern Stand der Eltern)..... soll mit der Eisenbahn von
..... über nach zur Bestattung
befördert werden. Nachdem diese Ueberführung der Leiche genehmigt worden ist, werden sämtliche Behörden,
deren Bezirke durch den Transport berührt werden, ersucht, ihn ungehindert und ohne Aufenthalt weitergehen
zu lassen.

..... den 19....

(Siegel.)

(Unterschrift.)

ANLAGE B.

Nähere Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren.

I. Verladung.

§ 1. — Soweit die Stationen nach dem Tarif unbeschränkt oder beschränkt für den Viehverkehr bestimmt sind, müssen sie mit Vorrichtungen versehen sein, die, den Abfertigungsbefugnissen entsprechend, ein zweckmassiges Ein- und Ausladen der Tiere gestatten.

Auf der Oberfläche hölzerner Verladerampen müssen in angemessenen Zwischenräumen schmale Latten mit abgerundeten Kanten angebracht sein, damit die Tiere sicher fassen können.

Die Oberfläche fester Rampen darf höchstens 1 : 8, die der beweglichen Vorrichtungen höchstens 1 : 3 geneigt sein.

Die Ladebrücken müssen hinreichend breit und mit mindestens 20 cm hohen Schutzleisten an beiden Seiten sowie mit Trittlatten (Abs. 2) versehen sein. Auch müssen Vorkehrungen zum Schutze gegen seitliches Abdrängen der Tiere getroffen sein.

Auf Stationen mit regelmässigem grösserem Viehversand sowie auf den Tränkstationen (§ 6) oder in deren Nähe müssen zur vorübergehenden Unterbringung des Viehes eingefriedigte Räume (Buchten oder Bansen) vorhanden sein, von denen ein angemessener Teil überdeckt sein muss. Diese von der Eisenbahn zu schaffenden Räume müssen Brunnen oder Wasserleitung sowie Vorrichtungen zum Anbinden, Füttern und Tränken der Tiere enthalten. Sie müssen in kleinere Abteilungen geteilt sein, in denen die Tiere verschiedener Gattung und das Grossvieh (Pferde, einschliesslich Ponys, auch Fohlen, ferner Rindvieh, Maultiere, Esel und dergleichen) vom Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Geflügel und dergleichen) getrennt unterzubringen sind; Muttertiere mit saugenden Jungen bleiben zusammen. Der Fussboden muss so beschaffen sein, dass eine ordnungsmässige Reinigung möglich ist.

Für die vorübergehende Unterbringung der Tiere in überdeckten Räumen kann eine im Tarife festzusetzende Gebühr erhoben werden. Sie dient zugleich als Vergütung für die Benutzung der Einrichtungen zum Füttern und Tränken.

§ 2. — Die Tiere sind in bedeckten oder in hochbordigen offenen Wagen zu befördern. In den Monaten Januar, Februar, März, November und Dezember dürfen offene Wagen nur auf Antrag des Absenders gestellt werden. Geflügel darf nur in bedeckten Wagen befördert werden.

Mehrbödige Wagen dürfen nur verwendet werden, wenn sie an den Seiten Lattenwände haben; diese müssen soweit aus dichten Brettern bestehen oder mit dichten Klappen versehen sein, dass die Tiere gegen Zugluft von unten geschützt sind und das Herausfallen von Kot und Streu verhindert wird. Diese Bestimmung gilt nicht für die mehr als zweibödigen zur Geflügelbeförderung bestimmten Wagen. Doch müssen auch bei diesen Wagen die Seitenwände aus Latten bestehen und mit Schutzleisten versehen sein, die das Herausfallen von Kot und Streu verhindern.

Die Unterkästen der Wagen dürfen nur zur Beförderung einzelner unterwegs erkrankter Tiere benutzt werden.

Die lichte Breite der zur Beförderung von Grossvieh dienenden Wagen muss mindestens zwei Meter sechzig Centimeter betragen.

Bei Verwendung bedeckter Wagen zur Viehbeförderung sind solche Wagen auszuwählen, die in der Nähe der Wagendecke an den Längs- oder Stirnseiten je 2 verschliessbare Oeffnungen von je mindestens vierzig Centimeter Länge und dreissig Centimeter Breite haben und ausserdem an den Türen mit Vorrichtungen versehen sind, die ihr Offenhalten in einer Breite von fünfunddreissig Centimeter bei Grossvieh und von fünfzehn Centimeter bei Kleinvieh ermöglichen. Bleiben die Türen während der Fahrt ganz geöffnet, so müssen die Türöffnungen durch einen ein Meter fünfzig Centimeter hohen Bretterschlag oder durch Lattengitter verstellt sein.

Die offenen Wagen müssen bei Verwendung für Grossvieh eine Bordhöhe von mindestens ein Meter fünfzig Ctm. und bei Verwendung für Kleinvieh eine Bordhöhe von mindestens funfundsiebzig Ctm. über dem Fussboden haben.

Zum Festbinden der Tiere müssen Vorrichtungen, wie eiserne Ringe oder dergleichen, in den Wagen angebracht sein.

Die Ladefläche der zur Beförderung von Tieren dienenden Wagen muss an der Aussenseite angegeben sein, und zwar bei mehrbödigen und bei den in mehrere Abteile geteilten Wagen derart, dass die Grösse eines jeden Raumes ersichtlich ist.

Bezüglich der vorhandenen alten Wagen können Abweichungen von den Vorschriften in Abs. 4 und 5 von den Landesaufsichtsbehörden zugelassen werden.

§ 3. — Die zur Beförderung von Tieren dienenden Käfige, Kisten, Körbe, Säcke oder anderen Behälter müssen geräumig und luftig sein. Die Tiere dürfen nicht geknebelt aufgegeben werden.

Käfige oder ähnliche Behälter müssen einen dichten Boden und soweit hinauf dichte Wände haben, dass eine Verunreinigung des Wagens durch Kot und Streu möglichst ausgeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt nicht für Geflügel in Wagenladungen. Der Boden der Behälter muss mit Heu, Stroh, Sand, Torfmüll oder Sägespänen bedeckt sein. Bei der Verladung ist darauf zu achten, dass zu den Tieren ausreichend frische Luft treten kann; insbesondere dürfen andere Güter nicht auf die Behälter und diese nur dann übereinander verladen werden, wenn durch Leisten oder dergleichen dafür gesorgt ist, dass zwischen dem Boden des oberen und dem Deckel des unteren Behälters ein Luftraum von mindestens 3 cm Höhe frei bleibt. Behälter, die ganz oder zum Teil aus Latten bestehen, müssen so beschaffen sein, dass die Tiere nicht einzelne Korperteile hindurchzwingen können, auch müssen sie so hoch sein, dass die Tiere zwanglos darin stehen können. Gebrauchte Käfige, Kisten, Körbe, Säcke oder dergleichen dürfen nur nach gründlicher Reinigung wieder benutzt werden. Ferner müssen Käfige oder ähnliche Behälter, wenn die Beförderung voraussichtlich mehr als sechs und dreissig Stunden dauert, mit zweckmässigen Vorrichtungen zum Tränken und bei Kleinvieh auch zum Füttern der Tiere versehen sein, sofern nicht der Absender für die Fütterung und Tränkung auf Unterwegsstationen in anderer Weise gesorgt hat.

Bei Festsetzung der grossten Zahl der in einen Wagen zu verladenden Tiere ist zu berücksichtigen, dass Grossvieh nicht aneinander und gegen die Wandung des Wagens gepresst stehen darf. Dieser Vorschrift ist genügt, wenn sich ein Mann zwischen den eingeladenen Tieren hindurch bewegen kann. Bei der Querverladung muss ausserdem zwischen den Tieren und den Wagenwänden so viel Raum bleiben, dass eine Verletzung der Tiere durch Aufschauern oder dergleichen am Kopfe oder am Hinterteile vermieden wird. Kleinvieh muss die Möglichkeit haben, sich zu legen. Die Entscheidung darüber, ob diesen Vorschriften entsprochen ist, steht dem Aufsichtsbeamten zu.

Grossvieh und Kleinvieh sowie Tiere verschiedener Gattung dürfen in denselben Wagen nur dann verladen werden, wenn jede Gattung durch Schranken, Bretter- oder Lattenverschlage von der anderen getrennt wird. Auch in Käfigen oder ähnlichen Behältern müssen Tiere verschiedener Gattung durch Verschlage oder dergleichen von einander getrennt werden. Bei der Beförderung von Muttertieren mit saugenden Jungen fallen diese Beschränkungen weg.

Die mit unverpacktem Geflügel beladenen Wagen sind unter Bleiverschluss zu befördern.

Die Fussboden der offenen Wagen und derjenigen bedeckten Wagen, die Lattenwände haben, dürfen nicht mit leicht entzündlichen Stoffen bestreut werden.

II. — Beförderung.

§ 4. — Lebende Tiere werden in Viehzügen und Güterzügen, nach näherer Bestimmung der Eisenbahn auch in Personenzügen befördert.

Viehzüge müssen auf Strecken mit regelmässigem starkem Viehverkehr an bestimmten von der Eisenbahn bekannt zu machenden Tagen — regelmässig oder nur nach Bedarf — nach den bei jedem Fahrplanwechsel festzusetzenden Fahrplänen verkehren; sie müssen derart gelegt sein, dass der Aufenthalt für das auf den Anschlusslinien zu- und abgehende Vieh auf das unbedingt nötige Mass beschränkt wird. Bei Aufstellung der Fahrpläne ist für die Tränkstationen (§ 6) ein ausreichender Aufenthalt vorzusehen.

Steht so viel Vieh zur Beförderung, dass zu seiner Verladung mindestens 20 Achsen erforderlich sind, so ist in Ermangelung anderer Beförderungsgelegenheiten ein besonderer Viehzug abzulassen.

§ 5. — Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Viehzüge (§ 4, Abs. 2) darf — vorbehaltlich der Befugnis der Landesaufsichtsbehörde, Abweichungen zu gestatten — nicht weniger als 25 Km. in der Stunde betragen. Soweit Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung dieser Geschwindigkeit entgegenstehen, ist sie zu ermässigen.

Die für die Tränkstationen vorzusehenden Aufenthalte (§ 4, Abs. 2) bleiben bei Berechnung der durchschnittlichen Geschwindigkeit ausser Betracht.

Für die Viehzüge der Militärverwaltung gilt die Vorschrift im Absatz 1 nicht.

§ 6. — Alle Tiere, deren Beförderung 24 Stunden oder länger in Anspruch nimmt, sollen vor der Verladung vom Absender gefüttert und getränkt werden. Dauert die Beförderung in Viehzügen mehr als 36 Stunden, so sind die Tiere spätestens nach je 36 Stunden zu füttern und zu tränken. Für die Beförderung von Militärpferden in Viehzügen gelten vorstehende Bestimmungen nicht.

Für die unterwegs erforderliche Fütterung und Tränkung sind nach Bedarf besondere Stationen mit Einrichtungen zu versehen. Diese Stationen (sogenannte Tränkstationen) werden durch die Landesbehörde nach Anhörung der Eisenbahnverwaltung bestimmt und sind in den Tarifen bekannt zu machen.

§ 7. — Das Verschieben der mit Tieren beladenen Wagen ist auf das dringendste Bedürfnis zu beschränken und stets mit besonderer Vorsicht vorzunehmen; heftiges Anstossen ist unbedingt zu vermeiden.

Die Behälter mit Tieren dürfen beim Ein- und Anladen nicht gestossen, geworfen oder gestürzt werden.

§ 8. — Bei Beförderung zur Nachtzeit müssen die Begleiter von Viehsendungen gut brennende Laternen mit sich führen, wobei leicht entzündliche Brennstoffe, wie Petroleum oder dergleichen, verboten sind.

ANLAGE C.

Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände. (§ 54 Abs. 2 A.)

I. Explosionsgefährliche Gegenstände.

Ia. Sprengstoffe.

Zur Beförderung sind zugelassen:

A. Sprengmittel.

1. Gruppe. Handhabungssichere Sprengstoffe, die in unbeschränkten Mengen als Stückgut befördert werden dürfen.

a) Ammoniaksalpetersprengstoffe (vorwiegender Bestandteil: Ammoniaksalpeter), die 48 Stunden bei 75° gelagert keine Stickoxyde abspalten, auch vor und nach der Lagerung bei Stoss, Reibung oder Entzündung sich nicht gefährlicher erweisen als Donarit von folgender Zusammensetzung: 80 Prozent Ammoniaksalpeter, 12 Prozent Trinitrotoluol, 4 Prozent Roggenmehl und 4 Prozent mit Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglyzerin, und zwar:

Ammonkarbonit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Pflanzenmehlen, höchstens 10 Prozent Kalisalpeter und höchstens 4 Prozent mit Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglyzerin, auch mit Zusatz von Russ).

Ammonfördrit (Gemenge von Ammoniaksalpeter mit Zusätzen von Diphenylamin, Pflanzenmehlen, Glycerin, Chlorkalium und höchstens 4 Prozent mit Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglyzerin).

Ammon-Nobelit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Pflanzenmehlen, Alkalichloriden, Alkalioxalaten und höchstens 4 Prozent mit Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglyzerin).

Ammon-Nobelit I (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Magnesit, Alkalichloriden, höchstens 10 Prozent Kalisalpeter, höchstens 12 Prozent Trinitrotoluol und höchstens 0,5 Prozent Kaliumpermanganat).

Ammon-Tremonit oder Gesteins-Tremonit mit oder ohne die angehängten Zahlen I, II, III usw. (Gemenge von mindestens 51 Prozent Ammoniaksalpeter, höchstens 5 Prozent gelatiniertem Dinitroglyzerin und höchstens 5 Prozent Kali- oder Natron- oder Barytsalpeter oder einem Gemenge dieser Salpeterarten, ferner von flüssigen oder festen aromatischen Nitrokörpern, nämlich Nitrobenzol, Nitronaphthalin, Nitrotoluol — davon höchstens 20 Prozent Dinitrotoluol oder Mono- und Dinitrotoluol oder höchstens 13 Prozent Trinitrotoluol —, ferner von Mehlen aus Pflanzen oder Pflanzenteilen oder Mineralkohle, sowie von Alkalichloriden, Karbonaten, Phosphaten, Oxalaten und Sulfaten der Alkalien und von höchstens 3 Prozent Alkalichromaten. Enthalten die Gemenge kein Trinitrotoluol, so darf der Gehalt an Kali- oder Natron- oder Barytsalpeter oder einem Gemenge dieser Salpeterarten höher sein, jedoch 15 Prozent der Gesamtmenge nicht übersteigen).

Anagon-Sprengpulver (Gemenge von neutral reagierenden Salpeterarten und Aluminiumpulver mit Holzkohle und Alizarin oder mit verharztem Leinöl).

Neu-Anagon (Gemenge von mindestens 70 Prozent Ammoniaksalpeter, gepulverter Zinkaluminiumlegierung und Holzkohle).

Anilit (Gemenge von mindestens 70 Prozent Ammoniaksalpeter, Kupfersulfatauilin oder Kupferoxalatanilin und höchstens 5 Prozent Zucker).

Astralit I und II (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Holzkohle, Pflanzenmehlen, Paraffinöl, höchstens 15 Prozent Trinitrotoluol oder Mononitronaphthalin und höchstens 4 Prozent mit Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglyzerin).

Wetter-Astralit I (Astralit, worin ein Teil des Ammoniaksalpeters durch Kochsalz ersetzt ist).

Bautzener Sicherheitspulver (Gemenge von mindestens 70 Prozent Ammoniaksalpeter, Barytsalpeter und höchstens 15 Prozent Trinitrotoluol).

Bavarit I und II (Gemenge von 90 Prozent Ammoniaksalpeter und nitriertem Naphthalin, auch mit Zusatz von Holzkohle).

Dahmenit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Naphthalin und höchstens 15 Prozent Kalisalpeter).

Dahmenit A (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Naphthalin und höchstens 3 Prozent Kaliumbichromat).

Gesteins auch **Neu-Dahmenit** (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kohlenwasserstoffen^{oder} und Nitrokohlenwasserstoffen, nämlich Nitronaphthalin, Dinitrobenzol, Nitrotoluolen, davon höchstens 17 Prozent Trinitrotoluol, ferner von Kali- oder Natronsalpeter, höchstens 3 Prozent Alkalichromaten, ferner von Alkalichloriden, Alkalikarbonaten, Alkaliphosphaten, Alkalioxalaten und Alkalisulfaten, ferner von Blutlaugensalz, Melasse oder *Leimgelatine* (pflanzlichen oder tierischen Ursprungs), auch mit Zusatz von Mehlen aus Pflanzen, Pflanzenteilen oder Mineralkohle).

Donarit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Pflanzenmehlen, höchstens 12 Prozent Trinitrotoluol und höchstens 4 Prozent mit Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglyzerin).

