Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des am 19. September 1906 unterzeichneten zweiten Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

(Vom 13. Dezember 1906.)

Tit.

Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (A. S. n. F., XIII, 61) sieht in Art. 59 vor, dass wenigstens alle drei Jahre eine aus Delegierten der vertragsschliessenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten soll, um die für notwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen. Die erste Revisionskonferenz war im Jahre 1896 in Paris zusammengetreten; die Unterzeichnung des dort vorbereiteten ersten Zusatzübereinkommens fand am 16. Juni 1898 statt. Die Inkraftsetzung desselben konnte jedoch erst am 10. Oktober 1901 erfolgen (A. S. n. F., XVIII, 720). Nach dem Wortlaut des Übereinkommens hätte schon im Jahre 1899 die zweite periodische Revisionskonferenz einberufen werden sollen; da aber damals das Resultat der ersten Revisionskonferenz noch nicht definitiv angenommen worden war, so musste es als verfrüht erscheinen, sich schon wieder mit neuen Abänderungen und Verbesserungen des Übereinkommens zu beschäftigen. Wir hatten daher den Vertragsstaaten die Verschiebung dieser Konferenz

auf den Zeitpunkt vorgeschlagen, wo über die Bestimmungen des ersten Zusatzübereinkommens Erfahrungen vorliegen werden. Dieser Vorschlag fand die Zustimmung aller beteiligten Staaten.

Die Einberufung der zweiten Revisionskonferenz wurde dann für das Jahr 1904 in Aussicht genommen, da aber die Sammlung der Anträge der Vertragsstaaten für diese neue Revision sich so verzögerte, dass der Abschluss derselben erst in den ersten Monaten des Jahres 1905 möglich wurde, war eine neue einjährige Verschiebung der Konferenz notwendig geworden. Am 4. Juli 1905 trat dann die zweite periodische Konferenz zur Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in Bern zusammen und bewältigte das umfangreiche Material in zahlreichen Kommissions- und Plenarsitzungen bis zum 18. Juli 1905, an welchem Tage das die Anträge der Konferenz enthaltende Schlussprotokoll von allen anwesenden Delegierten unterzeichnet wurde. Sämtliche Vertragsstaaten waren an dieser Konferenz vertreten, mit einziger Ausnahme von Luxemburg, das seine Abwesenheit entschuldigte und sich bereit erklärte, wie früher die Ergänzungsanträge anzunehmen, welche zum Übereinkommen von 1890 beschlossen werden sollten. Über die zur Verhandlung gestellten Anträge der einzelnen Vertragsstaaten, sowie über den Gang der Verhandlungen und die Schlussanträge der Konferenz gibt das ausführliche Protokoll Aufschluss, das bei den Akten liegt und auf welches wir uns erlauben, an dieser Stelle zu verweisen. Wir gestatten uns nur noch eine kurze Bemerkung rücksichtlich des von der Schweiz gestellten, in der Konferenz aber nicht behandelten Antrages auf Abschluss eines internationalen Übereinkommens über den Eisenbahntransport von Personen und Reisegepäck, beizufügen. Dieser Antrag war gestellt worden, da der Mangel einer internationalen Regelung der den Personen- und namentlich den Gepäckverkehr betreffenden Punkte sich mit der Zunahme der internationalen Verkehrsbeziehungen immer fühlbarer machte. Die Vorlage wurde von der Konferenz günstig aufgenommen, ihre Behandlung aber auf eine spätere besondere Konferenz verwiesen. Bis zur Stunde konnte eine Weiterverfolgung dieser Angelegenheit nicht stattfinden, da inzwischen in Deutschland die Verhandlungen über die Personentarifreform wesentliche Fortschritte machten, so dass der Abschluss derselben abzuwarten war, um beurteilen zu können, ob und eventuell welche Änderungen am Entwurfe notwendig werden.

Die Unterzeichnung des der gegenwärtigen Botschaft beigefügten zweiten Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr erfolgte durch die

Bevollmächtigten aller Vertragsstaaten am 19. September 1906 in Bern, nachdem ein Anstand, welcher sich ergeben hatte, geregelt worden war. In Art. 4 des neuen Zusatzübereinkommens wird die Ratifikation vorbehalten und dabei zugleich der Wunsch ausgesprochen, der Austausch der Ratifikationsurkunden möchte möglichst bald erfolgen.

Das zweite Zusatzübereinkommen bringt wie sein Vorgänger keine grundsätzlichen Neuerungen zum internationalen Übereinkommen; es sieht aber trotzdem eine Reihe von Erleichterungen und Verbesserungen für den internationalen Verkehr vor, deren Einführung von den Interessenten sehr begrüsst werden wird und die daher zur Annahme nur empfohlen werden können. Wir beehren uns infolgedessen, Ihnen den neuen Vertrag zur Genehmigung zu unterbreiten und erlauben uns, demselben noch nachstehende Bemerkungen beizufügen:

Art. 1 des zweiten Zusatzübereinkommens enthält die Änderungen und Ergänzungen zum Hauptvertrag über den Eisenbahnfrachtverkehr und heben wir von denselben die folgenden Bestimmungen hervor:

Art. 5. Während das Verfahren bei der Ablieferung der Güter durch das internationale Übereinkommen geregelt ist, fehlte bisher eine analoge Bestimmung über das Verfahren bei der Auflieferung und der Verladung derselben. Diese Lücke wird durch den neuen Absatz (5) im Anschluss an das bisher übliche Verfahren beseitigt.

Art. 6. Es fehlte bisher im Übereinkommen eine Bestimmung, dass im Frachtbrief sowohl bei bahnlagernd gestellten Gütern, als auch wenn der Verfügungsberechtigte selbst oder durch einen Bevollmächtigten der Zollbehandlung beiwohnen will, eine bezügliche Angabe zu machen sei. Durch die beantragten Zusätze zu lit. *c* und *h* soll dieser Mangel im Sinne der in den einzelnen Vertragsstaaten bereits gültigen Zusatzbestimmungen zum Übereinkommen beseitigt werden.

Eine Erweiterung der Vorschriften dieses Artikels zu gunsten des Publikums erfolgte sodann noch in dem Sinne, dass in lit. *l* dem Absender ausdrücklich das Recht gewahrt wird, auch die Station im Frachtbrief namhaft zu machen, auf welcher eine notwendige polizeiliche Prüfung der Sendung vorgenommen werden soll und der Eisenbahn das Recht zur Nichtbefolgung einer im

Frachtbrief enthaltenen Routenvorschrift des Absenders u. a. nur unter der Bedingung eingeräumt wurde, dass sie nicht allein die vorgeschriebene Zollabfertigungsstation zu beachten habe, sondern auch die vom Absender vorgeschriebenen Stationen für die steueramtliche Abfertigung und die polizeiliche Prüfung.

Art. 7. Es ist vielfach als Unbilligkeit empfunden worden, dass bei Gütern, welche infolge von Witterungseinflüssen im Laufe des Transportes eine Gewichtszunahme erfahren haben, ohne dass aber dadurch eine Überlastung des Wagens herbeigeführt worden ist, der in Absatz (4) des Art. 7 vorgesehene Frachtzuschlag ebenfalls zu bezahlen war. Zur Beseitigung derselben hat die Konferenz die Einschaltung einer neuen lit. *d* in Absatz (5) beschlossen.