Dorfit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kochsalz, Mehl, höchstens siebenzehn Prozent Trinitrotoluol und höchstens fünf Prozent Kalisalpeter).

Alldorfit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Mehl und höchstens 17 Prozent Trinitrotoluol).

Faviersche Sprengstoffe (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Mono- oder Dinitronaphthalin).

Fulmenit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Pflanzenmehlen, Holzkohle, Paraffinol, höchstens 6 Prozent Trinitrotoluol und höchstens 4 Prozent Schiesswolle).

Fulmenit I (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Paraffinol, höchstens 3 Prozent Kohle, höchstens 15 Prozent Trinitrotoluol und höchstens 0,5 Prozent Schiesswolle).

Wetter-Fulmenit (Fulmenit, worin ein Teil des Ammoniaksalpeters durch Kochsalz ersetzt ist).

Wetter-Fulmenit I (Fulmenit I, worin ein Teil des Ammoniaksalpeters durch Alkalichloride ersetzt ist).

Glückauf (Gemenge von Ammoniaksalpeter mit Pflanzenmehlen oder mit Zucker, Starke, Harzen, fetten Ölen oder mit mehreren dieser Stoffe und mit Kupferoxalat, auch mit Zusatz von höchstens 15 Prozent Kalisalpeter, Natronsalpeter, Dinitrobenzol).

Minolite und **Minolite I** (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Trinitronaphthalin, mit oder ohne Dinitrotoluol).

Monachit I (Gemenge von Ammoniaksalpeter, höchstens 15 Prozent Trinitroxylole, höchstens 4 Prozent gelatiniertem Nitroglyzerin und mindestens 4 Prozent Pflanzenmehlen).

Monachit II (Gemenge von Ammoniaksalpeter, höchstens 18 Prozent Trinitroxylole, höchstens 8 Prozent Kalisalpeter, höchstens 1 Prozent Kollodiumwolle, höchstens 1 Prozent Kohle, mit Kohlenwasserstoffen, Pflanzenmehlen, Ammoniumoxalat oder anderen die Gefährlichkeit nicht erhöhenden neutralen Salzen).

Gesteins-Plastammon (Gemenge von mindestens 70 Prozent Ammoniaksalpeter, Glycerin, höchstens 15 Prozent Nitrotoluolen oder Nitrobenzolen oder Nitroxylolen, davon höchstens 10 Prozent Trinitroverbindungen, und von höchstens 4 Prozent Nitrosemizellulose).

Steinkohlen-Plastammon (Gemenge von 70 Prozent Ammoniaksalpeter, höchstens 25 Prozent Kalisalpeter, Glycerin, Mononitrotoluol und höchstens 4 Prozent Nitrosemizellulose).

Roburit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Chlordinitrobenzol und höchstens 17,5 Prozent Chlordinitronaphthalin).

Roburit I (Gemenge von Ammoniaksalpeter, höchstens 7 Prozent Dinitrobenzol und höchstens 0,5 Prozent übermangansaurem Kali, auch mit Zusatz von Ammonsulfat).

Roburit IA und **IC** (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Ammonsulfat, 18 Prozent Dinitrobenzol, höchstens 10 Prozent Kalisalpeter und höchstens 0,5 Prozent Kaliumpermanganat).

Roburit ID (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Dinitrobenzol, Ammonsulfat, Pflanzenmehlen, höchstens 15 Prozent Kalisalpeter und höchstens 0,5 Prozent Kaliumpermanganat).

Roburit IE oder **Kronenpulver** (Gemenge von Ammoniaksalpeter und höchstens 16 Prozent Trinitronaphthalin oder Gemenge von Ammoniaksalpeter, Ammonsulfat, Pflanzenmehlen, höchstens 15 Prozent Kalisalpeter, höchstens 18 Prozent Trinitronaphthalin und höchstens 0,5 Prozent Kaliumpermanganat).

Roburit IT oder **Gesteins-Sicherheitspulver** (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Natronsalpeter, höchstens 15 Prozent Trinitrotoluol und höchstens 0,5 Prozent Kaliumpermanganat).

Roburit II (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Pflanzenmehlen, Chlornatrium, höchstens 12 Prozent Trinitrotoluol, höchstens 15 Prozent Kalisalpeter und höchstens 0,5 Prozent Kaliumpermanganat).

Roburit IIa (Gemenge von Ammoniaksalpeter, höchstens 15 Prozent Trinitrotoluol, Pflanzenmehlen, Ammonsulfat, höchstens 15 Prozent Kalisalpeter und höchstens 0,5 Prozent Kaliumpermanganat).

Wetter-Roburite und **Gesteins-Roburite** (Gemenge von Ammoniaksalpeter — mindestens jedoch 65 Prozent —

Pflanzenmehlen, Pflanzenpulver, Holzkohle, Magnesit, Kochsalz, Salmiak, Alkalibikarbonat, Alkalioxalat, höchstens 15 Prozent Kalisalpeter, höchstens 15 Prozent Trinitrotoluol und höchstens 0,5 Prozent Kaliumpermanganat, auch mit Zusatz von höchstens 3 Prozent gepulvertem Aluminium).

Sicherheits Sprengpulver der Vereinigten Coln-Rotiweiler Pulverfabriken (Gemenge von Ammoniaksalpeter mit ganz geringem Zusatz oder ohne Zusatz von doppeltkohlensaurem Ammonium oder kohlensaurem Barium und einem pflanzlichen oder tierischen Oele, das im wesentlichen aus Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff besteht, mit oder ohne Schwefel).

Sicherheits Sprengstoff der Gütterschen Pulverfabriken, bestehend aus Ammoniaksalpeter, überzogen mit Plastomenitlack, der aus Harzen, Nitrotoluolen und höchstens 0,25 Prozent Kollodiumwolle bereitet ist.

Siegent (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Mehl und höchstens 15 Prozent Dinitrotoluol).

Thonit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Pflanzenmehl, auch mit Zusatz von tierischen oder pflanzlichen Fetten).

Titanit III (Gemenge von Ammoniaksalpeter, höchstens 12 Prozent Curcumakohle und höchstens 8 Prozent Trinitrotoluol).

Titanit IV (Gemenge von Ammoniaksalpeter und höchstens 12 Prozent Curcumakohle).

Westfalit und Westfalit A (Gemenge von Salpeter, Harzen, Naphthalin und rohen Teerolen, auch mit Zusatz von Lacken und Firnissen, von Aluminium und von höchstens 3 Prozent Kaliumbichromat).

Gelatine-Westfalit (gelatinisiertes oder pulverförmiges Gemenge von Ammoniaksalpeter, höchstens 10 Prozent Kalisalpeter oder Natriumsalpeter oder eines Gemisches dieser beiden Salpeterarten, höchstens 50 Prozent Dinitrochlorhydrin, höchstens 2 Prozent Kollodiumwolle, Kohlenwasserstoffen, Pflanzenmehlen, neutralen Salzen (wie Chlorkalium, Chlornatrium und Oxalaten) und Nitroverbindungen der aromatischen Reihe (wie Nitrotoluol, Dinitrotoluol und Nitronaphthalin).

Gesteins-Westfalit B (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Dinitrobenzol und Aluminiumpulver).

Gesteins-Westfalit C (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Dinitrotoluol und Aluminiumpulver).

Neuwestfalit, auch Gesteins-Westfalit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Pflanzenmehl, auch mit Zusatz von Kohlenwasserstoffen oder/und Nitrokohlenwasserstoffen, wie Nitronaphthalin, Nitrotoluolen, davon höchstens 13 Prozent Trinitrotoluol, auch mit Zusatz von höchstens 10 Prozent Baryt-, Kal- oder Natriumsalpeter oder deren Mischungen, auch mit Zusatz von höchstens 1 Prozent Kollodiumwolle oder/und 1 Prozent Holzkohle, auch mit Zusatz von neutralen, bestandigen inerten Chloriden, Oxalaten, Azetaten und ähnlichen Salzen).

b) Organische Nitrokorper, soweit sie bei Stoss, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher als reine Pikrinsäure und 48 Stunden bei 75° gelagert beständig (gewichtsbeständig) sind (vergleiche auch 2. Gruppe unter a), und zwar :

α) In Wasser unloslich, keine explosiven Salze bildend : Trinitrotoluol, auch im Gemenge mit Dinitrotoluol, Terpentin und höchstens 0,5 Prozent Kollodiumwolle (Plastrotyl), Trinitroxylol, Trinitromesitylen, Trinitropseudokumol, Trinitrobenzol, Trinitrochlorbenzol, Trinitroanilin, Trinitronaphthalin, Tetranitronaphthalin, Hexanitrodiphenylamin.

β) In Wasser löslich : Pikrinsäure, Trinitrokresol, Trinitronaphthol, Tetranitronaphthol, alle diese Stoffe (α und β) auch im Gemenge miteinander.

c) Nitrozellulose (Schiessbaumwolle, Kollodiumwolle), sofern sie den Stabilitätsanforderungen genügt, und zwar :

α) Schiessbaumwolle in Flockenform und Kollodiumwolle ungespresst mit mindestens 25 Prozent Wasser- oder Alkoholgehalt (75 Teile Trockenstoff und 25 Teile Flüssigkeit) ;

β) Schiessbaumwolle und Kollodiumwolle, gepresst, mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt (85 Teile Trockenstoff und 15 Teile Wasser) (vergleiche auch 3. Gruppe unter b).

d) Schwarzpulverähnliche, handhabungssichere Sprengstoffe, soweit sie sich unter dem Einflusse von Stoss, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher erweisen als Sprengsalpeter von folgender Zusammensetzung : 75 Prozent Natriumsalpeter, 10 Prozent Schwefel, 15 Prozent Braunkohle, und zwar :

Cahücit (fest gepresstes Gemenge von höchstens 70 Prozent Kalisalpeter, 8 Prozent Russ, etwa 12 Prozent Schwefelblumen, mindestens 10 Prozent Zellulose und geringen Mengen Eisensulfat).

Petroklastit (Haloklastit) (Gemenge von Natriumsalpeter, Schwefel, Steinkohlenpech, höchstens 5 Prozent Kalisalpeter und höchstens 1 Prozent Kaliumbichromat).

Sprengsalpeter (Gemenge von Natronsalpeter, Schwefel und Braunkohle).

2. Gruppe. — Sprengstoffe, die nur in Mengen bis zu 200 kg als Stückgut befördert werden dürfen, bei Aufgabe in grösseren Mengen aber wie die Sprengstoffe der 3. Gruppe zu befördern sind.

a) Organische Nitrokörper, in Wasser unlösliche, nasse, mit einem Gehalte von mindestens 25 Prozent Wasser (75 Teile Trockenstoff und 25 Teile Wasser), soweit sie bei Stoss, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher als Tetranitromethylanilin und achtundvierzig Stunden bei 75° gelagert beständig (gewichtsbeständig) sind (vergleiche auch 1. Gruppe unter b).

b) Chlorat- und Perchloratsprengstoffe (Gemenge von Chloraten oder Perchloraten der Alkalien oder alkalischen Erden mit kohlenstoffreichen Verbindungen, wie Kohle, Kohlenwasserstoffe, Harze, Öle, nitrierte aromatische Kohlenwasserstoffe, Pflanzenmehle, anorganische Salze und ähnliche). Chloratmischungen dürfen keine Ammoniaksalze enthalten. Unter dem Einflusse von Stoss, Reibung und Entzündung dürfen sich die Sprengstoffe nicht gefährlicher erweisen als Cheddit von folgender Zusammensetzung: 79 Prozent Kaliumchlorat, 1 Prozent Nitronaphthalin, 15 Prozent Dinitrotoluol, 5 Prozent Rizinusöl, und zwar:

Cheddit (Gemenge von höchstens 80 Prozent Kaliumchlorat oder höchstens 75 Prozent Natriumchlorat mit Nitronaphthalin, Dinitrotoluol und mindestens 5 Prozent Rizinusöl, auch mit Zusatz von Paraffin).

Gesteins-Permonit, Permonit I (Gemenge von höchstens 32,5 Prozent Kaliumperchlorat, Ammoniaksalpeter, höchstens 7 Prozent Natronsalpeter, höchstens 20 Prozent Trinitrotoluol, ferner von Mehl, Holzmehl und von Melan — Gemisch von 1 Teil Glycerin und 3,5 Teilen Leim —),

Wetter-Permonit, Permonit II (Gemenge von höchstens 24,5 Prozent Kaliumperchlorat, Ammoniaksalpeter, höchstens 7 Prozent Trinitrotoluol, höchstens 6 Prozent Nitroglycerin, ferner von Mehl, Holzmehl, Kochsalz und von Melan. — Gemisch von 1 Teil Glycerin und 3,5 Teilen Leim —)

Silesia (Gemenge von höchstens 75 Prozent Kaliumchlorat und reinem oder nitriertem Harze, auch mit Zusatz von nitriertem Pflanzenmehle).

c) Nitrierte Chlorhydrine.

3. Gruppe. — Sprengstoffe, die nur in Wagenladungen befördert werden dürfen.

a) Organische Nitrokörper und Gemenge von solchen, die den Anforderungen unter 1b und 2a nicht entsprechen, aber bei Stoss, Reibung oder Entzündung sich nicht gefährlicher erweisen als Tetranitromethylanilin, auch 48 Stunden bei 75° gelagert beständig (gewichtsbeständig) sind.

b) Nitrozellulose (Schliessbaumwolle, Kollodiumwolle), sofern sie den Stabilitätsanforderungen genügt, und zwar

α) Schliessbaumwolle und Kollodiumwolle, ungepresst, mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt (85 Teile Trockenstoff und 15 Teile Wasser) (vergleiche auch 1. Gruppe unter c α, β).

β) Gemahlene Schliessbaumwolle, auch mit Zusatz von 30 bis 50 Prozent Kali- oder Barysalpeter in Patronenform gepresst, mit einem Paraffinüberzug.

c) Chlorat- und Perchloratstoffe, die den Bedingungen unter 2b nicht entsprechen, aber nicht gefährlicher sind als Silesia, von folgender Zusammensetzung: 85 Prozent Kaliumchlorat und 15 Prozent Kolophonium, und zwar:

Alkalsite (Gemenge von höchstens 80 Prozent Kalium- oder Natriumchlorat oder 80 Prozent Kalium-, Natrium- oder Ammoniumperchlorat mit Nitrokohlenwasserstoffen der aromatischen Reihe und Zellulosenitrat — Gesamtmenge der organischen Nitrobestandteile 10 Prozent —, Kohle, Kohlenwasserstoffen oder Kohlenhydraten, in Verbindung mit allen Salpeterarten. Chloratmischungen dürfen keine Ammoniaksalze enthalten).

Cheddit I (Gemenge von höchstens 80 Prozent Kalium- oder Natriumchlorat, Dinitrotoluol, Nitronaphthalin und Rizinusöl, auch mit Zusatz von Paraffin).

Kinetit (ein durch Nitrozellulose gelatinisiertes Nitrobenzol, in das ein Gemenge von salpetersaurem und chlor-saurem Kali eingeknetet ist).

Permonite (Gemenge von je höchstens 30 bis 40 Prozent Ammoniaksalpeter und Kaliumperchlorat unter Zusatz von Leimgelatine, Natronsalpeter, Pflanzenmehl und höchstens 20 Prozent Trinitrotoluol).

Silesia I (Gemenge von höchstens 85 Prozent Kaliumchlorat und reinem oder nitriertem Harze, auch mit Zusatz von nitriertem Pflanzenmehle).

d) Schwarzpulver (Gemenge von Kalisalpeter, Schwefel und Kohle) in Mehlform, gekornt oder gepresst, ferner schwarzpulverähnliche Gemenge, die den Bedingungen unter 1 d nicht entsprechen.

e) Dynamite und dynamitähnliche Sprengstoffe aus einer zu ihrer Herstellung berechtigten luxemburgischen oder aus einer zum Versand auf luxemburgischen Bahnen besonders ermächtigten ausländischen Fabrik. Sie dürfen nicht gefährlicher sein als Sprengelatine oder Gurdynamit.

Hierzu gehören insbesondere :

Cosilit (Gemenge von höchstens 30 Prozent Nitroglycerin, mindestens 40 Prozent Pflanzenmehl, Natron- oder Kalisalpete und Kochsalz)

Extra-Gummidynamit, Winterdynamit I und II — auch belgisches Winterdynamit genannt — (Gemenge von höchstens 60 Prozent Nitroglycerin und höchstens 8 Prozent Nitrobenzol, gelatiniert mit Kollodiumwolle, mit Zusatz von Salpeterarten, denen auch Holzmehl und indifferente, neutrale, beständige, färbende Stoffe beigemischt sein können).

Gelatinedynamit (Gemenge von mit Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglycerin, von Salpeter und kohlenstoffreichen Verbindungen).

Gurdynamit (Gemenge von Nitroglycerin und mindestens 25 Prozent Kieselgur).

Schwergefrierbare Dynamite (Gemenge von mit Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglycerin, von Salpeter und kohlenstoffreichen Verbindungen, mit gänzlichem oder teilweisem Ersatz des Nitroglycerins durch nitrierte Chlorhydrine, durch Nitrobenzol oder durch Dinitrolyzerin oder ähnliche Stoffe).

Sicherheits-Gallerte-Dynamite (wasserhaltiges Gemenge von gelatiniertem Nitroglycerin, kohlenstoffreichen Verbindungen, anorganischen Nitraten und Alkalichloriden).

Wettersichere Gelatinedynamite I bis V (Gemenge von Nitroglycerin, Salpetern, Mehlen — auch mit Zusatz von hochmolekularen Kohlenwasserstoffen —, Seifen, aromatischen Nitroverbindungen und stickstoffhaltigen Kohlenstoffträgern oder neutralen Salzen [Chloriden, Oxalaten, Sulfaten, Phosphaten oder dergleichen]).

Fördite, gelatinöse und nicht gelatinöse Kohlenfördite (Gemenge von gelatiniertem oder nicht gelatiniertem Nitroglycerin, Kohlehydraten, Glycerin, Nitrokohlenwasserstoffen, anorganischen Nitraten und Alkalichloriden).

Gesilit mit oder ohne die Ziffern I, II und III (Gemenge von höchstens dreissig Prozent durch Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglycerin mit Salpeterarten, Kochsalz und Kohlehydraten, mit oder ohne Zusatz von Dinitrotoluol).

Karbonite (Gemenge von höchstens 30 Prozent Nitroglycerin mit Salpeter, Mehl und Zusätzen wie Kaliumbichromat, Glycerin-Gelatine, höchstens 0,7 Prozent Kollodiumwolle und ähnlichen Stoffen).

Nobelit (Gemenge von gelatiniertem Nitroglycerin, kohlenstoffreichen Verbindungen, anorganischen Nitraten und Alkalichloriden).

Salite und Wittenberger Wetterdynamite (Gemenge von Nitroglycerin — auch mit Zusatz von Kollodiumwolle —, Salpetern — mit oder ohne aromatische Nitroverbindungen —, Mehlen, stickstoffhaltigen Kohlenstoffträgern [Melassegummi oder dergleichen] und neutralen Salzen [Chloriden, Karbonaten, Oxalaten, Azetaten oder dergleichen]).

Sprengelatine (ein mit mindestens 7 Prozent Kollodiumwolle gelatinisiertes Nitroglycerin).

Tremonit, auch Tremonit S mit oder ohne die angefügten Ziffern I, II, III (Gemenge von durch Kollodiumwolle gelatiniertem Dinitrolyzerin mit Salpeter [Ammoniakalpete, Barytsalpete, Kalisalpete, Natronsalpete], und Pflanzenmehlen, auch mit Zusatz von festen Kohlenwasserstoffen, Alkalioxalaten, Alkalichromaten, Chlorammonium, Chlorkalium, Chlornatrium, Blutlaugensalz.

f) Proben anderer Sprengstoffe bis zum Gewichte von 15 kg, bei Aufgabe an amtlich anerkannte Prüfungsstellen zur Untersuchung, soweit sie nicht gefährlicher sind als Sprengelatine oder Gurdynamit (vergleiche jedoch S. 36, Eingang der Beförderungsvorschriften).

Die näheren Bestimmungen über das Verfahren bei Prüfung der Sprengstoffe trifft das Eisenbahnamt.

B. Schiessmittel.

I. Gruppe. Schiessmittel, die in unbeschränkten Mengen als Stückgut befördert werden dürfen (vergleiche auch die Beförderungsvorschriften unter B Abs. 2), und zwar :

Rauchschwache gelatinierte Nitrozellulosepulver und nitroglycerinhaltige Nitrozellulosepulver — auch in Form von Kartuschen —, soweit sie nachstehenden Anforderungen entsprechen :

Die verwendete Nitrozellulose muss von bester Beschaffenheit sein und folgenden Stabilitätsbedingungen*) genügen.

*) Die Vorschriften unter a und b gelten nicht für die vor dem 23. Juni 1906 hergestellten Pulver,

a) die Abspaltung von Stickoxyd bei 132° darf für 1 g Nitrozellulose nicht mehr als 3 cem betragen ;
b) die Verpuffungstemperatur der Nitrozellulose muss über 180° liegen.

Das verwendete Nitroglycerin muss von bester Beschaffenheit, insbesondere völlig saurefrei sein.
Das fertige Pulver muss gut durchgelatiniert sein und folgenden Anforderungen entsprechen :

a) Nitrozellulosepulver müssen eine Verpuffungstemperatur von mindestens 170° haben und bei der Stabilitätsprüfung mindestens 3 Stunden auf 132° erhitzt werden können, ohne deutlich erkennbare gelbrote Dämpfe abzuspalten ;

b) Nitroglycerinhaltige Nitrozellulosepulver müssen eine Verpuffungstemperatur von mindestens 160° haben und bei der Stabilitätsprüfung mindestens 1½ Stunden auf 120° erhitzt werden können, ohne deutlich erkennbare gelbrote Dämpfe abzuspalten.

Nitrozellulosepulver und nitroglycerinhaltige Nitrozellulosepulver dürfen bei der Trauzschen Bleiblockprobe im Vergleich mit einem nitroglycerinhaltigen Nitrocellulose-Würfelpulver von 2 mm Seitenlänge (aus 60 Prozent Nitrozellulose [12 Prozent Stickstoffgehalt] und 40 Prozent Nitroglycerin bestehend) eine höchstens 10 Prozent stärkere Ausbauchung ergeben als dieses.

Die näheren Bestimmungen über das Verfahren bei Prüfung der Pulver und ihrer Ausgangsstoffe trifft das Eisenbahnamt.

2. Gruppe, Schiessmittel, die nur in Wagenladungen befördert werden dürfen (vergleiche aber die Beförderungsvorschriften unter B Abs. 2), und zwar :

• Rauchschwache gelatinierte Nitrozellulosepulver und nitroglycerinhaltige Nitrozellulosepulver, die den Anforderungen für die Pulver der 1. Gruppe nicht entsprechen.

• Rauchschwache nicht gelatinierte Nitrozellulosepulver (sogenannte Mischpulver).

• Schwarzpulver (gepresst oder gekornt) und ähnliche für Schiesszwecke geeignete Pulver.

• Gut durchgelatinierte Pulverfäden und daraus hergestellte Fabrikate.

C. Andere explosionsfähige Stoffe.

Explosionsfähige, nicht selbstentzündliche chemische Produkte, die nicht unter A und B aufgeführt sind, müssen in trockenem Zustand einer Prüfung auf Schlagempfindlichkeit und Feuergefährlichkeit unterworfen worden sein, und sich dabei nicht gefährlicher erwiesen haben als die zum Vergleich herangezogene gepulverte reine Pikrinsäure (Erstarrungspunkt nicht unter 120°).

Die näheren Bestimmungen über das Verfahren bei dieser Prüfung trifft das Eisenbahnamt.

Mechanische Gemenge explosiver Natur sind nicht zu diesen Stoffen zu rechnen.

Beförderungsvorschriften.

Zur Untersuchung durch amtlich anerkannte Prüfungsstellen können als Stückgut befördert werden Proben neuer Sprengstoffe, die nicht gefährlicher sind als der Vergleichs-Donarit (siehe Aht. A. 1. Gruppe a), in kleinen Mengen (bis zu 5 kg), wenn sie patroniert sind. Die Patronen müssen durch festes Papier zu Paketen bis zum Gewichte von 2½ kg vereinigt, und in eine starke, haltbare Holzkiste und diese wieder in eine holzerne Ueberkiste verpackt sein. Der Zwischenraum zwischen den Wandungen beider Kisten muss mindestens 5 cm. betragen und mit Kieselgur oder Sagemehl ausgefüllt sein. Dem Frachtbriefe muss die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers beigelegt werden, dass Art und Verpackung der Sendung diesen Vorschriften entspricht.

Für die Beförderung der unter A, B und C aufgeführten Sprengstoffe gelten folgende Vorschriften :

A. Verpackung. — Erste Gruppe der Sprengmittel. — 1. Ammoniaksalpetersprengstoffe (a). Die Sprengstoffe müssen patroniert sein. Die Patronen sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und diese in haltbare Holzbehälter fest zu verpacken.

Mit Paraffin oder Zeresin getränkte Patronen können auch durch eine feste Umhüllung von Papier zu Paketen vereinigt werden. Auch nicht getränkte Patronen bis zum Gesamtgewichte von 2½ Kg. dürfen zu Paketen vereinigt werden, wenn diese durch einen Ueberzug von Zeresin oder Harz völlig von der Luft abgeschlossen sind. Die Pakete sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest zu verpacken.

Der Inhalt eines Behälters darf höchstens 50 Kg. betragen.

Die Behälter müssen die deutliche Aufschrift » Ammoniaksalpetersprengstoff (Name), erste Gruppe « tragen.

2. Organische Nitrokorper und Gemenge aus solchen (b). Die Stoffe müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. Statt der Holzbehälter können auch sogenannte amerikanische Pappfasser verwendet werden.

Die Behälter müssen die deutliche Aufschrift » Nitrokörper. Erste Gruppe « tragen. Zur Verpackung von wasserlöslichen Nitrokörpern darf kein Blei verwendet werden.

3. Nitrozellulose (Schliessbaumwolle, Kollodiumwolle) (c). Schliessbaumwolle in Flockenform und Kollodiumwolle, ungespresst, mit mindestens 25 Prozent Wasser- oder Alkoholgehalt (α) müssen mit wasser- bzw. alkoholdichten Umbüllungen versehen und diese in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. Die Ueberkisten müssen die deutliche Aufschrift » Schliessbaumwolle « oder » Kollodiumwolle « mit 25 Prozent Wasser « oder » mit 25 Prozent Alkohol. Erste Gruppe « tragen.

Gepresste Schliessbaumwolle und Kollodiumwolle mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt (β) müssen wasserdicht in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. Die Behälter müssen die deutliche Aufschrift » Nasse gepresste Schliessbaumwolle « (oder » Nasse gepresste Kollodiumwolle). Erste Gruppe « tragen.

4. Schwarzpulverähnliche handhabungssichere Sprengstoffe (d) müssen wie die Ammoniaksalpetersprengstoffe (a) verpackt sein. Die Aufschrift auf den Packfassen hat zu lauten : » Schwarzpulverähnliche handhabungssichere Sprengstoffe (Name). Erste Gruppe «.

Zweite Gruppe der Sprengmittel. — 1. Nasse organische Nitrokörper (a). Die mit Wasser angefeuchteten Nitrokörper sind in haltbare Holzbehälter mit Zinkblecheinsatz, die zwischen Deckel und oberem Rande eine Gummidichtung besitzen, zu verpacken.

Der Inhalt eines Behälters darf höchstens 25 Kg. betragen.

Die Behälter müssen die deutliche, gedruckte oder schablonierte Aufschrift » Nasse Nitrokörper. Zweite Gruppe « tragen.

2. Chlorat- und Perchloratsprengstoffe (b). Die Stoffe müssen patroniert sein. Die Patronen müssen mit Paraffin oder Zeresin überzogen oder in paraffiniertes oder zeresiniertes Papier eingeschlagen und durch eine feste Umhüllung von Papier zu Paketen bis 2 1/2 Kg. Gewicht vereinigt sein. Die Pakete müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. In dem Behälter etwa leer bleibende Räume müssen mit geeigneten Verpackungstoffen derart ausgefüllt sein, dass sich die Pakete nicht bewegen können. Zum Zusammenfügen der Wände der Behälter verwendete eiserne Nägel müssen verzinkt sein.

Der Inhalt eines Behälters darf höchstens 25 Kg. betragen.

Die Behälter müssen eine den Inhalt deutlich kennzeichnende Aufschrift » Chloratsprengstoff (Name) « oder » Perchloratsprengstoff (Name) Zweite Gruppe « tragen.

3. Nitrierte Chlorhydrine (c) sind in starke, dicht verschlossene Metallgefässe zu verpacken, die nur bis zu neun Zehntel ihres Fassungsraums gefüllt sein und nicht mehr als 25 Kg. nitrierte Chlorhydrine enthalten dürfen. Jedes Gefäss ist einzeln in einen starken Holzbehälter mit Sägemehl so einzusetzen, dass es überall von einer mindestens 10 Cm. starken Schicht des Verpackungstoffs umgeben ist. Die Aufschrift des Holzbehälters hat zu lauten : » Nitriertes Chlorhydrin. Zweite Gruppe «.

Dritte Gruppe der Sprengmittel. — 1. Organische Nitrokörper und Gemenge von solchen (a). Verpackung wie bei den organischen Nitrokörpern der ersten Gruppe (b). Die Aufschrift auf den Gefässen hat zu lauten : » Nitrokörper. Dritte Gruppe «.

2. Schliessbaumwolle und Kollodiumwolle (b). Die Stoffe müssen wasserdicht in haltbare Holzbehälter, die keine eisernen Reifen oder Bänder haben, so fest verpackt sein, dass der Inhalt sich nicht reiben kann. Ausser den Holzbehältern sind auch sogenannte amerikanische Pappfasser zulässig. Die Behälter dürfen nicht mit eisernen Nägeln verschlossen sein.

Mit Paraffin überzogene Patronen mit oder ohne Zusatz von 30 bis 50 Prozent Kali- oder Barytsalpeter sind vor dem Einlegen in die Behälter durch festes Umschlagpapier zu Paketen zu vereinigen.

Die Behälter müssen die deutliche, gedruckte oder schablonierte Aufschrift : » Schliessbaumwolle « oder » Kollodiumwolle « oder » Schliessbaumwollpatronen «. Dritte Gruppe. « tragen.

3. Chlorat- und Perchloratsprengstoff (c). Die Stoffe müssen patroniert sein. Die Patronen müssen mit Paraffin oder Zeresin überzogen oder in paraffiniertes oder zeresiniertes Papier eingeschlagen und durch eine feste Umhüllung von Papier zu Paketen bis 2 1/2 Kg. Gewicht vereinigt sein. Die Pakete müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. In dem Behälter etwa leer bleibende Räume müssen mit geeigneten Verpackungstoffen derart ausgefüllt sein, dass sich die Pakete nicht bewegen können. Zum Zusammenfügen der Wände der Behälter verwendete eiserne Nägel müssen verzinkt sein.

Der Inhalt eines Behalters darf höchstens 25 kg. betragen.

Die Behälter müssen eine den Inhalt deutlich kennzeichnende Aufschrift » Chloratsprengstoff (Name).« oder Perchloratsprengstoff (Name).« » 3. Gruppe.« tragen.

4. Schwarzpulver und schwarzpulverähnliche Sprengstoffe (α).

Die Stoffe müssen in haltbare, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein, die das Verstreuen oder Verstauben des Inhalts sicher verhindern. Auch sogenannte amerikanische Pappfässer sind zulässig. Die Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstigen eisernen Befestigungsmittel (Reifen, Bänder oder dergleichen) haben. Auch metallene Packgefäße (mit Ausnahme von eisernen) sind zulässig, wenn ihr Verschluss zwar völlig dicht ist, jedoch im Falle eines Brandes dem Drucke der sich im Innern entwickelnden Pulvergase nachgeben kann.

Vor der Verpackung im Holzbehälter muss loses Kornpulver in dichte, haltbare Säcke, Mehlpulver in Lederbeutel geschüttet werden.

Das Rohgewicht eines Behälters darf höchstens 90 kg betragen.

Die Behälter müssen die deutliche, gedruckte oder schablonierte Aufschrift » Sprengpulver, 3. Gruppe.« tragen.

5. Dynamit und dynamitähnliche Sprengstoffe (c) und Sprengstoffproben (f).

Die Sprengstoffe müssen patroniert sein. Die Patronen, zu deren Hülsen kein gefettetes oder geöltes (wohl auch paraffiniertes Papier) verwendet sein darf, müssen durch festes Umschlagpapier zu Packeten vereinigt sein; in den Packeten müssen sie mit Wellpappe so eingepackt sein, dass sie schichtweise in ihrer Lage festgehalten werden. Die Pakete sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter, die keine eisernen Reifen oder Bänder haben, so fest einzusetzen, dass sie sich nicht verschieben können.

Die Behälter müssen an zwei gegenüberliegenden Stirnseiten mit zuverlässigen Handgriffen oder Handleisten versehen sein; bei Fassern und Tonnen sind Handgriffe nicht erforderlich, wenn durch tief eingelassene Boden und Deckel eine feste Handhabe gegeben ist.

Auf die zur Ausfuhr in das Ausland bestimmten Sendungen von Stoffen unter e finden die Vorschriften im Abs. 1 wegen der Benutzung von Wellpappe sowie der Abs. 2 keine Anwendung.