Das internationale Übereinkommen enthält zurzeit keine Bestimmung über die Verjährung des Anspruches auf Zahlung oder Rückzahlung von Frachtzuschlägen, was zur Folge hat, dass die in den verschiedenen Privatrechten festgesetzte allgemeine, zum Teil sehr lange Verjährungsfrist zur Anwendung gelangt. Eine solche Beordnung entspricht aber dem vom internationalen Transportrecht verfolgten Ziel der endgültigen Abwicklung des Frachtgeschäftes in möglichst kurzer Zeit nicht. Es soll daher sowohl im Interesse des verfrachtenden Publikums, als auch in demjenigen der Eisenbahn eine einheitliche Regelung dieser Verjährungsfrist stattfinden, und zwar wurde sie in Übereinstimmung mit Art. 12, Absatz (4), durch einen neuen Absatz (6) zu Art. 7 auf ein Jahr festgesetzt.

Art. 10. Nach dem Wortlaut des Absatzes (5) des Art. 10 steht dem Empfänger das Recht zu, am Bestimmungsorte die zoll- und steueramtliche Behandlung des Gutes bei der Ankunft selbst zu besorgen, sofern im Frachtbrief keine gegenteilige Verfügung getroffen ist. Dass aber, wenn er von seinem Rechte keinen Gebrauch macht und im Frachtbrief keine Verfügung getroffen ist, die Eisenbahn für die Zollbehandlung zu sorgen hat, ist nirgends gesagt, und es könnte bestritten werden, ob für die Eisenbahn eine solche Pflicht besteht oder nicht. Zur Beseitigung dieses Zweifels hat die Konferenz beschlossen, den Absatz (5) durch einen Zusatz zu ergänzen, welcher der Eisenbahn die Verpflichtung zur Vornahme der zoll- und steueramtlichen Behandlung am Bestimmungsort auferlegt, wenn weder der Empfänger sie besorgt, noch im Frachtbrief eine Verfügung hierüber getroffen worden ist. Damit wird eine fühlbare Lücke des internationalen Übereinkommens ausgefüllt.

Art. 12. Durch die zum Absatz (1) vorgesehene Ergänzung soll ein Verfahren durch das Übereinkommen sanktioniert werden,

welches in den einzelnen Tarifverbänden schon lange Zeit durch Zusatzbestimmungen als zulässig erklärt wurde.

Ferner wird durch die Einschaltung der Worte: „und zu diesem Zwecke dem Berechtigten tunlichst bald Nachricht zu geben“ in Absatz (4) der Eisenbahn die Pflicht auferlegt, dem Bezugsberechtigten möglichst bald von zu viel erhobenen Beträgen Nachricht zu geben. Diese beiden Ergänzungen tragen den Interessen des Publikums in richtiger Weise Rechnung.

Art. 13. Im ersten Satz des Absatzes (1) soll zur Herstellung der Übereinstimmung mit dem französischen Text das Wort „Nachnahme“ durch „Nachnahme nach Eingang“ ersetzt werden. Ferner soll durch Streichung des zweiten Satzes dem Absender das Recht gewährt werden, im allgemeinen, somit auch bei den dem Frankaturzwang unterliegenden Gütern das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme zu belegen. Hierin liegt eine zweckmässige Erleichterung für das Publikum.

Die Zulässigkeit von Barvorschüssen geht zurzeit nur aus dem Frachtbriefformular hervor, welches zwischen „Barvorschuss“ und „Nachnahme nach Eingang“ unterscheidet; dagegen fehlt im Übereinkommen selbst der Ausdruck „Barvorschuss“. Um diesen Mangel zu beseitigen, wird dem Art. 13 ein neuer Absatz (5) beigefügt, welcher rücksichtlich der Barvorschüsse auf die Vorschriften der Versandbahn verweist.

Art. 15. Der Fall, dass durch nachträgliche Verfügung die Rücksendung des Gutes nach der ursprünglichen Versandstation verlangt werden kann, war bisher im Übereinkommen nicht vorgesehen und war als Lücke empfunden worden. Durch Einschaltung einer bezüglichen Bestimmung im Schluss des ersten Satzes des Absatzes (1) des Art. 15 wird diese Lücke nun beseitigt.

Der in Absatz (5) vorgenommenen Einschaltung der Verweisung auf den ersten Satz des Absatzes (1) kommt mehr der Charakter einer Berichtigung als derjenige einer Änderung zu, indem die Bestimmungen des Absatzes (5) nur auf diesen, nicht aber auch auf den Rest des Absatzes (1) Bezug haben können.

Art. 18. Die Frage, ob die Eisenbahn auch berechtigt sei, die Mehrgebühren zur Erhebung zu bringen, welche sich im Falle einer Betriebsstörung durch Benützung eines andern Weges ergeben, ist im Übereinkommen offen gelassen. Um in der Praxis Uneinigkeiten zu vermeiden, wird der Absatz (3) des Art. 18 durch eine Bestimmung ergänzt, durch welche in Übereinstimmung mit den in

den Tarifverbänden bisher schon bestehenden Zusatzbestimmungen der Eisenbahn das Recht, die Zahlung dieser Mehrgebühren zu fordern, zuerkannt wird.

Art. 24. Der Absender eines Gutes darf nach Übergabe an die Eisenbahn nur dann über dasselbe anderweitig verfügen, wenn er das Frachtbriefduplikat vorweisen kann. Liegt eine Annahmeverweigerung seitens des Adressaten vor, so ist es schon vorgekommen, dass die Eisenbahnen es abgelehnt haben, die vom Absender getroffenen Verfügungen über das Gut auszuführen, wenn er nicht mehr im Besitze des Frachtbriefduplikates sich befand. Da es für den Absender häufig schwierig oder fast unmöglich ist, bei einer Annahmeverweigerung sich rechtzeitig wieder in den Besitz des dem Adressaten bereits ausgehändigten Duplikates zu setzen, so können ihm durch den bahnseitigen Verkauf des Gutes namhafte Schädigungen erwachsen, deren Verhütung ihm zurzeit unmöglich ist. Es scheint daher gerechtfertigt, bei einer Annahmeverweigerung das Verfügungsrecht des Absenders über das Gut in vollem Umfange wieder aufleben zu lassen, auch wenn er das Frachtbriefduplikat nicht vorzuweisen vermag, wie dies bereits durch Art. 26, Absatz (2), betreffend das Recht zur gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn vorgesehen ist. In diesem Sinne hat eine Umarbeitung des Absatzes (1) des Art. 24 stattgefunden. Gleichzeitig ist im Interesse des verkehrstreibenden Publikums noch eine Bestimmung aufgenommen worden, welche dem Absender das Recht gibt, im Frachtbrief einen Antrag auf Benachrichtigung von einer Annahmeverweigerung mit der Wirkung zu stellen, dass diese Benachrichtigung auf telegraphischem Wege zu erfolgen hat, unter Behaftung des Gutes für die Kosten.

Art. 40. Um zu vermeiden, dass im Falle einer Deklaration des Interesses von der Eisenbahn eine niedrigere Entschädigung bezahlt werden müsste als wenn eine solche Deklaration nicht stattgefunden hätte, was unbillig wäre, ist Absatz (4) entsprechend ergänzt worden.

Art. 59. Nachdem die Vorschriften des Übereinkommens sich als zutreffend erwiesen haben, erscheint es weder notwendig, noch wünschenswert, an demselben allzu oft Änderungen vorzunehmen, weshalb der bisher bestandene Termin von drei Jahren für die Besammlung der Revisionskonferenzen auf „5“ Jahre abgeändert worden ist. Diese Frist läuft in Zukunft jeweilen vom

Inkrafttreten der auf der letzten Revisionskonferenz beschlossenen Änderungen ab.