Das Rohgewicht der Behälter mit Stoffen unter e darf höchstens 35 kg betragen.

Die Behälter müssen die deutliche, gedruckte oder schablonierte Aufschrift » Dynamitpatronen usw. 3. Gruppe.« sowie die Bezeichnung des Ursprungsorts (Fabrikmarke) tragen.

Schiessmittel. — a) Für die 1. und 2. Gruppe gemeinsam. — Die Schiessmittel — auch in Form von Kartuschen — müssen fest in haltbare Holzbehälter verpackt sein, deren Fugen so gedichtet sind, dass kein Ausstreuen stattfinden kann. Auch sogenannte amerikanische Pappfässer sind zulässig. Die Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstigen eisernen Befestigungsmittel (Reifen, Bänder oder dergleichen) haben. Metallene Packgefäße (mit Ausnahme von eisernen) sind zulässig, wenn sie völlig dicht und nachgiebig genug sind, um die Entstehung eines eine Detonation bedingenden Innendruckes zu verhindern.

b) Für die 1. Gruppe. — Die Holzbehälter und metallenen Gefässe müssen die deutliche und haltbare Aufschrift » Rauchschwaches Pulver, 1. Gruppe.« tragen.

c) Für die 2. Gruppe. — Loses Kornpulver muss vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten in haltbare dichte Säcke geschüttet sein. Zum Verpacken von prismatischem Pulver in einzelnen Stücken sind starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter zu verwenden. Die Wände der Behälter müssen gezinkt, Boden und Deckel müssen durch verleimte hölzerne Nägel oder durch Messingschrauben gut befestigt sein. Innerhalb des Behälters müssen sich zur Festlegung der Pulverprismen zwei Platten von Filz oder einem ähnlichen elastischen Stoffe, die eine an einer Kopfwand, die andere unter dem Deckel befinden.

Das Rohgewicht eines Behälters darf höchstens 90 kg betragen.

Die Behälter müssen die deutliche, gedruckte oder schablonierte Aufschrift » Schiesspulver, 2. Gruppe.« tragen.

d) Ausnahmen von den Vorschriften unter a bis c für Schiessmittel und für gut durchgelatinierte Pulverfäden sowie für daraus hergestellte Fabrikate in Frachtstücken von höchstens 200 kg Gewicht. — Die Stoffe müssen in dichte Beutel gefüllt sein, die das Verstauben und Ausstreuen verhindern. Die Beutel müssen in Metallhülsen verpackt sein, deren Verschluss zwar völlig dicht ist, jedoch im Falle eines Brandes dem Drucke der sich im Innern entwickelnden Pulvergase nachgeben kann. Das Schiessmittel in jedem Beutel darf höchstens 1 kg, die damit beschickte Hülse höchstens 1,5 kg wiegen. Gut durchgelatinierte Pulverfäden und daraus hergestellte Fabrikate werden ohne Metallhülsen befördert, auch kann der dichte Beutel wegfallen, wenn die zur Verpackung verwendeten Holzbehälter (vergleiche Abs. 2) einen Zinkblecheinsatz haben.

Die Metallhülsen mit Schiessmitteln oder die staubsicheren Beutel mit Pulverfäden oder daraus hergestellten Fabrikaten müssen in haltbare Holzbehälter verpackt sein. Leerer Raum muss mit geeigneten trockenen Verpackungstoffen so fest ausgefüllt werden, dass jedes Schlottern während der Beförderung ausgeschlossen ist.

In einem Behälter dürfen weder verschiedenartige Schiessmittel, noch Schiessmittel mit andern explosionsfähigen Stoffen zusammengepackt sein.

Die Behälter dürfen nur dann durch eiserne Nagel verschlossen sein, wenn diese gut verzinkt sind. Die Behälter müssen eine den Inhalt deutlich kennzeichnende Aufschrift tragen. Ausserdem sind sie mit einem Plombenverschluss oder mit einem auf zwei Schraubenkopfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck der Marke) oder mit einem über Deckel und Wände geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

Andere explosionsfähige Stoffe. — Zur Verpackung der explosionsfähigen Stoffe in Abt. C. sind haltbare, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verwenden, die das Verstreuen, Verstauben oder Anlaufen des Inhalts sicher verhindern.

B. Aufgabe. — Als Eilgut dürfen nicht aufgegeben werden: Sprengmittel der 2. und der 3. Gruppe sowie Schiessmittel der 2. Gruppe, die nicht nach der Vorschrift unter A. d verpackt sind.

Die Sprengmittel der 2. Gruppe sowie die nach der Vorschrift unter A. d verpackten Schiessmittel der 1. und 2. Gruppe werden nur in Mengen bis zu 200 kg als Stückgut angenommen.

Für die Sprengmittel der 2. Gruppe in Mengen über 200 kg, für die Sprengmittel der 3. Gruppe und für die Schiessmittel der 2. Gruppe die nicht nach der Vorschrift unter A. d verpackt sind, ist noch folgendes zu beachten:

a) Diese Stoffe dürfen nicht nach Stationen und Bahnstrecken aufgegeben werden, wo ihre Beförderung verboten ist.

b) Die Annahme kann, wenn die Sendung nicht mit Sonderzügen befördert wird, von vornherein auf bestimmte Tage und Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde.

c) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind ausgeschlossen. Die Angabe des Interesses an der Lieferung ist unzulässig.

d) Jede Sendung muss — vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen mit der Eisenbahn im Einzelfalle — mindestens ein Tag vor der Aufgabe unter Vorlegung einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Abfertigungsstelle angemeldet werden. Die Sendung darf nur zu der von der Abfertigungsstelle schriftlich bestimmten Tageszeit aufgeliefert werden.

e) Sendungen in Sonderzügen sind der Aufgabebahn mindestens 8 Tage vor der Aufgabe unter Bezeichnung der Bestimmungsstation anzumelden.

C. Bescheinigungen. Frachtbriefe. — 1. Bei den Sprengmitteln der 1. und 2. Gruppe muss jede Sendung von einer Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers begleitet sein, dass der Sprengstoff den Bestimmungen unter Ia der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung entsprechend zusammengesetzt ist und die dort vorgeschriebene Prüfung bestanden hat. Ausserdem muss auf dem Frachtbriefe vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, dass die Verpackung des Sprengstoffs diesen Vorschriften entspricht.

Bei den Nitrokörpern der 1. und 3. Sprengmittelgruppe muss im Frachtbrief angegeben sein, ob sie in Wasser löslich sind.

Für die Sprengmittel der 2. Gruppe in Mengen über 200 kg und für die Sprengmittel der 3. Gruppe ist folgendes zu beachten :

a) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Sprengstoffs ist mit roter Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen ausser Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Behälter auch das Rohgewicht jedes einzelnen Behälters enthalten; für Nitrozellulose sind sie besonders auszufertigen.

b) Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender bescheinigt sein, dass Beschaffenheit und Verpackung der Sprengstoffe den Vorschriften unter Ia der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung entspricht. Ausserdem muss jeder Sendung von Patronen aus Dynamit oder aus den übrigen in der 3. Gruppe unter e und f aufgeführten Stoffen ein vom Fabrikanten ausgestelltes, amtlich beglaubigtes Ursprungszeugniss und die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers über ordnungsmässige Beschaffenheit und Verpackung beigegeben sein.

Bei den Schiessmitteln der 1. Gruppe muss auf dem Frachtbriefe von einem von der Eisenbahn anerkannten Chemiker bescheinigt sein, dass die Pulver den für sie gestellten Anforderungen entsprechen. Bei der Weiterbeförderung von Teilsendungen durch andere Absender als die herstellenden Fabriken kann von der Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers abgesehen werden, wenn der Absender auf dem Frachtbrief erklärt, dass das Pulver oder die damit gefüllten Kartuschen einer geprüften und bescheinigten Lieferung entstammen. Auf Erfordern ist dies glaubhaft nachzuweisen (vergleiche auch Abs. 6).

Für die Schiessmittel der 2. Gruppe gelten die Vorschriften für die Sprengmittel der 3. Gruppe im Abs. 3, (vergleiche auch Abs. 6.)

Bei Versendung von Schiessmittel in Metallhülsen sowie von Pulverfäden und daraus hergestellten Fabrikaten in Mengen bis zu 200 kg, die nach der Vorschrift unter A. d verpackt sind, ist folgendes zu beachten.

- a) Jedem Behälter muss ein besonderer Frachtbrief beigegeben sein, der keine anderen Gegenstände umfasst.
- b) Der Absender hat im Frachtbrief eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten :
 « Der Unterzeichnete erklärt, dass die zu diesem Frachtbriefe gehörige, mit dem Zeichen verschlossene Sendung in Beschaffenheit und Verpackung den in der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung unter Ia getroffenen Bestimmungen entspricht. »

Bei den explosionsfähigen Stoffen unter Abt. C muss auf dem Frachtbriefe durch einen von der Eisenbahn anerkannten Chemiker bescheinigt sein, dass die Stoffe nach den Vorschriften unter Ia der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung geprüft sind und den gestellten Anforderungen entsprechen haben.

D. *Beförderungsmittel.* — Zur Beförderung aller Sprengstoffe müssen bedeckte Güterwagen verwendet werden.

Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei bedeckte Wagen dürfen zur Beförderung von wasserlöslichen Nitrokörpern (1. und 3. Gruppe der Sprengmittel) nicht verwendet werden (vergleiche C. Abs. 2).

Für die Sprengmittel der 2. Gruppe in Mengen über 200 kg, für die Sprengmittel der 3. Gruppe und für die Schiessmittel der 2. Gruppe, die nicht nach A. d verpackt sind, gilt folgendes :

- a) Nur Wagen mit federnden Stoss- und Zugvorrichtungen, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schliessenden Türen, möglichst ohne Bremsvorrichtung, dürfen verwendet werden.
- b) Wagen, in deren Innern eiserne Nagel, Schrauben, Mütter oder dergleichen hervorstehen, dürfen nicht verwendet werden.
- c) Wagentüren und Fenster sind verschlossen zu halten und zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden.
- d) Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden oder die demnächst zur Untersuchung in der Werkstätte bestimmt sind, dürfen nicht verwendet werden.
- e) Die Sendungen müssen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation in denselben Wagen befördert und dürfen unterwegs nur bei unabwieslicher Notwendigkeit umgeladen werden.
- f) Die beladenen Wagen müssen oben auf der Vorder- und Hinterwand oder an den beiden Längsseiten deutlich sichtbare viereckige schwarze Flaggen mit einem weissen « P » tragen.

E. *Verladung.* — Spreng- und Schiessmittel sowie explosionsfähige Stoffe der Abt. C dürfen nicht mit sprengkraftigen Zündungen (I b Ziffer 4) zusammen in denselben Wagen verladen werden.

Mit wasserlöslichen Nitrokörpern der 1. und 3. Gruppe der Sprengmittel darf Blei nicht in denselben Wagen verladen werden (vergleiche C. Abs. 2).

Chlorat- und Perchloratsprengstoffe dürfen nicht mit Schwefel-, Salz- oder Salpetersäure zusammen in denselben Wagen verladen werden.

Kleinere Sendungen von Sprengmitteln der 2. Gruppe dürfen nur in Mengen bis insgesamt 200 kg in denselben Wagen verladen werden. Die Annahme zur Beförderung kann demgemäss beschränkt werden.

Für das Verladen der Sprengmittel der 2. Gruppe in Mengen über 200 kg und der Sprengmittel der 3. Gruppe ist noch folgendes zu beachten :

- a) Die Behälter müssen in den Eisenbahnwagen so fest lagern, dass sie gegen Scheuern, Rütteln, Stossen, Umknicken und Herabfallen aus oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt, sie müssen vielmehr gelegt, gleichlaufend mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung gesichert werden.
- b) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Dritteln ihres Ladegewichts beladen werden.

c) Es dürfen nur Mengen bis zu 1000 kg mit anderen Gütern zusammen verladen werden, vorausgesetzt, dass letztere nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die Sprengmittel ausgeladen werden.

d) Die Sprengmittel dürfen nicht von den Güterböden oder Gütersteigen aus, sondern müssen auf möglichst abgelegenen Seitenstrangen und tunlichst kurz vor Abgang des Zuges, mit dem sie befördert werden sollen, verladen werden. Das Verladen hat der Absender unter sachverständiger Aufsicht zu besorgen. Die besonderen Ladegerate und Warnungszeichen (Decken, Flaggen oder dergleichen) sind vom Absender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

e) Unberufene sind von dem Verladungsplatze fernzuhalten und dieser ist, wenn ausnahmsweise bei Dunkelheit verladen wird, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten, die aber nicht mit Petroleum gespeist sein dürfen.

f) Beim Verladen, insbesondere von Patronen aus Dynamit, sind Erschütterungen sorgfältig zu vermeiden; insbesondere dürfen die Behälter nicht gerollt oder geworfen werden.

Schiessmittel der 1. Gruppe dürfen nicht von den Güterböden oder Gütersteigen aus verladen werden.

Schiessmittel sowie gut durchgelatinierte Pulverfäden und daraus hergestellte Fabrikate nach der Vorschrift unter A. d verpackt, dürfen nur in Mengen bis zu 200 kg Rohgewicht in einem Eisenbahnwagen zusammen verladen, andere Sprengstoffe dürfen nicht beigegeben werden. Die Annahme zur Beförderung kann demgemäss beschränkt werden.

Für das Verladen von Schiessmitteln der 2. Gruppe, die nicht nach A. d verpackt sind, gelten die Vorschriften des Abs. 5.

Für die Sprengmittel der 2. Gruppe in Mengen über 200 kg und für die Sprengmittel der 3. Gruppe sowie für Schiessmittel der 2. Gruppe, die nicht nach der Vorschrift unter A. d verpackt sind, ist noch folgendes zu beachten:

F. Vorsichtsmassregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt. — Weder beim Verladen noch während der Beförderung darf in oder an den Wagen geraucht oder Feuer oder offenes Licht gehalten werden.

Vorüberfahrende Lokomotiven haben — tunlichst auch beim Begegnen auf freier Strecke — Feuertür und Aschenklappen geschlossen zu halten, auch darf das Blaserohr nicht verengt sein. Während der Vorüberfahrt muss die Verladung unterbrochen, die Wagentüren müssen verschlossen und der noch unverladene Teil der Sendung muss mit einer Decke feuersicher geschützt sein.

Beladene Wagen müssen von ihrer Lokomotive mindestens durch vier andere, nicht mit feuergefährlichen Stoffen beladene Wagen getrennt sein. Im Sinne dieser und der Bestimmung unter G. Abs. 3 sind Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Holz nicht feuergefährlich.

Wagen mit Sprengstoffen dürfen niemals abgestossen werden, sind auch zum Verkuppeln mit grösster Vorsicht anzuschleppen.

Bei längerem Halten auf Unterwegsstationen sind die Wagen in möglichst abgelegene Nebengeleise zu fahren. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als eine Stunde, so ist der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen.

G. Bestimmung der Züge und Einstellung der mit Sprengstoffen beladenen Wagen in die Züge. — Sprengstoffe dürfen niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen nur da befördert werden, wo keine Güterzüge fahren.

Güterzüge und gemischten Zügen dürfen nicht mehr als acht mit Sprengmitteln der zweiten Gruppe in Mengen über 200 kg, mit Sprengmitteln der dritten Gruppe oder mit Schiessmitteln der zweiten Gruppe beladene Achsen beigegeben werden. Grössere Mengen dürfen nur in Sonderzügen befördert werden.

Die Wagen mit solchen Stoffen sind in die Züge möglichst entfernt von der Lokomotive, jedoch so einzureihen, dass ihnen noch drei Wagen folgen, die nicht mit leicht feuerfangenden Stoffen beladen sind. Mindestens vier solcher Wagen müssen den mit Sprengstoffen beladenen Wagen vorangehen. Diese sind unter sich und mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln; die gehörige Verbindung ist auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, sorgfältig zu prüfen. Vor und nach Wagen, worin loses Pulver in Mengen von höchstens 15 kg Rohgewicht oder andere Sprengstoffe in Mengen von höchstens 35 kg Rohgewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

Weder an den mit Sprengstoffen beladenen, noch, wenn die Beförderung mit den gewöhnlichen Zügen erfolgt, an dem nächsten hinter und vor ihnen laufenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muss der am Schluss des Zuges befindliche Wagen eine bediente Bremse haben.

H. *Begleitung der Sprengstoff-Sendungen.* — Bei Aufgabe mehrerer Wagenladungen ist der Absender verpflichtet, zur Bewachung der Ladung besonders Begleitung beizugehen. Die Begleiter dürfen während der Fahrt ihren Platz weder in, noch auf den beladenen Wagen nehmen.

I. *Benachrichtigung der Unterwegsstationen und der an der Beförderung beteiligten Verwaltungen.* — Sämtliche auf der Fahrt zu berührenden Stationen und das Personal der Züge, mit denen unterwegs gekreuzt wird oder die überholt werden, sind von Abgang und Ankunft der Sendungen rechtzeitig zu benachrichtigen, damit jeder unnötige Aufenthalt vermieden und jede Gefahr möglichst ausgeschlossen wird.

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

K. *Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.* — Der Empfänger muss durch die Empfangsstation im voraus, ausserdem aber sofort nach Ankunft der Sendung, die Empfangsstation durch eine Vorstation unter Bezeichnung des Zuges vom Eintreffen benachrichtigt werden. Die Uebernahme hat innerhalb drei Tagesstunden, die Entladung innerhalb weiterer neun Tagesstunden nach Ankunft und Anmeldung zu erfolgen.

Begleitete Sendungen (vergleiche II.), die der Empfänger nicht innerhalb drei Tagesstunden übernimmt, sind ohne Verzug von den Begleitern zu übernehmen.

Ist das Gut zwölf Tagesstunden nach der Ankunft nicht abgefahren, so ist es ohne Verzug vom Bahnhofe zu entfernen und der Ortspolizeibehörde zu weiterer Verfügung zu übergeben. Die Uebergabe von Sprengstoffen aller Art an die Ortspolizeibehörde hat auch dann — und zwar auch auf Unterwegsstationen — zu erfolgen, wenn die Sendung in einem solchen Zustand geraten ist, dass die weitere Aufbewahrung auf der Station oder die Weiterbeförderung bedenklich erscheint.

Bis zur Uebernahme ist die Ladung besonders zu bewachen.

Die Sprengstoffe dürfen nicht auf den Gütersteigen oder in den Güterböden entladen und gelagert werden, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitenstrangen oder in räumlich von den Güterböden getrennten, nicht gleichzeitig anderen Zwecken dienenden Schuppen unter Beachtung der unter E und F gegebenen Vorschriften.

Fb Munition.

.....
Ic. Zündwaren und Feuerwerkskörper.

Zur Beförderung sind zugelassen :

1. Zündkörper, Zundschnüre,

a) Gewöhnliche Zündhölzer und andere Reib- und Streichzünd.

b) Pyrotechnische Zündhölzer, wie bengalische Zündhölzer, Goldregenhölzer, Blumenregenhölzer und dergleichen.

c) Sicherheitszunder (Zundschnüre aus dünnem, dichtem Schlauche mit Schwarzpulverseele von geringem Querschnitte).

2. Pyrotechnische Scherzartikel, Zündbänder.

a) Knallbonbons, Blumenkarten, Blättchen von Kollodiumpapier und ähnliche Sachen, die ganz geringe Mengen von Kollodiumpapier oder kleine Knallsilberpünktchen enthalten.

b) Knallerbsen, Knallgranaten oder ähnliche Artikel mit Knallsilber; 1000 Stück dürfen nicht über 1 g Knallsilber enthalten.

c) Konfettibomben, Boskozynder, Kotillonfrüchte und ähnliche Artikel, die eine kleine Ladung von Kollodiumwolle zum Ausstossen einer ungefährlichen Füllung wie Wattekugeln, Konfetti und dergleichen enthalten.

d) Zündblättchen (Amorces), Zündbänder, Paraffinzündbänder, enthaltend einen Knallsatz aus Kaliumchlorat oder Salpeter, aus geringen Mengen von Phosphor, ferner aus Schwefelantimon, Schwefel, Milchsücker, Ultramarin oder dergleichen. In 1000 Zündpillen dürfen im ganzen höchstens 7,5 g Knallsatz verwendet sein.

e) Sogenanntes spanisches Feuerwerk, wie Radauplätzchen, Krawallstangen, Gewitterhagel.

Der einzelne Körper darf höchstens 2,5 g wiegen und neben Gummi und Farben höchstens 6 Prozent gelben Phosphor, höchstens 28 Prozent amorphen Phosphor und höchstens 21 Prozent Kaliumchlorat enthalten.

3. Feuerwerkskörper.

a) Kunstfeuerwerkskörper, wie Raketen, römische Lichter, Fontänen, Feuerräder, Sonnen und dergleichen.

b) Klein- und Salonfeuerwerk, wie Frösche, Schwärmer, Silber- und Goldregen und ähnliche in der Hand abzubrennende Feuerwerkskörper.

c) Bengalische Feuer, bengalische Fackeln, Signal blue-lights und dergleichen.

Für die Zusammensetzung der Feuerwerkskörper gilt folgendes :

Sie dürfen keine erhebliche Sprengwirkung hervorrufen können, auch keine Mischungen enthalten, die sich von selbst oder durch Reibung, Druck oder Schlag leicht entzünden.

Eis sind gestattet :

a) in Nitratsätzen und bei bengalischen Magnesiumfackeln ein Zusatz von höchstens 3 Prozent Magnesiumpulver.

b) in besonderen kleinen Leuchtkörpern, die im Feuerwerkskörper eingebettet sind, Chloratmischungen mit einem Gehalte von höchstens 40 Prozent Kaliumchlorat.

c) in Papierhülsen eingefüllte Pfeifensätze, die pikrinsaure Magnesia und chloresaures Salz enthalten. Die fertigen Pfeifensätze dürfen aber durch Stoss, Schlag oder Zündung nicht zur Detonation gebracht werden können.

Andre gelben Phosphor, Zinkstaub, Magnesiumpulver oder Chlorate enthaltende Mischungen sind nicht zulässig.

Die Körper unter a und b müssen hauptsächlich aus Mehlpulver bestehen, gemischt mit Kohle, Metallpulver (Gusseisen, Gusstahlpulver), Aluminiumfitter, Bleiglätte und anderen Mineralpulvern in gepresstem Zustande. Von gekörntem Schwarzpulver darf der einzelne Körper höchstens 30 g enthalten.

4. Signalf Feuerwerk, wie Kanonenschläge und dergleichen, bestehend aus einer mit Bindfaden umschnürten und geleimten Papierhülse, die höchstens 75 g Kornpulver mit Zündschnur, aber ohne Detonationszünder enthält.

Beförderungsvorschriften.

A. *Verpackung.* — Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Holzkisten zu verwenden. Bei den Gegenständen der Ziffer 1 a sind auch feste Blechgefasse zulässig. Bei den Gegenständen der Ziffern 2 b bis e, 3 und 4 müssen die Kisten aus gefügten Brettern bestehen ; ihre Seitenteile müssen durch Zinken oder Kopfeisen mit einander verbunden sein (sogenannte französische Kisten). Bei den Gegenständen der Ziffern 1 c, 2 b bis e, 3 und 4 müssen die Kisten eine Brettstärke von mindestens 18 mm haben ; im Innern sind sie mit gutem, zähem Papier vollständig auszulegen ; an Stelle des Papiers sind dünne Zinkeinsätze zulässig.

Vor dem Einlegen in die Kisten sind fest zu verpacken die Gegenstände :

a) der Ziffern 1 a, 2 a und 2 c in starke Papierumschläge oder Schachteln ;

b) der Ziffer 1 b in Schachteln und je zehn bis zwölf Schachteln in einem Papierumschlag ;

c) der Ziffer 2 b in Holzkistchen oder in starke mit Papier umwickelte Pappschachteln, wobei jeder Behälter höchstens tausend Stück enthalten darf, zur Festlegung ist Sägemehl zu verwenden ;

d) der Ziffer 2 d

e) Zündblättchen in starke Pappschachteln, von denen jede höchstens hundert Zündpillen enthalten darf. Je zwölf Schachteln mit Zündblättchen sind zu einer Rolle und je zwölf Rollen wieder zu einem festen Pakete mit Papierumschlag zu verbinden.

f) Zündbänder und Paraffinzündbänder entweder wie unter e) oder in zylindrische Blechbüchsen mit oben und unten dicht aufgeschobenen Deckeln. Jede Büchse darf höchstens zwölf gerollte Bandstreifen mit je fünfzig Zündpillen enthalten. Höchstens je dreissig Büchsen sind durch Papierumschlag zu einem festen Pakete zu vereinigen ;

g) der Ziffer 2 e in Holzkistchen, von denen jedes nicht mehr als hundertvierundvierzig Feuerwerkskörper, gut in Sägemehl verpackt, enthalten darf ;

h) der Ziffer 3 in starke Pappschachteln ; für die Gegenstände unter c dieser Ziffer sind auch Papierbeutel zulässig ; grössere Kunstfeuerwerkskörper sind in Papierumschläge zu verpacken, wenn nicht ihre Anzündestelle mit einer Papierkappe bekleidet ist — in beiden Fällen muss ein Ausstreuen des Satzgemenges verhindert sein — ;

i) der Ziffer 4 in starke Schachteln, in die das Signalf Feuerwerk fest eingebettet werden muss, die einzelnen Körper durch eine starke Schicht Sägemehl oder einen ähnlichen geeigneten Stoff voneinander getrennt.

Ein Bewegten der Pakete in den Kisten muss ausgeschlossen sein. Bei den Gegenständen der Ziffern 2 b bis e, 3 und 4 müssen die Zwischenräume in den äusseren Behältern mit geeigneten trockenen Verpackungstoffen (Holzwolle, Papier oder dergleichen) fest ausgestopft sein. Feuchtes Heu, Putzwolle oder ähnliche zur Selbstentzündung neigende Stoffe dürfen nicht verwendet werden. Bei grösseren Feuerbildern (Transparenten) genügt sicheres Befestigen in der Kiste.

Auf den äusseren Behältern muss bei den Artikeln der Ziffern 1, 2 b bis e, 3 und 4 ihr Inhalt und bei den Artikeln der Ziffern 2 b bis e, 3 und 4 ausserdem die genaue Adresse des Absenders deutlich und dauerhaft angegeben sein.

Das Rohgewicht einer Kiste mit Artikeln der Ziffern 2 b bis e, 3 und 4 darf hundert Kg., ihr Gesamtgewicht mit Feuersatz zwanzig Kg., das darin enthaltene Feuerwerkskornpulver zweieinhalb Kg. nicht übersteigen,

B, Sonstige Vorschriften — Zundholzer der Ziffer 1a in Mengen bis zu fünf Kk., die gemäss Abschnitt A verpackt sind, dürfen mit anderen Gegenständen (ausgenommen die Stoffe unter 1a bis c, II und III dieser Anlage) in ein Frachtstück vereinnigt werden

Die Beförderung hat in bedecktem Wagen zu geschehen

In den Frachtbriefen muss bei den Gegenständen der Ziffern 2b bis c, 3 und 4 vom Absender bezeugt sein, dass Art und Verpackung der Sendung den Vorschriften unter 1c der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung entsprechen

Id. Verdichtete und verflüssigte Gase

Zur Beförderung sind zugelassen

— Verdichtete Gase —

1. Kohlensäure und Grubengas

2. Azetylen, in Azeton gelöstes und in porösen Massen aufgesaugtes

3. Leucht- und Fettgas, letzteres auch mit einem Zusatze von höchstens dreissig Prozent Azetylen (Mischgas), sowie Wassergas

4. Sauerstoff, Wasserstoff, Stickstoff und Pressluft

— Verflüssigte Gase —

5. Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, schweflige Säure, Chlorkohlenoxyd (Phosgen)

6. Chlormethyl und Chloräthyl.

7. Flussige Luft

Beförderungsvorschriften ¹¹

A. Art der Packgefässe. — a) Bei den Stoffen der Ziffern 1 bis 6 dicht verschlossene Gefässe aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, die bei Leuchtgas von mehr als zehn Atmosphären Ueberdruck und bei den Stoffen der Ziffern 2 und 4 nahtlos sein müssen. Bei Chlorkohlenoxyd (Phosgen), Chlormethyl und Chloräthyl auch kupferne Gefässe als Schutzhüllung für die Gefässe dürfen Kisten verwendet werden.

b) Bei flüssiger Luft (Ziffer 7)

α) Glasgefässe mit luftleeren Doppelwänden

Sie müssen mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sein, dass die verdampfenden Gase entweichen können, ohne im Innern einen erheblichen Ueberdruck zu erzeugen, dass aber ein Ausflüssen des Inhalts verhindert wird. Der Filzpfropfen muss so befestigt sein, dass er sich beim Kippen oder Umkehren der Flasche nicht lockert. Jede Flasche oder mehrere Flaschen gemeinschaftlich müssen durch einen sich sicher stehenden Drahtkorb oder ein ähnliches Gefäss gegen Stosse geschützt sein. Die Drahtkörbe oder anderen Gefässe sind in Metallkästen oder in Holzkisten mit Blecheinsatz einzustellen, die oben offen oder nur durch ein Drahtnetz, einen mit Lochern versehenen Deckel oder eine ähnliche Vorrichtung geschlossen sind. Die Metallkästen oder Holzkisten müssen an dem unteren Teile bis zu einer solchen Höhe dicht sein, dass im Falle eines Bruchs der Flaschen die Flüssigkeit nicht auslaufen kann. In den Kisten dürfen sich keine leicht brennbaren Verpackungstoffe wie Sägespäne, Torf, Stroh, Heu befinden, dagegen ist Holzwolle zulässig.

β) Gefässe aus anderem Stoffe

Sie dürfen nur dann verwendet werden, wenn sie gegen Wärmedurchgang so geschützt sind, dass sie nicht beschlagen oder bereifen. Eine weitere Verpackung dieser Gefässe ist nicht erforderlich. Die Vorschriften für den Verschluss der Glasflaschen unter α gelten sinngemäss auch für solche Gefässe.

γ) Bei Azetylenlösung (Ziffer 2) muss das Gefäss mit temporärer, gleichmässig verteilter Masse ganz ausgefüllt sein. Es darf nur so viel von dem Lösungsmittel (Azeton) eingefüllt werden, dass sich die durch Aufnahme des Azetylens eintretende Volumvergrösserung unbehindert vollziehen kann und dass bei einer Steigerung der Aussentemperatur auf 45° ein genügender Gasraum verbleibt.

B. Beschaffenheit des Materials und Herstellung der Gefässe. — Die Wandstärken neuer Gefässe aus Schweisseisen, Flusseisen, Gussstahl oder Kupfer sind so zu bemessen, dass ihre schwächste Stelle durch den Probedruck nicht über ein Fünftel ihrer Bruchfestigkeit, bei den Gefässen für Stoffe der Ziffer 2 nicht über 8 kg (auf das Quadratmillimeter gerechnet) beansprucht wird.

Bei Flaschen (Gefässen von höchstens 21 cm innerem Durchmesser und von höchstens zwei m Länge) aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, mit Ausnahme der Gefässe für Stoffe der Ziffer 2, sind höhere Beau-

sprachungen zugelassen, jedoch müssen die Wandstärken neuer Flaschen mindestens so bemessen sein, dass ihre schwachste Stelle bei der Druckprobe (C) nicht über 30 kg auf das Quadratmillimeter beansprucht wird. Dabei muss die aus der schwachsten Stelle der Wandung und dem Probedrucke zu berechnende Materialbeanspruchung mindestens um ein Drittel unter der Streckgrenze liegen, die aus Probestreifen der fertigen Flaschen durch Zerreißversuche festgestellt wird. Unzulässig ist Material, dessen Streckgrenze höher als 45 kg (auf das Quadratmillimeter gerechnet) liegt oder dessen Dehnung bei 100 mm Zerreißlänge weniger als 12 mm beträgt. Als Streckgrenze gilt im Zweifelsfall eine bleibende Längenveränderung des Probestabs über 0,002 der ursprünglichen Länge. Die Wandstärke der Flaschen darf nicht weniger als 3 mm betragen.

C. Amtliche Prüfung der Gefässe. — Neue Gefässe aus Schweisseisen, Flusseisen, Gusstahl oder Kupfer müssen vor ihrer Verwendung von einem durch die zuständige Behörde ermächtigten Sachverständigen auf Beschaffenheit des Materials und Herstellungsart geprüft (B) sowie einer Wasserdruckprobe unterzogen werden. Gefässe für Azetylenlösungen sind vor der Verwendung auch auf die Beschaffenheit der porösen Masse und die zulässige Füllung mit dem Lösungsmittel (siehe A c) zu prüfen. Die Wasserdruckproben müssen an jedem Gefässe, die anderen Prüfungen mindestens an einem von je 200 Gefässen vorgenommen werden. Flaschen (sogenannte Bomben) sind vor der Prüfung sorgfältig auszulühen.