Art. 2 des zweiten Zusatzübereinkommens sieht eine Änderung des Artikels I des Reglementes betreffend die Errichtung eines Zentralamtes vor, durch welche der jährliche Maximalbetrag der Kosten des Amtes um Fr. 10,000, d. h. auf Fr. 110,000 erhöht und ein Fonds geschaffen wird, aus dessen Zinsen den Beamten, Angestellten und Unterbeamten des Zentralamtes Unterstützungen und Entschädigungen für den Fall bewilligt werden können, dass sie infolge vorgerückten Alters, durch Unglücksfälle oder Krankheit zur Ausübung ihrer dienstlichen Pflichten dauernd unfähig werden. Die Erhöhung des maximalen Kostenbetrages für das Zentralamt von Fr. 100,000 auf Fr. 110,000 bedarf keiner nähern Begründung. Die Schaffung eines Fonds zur Unterstützung der Beamten und Angestellten des Zentralamtes soll erfolgen, um diese Beamten mit denjenigen der andern internationalen Bureaux, namentlich mit denjenigen des Weltpostvereins und des internationalen Telegraphenbureaus gleichzustellen, für welche solche Fonds schon vor längerer Zeit in gleicher Weise geschaffen worden sind.

Bezüglich der in *Art. 3* des zweiten Zusatzübereinkommens enthaltenen zahlreichen Änderungen und Ergänzungen an den Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen und an deren Anlagen beschränken wir uns darauf, hier die folgenden besonders namhaft zu machen:

Das im § 1 der Ausführungsbestimmungen enthaltene Verzeichnis der Güter, welche von der Beförderung ganz ausgeschlossen sind oder welche zur Beförderung nur unter gewissen Bedingungen zugelassen werden, ist mit Rücksicht auf die jetzt bestehenden Verhältnisse neu erstellt worden. Gleichzeitig sind einem von verschiedener Seite geäusserten Wunsche gemäss auch die Vorschriften zur Fortbildung der Anlage 1, enthaltend die Bedingungen, unter welchen gewisse Güter zum Transport zugelassen werden, erweitert worden, um eine solche zu erleichtern.

Der § 2 wird ergänzt durch eine Vorschrift über die Breite des roten Streifens als Kennzeichen für den Eilgutfrachtbrief, über die vom Absender in den Frachtbrief einzutragenden Eigentumsmerkmale der von ihm selbst verladenen Wagen, sowie über die im Frachtbrief vorzunehmende Präzisierung des Namens der Station, nach welcher das Gut befördert werden soll.

Durch einen Zusatz zum § 6 wird die Frage der Wahrung der Lieferfrist für Güter geregelt, welche nicht avisiert und bahnseitig nicht zugestellt werden.

§ 7 wird ergänzt durch eine Vorschrift über die bei Ausstellung der in Art. 15 vorgesehenen nachträglichen Anweisung zu verwendende Sprache in Anlehnung an das für die Ausstellung der Frachtbriefe vorgesehene Verfahren.

Das in § 8 enthaltene Verzeichnis der trockenen Güter, für welche der Normalsatz von 2 % für regelmässigen Gewichtsverlust zur Anwendung gelangt, wird durch Aufnahme der Artikel: „Schweinsborsten, Pferdehaare und Salz" ergänzt, nachdem eine von der Konferenz mit Stimmenmehrheit beschlossene Ergänzung durch Aufnahme der Artikel: „Hölzer, Flachs und Hanf, Dünger, Erden und Steinkohlen" infolge Einsprache eines Staates bei der Umwandlung des Schlussprotokolls in ein Zusatzübereinkommen fallen gelassen werden musste.

Die Anlage 1 erleidet mit Rücksicht auf die Fortschritte namentlich in der chemischen Industrie zahlreiche Änderungen, welche zum grössten Teil mit den in der Schweiz im internen Verkehr bestehenden Vorschriften übereinstimmen und daher eine wesentliche Verbesserung für den internationalen Verkehr bringen werden.

Art. 4 des zweiten Zusatzübereinkommens enthält auch die im ersten Zusatzübereinkommen vorgesehene Bestimmung, dass das neue Zusatzübereinkommen dieselbe Dauer und Wirksamkeit haben soll, wie das Übereinkommen vom 14. Oktober 1890, von welchem es einen integrierenden Bestandteil bildet. Die Inkraftsetzung des neuen Zusatzübereinkommens wird drei Monate nach Niederlegung der Ratifikationen erfolgen.

* * *

Am Schlusse der Besprechung der Hauptpunkte des zweiten Zusatzübereinkommens angelangt, können wir feststellen, dass dasselbe, wenn es auch nicht allen geäusserten Wünschen Rechnung trägt, doch eine Reihe für das verkehrstreibende Publikum wertvoller Verbesserungen und Ergänzungen des internationalen Übereinkommens bringen wird, deren baldige Inkraftsetzung sehr zu begrüssen wäre. Wir empfehlen Ihnen daher die Genehmigung des zweiten Zusatzübereinkommens zum internationalen Überein-

kommen über den Eisenbahnfrachtverkehr durch Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes auszusprechen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 13. Dezember 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung des am 19. September 1906 unterzeichneten zweiten Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Dezember 1906,

in Anwendung des Art. 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,

beschliesst:

1. Dem am 19. September 1906 vom Bevollmächtigten des schweizerischen Bundesrates und von Bevollmächtigten derjenigen Staaten, welche dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 beigetreten sind, nämlich: Deutschland, Österreich und Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Rumänien und Russland in Bern unterzeichneten zweiten Zusatzübereinkommen zum genannten Übereinkommen wird die Genehmigung erteilt.

2. Der Bundesrat ist mit dem Austausch der Ratifikationen und mit der weitern Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Beilage.

Zweites Zusatzübereinkommen

zu dem

internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

Seine Majestät der *Deutsche Kaiser, König von Preussen*, im Namen des *Deutschen Reiches*, Seine Majestät der *Kaiser von Österreich, König von Böhmen* u. s. w. und *apostolischer König von Ungarn*, gleichzeitig im Namen Seiner Durchlaucht des *Fürsten von Liechtenstein* handelnd, Seine Majestät der *König der Belgier*, Seine Majestät der *König von Dänemark*, der *Präsident der Französischen Republik*, Seine Majestät der *König von Italien*, Seine königliche Hoheit der *Grossherzog von Luxemburg*, Ihre Majestät die *Königin der Niederlande*, Seine Majestät der *König von Rumänien*, Seine Majestät der *Kaiser aller Reussen* und der *Schweizerische Bundesrat*, für angemessen erachtend, in den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und der darauf bezüglichen Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895, sowie des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898, gewisse Abänderungen eintreten zu lassen, haben beschlossen, zu diesem Zwecke ein neues Zusatzübereinkommen abzuschliessen, und zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen:

Seine Exzellenz Herrn Alfred von Bülow, Allerhöchstihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der Kaiser von Österreich, König von Böhmen etc. und apostolischer König von Ungarn:

Seine Exzellenz Herrn Carl Freiherr Heidler von Egeregg und Syrgenstein, Allerhöchstihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der König der Belgier:

Seine Exzellenz Herrn Maurice Michotte de Welle, Allerhöchstihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der König von Dänemark:

Herrn Henrik Vedel, Abteilungschef im Ministerium des Innern.