Der bei der Wasserdruckprobe anzuwendende innere Druck muss :

a) bei dem in Azeton gelösten und in porösen Massen aufgesaugten Azetylen (Ziffer 2) mindestens 40 Atmosphären betragen, bei den übrigen verdichteten Gasen um 50 pCt höher sein als der Füllungsdruck, diesen aber mindestens um 5 Atmosphären übersteigen ;

b) bei den verflüssigten Gasen der Ziffern 5 und 6 betragen :

bei Kohlensäure	190 Atmosphären,
„ Stickoxydul	180 „
„ Ammoniak	30 „
„ Chlor	22 „
„ schwefeliger Säure	12 „
„ Chlorkohlenoxyd	30 „
„ Chlormethyl	16 „
„ Chloräthyl	12 „

Die Druckprobe ist zu wiederholen :

a) alle zwei Jahre bei den Gefässen für Chlor, schwefelige Säure, Chlorkohlenoxyd, Chlormethyl und Chloräthyl;

b) alle fünf Jahre bei den Gefässen für die übrigen Gase.

Bei der wiederholten Prüfung ist es nicht erforderlich die Gefässe auszulühen.

Einer Wiederholung der Prüfung bedarf es nicht bei Gefässen für Stoffe der Ziffer 2. Bei diesen Gefässen sind nach fünfjähriger Benutzung herausgreifende Prüfungen anzustellen, wobei 1/10 Prozent der jährlich beschafften Gefässe, mindestens jedoch ein Gefäss, bereit zu stellen ist. Von diesen Gefässen muss der Sachverständige eine ihm angemessen scheinende Anzahl auf Festigkeit und Abnutzung sowie auf Beschaffenheit der porösen Masse prüfen.

Bei den Druckproben müssen Einrichtungen vorhanden sein, die ermöglichen, den Druck stossfrei zu steigern. Die Gefässe müssen den Probedruck aushalten, ohne die Form dauernd zu ändern oder undicht zu werden.

D. Ausstattung der Gefässe (Ventile, Vermerke). — Die Gefässe für Stoffe der Ziffern 1 bis 6 müssen mit mindestens einem Ventile zum Füllen und Entleeren versehen sein. Bei Azetylenlösungen (Ziffer 2) dürfen die mit dem Gase in Berührung kommenden Teile der Ventile nicht aus Kupfer hergestellt sein. Bei Chlorkohlenoxyd, Fett- und Mischgas sind statt der Ventile eingeschraubte Stopfen zulässig ; diese müssen so dicht schliessen, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerkbar macht.

Auf den Gefässen müssen in dauerhafter und leicht sichtbarer Weise vermerkt sein :

a) bei den verdichteten Gasen :

α) die Höhe des zulässigen Druckes,

β) der Tag der letzten Prüfung und der Stempel des Sachverständigen, der die Prüfung vorgenommen hat ;

b) bei den verflüssigten Gasen :

α) das Gewicht des leeren Behälters einschliesslich der Ausrüstungsteile (Ventil, Schutzkappe, Stopfen und dergleichen),

- b) das zulässige Höchstgewicht der Füllung,
 γ) der Tag der letzten Prüfung und der Stempel des Sachverständigen, der die Prüfung vorgenommen hat.
 H. Füllung der Gefässe. — Der zulässige höchste Füllungsdruck der Gefässe für verdichtete Gase beträgt

Nef IT, 0° :

für gasförmige Kohlensäure und Grubengas	20	} Atmosphären Ueberdruck.
„ in Azeton gelöstes und in porösen Massen aufgesaugtes Azetylen.	15	
„ Fettgas, Mischgas und Wassergas	10	
„ Sauerstoff, Wasserstoff, Leuchtgas, Stickstoff und Pressluft .	200	

Die zulässige höchste Füllung der Gefässe für verflüssigte Gase der Ziffern 5 und 6 beträgt :

für Kohlensäure	1 kg Flüssigkeit	für je 1,34 Liter	} Fassungsraum des Gefässes.
„ Stickoxydul	1 „	„ „ 1,34 „	
„ Ammoniak	1 „	„ „ 1,30 „	
„ Chlor	1 „	„ „ 0,8 „	
„ schweflige Säure	1 „	„ „ 0,5 „	
„ Chlorkohlenoxyd	1 „	„ „ 0,8 „	
„ Chlormethyl	1 „	„ „ 1,25 „	
„ Chloräthyl	1 „	„ „ 1,25 „	

F. Sonstige Vorschriften. — Werden Gefässe mit Gasen der Ziffer 5 (ausgenommen Chlor) und der Ziffer 6 in Kisten verpackt, so ist das Beipacken anderer Gegenstände gestattet.

Nicht in Kisten verpackte Gefässe mit verdichteten Gasen und mit verflüssigten Gasen der Ziffern 5 und 6 müssen mit Vorrichtungen versehen sein, die ein Rollen verhindern. Ihre Ventile müssen Schutzkappen aus Schmiedeeisen, Stahl oder schiedbarem Gusse tragen; bei Gefässen aus Kupfer sind kupferne Schutzkappen zulässig. Keiner Kappe bedürfen Ventile, die im Innern des Flaschenhalses angebracht und durch einen aufgeschraubten gut sitzenden Metallstöpsel geschützt sind.

Auf Kisten, worin Gefässe mit verdichteten Gasen und mit verflüssigten Gasen der Ziffern 5 und 6 verpackt sind, muss der Inhalt deutlich angegeben sein. Holzkisten und Metallkästen mit flüssiger Luft (Ziffer 7) müssen die deutlichen Aufschriften » Flüssige Luft. «, » Oben. «, » Unten. «, » Sehr zerbrechlich. « tragen.

Bei jeder Sendung von verdichteten Gasen (Ziffern 1 bis 4) hat der Absender auf Verlangen den in den Behältern vorhandenen Druck durch ein richtig zeigendes Manometer nachzuweisen. Die Prüfung hat der Annahmebeamte im Frachtbriefe zu bescheinigen.

Für Fett- und Mischgas in Seebojen oder ähnlichen Gefässen gilt diese Vorschrift nicht.

Die Versandstücke dürfen nicht geworfen, auch nicht den Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme ausgesetzt werden.

Zur Beförderung sind zu verwenden :

a) offene Wagen 1. für die verdichteten Gase bei Auflieferung in Fahrzeugen, die besonders für Landwege eingerichtet und mit Planen ganz bedeckt sind; 2. für Chlormethyl und Chloräthyl; die Wagen müssen aber in den Monaten April bis Oktober einschliesslich mit Decken ganz eingedeckt sein, wenn die Gefässe nicht in Holzkisten verpackt sind;

b) bedeckte Wagen für die verdichteten Gase (vergleiche jedoch a Ziffer 1 und c) und für die verflüssigten Gase, mit Ausnahme von Chlormethyl und Chloräthyl (vergleiche a Ziffer 2); Kesselwagen mit verflüssigten Gasen müssen mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein;

c) offene oder bedeckte Wagen für Fettgas, Mischgas und Wassergas; die offenen Wagen müssen aber in den Monaten April bis Oktober einschliesslich mit Decken ganz eingedeckt sein, wenn die Gefässe nicht in Holzkisten verpackt sind.

Die Behälter mit verdichteten oder verflüssigten Gasen sind im Eisenbahnwagen so zu lagern, dass sie nicht umfallen oder herabfallen können. Die Behälter mit flüssiger Luft müssen aufrecht stehen und gegen Beschädigungen durch andere Frachtstücke geschützt sein. Auch sind sie nicht in unmittelbarer Nähe von leicht brennbaren kleinstückigen oder leicht brennbaren flüssigen Stoffen zu verladen.

G. Ausnahmen von den Vorschriften unter A bis F. — Die verflüssigten Gase der Ziffer 5 dürfen in kleinen Mengen, und zwar Kohlensäure und Stickoxydul bis 3 g, Ammoniak und Chlor bis 20 g, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) bis 100 g auch in starken zugeschmolzenen Glasrohren unter folgenden Bedingungen befördert werden: Die Glasrohren dürfen für Kohlensäure und Stickoxydul nur bis zur Hälfte,

für Ammoniak und Chlor nur bis zu zwei Dritteln, für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) nur bis zu drei Vierteln gefüllt sein. Jede Glasröhre muss in einer zugelöteten mit Kieselgur gefüllten Blechkapsel und diese in einer starken Holzkiste verpackt sein. Es ist zulässig, mehrere Blechkapseln in eine Kiste einzulegen, doch dürfen Röhren mit Ammoniak nicht mit Chlor enthaltenden Röhren in dieselbe Kiste gelegt werden. Den Blechkapseln mit verflüssigten Gasen (ausgenommen Chlor) dürfen auch andere Gegenstände beige packt werden.

Chlormethyl und Chloräthyl bis zu 100 g in Glasröhren bei einer Gesamtmenge von höchstens 5 kg dürfen allein oder mit anderen Gegenständen zusammen in starke Kisten verpackt werden, wenn die Glasröhren darin fest eingebettet sind. Die Kisten müssen auf rotem Grunde die gedruckte Aufschrift «Feuergefährlich» tragen. Enthalten die Kisten nicht mehr als 100 g Chlormethyl oder Chloräthyl, so dürfen sie in bedeckten Wagen befördert werden.

Metallene Kohlensäurekapseln (Sodor, Sparklet), die höchstens 25 g flüssige Kohlensäure und höchstens 1 g Flüssigkeit auf 1,34 ccm Fassungsraum enthalten, werden ohne Beschränkung befördert, wenn die Kohlensäure nicht mehr als $\frac{1}{4}$ Prozent Luft enthält.

Zur Beförderung von verdichtetem Sauerstoff und verdichtetem Wasserstoff dürfen statt der nach Abschnitt C geprüften auch solche Behälter benutzt werden, die laut angebrachtem Stempel nach den besonderen Vorschriften der Militärverwaltung amtlich geprüft und innerhalb der letzten fünf Jahre nachgeprüft sind. In diesem Falle dürfen die Gase jedoch nur auf höchstens 150 Atmosphären verdichtet sein. Im übrigen gelten die Vorschriften der Abschnitte A, B, D bis F.

II. Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.

Zur Beförderung sind zugelassen :

1. Die Metalle der Alkalien und der alkalischen Erden, wie Natrium, Kalium, Kalzium und dergleichen sowie Legierungen dieser Metalle miteinander.
2. Kalziumkarbid, auch imprägniert, Kalziumhydrür (Hydrolith).
3. Natriumsuperoxyd.

Beförderungsvorschriften.

A. *Verpackung.* — Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefässe aus Eisen (auch Eisenblech) zu verwenden. Stoffe der Ziffer 1 bis zu 5 kg dürfen auch in starken, sicher und dicht verschlossenen Glasgefässen befördert werden. Die Gefässe müssen völlig trocken oder mit Petroleum beschickt sein.

Die Packgefässe der in den Ziffern 1 und 3 aufgeführten Stoffe müssen in Schutzhüllungen eingesetzt sein, und zwar :

- a) die Gefässe aus Eisen oder Eisenblech mit Stoffen der Ziffer 1 in Holzkisten oder in eisernen Schutzkörbe,
- b) Glasgefässe mit Stoffen der Ziffer 1 oder Gefässe mit Stoffen der Ziffer 3 in Holzkisten mit verlötetem Blecheinsatz. Die in solche Kisten eingesetzten Glasgefässe sind mit trockener Kieselgur oder mit ähnlichen nicht brennbaren Stoffen fest einzubetten. Bei Glasgefässen mit Mengen bis zu 250 g dürfen statt der Holzkisten sicher und dicht verschlossene Blechgefässe verwendet werden.

Auf den Versandstücken muss ihr Inhalt fest und dauerhaft angegeben sein, auch müssen sie die Aufschrift tragen: » Vor Nässe zu schützen «.

B. *Sonstige Vorschriften.* — Mengen bis zu 5 kg, die gemäss Abschnitt A verpackt sind, dürfen anderen Gegenständen beige packt werden.

Die Versandstücke sind besonders sorgfältig zu behandeln. Sie dürfen nicht geworfen und müssen im Wagen so fest gelagert werden, dass sie gegen Scheuern, Rütteln, Stossen, Umkanten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind.

Zur Beförderung sind bedeckte Wagen zu verwenden.

II. Selbstentzündliche Stoffe.

Zur Beförderung sind zugelassen :

1. Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor.
2. Amorpher (roter) Phosphor, Phosphorkalzium, Phosphorstrontium, Phosphoreisen und ähnliche Verbindungen von Phosphor mit Metallen.
3. Mischungen von amorphem Phosphor mit Harzen oder Fetten, deren Schmelzpunkt über 35° liegt.
4. Zinkäthyl, auch in ätherischer Lösung.

5. Frisch geglühter Russ.
6. Frisch geglühte Holzkohle, gemahlen oder körnig.
7. Hochbeschwerte Seide (Cordonnet-, Souple-, Bourre de Soie- und Chappe-Seide) in Strängen.
8. Folgende Stoffe, gefettet oder gefirnisst: Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute — in rohem Zustand, als Abfälle vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Lappen ; ferner Seilerwaren, Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen.
9. Gefettete Eisen- und Stahlspane (Dreh-, Bohrspane und dergleichen).
10. Mit Fett oder Oel getränktes Papier und daraus gefertigte Hülsen
11. Pyrophorische Metalle.

Beförderungsvorschriften.

A. *Verpackung* — Die Stoffe der Ziffern 1 und 2 müssen in starke, dichte, gut verlötete Blechgefäße verpackt und diese in starke, sicher verschlossene Holzbehälter fest eingesetzt sein. Bei den Stoffen der Ziffer 2 in Mengen bis zu 2 kg dürfen statt der Blechgefäße auch Glasgefäße, Krücken oder Kisten verwendet werden. Gewöhnlicher Phosphor muss mit Wasser umgeben sein. Auf den Kisten muss ihr Inhalt deutlich und dauerhaft angegeben sein, bei gewöhnlichem Phosphor ist die Bezeichnung « Oben » beizufügen.

Die Stoffe der Ziffer 3 sind entweder in Kisten zu verpacken, die kein Ausstreuen gestatten, oder sie müssen in ungeladene Geschosse eingegossen sein.

Zinkäthyl (Ziffer 4), auch in ätherischer Lösung, ist in starke, dichte, gut verschlossene Gefäße aus Glas, Ton (Steinzeug oder dergleichen) oder Metall zu verpacken.

Gefäße aus Glas oder Ton sind einzeln oder zu mehreren unter Verwendung von Asche oder trockner Kieselgur in starke Blechgefäße einzusetzen, die dicht zu verlöten sind. Gefäße aus Metall sind einzeln oder zu mehreren unter Verwendung geeigneter Verpackungsmaterialien in starke Uebergefäße (Weiden- oder Metallkorbe, Kübel oder Kisten) fest einzusetzen. Offene Uebergefäße müssen eine Schutzdecke haben, die, wenn sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichen leicht brennbaren Stoffen besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder dergleichen unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein muss.

Jedes Versandstück muss auf rotem Grunde die deutliche, gedruckte Aufschrift tragen: « Feuergefährlich. » Uebergefäße mit Glasballons müssen ferner mit der deutlichen Aufschrift versehen sein: « Vorsichtig tragen. » Sie dürfen nicht auf Karren gefahren, auch nicht auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden.

Die Stoffe der Ziffern 5 und 6 sind in dichte, gut verschlossene Behälter zu verpacken. Holzbehälter müssen im Innern mit dichten Stoffen ausgekleidet sein ; sie sind in haltbare Uebergefäße (Korbe, Kübel, Kisten) einzusetzen.

Die Stoffe der Ziffer 7 müssen in starke Kisten verpackt sein. Sind die Kisten höher als 12 cm, so müssen zwischen den einzelnen Lagen der Seide durch Holzroste ausreichende Hohlräume geschaffen sein, die mit Öffnungen in den Kistenwänden in Verbindung stehen, so dass Luft durchziehen kann. An den äusseren Kistenwänden sind Leisten anzubringen, die das Zustellen der Luftlöcher verhindern.

Von den Stoffen der Ziffer 8 sind gebrauchte Putzwolle und nicht trockene Putzlappen (Putztücher) in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken.

Die Stoffe der Ziffer 9 sind in starke, dichte, sicher verschlossene Metallgefäße zu verpacken. Verpackung ist nicht erforderlich, wenn eiserne Deckelwagen oder offene eiserne Wagen mit Decken verwendet werden.

Die Stoffe der Ziffer 11 müssen in Glasröhren eingeschmolzen und diese in verlötete Blechgefäße verpackt sein, die mit Kieselgur oder mit anderen geeigneten trockenerdigen Stoffen ausgefüllt sind.

B. *Sonstige Vorschriften.* — Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden :

- a) die Stoffe der Ziffer 2 in Mengen bis zu 5 kg ;
 - b) Zinkäthyl (Ziffer 4) in Mengen bis zu 2 kg, wobei die Gefäße in den Behälter fest eingebettet sein müssen ; jedoch ist das Zusammenpacken mit anderen selbstentzündlichen Stoffen, sowie mit Sprengstoffen (Ia), Zündwaren und Feuerwerkskörpern (Ic) und mit den unter III aufgeführten brennbaren Flüssigkeiten nicht gestattet ;
 - c) die Stoffe der Ziffern 10 und 11 ohne Beschränkung.
- Ist in den Frachtbriefen bescheinigt, dass
- a) Russ (Ziffer 5) und gemahlene oder körnige Holzkohle (Ziffer 6) nicht frisch geglüht sind (das heisst mindestens 48 Stunden gelagert haben),

- b) Seide in Strängen (Ziffer 7) nicht hoch beschwert ist,
c) Stoffe der in den Ziffern 8 und 9 bezeichneten Art nicht gefettet oder gefirnisst sind,
so werden diese Stoffe ohne Beschränkung befördert.

Die Stoffe der Ziffer 8 — ausgenommen gebrauchte Putzwolle und nach Abschnitt A, Abs. 6 verpackte Putzlappen (Putztücher) — müssen trocken sein.

Papierkullen der Ziffer 10 dürfen nur befördert werden, wenn im Frachtbriefe bescheinigt ist, dass sie nach der Trankung mit Fett oder Oel erhitzt und dann in Wasser völlig abgekühlt sind:

Zur Beförderung sind zu verwenden:

- a) für Zinkathyl (Ziffer 4) offene Wagen; kleinere Mengen bis zu zehn kg. dürfen allein oder nach Abs. 1 b mit anderen Gegenständen zusammengepackt auch in bedeckte Wagen verladen werden;
b) für die Stoffe der Ziffern 7, 8 und 10 sind nur bedeckte Wagen oder offene Wagen mit Deckenverschluss zu verwenden. Putzwolle und nach Abschnitt A, Abs. 6 verpackte Putzlappen (Putztücher) dürfen auch in offenen Wagen befördert werden.

Für Zinkathyl sind weiter die Vorschriften unter III B, Abs. 5 zu beachten.

III. Brennbare Flüssigkeiten,

1. Kohlenwasserstoffe, und zwar

a) Petroleum, rohes und gereinigtes, wenn es bei 17,5° ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 mm (auf die Meereshöhe reduziert) im Abelschen Apparate nicht unter 21° entzündliche Dämpfe gibt (Testpetroleum).

Aus Braunkohlenteer bereitete Öle, Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphta und Destillate aus solchen, wenn diese Stoffe mindestens das vorbezeichnete spezifische Gewicht haben (Solarol, Photogen und dergleichen).

Steinkohlenteeröle, die bei 17,5° ein geringeres spezifisches Gewicht als 0,950 haben (Benzol, Toluol, Xylol, Kumol und dergleichen).

Kohlenwasserstoffe anderen Ursprunges, die bei 17,5° ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,830 haben, mit Ausnahme von Schmierölen, die im Pensky-Martenschen Apparat erst bei einer Wärme von mindestens 100° entzündliche Dämpfe geben;

b) Petroleum, rohes und gereinigtes, Braunkohlenteeröle, Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphta sowie Destillate aus solchen, wenn diese Stoffe bei 17,5° ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben.

Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta (Benzin, Ligroin, Putzol und dergleichen), wenn diese Stoffe bei 17,5° ein spezifisches Gewicht von mehr als höchstens 0,680 haben.

c) Petroleumäther, (Gasolin, Gasölther, Neolin und dergleichen) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlenteer bereitete, leicht entzündliche Stoffe, wenn sie bei 17,5° ein spezifisches Gewicht von höchstens 0,680 haben.

2. Flüssigkeiten, die bereitet sind einerseits aus Petroleumnaphta oder ähnlichen leicht entzündlichen Flüssigkeiten, andererseits aus Harz, Kautschuk, Guttapercha oder Seife.

Ester (Äther) aller Art, zum Beispiel Amylacetat (für Petroleumäther vergleiche Ziffer 1 c, für Schwefeläther vergleiche Ziffer 3).

3. Schwefeläther, auch mit anderen Flüssigkeiten gemengt (zum Beispiel Hoffmannstopfen), Lösungen von Nitrocellulose in Schwefeläther (Kollodium), in Amylalkohol, in Äthylalkohol, in Methylalkohol, in Essigäther, in Amylacetat, in Äzeton, in Nitrobenzol oder in Gemengen dieser Flüssigkeiten.

4. Lösungen von Nitrocellulose in Essigsäure.

5. Holzgeist, roh und rektifiziert, Äzeton, Äzetaldehyd (auch in alkoholischer Lösung).

6. Das allgemeine Denaturierungsmittel für Spiritus (mit Pyridin versetzter Holzgeist).

7. Nitrobenzol (vergleiche auch I. r. a. A. 1. Gruppe b. c.). Gemische von Holzgeist und Benzol (mit oder ohne Erdwachs, zum Beispiel Pansol).

8. Schwefelkohlenstoff.

9. Fette Öle, Firnisse, mit Firnis versetzte Farben, Terpentinöl (Kiendöl) und andere ätherische Öle, absoluter Alkohol, Weingeist (Spiritus), sowie daraus bereitete Flüssigkeiten (Spirituslacke, Sikkative, flüssige Seifen und dergleichen) in Mengen über vierzig Kg.

Beförderungsvorschriften:

A. Verpackung. — Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße aus Glas, Eisen, Zinn, Kupfer

oder dergleichen) oder Metall zu verwenden. Lösungen von Nitrozellulose in Essigsäure dürfen nicht in Metallgefäßen versandt werden.

Für die Flüssigkeiten der Ziffern 1 a und b, 2, 4, 5, 6, 7 und 9 sind auch starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer) zulässig.

Gefässe aus Glas oder Ton mit den Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 9 sowie Blechgefässe mit Flüssigkeiten der Ziffern 3 und 8 sind einzeln oder zu mehreren unter Verwendung geeigneter Verpackungstoffe in starke Uebergefässe (Weiden- oder Metallkorbe, Kubel oder Kisten) fest einzusetzen; Uebergefässe (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein. Offene Uebergefässe müssen eine Schutzdecke haben, die, wenn sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichen leicht brennbaren Stoffen besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder dergleichen unter Zusatz von Wasserglas getränkt ist.

Blech- oder andere Metallgefässe dürfen mit Flüssigkeiten der Ziffern 3 und 8 nur bis zu $\frac{1}{10}$ (bei 15°) gefüllt werden.

Jedes Versandstück mit Flüssigkeiten der Ziffern 1 b und c, 3, 4 und 8 muss auf rotem Grunde die deutliche, gedruckte Aufschrift: „Feuergefährlich“ tragen. Korbe und Kübel mit Glasballons müssen ferner mit der deutlichen Aufschrift: „Vorsichtig tragen“ versehen sein. Sie dürfen nicht auf Karren gefahren, auch nicht auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden.

B. Sonstige Vorschriften. — Die Flüssigkeiten der Ziffer 9 in Mengen bis zu vierzig Kilogramm werden ohne Beschränkung befördert.

Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter zusammengepackt werden:

- a) die Flüssigkeiten der Ziffer 9 ohne Beschränkung;
- b) die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 7 in Mengen bis zu zehn kg.;
- c) Schwefelkohlenstoff (Ziffer 8) in Mengen bis zu zwei kg.

Die Gefässe mit den Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8 müssen in den Behälter fest eingebettet sein.

Bei den Kohlenwasserstoffen der Ziffer 1 a und b ist im Frachtbrief anzugeben, dass ihr spezifisches Gewicht sich innerhalb der in Ziffer 1 a und b vorgesehenen Grenzen bewegt; bei Petroleum a genügt die Angabe, dass es der Vorschrift über den Entflammungspunkt entspricht. Fehlt eine solche Angabe, so sind diese Stoffe wie Petroleumäther (Ziffer 1 c) zu behandeln.

1) Zur Beförderung sind zu verwenden:

offene Wagen für die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8; kleinere Mengen der in den Ziffern 1 bis 7 aufgeführten Stoffe bis zu 10 kg und von Schwefelkohlenstoff (Ziffer 8) bis zu 2 kg dürfen, allein oder nach Abs. 2 b und c mit anderen Gegenständen zusammengepackt, auch in bedeckte Wagen verladen werden.

Für die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8 ist weiter zu beachten:

- a) die Wagen sind vor Beginn der Verladung auf beiden Seiten mit roten Zetteln zu versehen, die deutlich die Aufschrift: „Feuergefährlich,“ und „Vorsicht verschieben.“ tragen;
- b) die Versandstücke müssen im Wagen sicher gelagert werden. Offene Körbe und Kübel sind am Wagen zu befestigen, auch dürfen sie nicht aufeinander gestellt werden;
- c) während der Beförderung schadhaft gewordene Behälter sind sofort auszuladen und können, wenn ihre Wiederherstellung nicht alsbald möglich ist, mit dem vorhandenen Inhalt ohne weiteres für Rechnung des Absenders verkauft werden;
- d) dicht verschlossene leere Blechbehälter, worin solche Stoffe enthalten waren, dürfen in bedeckten Wagen, andere Gefässe müssen in offenen Wagen befördert werden; auf die frühere Verwendung der Behälter ist im Frachtbriefe hinzuweisen.

IV. Giftige Stoffe.

1. Nicht flüssige Arsenkalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Klauschgelb, Auripigment), rotes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) und dergleichen.
2. Ferrosilizium, auf elektrischem Wege gewonnen.
3. Zyankalium und Zyannatrium in fester Form.
4. Flüssige Arsenkalien, insbesondere Arsensäure.
5. Zyankaliumlauge und Zyannatriumlauge.
6. Giftige Metallpräparate:

a) Sublimat, weisses und rotes Präzipitat; Kupferfarben, insbesondere Grunspan, grüne und blaue Kupferpigmente; Bleizucker.

b) Andere Bleipräparate, insbesondere Bleiglätte (Glatte, Massikot), Mennige, Bleiweiss und andere Bleifarben; Bleirückstände und sonstige bleihaltige Abfälle.

7. Kupfervitriol (Blaustein) und Mischungen von Kupfervitriol mit Kalk, Soda oder dergleichen (Pulver zur Herstellung von Bordelaiser Brühe oder dergleichen).

8. Chlorsaure Salze.

Beförderungsvorschriften.

A. *Verpackung.* — Die zur Verpackung benutzten Behälter müssen haltbar, dicht und so verschlossen sein, dass kein Verstreuen, Verstauen oder Auslaufen des Inhalts möglich ist.

Die Stoffe der Ziffern 1 und 3 sind zu verpacken:

a) in starke eiserne Fässer mit aufgeschraubtem Deckel und Rollreifen oder

b) in doppelte Fässer aus festem, trockenem Holze mit Einlagereifen oder in ebensolche doppelte Kisten mit Umfassungsbändern, wobei die inneren Gefässe mit dichtem Stoffe ausgekleidet sein müssen. Statt der inneren Holzbehälter kommen auch verlotete Blechgefässe oder Gefässe aus Glas oder Ton verwendet werden. Die Glas- oder Tongefässe müssen in den Uebergefässen (Körben, Kübeln, Kisten) mit geeigneten Verpackungstoffen fest verpackt sein. Unter diesen Bedingungen können auch mehrere solcher Behälter zu einem Versandstücke vereinfacht werden.

c) Die Stoffe der Ziffer 1 dürfen auch in Säcke von geteilter Leinwand verpackt sein, die in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze einzuschliessen sind.

Ferrosilizium (Ziffer 2) ist zu verpacken: in starke wasserdichte Behälter aus Holz oder Metall.

Die Stoffe der Ziffer 4 sind zu verpacken:

a) in Metall-, Holz- oder Gummigegefässe mit guten Verschlüssen, oder

b) in Glas- oder Tongefässe, die unter Verwendung geeigneter Verpackungstoffe in starke Uebergefässe (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest eingesetzt sind; Uebergefässe (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein.

Die Stoffe der Ziffer 5 sind zu verpacken:

a) in gut verschlossene eiserne Gefässe, die in feste Holz- oder Metallbehälter mit Kieselgur, Sagemehl oder anderen aufsaugenden Stoffen fest eingebettet sind oder

b) in Kesselwagen. Die Kessel dürfen keine Nietnähte haben oder müssen doppelwandig sein. Sie dürfen an den unteren Teilen keine Oeffnungen (Halne, Ventile oder dergleichen) haben. Die Oeffnungen müssen abgedichtet und durch fest eingeschraubte Metallkappen geschützt sein.

Die Stoffe der Ziffer 6 sind zu verpacken:

a) in eiserne Fässer oder in Fässer aus festem, trockenem Holze mit Einlagereifen oder in Kisten mit Umfassungsbändern oder

b) in eiserne Gefässe (sogenannte Hobbocks) oder

c) in Glas- oder Tongefässen oder — bei Mengen bis zu 10 Kg. — in doppelte, starke Papierumhüllungen (Beutel); die Behälter und Beutel sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter mit geeigneten Verpackungstoffen fest einzubetten;

d) bei allen Bleifarben sind auch Gefässe aus Weiss- oder anderem Eisenblech zugelassen;

e) bei allen Blei- und Kupferverbindungen in wasserhaltiger Lösung sind auch dichte Kessel und Kesselwagen aus Stoffen zulässig, die von den Verbindungen nicht angegriffen werden.

Die Stoffe der Ziffer 7 sind zu verpacken: in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kisten) oder in starke, dichte, gut verschlossene Säcke.

Die Stoffe der Ziffer 8 sind zu verpacken: in starke, dichte, mit Papier ausgelegte und sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kisten).

Auf den Versandstücken und auf den Kesselwagen mit Stoffen der Ziffern 1 bis 8 muss ihr Inhalt deutlich und dauerhaft angegeben sein. Sammelbezeichnungen, wie Arsenikalien, Bleipräparate, Giftfarben sind zulässig. Ausserdem ist bei den Stoffen der Ziffern 1, 3 bis 5 sowie 6a die Bezeichnung „ Gift “ hinzuzufügen.

B. *Sonstige Vorschriften.* — Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

a) bis zu 5 kg. die Stoffe der Ziffern 1, 3 und 8; doch ist die Beipackung von Zyankalium, Zyanatrium und chlorsauren Salzen zu Säuren verboten;

b) bis zu 10 kg. die Stoffe der Ziffer 6a;

c) in beliebiger Menge die Stoffe der Ziffern 2, 6b und 7.

Der Behälter muss die Bezeichnung „Giftige Stoffe“ tragen.

Die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 und 6a dürfen nicht mit Nahrungs- oder Genussmitteln zusammen verladen werden.

Die Stoffe der Ziffern 3, 5 und 8 dürfen nicht mit Säuren, diejenigen der Ziffer 5 auch nicht mit sauren Salzen zusammen verladen werden. Kesselwagen mit Stoffen der Ziffer 5 sind in die Züge so einzustellen, dass sie von Wagen mit flüssigen Säuren mindestens durch einen Wagen getrennt sind.

Die Stoffe der Ziffer 5 dürfen nur in Kesselwagen oder in offenen Wagen befördert werden.

Ferrosilizium ist trocken und in trocknen Behältern aufzuliefern.

Leere Behälter, Säcke und Kesselwagen, worin giftige Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 und 6a enthalten gewesen sind, müssen vollkommen dicht geschlossen sein. Ihr früherer Inhalt muss auf ihnen und im Frachtbrief angegeben sein. Die Vorschrift im Abs. 2 ist ebenfalls zu beachten.

V. — Aetzende Stoffe.

1. Schwefelsäure (Vitriolöl), Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser), Flußsäure.
2. Chlorschwefel sowie salpetersaures und schwefelsaures Eisenoxyd (Ferrinitrat oder Ferrisulfat, Eisenbeize).
3. Aetzlauge (Natronlauge, Sodaulauge, Kalilauge, Pottaschenlauge), Oelatz (Rückstände von der Oelraffinerie).
4. Brom.
5. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrid, sogenanntes festes Oleum).
6. Phosphortrichlorid, Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid), Phosphoroxychlorid und Azetylchlorid.

Beförderungsvorschriften.

A. *Verpackung.* — Zur Verpackung der Stoffe der Ziffern 1 bis 4 sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße zu verwenden, die durch den Inhalt nicht angegriffen werden. Der Verschluss muss so beschaffen sein, dass er weder durch Erschütterungen noch durch den Inhalt beschädigt werden kann. Bei Verwendung von Gefäßen aus Glas oder Ton ist nachstehendes zu beachten:

a) Bei den Stoffen der Ziffern 1 bis 3 sind die Gefäße unter Verwendung geeigneter Verpackungstoffe in starke Uebergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Käbel oder Kisten) fest einzusetzen; Uebergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein.

b) Bei konzentrierter Salpetersäure mit einem spezifischen Gewicht von mindestens 1,48 bei 15° (46,8° Baumé) und bei roter rauchender Salpetersäure sind die Glas- oder Tongefäße in den Uebergefäßen mit einer ihrem Inhalte mindestens gleichkommenden Menge Kieselgur oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe einzubetten.

c) Verpackungstoff (a) und (b) ist nicht erforderlich, wenn die Glasgefäße in eiserne Mantelkörbe eingesetzt sind und durch gut federnde, mit Asbest belegte Schliessen so gehalten werden, dass sie sich in den Körben nicht bewegen können.

d) Bei Brom (Ziffer 4) sind die Glas- oder Tongefäße in starke Holz- oder Metallbehälter bis zum Halse in Asche, Sand oder Kieselgur oder in ähnliche nicht brennbare Stoffe einzubetten.

e) Die Vorschriften unter a bis d gelten nicht für Topfwagen.