Der Präsident der Französischen Republik:

Seine Exzellenz Herrn Paul Révoil, Botschafter der Französischen Republik bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der König von Italien:

Seine Exzellenz Herrn Grafen Roberto Magliano di Villar San Marco, Allerhöchstihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine königliche Hoheit der Grossherzog von Luxemburg:

Herrn Graf A. F. L. de Rechteren Limpurg Almelo, Ministerresident Ihrer Majestät der Königin der Niederlande bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Ihre Majestät die Königin der Niederlande:

Herrn Graf A. F. L. de Rechteren Limpurg Almelo, Allerhöchstihren Ministerresidenten bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der König von Rumänien:

Herrn Emile Miclesco, Generaldirektor der rumänischen Eisenbahnen.

Seine Majestät der Kaiser von Russland:

Seine Exzellenz Herrn B. von Bacheracht, Allerhöchstihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft

und der Schweizerische Bundesrat:

Herrn Bundesrat Zemp, Vorsteher des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements,

welche, nachdem sie einander ihre betreffenden Vollmachten mitgeteilt, die in guter Ordnung befunden wurden, folgende Artikel vereinbart haben:

Artikel 1.

Das **internationale Übereinkommen** wird wie folgt abgeändert:

I. — Art. 5 erhält folgenden neuen Absatz:

„(5) Die Auflieferung und die Verladung der Güter richten sich nach den für die Versandbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.“

II. — Art. 6. Absatz (1), lit. *c*, erhält folgende Fassung:

„*c*. Die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers, sowie die etwaige Angabe, dass das Gut bahnlagernd zu stellen ist.“

Absatz (1), lit. *h*, erhält folgende Fassung:

„*h*. das genaue Verzeichnis der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder für die polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere und den aus Art. 10, Absatz (4), sich ergebenden Vorbehalt.“

Der Eingang des Absatzes (1), lit. *l*, erhält folgende Fassung:

„*l*. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung, sowie eine etwa nötige polizeiliche Prüfung stattfinden soll.“

Absatz (1), lit. *l*, Ziffer 1, erhält folgende Fassung:

„1. dass die zoll- oder steueramtliche Abfertigung, sowie eine etwa nötige polizeiliche Prüfung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet.“

Absatz (1), lit. *l*, Ziffer 3, des deutschen Textes erhält folgende Fassung:

„3. dass die Lieferfrist der Ware nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbriefe bezeichneten Weg befördert worden wäre.“

III. — Art. 7. Dem Absatz (5) wird folgende lit. *d* beigefügt:

„*d*. bei einer während des Transports eingetretenen Gewichtszunahme, welche eine Überlastung nicht herbeiführt, insofern der Absender nachweist, dass die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist.“

Ausserdem erhält Art. 7 folgenden neuen Absatz (6):

„(6) Der Anspruch auf Zahlung oder Rückzahlung von Frachtzuschlägen (§ 3, Absätze (1) bis (5), und § 9, Absatz (2), der Ausführungsbestimmungen) verjährt in einem Jahre, sofern er nicht unter den Parteien durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt ist. Die Verjährung beginnt bei den Ansprüchen auf Zahlung von Frachtzuschlägen mit der Zahlung der Fracht, oder, falls eine Fracht nicht zu zahlen war, mit der Auflieferung der Güter; bei den Ansprüchen auf Rückzahlung von Frachtzuschlägen beginnt sie mit der Zahlung der Zuschläge. Auf die Verjährung finden die Bestimmungen des Artikels 45, Absätze (3) und (4), Anwendung. Die Bestimmung des Artikels 44, Absatz (1), findet keine Anwendung."

IV. — Art. 10. Im französischen Texte des ersten Satzes des Absatzes (3) wird das Wort „ou" durch den Ausdruck „et" ersetzt.

Absatz (5) erhält folgende Fassung:

„(5) Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist. Falls diese Behandlung weder durch den Empfänger noch gemäss anderweitiger Festsetzung im Frachtbriefe durch einen Dritten erfolgt, ist die Eisenbahn verpflichtet, sie zu besorgen."

V. — Art. 12. Absatz (1) wird durch folgenden Satz ergänzt:

„Es ist gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Teil als Frankatur anzuzahlen."

Absatz (4) erhält folgende Fassung:

„(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte

nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten tunlichst bald Nachricht zu geben. Ein derartiger Anspruch .... u. s. w." (Wie der jetzige Text.)

VI. — Art. 13. In Absatz (1) wird das Wort „Nachnahme" durch die Worte „Nachnahme nach Eingang" ersetzt und der zweite Satz weggelassen.

Ausserdem wird folgender Absatz (5) beigefügt:

„(5) Barvorschüsse werden nur nach den für die Versandbahn geltenden Bestimmungen zugelassen."

VII. — Art. 15. Der erste Satz des Absatzes (1) erhält folgende Fassung:

„(1) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, dass das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger am Bestimmungsort oder auf einer Zwischenstation oder auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station abgeliefert oder an die Versandstation zurückgesendet werde."

Im deutschen Text des Absatzes (2) wird statt des Wortes „Duplikatfrachtbriefes" das Wort „Frachtbriefduplikats" gesetzt.

Absatz (5) erhält folgende Fassung:

„(5) Die Eisenbahn darf die Ausführung der im ersten Satze des Absatzes (1) vorgesehenen Verfügungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Verfügungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch deren Befolgung der regelmässige Transportverkehr gestört würde."

VIII. — Art. 16. Im französischen Text des Absatzes (2) wird am Schlusse des ersten Satzes anstatt „pour l'exécution" gesagt „moyennant l'exécution".

IX. — Art. 17. Im französischen Text wird gesetzt: „La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige“ .... (nicht obligent).

X. — Art. 18. Folgender Satz wird am Schlusse des Absatzes (3) hinzugefügt:

„Falls das Gut auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zugeführt wird, ist die Eisenbahn berechtigt, die Zahlung der Mehrgebühren zu fordern.“

XI. — Art. 24. Absatz (1) erhält folgende Fassung:

„(1) Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses sofort in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen. Wenn ein Antrag auf Benachrichtigung schon im Frachtbrief gestellt ist, so muss die Benachrichtigung an den Absender sofort auf telegraphischem Wege geschehen. Das Gut haftet für die Kosten der Benachrichtigung. Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das volle Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefduplikat nicht vorweisen kann. In keinem Falle darf das Gut ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders zurückgesandt werden.“

XII. — Art. 40. Absatz (4) erhält folgenden Zusatz:

„Ist jedoch der deklarierte Betrag niedriger als die ohne Interesse-Deklaration nach Absatz (2) zu leistende Frachtvergütung, so kann die letztere beansprucht werden.“

XIII. — Art. 45. Die Verweisung im Absatze (1) wird in „Art. 44, Absatz (2), Ziffer 1“, abgeändert.

XIV. — Art. 59. Absatz (1) erhält folgende Fassung:

„(1) Wenigstens alle fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Revisionskonferenz beschlossenen Ände-

rungen wird eine neue Konferenz aus Delegierten der vertragschliessenden Staaten zusammentreten, um die für notwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen des Übereinkommens in Vorschlag zu bringen."

Artikel 2.

Das **Reglement betreffend Errichtung eines Zentral-Amtes** wird wie folgt abgeändert:

Art. I. Absatz (3) erhält folgende Fassung:

„(3) Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf weiteres den jährlichen Betrag von 110,000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von ihm zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

„Ausserdem wird dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement eine einmal zahlbare Summe von 25,000 Franken zur Verfügung gestellt, um mit ihr sowie mit den Zinsen des Kapitals einen Fonds zu bilden, der dazu dienen soll, den Beamten, Angestellten und Unterbeamten des Zentral-Amtes für den internationalen Eisenbahntransport Unterstützungen oder Entschädigungen für den Fall zu bewilligen, dass sie infolge vorgerückten Alters, durch Unglücksfälle oder Krankheit zur Ausübung ihrer dienstlichen Pflichten dauernd unfähig werden."

Artikel 3.

Die **Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen** und **deren Anlagen** werden wie folgt geändert:

I. — § 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Von der Beförderung ausgeschlossen sind, soweit nicht die Bestimmungen der Anlage 1 Anwendung finden:

„1. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, wie

„a. Nitroglyzerin (Sprengöl), Dynamit,

„b. andere Spreng- und Schiessmittel aller Art,

„c. geladene Schusswaffen,

„d. Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold, sowie die damit hergestellten Präparate,

„e. Feuerwerkskörper,

„f. Pyropapier,

„g. pikrinsaure Salze;

„2. ekelerregende oder übelriechende Erzeugnisse.

„(2) Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

„1. Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände, unter den daselbst aufgeführten Bedingungen. Ihnen sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

„2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten. Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise auch besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien zu rechnen.

„Diese Gegenstände werden im internationalen Verkehr auf Grund des internationalen Frachtbriefes, und zwar entweder nach Massgabe von Vereinbarungen zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten, oder von Tarifbestimmungen, welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, zugelassen.

„3. Leichen.

„Sie werden zum internationalen Transport mit dem internationalen Frachtbrief unter folgenden Bedingungen zugelassen:

„a. die Beförderung erfolgt als Eilgut;

„b. die Transportgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten;

„c. die Leiche muss während der Beförderung von einer dazu beauftragten Person begleitet sein;

„d. die Beförderung unterliegt im Gebiete jedes einzelnen Staates den daselbst in polizeilicher Beziehung geltenden Gesetzen und Verordnungen, soweit nicht unter den beteiligten Staaten besondere Abmachungen getroffen sind.

„(3) Einzelne oder alle Vertragsstaaten können für ihren wechselseitigen Verkehr vereinbaren, dass die nach dem gegenwärtigen Übereinkommen vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Gegenstände unter gewissen Bedingungen, oder dass die in der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände unter leichteren Bedingungen, zur Beförderung zugelassen werden. Solche Vereinbarungen können — erforderlichen Falles unter Vermittlung des Zentral-Amtes für den internationalen Eisenbahntransport in Bern — auf schriftlichem Wege oder auf einer zu diesem Zweck einzuberufenden fachmännischen Konferenz getroffen werden. Auch die beteiligten Eisenbahnen können durch Tarifbestimmungen, von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zulassen oder für bedingungsweise zugelassene Gegenstände leichtere Bedingungen zugestehen, wenn

„a. die Beförderung der betreffenden Gegenstände oder die hierfür in Aussicht genommenen Bedingungen nach den inneren Reglementen zulässig sind, und

„b. die Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden.“

II. — § 2. Dem Absatze (1) werden folgende Sätze beigefügt:

„Die roten Streifen auf den Eilgutfrachtbriefen müssen mindestens 1 Centimeter breit sein.

„Diese Bestimmung wird indessen erst nach einer Maximalfrist von einem Jahre seit dem Inkrafttreten des abgeänderten Übereinkommens obligatorisch.“

Dem Absatze (4) wird folgender Satz beigefügt:

„Bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind von diesem auch die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle einzutragen.“

Als neuer Absatz (5) wird eingeschaltet:

„(5) Bei Sendungen nach Orten mit Bahnhöfen verschiedener Bahnverwaltungen oder nach Orten, deren Namensbezeichnung derjenigen anderer Orte gleich oder ähnlich lautet, ist auch die Bezeichnung der Empfangsbahn an der hierfür vorgesehenen Stelle der Frachtbriefspalte einzutragen.“

Die bisherigen Absätze (5) bis (9) erhalten die Nummern (6) bis (10).

III. — § 3. Absatz (1) erhält folgende Fassung:

„(1) Wenn die im § 1, Absatz (1), und in der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder wenn die in Anlage 1 gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser acht gelassen werden, beträgt der Frachtzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstückes.“

Der erste Satz des Absatzes (4) erhält folgende Fassung:

„(4) Im Falle der Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für dasjenige Gewicht, das die in Absatz (5) festgesetzten äussersten Belastungsgrenzen übersteigt.“

IV. — § 6. Absatz (4) erhält folgende Fassung:

„(4) Wenn eine Eisenbahn in die Notwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraphen, Absatz (3), Ziffer 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagfristen Gebrauch zu machen, so

soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Übergabe an die nachfolgende Bahn mittels Abstempelung vormerken und darauf die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Überschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, angeben."

Absatz (6) erhält folgende Fassung:

„(6) Dieselben Bestimmungen sind massgebend für die Art und Weise, wie die Übergabe des Avisbriefes festzustellen ist. Für Güter, welche nicht avisiert und bahnseits nicht zugestellt werden, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist."

V. — § 7. Als Absatz (2) wird beigefügt:

„(2) Für die Ausstellung der Verfügungen gelten die Vorschriften des § 2, Absätze (2) und (3), über die Ausstellung der Frachtbriefe."

VI. — § 8. Absatz (1) erhält folgende Fassung:

„(1) Der Normalsatz für regelmässigen Gewichtsverlust beträgt zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern

geraspelte und gemahlene Farbhölzer,
Rinden,
Wurzeln,
Süssholz,
geschnittener Tabak,
Fettwaren,
Seifen und harte Öle,
frische Früchte,
frische Tabaksblätter,
Schafwolle,
Häute,
Felle,
Leder,
getrocknetes und gebackenes Obst,

Tierflechsen,
Hörner und Klauen,
Knochen (ganz und gemahlen),
getrocknete Fische,
Hopfen,
frische Kitte,
Schweinsborsten,
Pferdehaare,
Salz."

VII. — § 9. Absatz (2) erhält folgende Fassung:

„(2) In diesem Falle wird der Frachtzuschlag mit 0,25 Cts. für unteilbare Einheiten von je 10 Franken und 10 Kilometern berechnet.

„Der sich ergebende Betrag kann auf volle 5 Cts. aufgerundet werden."

Anlage 1.

I. — Nr. VI erhält folgende Fassung:

„(1) Bisheriger Text.

„(2) Amorpher (roter) Phosphor ist in dichte, gut verlötete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „roten Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

„(3) Phosphorcalcium wird unter den gleichen Bedingungen zur Beförderung angenommen. Die Aufschrift der Kisten hat zu lauten: „Phosphorcalcium enthaltend".

„(4) Mischungen von amorphem Phosphor mit Harzen oder Fetten, deren Schmelzpunkt über 35 Grad Celsius liegt, werden zur Beförderung zugelassen, wenn sie durch Zusammenschmelzen ihrer Bestandteile hergestellt sind. Sie sind entweder in Kisten, die kein Ausstreuen gestatten, zu

verpacken oder müssen in ungeladene Geschosse eingegossen sein.