Feuertöschvorrichtungen, die Säuren der Ziffer 1 enthalten, müssen so gebaut sein, dass keine Säure ausfließen kann.

Mit Schwefelsäure (Ziffer 1) gefüllte elektrische Sammler (Akkumulatoren) sind in einem Batteriekasten so zu befestigen, dass die einzelnen Zellen sich nicht bewegen können. Der Batteriekasten ist mit aufsaugenden Verpackungstoffen in eine Kiste fest zu verpacken. Die Kisten müssen auf den Böckeln die deutlichen Aufschriften „Elektrische Sammler (Akkumulatoren)“ und „Oben“ tragen. Sind die Sammler geladen, so müssen die Pole gegen Kurzschluss gesichert sein.

Wasserfreie Schwefelsäure (Ziffer 5) ist zu verpacken:

a) in starke, verzinnete und verlötete Eisenblechgefäße oder

b) in starke Eisen- oder Kupferflaschen, deren Öffnungen sicher und luftdicht verschlossen sind.

Die Gefäße und Flaschen müssen mit Kieselgur oder ähnlichen, nicht brennbaren Stoffen in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Die Chloride (Ziffer 6) sind zu verpacken :

a) in vollkommen dichte und mit guten Verschlüssen versehene Gefäße aus Schweisseisen, Flußeisen, Gussstahl, Blei oder Kupfer oder

b) in Glasgefäße. Für diesen Fall gelten folgende Vorschriften :

α) Die Glasgefäße müssen starkwandig und mit gut eingeschliffenen, gedichteten und gegen Herausfallen gesicherten Glasstopfen verschlossen sein.

β) Wenn die Glasgefäße mehr als 5 kgm enthalten, sind sie in metallene Gefäße einzusetzen. Flaschen mit geringerem Inhalte dürfen in starke Holzbehälter verpackt werden, die durch Zwischenwände in so viele Abteilungen geteilt sind, als Flaschen versandt werden. Ein Behälter darf nicht mehr als vier Abteilungen enthalten.

γ) Die Glasgefäße sind in die Behälter so einzusetzen, dass sie mindestens 30 mm von den Wänden abstehen. Die Zwischenräume sind mit Kieselgur oder ähnlichen nicht brennbaren Stoffen fest auszustopfen; bei Anhydridchlorid dürfen auch Sägespäne verwendet werden.

δ) Auf dem Deckel der äusseren Behälter ist der Inhalt anzugeben und das Glaszeichen anzubringen.

B. *Sonstige Vorschriften.* — Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden :

a) bis zu 500 g Brom (Ziffer 4) ;

b) bis zu 5 kg Chloride (Ziffer 6) ;

c) bis zu 10 kg die Stoffe der Ziffern 1, 2 und 3.

Dabei müssen diese Stoffe in den Behälter fest eingebettet sein.

In den Frachtbriefen muss

a) bei Salpetersäure (Ziffer 1) in Glasgefäßen das spezifische Gewicht bei 15° vermerkt sein ; fehlt eine solche Angabe, so ist die Säure als konzentriert (A. Abs. 1 b und c) zu behandeln ;

b) bei Abfallschwefelsäure aus Nitroglyzerinfabriken bescheinigt sein, dass sie vollständig denitriert ist ; andernfalls ist die Säure von der Beförderung ausgeschlossen.

Bei Abfallsäure aus Nitrozellulosefabriken bedarf es einer solchen Bescheinigung nicht ; ein geringer Gehalt an Nitrozellulose bleibt ausser Betracht.

Die Stoffe der Ziffern 1 bis 5 sind in offenen Wagen zu befördern. Brom (Ziffer 4) bis zu 500 g und die Stoffe der Ziffern 1, 2 und 3 bis zu 10 kg dürfen, allein oder mit anderen Gegenständen zusammengepackt, auch in bedeckten Wagen befördert werden, wenn die Gefäße in starke Holzbehälter fest eingebettet sind.

Leere Gefäße, worin Stoffe der Ziffern 1 bis 5 enthalten gewesen sind, müssen bei Aufgabe als Stückgut dicht verschlossen oder vollständig gereinigt sein. Ihr früherer Inhalt muss im Frachtbrief angegeben sein.

Die Vorschriften der Abs. 3 und 4 gelten nicht für Feuerlöschvorrichtungen und elektrische Sammler (A. Abs. 2 und 3.)

VI. Fäulnisfähige Stoffe.

1. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder und Abfälle von beiden, frische Hörner und Klauen und frische Knochen sowie andere fäulnisfähige oder abtötende tierische Stoffe, soweit sie nicht in den folgenden Abätzen genannt sind.

2. Ungesalzene frische Häute.

3. Gereinigte trockene Knochen, abgepresster Talg, trockene Hörner und Klauen.

4. Frische, von allen Speiseresten gereinigte Kalbermagen.

5. Ausgepresste Kesslrückstände von der Leimlederfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger).

6. Nicht ausgepresste Rückstände der in Ziffer 5 bezeichneten Art.

7. Mit Streu durchsetzter Stalldünger.

8. Andere Fäkalien und Latrinestoffe.

9. Hausmüll.

10. Zu unschädlicher Beseitigung bestimmte tierische Stoffe (ganze Körper, Körperteile und Abfälle).

Für die Beförderung gilt folgendes :

A. *Verpackung.* — Bei Aufgabe als Stückgut müssen verpackt sein :

a) die Stoffe der Ziffern 1, 5 und 6 in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kisten, Kisten) ; der Inhalt darf sich nicht in helzigender Weise durch Geruch bemerkbar machen ;

b) die Stoffe der Ziffer 2
in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kübel, Kisten), oder
in starke, dichte, gut verschlossene Säcke, die mit geeigneten Desinfektionsmitteln, wie Karbolsäure, Formaldehyd, Lysol, so angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist; die Verwendung solcher Säcke ist jedoch auf die Monate November, Dezember, Januar und Februar beschränkt;

c) die Stoffe der Ziffer 3
in dichte Behälter (Fässer oder Kübel) oder in starke Säcke,

d) Kälbermagen (Ziffer 4)
in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kübel); während der Monate April bis einschliesslich September müssen die Kälbermagen so gesalzen sein, dass für jeden Magen 15 bis 20 g Kochsalz verwendet sind, auch muss eine mindestens 1 cm hohe Salzschiicht auf den Boden des Behälters und auf die oberste Magenschicht gestreut sein; im Frachtbrief ist die Beachtung dieser Vorschrift zu bescheinigen;

e) Hundekot (Ziffer 8)
in starke, dichte, sicher verschlossene Metall- oder Holzbehälter;

f) Taubendünger (Ziffer 8)
in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kübel);
trockener Taubendünger darf auch in starke, dichte Säcke verpackt sein.
Den Packgefässen dürfen aussen keine Spuren des Inhalts anhaften.
Für Wagenladungen gelten folgende Vorschriften:

a) Stoffe der Ziffern 1 und 2:
α) Vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen sie in starke, dichte Säcke verpackt sein; diese sind mit geeigneten Desinfektionsmitteln, wie Karbolsäure, Formaldehyd, Lysol, derart anzufeuchten, dass der faulige Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer aus starkem Gewebe (sogenanntes Hopfentuch) hergestellten, mit den vorbezeichneten Desinfektionsmitteln getränkten Decke und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, ungeteerten Wagenplane völlig bedeckt sein.

β) Vom November bis Ende Februar sind Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus Hopfentuch und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, ungeteerten Wagenplane völlig bedeckt sein. Die untere Decke ist nötigenfalls mit den unter α genannten Desinfektionsmitteln so anzufeuchten, dass kein fauliger Geruch wahrnehmbar ist.

γ) Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Desinfektionsmittel nicht beseitigt werden kann, müssen in starke, dichte, gut verschlossene Fässer oder Kübel so verpackt sein, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerkbar macht.

b) Stoffe der Ziffern 3, 7 und 9 bedürfen keiner besonderen Verpackung, müssen aber, wenn unverpackt, mit dichten Wagendecken völlig eingedeckt sein; Hausmüll (Ziffer 9) in besonders eingerichteten, das Zerstauben verhütenden Wagen bedarf keiner Decken.

c) Kälbermagen (Ziffer 4) sind, wie Abs. 1 d angibt, zu verpacken.

d) Stoffe der Ziffer 5 müssen mit zwei übereinander liegenden grossen, wasserdichten, ungeteerten Wagenplanen völlig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit geeigneten Desinfektionsmitteln (Karbolsäure, Formaldehyd, Lysol oder dergleichen) so zu tränken, dass kein fauliger Geruch wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden Decken muss sich eine Schicht von trockenem, gelöschem Kalke, von Torfmüll oder von gebrauchter Lohs befinden.

e) Stoffe der Ziffer 6 müssen nach Abs. 1 a verpackt sein.

f) Stoffe der Ziffer 8 sind in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken. Trockener Taubendünger darf auch in starke, dichte Säcke verpackt sein.

g) Stoffe der Ziffer 10 dürfen nur in besonders eingerichteten Wagen befördert werden (vergleiche B. Abs. 9).

B. Sonstige Vorschriften. — Die Eisenbahn kann die Beförderung auf bestimmte Züge beschränken, auch besondere Vorschriften über Zeit und Frist des Auf- und Abladens sowie der An- und Abfuhr treffen.

Die Stoffe der Ziffern 7, 8 (mit Ausnahme von Hundekot und Taubendünger), 9 und 10 werden nicht als Stückgut angenommen.

Behälter mit Hundekot dürfen nicht gerollt werden, sie sind aufrechtstehend zu befördern.

Bei Wagenladungen kann die Eisenbahn von den Absendern oder Empfängern die Reinigung der Ladestellen verlangen. Für die Verladung und Entladung von Hausmüll sind Einrichtungen zu treffen, die das Verstauben

tenlichst ausschliessen. Die Eisenbahn kann die Herstellung dieser Einrichtungen von den Absendern und Empfängern verlangen.

Die Eisenbahn muss Eisenbahnwagen, worin Ladungen von Stoffen der Ziffern 1, 2, 3 und 7 in losen Zuständen oder Ladungen von Stoffen der Ziffer 8 befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauche dem Reinigungs- (Desinfektions-) Verfahren unterwerfen, das für die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Beförderung von Vieh auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist. Durch die Desinfektion müssen die den Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe völlig beseitigt werden. Ausgenommen hiervon sind nur solche Wagen, die bestimmungsgemäss ausschliesslich zur Beförderung dieser Stoffe benutzt werden. Die Kosten der Desinfektion hat der Absender oder der Empfänger zu ersetzen,

Macht sich ein lastiger Geruch während der Beförderung bemerkbar, so kann die Eisenbahn die Stoffe jederzeit auf Kosten des Absenders oder des Empfängers mit geeigneten Mitteln zur Beseitigung des Geruchs behandeln lassen.

Die Stoffe der Ziffern 3 und 4 dürfen in bedeckten Wagen befördert werden. Ihr Zusammenladen mit Nahrungsmitteln ist verboten. Zur Beförderung von Hausmüll sind besonders eingerichtete, das Verstauben verhütende Wagen oder dichte, offene, mit gut schliessenden Decken versehene Wagen zu verwenden. Die Stoffe der Ziffern 1, 2, 5, 6, 7 und 8 müssen in offenen Wagen befördert werden.

Leere Behälter und zurückgehende Wagendecken müssen völlig gereinigt und mit geeigneten Desinfektionsmitteln behandelt sein, so dass sie keinen fauligen Geruch verbreiten. Im Frachtbrief ist auf ihre frühere Verwendung hinzuweisen. Sie müssen in offenen Wagen befördert werden.

Die Stoffe der Ziffer 10 müssen in luft- und wasserdichten eisernen Wagen befördert werden. Diese müssen mit Ventilen versehen sein, die bei zu hohem Drucke der sich entwickelnden Gase dem Aufreissen der Wagenwände vorbeugen. Die Wagen sind nach den Vorschriften des Abs. 5 zu desinfizieren, und zwar sofort nach der Entladung, wenn ihr Inhalt von Tieren herstammte, die mit Rinderpest, Milzbrand, Tollwut, Rotz oder Maul- und Klauenseuche behaftet waren, anderenfalls alle vier Wochen.

Anlage 1.

Allgemeine Erklärung über die Verpackung des Gutes.

Ich erkläre an, dass die von mir bei der Güterabfertigungsstelle der

Eisenbahn in aufgelieferten Güter, und zwar :

~~un~~ unverpackt *)
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung

. aufgegeben sind,
wenn im Frachtbrief auf diese Erklärung Bezug genommen ist.

....., denten.....10

(Unterschrift)

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendungen sind entweder das Wort « unverpackt » oder die Worte « in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung » zu streichen.

Bemerkung: Die stark umrahmten Teile sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Kurswagen Nr.	Abgefertigt nach	Zoll- oder Steuerabf. auf Station
Abgangsbuch Nr.	über	



Frachtbrief

(Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife.)

An

Nummer	Eigentums- merkmale	Ladegewicht (Ladefläche) kg (qm)
des Wagens		

in

(Wohnung)

Bestimmungsstation

Bestimmungsort

Nur anzugeben, wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation.)

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen wie: bahnlagernd, Anschlussgleis, Zoll- oder Steuerabfertigung in
mit Kleinbahn weiter nach
u. dgl.

Adresse oder Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliche Rohgewicht kg

....., denten
Unterschrift des Absenders.

Wohnung

Stempel der Umlade- und Umbehandlungsstationen.

Anlage D.

ei Gütern, die der Absender verladen hat, sind von ihm auch Nummer und Eigentumsmerkmale des Wagens einzutragen.

Freivermerk Duplikat (Aufnahmeschein) beauftragt?

Interesse an der Lieferung } in Buchstaben

Nachnahme	} Einzel-	nachweis	M.	S.			
	} Gesamt-	} Barvorschuss					
			} nach Eingang				

Berechnung:			Vom Absender bezahlt		R e c h n u n g				Vom Empfänger zu erheben			
abgerundetes Gewicht kg	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg	M.	S.					M.	S.		
					Gebühr für das Interesse an der Lieferung							
					Nachnahme { Barvorschuss							
					} nach Eingang							
					Nachnahmegebühr							
					Fracht bis							

Stempel der Versandstation	Wägestempel	Duplikat- (Aufnahmeschein-) Stempel	Stempel der Bestimmungsstation
-----------------------------------	--------------------	--	---------------------------------------

Papierbreite: 38 cm

Höhe: 30 cm

Bemerkung: Die starkverpackten Teile sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender zu versenden.

Kurswagen Nr	Abgefertigt nach	Zoll- oder Steuerabf. auf Station
	über	
Abgangsbuch Nr	<h1 style="margin: 0;">Eilfrachtbrief</h1> <p style="margin: 0;">(Für den Frachtvertrag gelten die EVO und die in Betracht kommenden Tarife)</p>	



An

Nummer	Figuratums merkmale	Ladegewicht (Ladefläche) kg (qm)
des Wagens		

in

(Wohnung)

Bestimmungsstation _____

Bestimmungs-ort

Nur anzugeben wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation

Zulassung oder vorgeschriebene Erklärungen wie bahnlagernd, Anschlussgleis, Zoll- oder Steuerabfertigung in mit Kleinbahn weiter nach u dgl

Adresse oder Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Rohgewicht kg

den ten

Unterschrift des Absenders

Wohnung

Stempel der Umlade- und Umbehandlungsstationen

Anlage E.

Die Gütern, die der Absender verlässt, sind von ihm nach Nummer und Eigenschaft zu beschreiben

Freivermerk Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt?

Interesse an der Lieferung } in Buchstaben

Nachnahme	Einzelnachweis							
	Gesamtbetrag in Buchstaben	Barvorschuss						
		nach Eingang						

Berechnung:			Rechnung			Vom Empfänger zu erheben			
Abgerundetes Gewicht kg	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg M.	Vom Absender bezahlt			M.		S.	
			M.	S.		M.	S.		
					Gebühr für das Interesse an der Lieferung				
					Nachnahme } Barvorschuss				
					} nach Eingang				
					Nachnahmegebühr				
					Fracht bis				

Stempel der Versandstation	Wägestempel	Duplikat- (Aufnahmeschein-) Stempel	Stempel der Bestimmungsstation
-----------------------------------	--------------------	--	---------------------------------------