„(5) Anderthalbfacher Schwefelphosphor muss in dichte Metallzylinder, die selbst wieder in gut gefügte hölzerne Kisten eingeschlossen werden müssen, verpackt sein.“

II. — Absatz (2) der Nr. VII erhält folgende Fassung:

„(2) 1. Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschliessenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präpariert sind, dass sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf-, beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

„2. Wenn die in Ziffer 1 erwähnte Gasreinigungsmasse vollständig oxydiert ist, und dieser Umstand vom Absender im Frachtbriefe ausdrücklich bestätigt wird, wird dieselbe bei Aufgabe als Stückgut in beliebiger Verpackung und bei Aufgabe in Wagenladungen in gewöhnlichen, offen gebauten Wagen ohne Deckenschutz zur Beförderung übernommen.“

III. — Nr. VIII*a* fällt weg.

IV. — Nr. IX erhält folgende Fassung:

„(1) Schwefeläther und Lösungen von Nitrozellulose in Schwefeläther (Kollodium), in Methylalkohol, in Äthylalkohol, in Amylalkohol, in Essigäther, in Amylazetat, in Azeton, in Nitrobenzol, oder in Gemengen dieser Flüssigkeiten, sowie andere Flüssigkeiten, die Schwefeläther in grösseren

Quantitäten enthalten (wie Hoffmannstropfen) werden nur befördert:

„entweder

„1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweisstem oder gefalztem Eisenbleche mit höchstens 500 Kilogramm Inhalt,

„oder

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

„*a*. Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägespänen, Kieselgur oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

„*b*. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben und Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Materiale besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoff unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

„(2) Die Füllung von Blech- oder anderen Metallgefässen darf bei 15 Grad Celsius nicht mehr als neun Zehntel des Rauminhalts der Behälter ausmachen.

„(3) Die Beförderung soll in offenen Wagen ohne Decke erfolgen. Auch ist sie zulässig in geschlossenen Wagen, wenn in diesen durch seitliche Öffnung, Luftklappen oder Jalousien ein solcher Luftzug erzeugt wird, dass entstehende Dämpfe sicher abgeführt werden.

„(4) Lösungen von Nitrozellulose in Essigsäure dürfen nur in dichten, gut verschlossenen Ton- oder Glasgefässen in Mengen bis zu 90 Kilogramm Bruttogewicht versandt werden. Für die Verpackung der Gefässe gelten die im Absatz (1), Ziffer 2*a* und *b*, gegebenen Vorschriften.

„(5) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

„(6) Die Bestimmungen im Absatz (1), Ziffer 2, und im Absatz (5) finden auch auf Zinkäthyl Anwendung, jedoch dürfen brennbare Stoffe zur Verpackung nicht benutzt werden."

V. — Nr. XI erhält folgende Fassung:

„(1) Holzgeist in rohem und rektifiziertem Zustand und Azeton werden — sofern sie nicht in besonders dazu gebauten Wagen (Kesselwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefässen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefässe müssen in der unter Nr. XV, Ziffer 1, vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

„(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV."

VI. — Nr. XV erhält folgende Fassung:

„Flüssige Mineralsäuren aller Art, insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser) mit einem spezifischen Gewichte von weniger als 1,48 [46,8 Grad Baumé] (wegen hochkonzentrierter Säure vgl. Nr. XVII), sowie Chlorschwefel unterliegen nachstehenden Vorschriften:

„1. Falls diese Stoffe in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein. Statt geflochtener Körbe können auch Metallkörbe verwendet werden; in diesem Falle muss das Verpackungsmaterial zwischen dem Behälter und dem Metallkorbe so beschaffen sein, dass es den Behälter gegen Bruch sichert und weder durch den Inhalt des Behälters noch durch Funken in Brand geraten kann.

„Falls die Stoffe in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

„Bei Salpetersäure muss aus dem Frachtbriefe das spezifische Gewicht bei 15 Grad Celsius zu ersehen sein. Fehlt eine solche Angabe im Frachtbriefe, so wird die Säure als hochkonzentrierte behandelt.

„2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen diese Stoffe stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit andern Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.

„3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefässe, in welchen die genannten Stoffe transportiert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

„4. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Kollo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Absender, beziehungsweise Empfänger zu besorgen.

„5. Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation, beziehungsweise nach der Avisierung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der bezüglichen reglementarischen Bestimmungen in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht tunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Förmlichkeiten verkaufen."

VII. — Als Nr. XV*a* wird aufgenommen:

„Abfallschwefelsäure aus Nitroglyzerinfabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbrief ausgestellten Bescheinigung vollständig denitriert worden ist. Im übrigen finden die Vorschriften unter Nr. XV Anwendung."

VIII. — Als Nr. XV*b* wird aufgenommen:

„Gefüllte elektrische Akkumulatoren werden geladen oder ungeladen unter folgenden Bedingungen befördert:

„1. Die Akkumulatoren sind in einem ihrer Grösse angepassten Batteriekasten so zu befestigen, dass die einzelnen Zellen sich nicht darin bewegen können.

„2. Der Batteriekasten ist in eine Versandkiste einzusetzen und der Zwischenraum ringsum mit Kieselgur, Sägespänen, Kohlenpulver, Sand oder andern ähnlichen aufsaugenden Stoffen auszufüllen.

„3. Die Pole müssen gegen Kurzschluss gesichert sein.

„4. Die Kisten müssen mit zwei Handhaben versehen sein und auf den Deckeln deutlich die Aufschriften „Elektrische Akkumulatoren“ und „Oben“ tragen.“

IX. — Nr. XVI erhält folgende Fassung:

„(1) Ätzlauge (Ätznatronlauge, Sodalauge, Ätzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Ölsatz (Rückstände von der Ölraffinerie) unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, Ziffer 1, 3 (mit Ausnahme der in Ziffer 3 angezogenen Bestimmung der Ziffer 2), 4 und 5.

„Die gleichen Vorschriften finden auch auf Brom, jedoch mit der Massgabe Anwendung, dass seine Beförderung nur in offenen Wagen zu erfolgen hat und dass die damit gefüllten Glasgefässe in festen Holz- oder Metallkisten bis zum Halse in Asche, Sand oder Kieselgur eingebettet werden müssen.

„(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.“

X. — Nr. XVII erhält folgende Fassung:

„Auf den Transport von konzentrierter Salpetersäure mit einem spezifischen Gewichte von 1,48 (46,8 Grad Baumé) und darüber, sowie von roter rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen Kieselgur oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe

umgeben sein müssen, es sei denn, dass die Ballons und Flaschen in eiserne Vollmantelkörbe eingesetzt und durch gut federnde, mit Asbest belegte Schliessen so gehalten werden, dass sie sich in den Körben nicht bewegen können. Die eisernen Mäntel müssen so beschaffen sein, dass der Inhalt der Ballons und Flaschen im Falle des Bruches nicht aus der Umschliessung herauslaufen kann."

XI. — Nr. XVIII erhält folgende Fassung:

„(1) Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrid, sogen. festes Oleum) darf nur befördert werden:

„entweder

„1. in gut verlöteten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

„oder

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

„Die Büchsen und Flaschen müssen von einem fein zerteilten anorganischen Stoffe, wie Schlackenwolle, Kieselgur, Asche oder dergleichen, umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

„(2) Im übrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, Ziffer 2 bis 5, Anwendung."

XII. — Nr. XIX erhält folgende Fassung:

„(1) Für Firnisse und mit Firnis versetzte Farben, für ätherische und fette Öle, sowie für sämtliche Ätherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vgl. Nr. IX) und von Petroleumäther (vgl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen, sowie für Amylazetat sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, Ziffer 1, Absatz 1 massgebend.

„(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.“

XIII. — Nr. XX erhält folgende Fassung:

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

„(2) die aus Braunkohlenteer bereiteten Öle (Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha und Destillate aus solchen), sofern sie mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen u. s. w.);

„(3) Steinkohlenteeröle, die bei 17,5 Grad Celsius ein geringeres spezifisches Gewicht als 1,00 haben (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol u. s. w.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);

„(4) Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs, die bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,880 haben,

„unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

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

„entweder

„*a.* in besonders guten, dauerhaften Fässern,

„oder

„*b.* in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,

„oder

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

„*aa.* werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägespänen, Kieselgur oder andern lockeren Stoffen fest verpackt sein;

„*bb.* bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefässen 60 Kilogramm und bei Verwendung von Gefässen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen;

„2. während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft;

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

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

„5. wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV;

„6. aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz (1) und (2) dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder dass das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung betreffend den Entflammungspunkt entspricht. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther u. s. w.) Anwendung.“

XIV. — Nr. XXI erhält folgende Fassung:

„Petroleum, rohes und gereinigtes, Braunkohlenteeröle, ferner Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha, sowie Destillate aus solchen, sofern diese Stoffe nicht unter die Bestimmungen von Nr. XX fallen und bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben;

„Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha (Benzin, Ligroin u. s. w.), sowie Lösungen von Kautschuk oder Guttapercha, die vorwiegend aus Petroleumnaphtha bestehen, sofern diese Stoffe bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,680 haben,

„unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

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

„entweder

„*a.* in besonders guten, dauerhaften Fässern,

„oder

„*b.* in dichten, widerstandsfähigen Metallgefässen,

„oder

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

„*aa.* werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägespänen, Kieselgur oder andern lockeren Stoffen fest verpackt sein;

„*bb.* bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz

von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen;

„2. während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft;

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

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

„5. wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV;

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

„7. die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen;

„8. jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rotem Grunde gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe oder Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift „Mit der Hand zu tragen“ zu erhalten. An den Wagen ist ein roter Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangieren“ anzubringen;

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

XV. — Nr. XXII erhält folgende Fassung:

„Petroleumäther (Gasolin, Neolin u. s. w.) und ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlenteer bereitete, leicht, entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

„1. diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:

„entweder

„*a.* in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,

„oder

„*b.* in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

„*aa.* werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägespänen, Kieselgur oder andern lockeren Substanzen fest verpackt sein;

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

„*c.* in luftdicht verschlossenen Kesselwagen;

„2. während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft;

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

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

„5. wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV;

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

„7. die Körbe und Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen;

„8. jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rotem Grunde gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift „Mit der Hand zu tragen“ zu erhalten. An den Wagen ist ein roter Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangieren“ anzubringen.

„9. Ausserdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV, Ziffer 4 und 5, Anwendung.“

XVI. — Nr. XXIII erhält folgende Fassung:

„(1) Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Ölen, desgleichen von Pyridin und Pyridinbasen, von Salmiakgeist, von Blutlausgift (einem Gemenge von Schmierseife, Karbolöl und Fuselöl), sowie von Formaldehydlösung und von Formalin (einem Desinfektionsmittel, das Formaldehyd und Ameisensäure enthält) findet nur in offenen Wagen statt.

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

„(3) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV."

XVII. — Nr. XXV erhält folgende Fassung:

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

XVIII. — Nr. XXVI erhält folgende Fassung:

„(1) Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. w.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weisses und rotes Präzipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zink- und Antimonasche, ferner Bleiasche, Bleikrätze, Bleirückstände und sonstige bleihaltige Abfälle gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, bezw. Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transport aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transport unvermeidlichen Erschütte-

rungen, Stösse u. s. w. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

„(2) Für Kupfervitriol und Mischungen von Kupfervitriol mit Kalk, Soda und dgl. (Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe und dgl.) genügt jedoch eine Verpackung in starken Säcken, die so dicht sind, dass kein Verstauben des Inhalts stattfindet."

XIX. — Als Nr. XXVI*a* wird aufgenommen:

„1. (1) Cyankalium und Cyannatrium in fester Form sind zu verpacken:

„*a*. in starken eisernen Fässern mit aufgeschraubtem Deckel und mit Rollreifen,

„oder

„*b*. in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten doppelten Fässern mit Einlagereifen oder in ebenso beschaffenen doppelten Kisten mit Umfassungsbändern. Die innern Behälter müssen mit dichtem Stoff ausgekleidet und so beschaffen sein, dass ungeachtet der beim Transport unvermeidlichen Erschütterungen und Stösse kein Staub vom Inhalte hindurchdringen kann. Statt der innern Holzgefässe können auch verlötete Metallgefässe verwendet werden. Die Verwendung dicht verschlossener Gefässe aus Glas oder Steinzeug anstatt der innern Holzgefässe ist zulässig, wenn diese Gefässe in dichte Stoffe eingehüllt oder eingenäht und dann in starke Holzkisten mit Heu, Stroh oder andern geeigneten Verpackungsstoffen fest verpackt sind.

„(2) Unter den vorstehenden Bedingungen des Absatz (1), *b* können auch mehrere Gefässe zu einem Frachtstücke vereinigt werden.

„2. (1) Cyankaliumlauge und Cyannatriumlauge werden zur Beförderung nur zugelassen:

„a. in dichten, mit guten Verschlüssen versehenen eisernen Behältern, die in festen Holz- oder Metallkisten in Kieselgur, Sägespäne oder andere aufsaugende Stoffe eingebettet sind,

„oder

„b. in besonders dazu eingerichteten Kesselwagen. Die Kessel müssen doppelwandig und vollkommen dicht sein; sie dürfen an den unteren Teilen keine Öffnungen (Hähne, Ventile oder dgl.) haben. Die Öffnungen am Kessel müssen abgedichtet, verschlossen und durch fest eingeschraubte Metallkappen geschützt sein.

„(2) Das Auf- und Abladen der Versandstücke mit Laugen, sowie das Füllen und Leeren der Kesselwagen ist durch den Absender und den Empfänger zu bewirken. Einem etwa an die Eisenbahn gerichteten Antrag auf Überlassung von Arbeitern zu derartigen Verrichtungen darf nicht stattgegeben werden.

„(3) Das Bruttogewicht eines Versandstückes mit Laugen darf 75 Kilogramm nicht übersteigen. Die Beförderung ist nur in offenen Wagen zulässig.

„3. Gemeinsame Vorschriften zu Ziffer 1 und 2:

„a. Auf den Versandstücken und auf den Kesselwagen muss in deutlicher, sich abhebender, dauerhafter Schrift die Bezeichnung „Gift“ und die Angabe des Inhaltes („Cyankalium“, „Cyannatrium“, „Cyankaliumlauge“ u. s. w.) angebracht sein.

„b. Die Versandstücke dürfen nicht mit Säuren oder sauren Salzen und nicht mit Nahrungs-, Genuss-, Arzneimitteln und dgl. zusammen verladen werden. Die Kesselwagen sind so in die Züge einzustellen, dass sie von Wagen, die mit flüssigen Säuren beladen sind, mindestens durch einen Wagen getrennt sind.

„4. Die Vorschriften in Ziffer 1 bis 3 finden auch auf Gefässe und Kesselwagen, in denen Cyankalium oder Cyannatrium befördert worden ist, sinngemässe Anwendung. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.“

XX. — Nr. XXIX erhält folgenden neuen Absatz (4):

„(4) Ganze (unzerkleinerte) Holzkohle wird nur dann zum Transport angenommen, wenn in dem Frachtbrief erklärt wird, dass sie wenigstens 48 Stunden gelagert hat.“

XXI. — Als neue Nr. XXIX*a* wird aufgenommen:

„Erdschwarz wird nur in stark vernagelten, dicht verschlossenen, vollgefüllten Holzkisten oder Tonnen zum Transport angenommen.“

XXII. — Nr. XXXI erhält folgende Fassung:

„(1) Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute, in rohem Zustande, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Putzlappen; ferner Seilerwaren, Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen [wegen gebrauchter Putzwolle vergl. Absatz (3)] werden, wenn sie gefettet oder gefirnisst sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert. Diese Gegenstände dürfen, vorbehältlich der Bestimmungen in Absatz (4), nur in trockenem Zustand aufgeliefert werden auch dürfen die Abfälle vom Verspinnen und Verweben nicht in Ballen gepresst sein.

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

„(3) Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefässen zum Transport zugelassen.

„(4) Gefettete oder gefirnisste Putzlappen (Putztücher) werden in der im Absatz (3) vorgesehenen Verpackung auch in nassem oder feuchtem Zustande zur Beförderung zugelassen.“

XXIII. — Nr. XXXII erhält folgende Fassung:

„Fäulnisfähige tierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluss der unter Nr. LII und LIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

„1. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepresster Talg, Hörner ohne Schlauch, das heisst ohne den Hornfortsatz des Stirnbeines, in trockenem Zustande, Klauen, das heisst die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichteile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.

„2. Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute dürfen jedoch während der Monate November, Dezember, Januar und Februar auch in gutverschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starkem Gewebe verpackt aufgeliefert werden, wenn die Säcke derart mit Karbolsäure angefeuchtet sind dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar wird. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln, Kisten oder Säcken verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.

„3. Frische Flechsen, nicht gekalktes, frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene, frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleisch-

fasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:

„*a.* in der Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der faulige Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer Decke aus starkem Gewebe (sogenanntem Hopfentuch), die mit verdünnter Karbolsäure getränkt ist, und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen;

„*b.* in den Monaten November, Dezember, Januar und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wiederum mit einer grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nötigenfalls derart mit verdünnter Karbolsäure anzufeuchten, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen;

„*c.* solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Karbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt sein, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

„4. Trockene oder ausgepresste feuchte Kesselrückstände von der Lederleimfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger) müssen mit zwei übereinander liegenden grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplanen vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit verdünnter Karbolsäure derart zu tränken, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden vom Absender zu stellenden Decken ist eine Schicht von trockenem, gelöschtem Kalke, von Torfmull oder von gebrauchter Lohe anzubringen.

„Nicht ausgepresste, nasse derartige Rückstände müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt der Gefässe nicht durch Geruch bemerklich macht.

„5. Die Beförderung der vorstehend unter 3 und 4 nicht genannten Gegenstände dieser Art in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

„6. Die Eisenbahn kann Vorausbezahlung der Fracht verlangen.

„7. Die Säcke, Gefässe und Decken, in und unter denen Gegenstände dieser Art befördert worden sind, werden nur dann zum Transport zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Karbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.

„8. Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

„9. Trockene Häute werden nur in verschnürten Ballen zur Beförderung angenommen".

XXIV. — In Nr. XXXV wird zweimal die Nr. VIII *a* gestrichen.

XXV. — Nr. XL erhält folgenden Inhalt:

„(1) Schiessbaumwolle in Flockenform und Kollodiumwolle werden, sofern sie mit mindestens 35 Prozent Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefässen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

„(2) Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender und von einem der Bahn bekannten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit der Ware und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

„(3) Die Verpackungsvorschriften im Absatz (1), sowie die Bestimmungen im Absatz (2) finden auch auf Kollodiumwolle, die mit mindestens 35 Prozent Alkohol angefeuchtet ist, Anwendung.“

XXVI. — Als Nr. XLII*a* wird aufgenommen:

„Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

„1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im ganzen nicht mehr als 0,75 Gramm Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Pakete mit Papierumschlag zu verbinden.

„2. Die Pakete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse, ohne Beilegung andrer Gegenstände so zu verpacken, dass zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalt ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

„3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

„4. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und von einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend in Absatz 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.“

XXVII. — Nr. XLIV. Als Ziffer 5 wird aufgenommen:

„5. Die verflüssigten Gase können in kleinen Mengen, und zwar Kohlensäure und Stickoxydul bis höchstens 3 Gramm,

Ammoniak und Chlor bis höchstens 20 Gramm, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) bis höchstens 100 Gramm, auch in starken zugeschmolzenen Glasröhren unter folgenden Bedingungen befördert werden: Die Glasröhren dürfen für Kohlensäure und Stickoxydul nur zur Hälfte, für Ammoniak und Chlor nur zu zwei Dritteilen, für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) nur zu drei Vierteilen gefüllt werden. Jede Glasröhre muss in eine zugelötete, mit Kieselgur gefüllte Blechkapsel und diese in eine starke Holzkiste verpackt werden. Es ist zulässig, mehrere Blechkapseln in eine Kiste einzulegen, doch dürfen Röhren mit Ammoniak nicht mit Röhren, die Chlor enthalten, in dieselbe Kiste gelegt werden.

„Ferner können metallene Kohlensäurekapseln (Sodor Sparklett) befördert werden, die höchstens 25 Gramm flüssiger Kohlensäure enthalten. Die Kohlensäure muss frei von Luft sein. Die Kapseln dürfen höchstens 1 Gramm Flüssigkeit auf 1,34 Kubikcentimeter Fassungsraum enthalten."

XXVIII. — Als Nr. XLIV *a* wird aufgenommen:

„(1) Flüssige Luft wird zur Beförderung zugelassen in doppelwandigen, die Leitung und Strahlung der Wärme verhindernden Glasflaschen, die mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sind, dass die verdampfenden Gase entweichen können, ohne im Innern einen erheblichen Überdruck zu erzeugen, dass jedoch ein Ausfliessen des Inhalts nicht möglich ist. Der Filzpfropfen muss so auf der Flasche befestigt sein, dass er sich beim Kippen und Umkehren der Flasche nicht lockert. Jede Flasche oder mehrere Flaschen gemeinschaftlich müssen durch einen sicher stehenden Drahtkorb oder ein ähnliches Gefäss gegen Stösse geschützt sein. Die Beförderung der Drahtkörbe oder Gefässe hat in oben offenen oder nur durch ein Drahtnetz, einen mit Löchern versehenen Deckel oder eine ähnliche Vorrichtung geschlossenen Metallkästen oder Holzkisten mit den Auf-

schriften „Flüssige Luft“, „Oben“, „Unten“, „Sehr zerbrechlich“ zu erfolgen. In diesen Behältern dürfen sich keine leicht brennbaren Verpackungsstoffe, wie Sägespäne, Holzwolle, Torf, Stroh, Heu, befinden. Die Kästen und Kisten müssen an dem untern Teil bis zu einer solchen Höhe dicht sein, dass im Falle eines Bruches der Flaschen die Flüssigkeit nicht ausfliessen kann. Die Kästen und Kisten sind im Eisenbahnwagen so aufzustellen, dass sie nicht umfallen oder herabfallen können und dass die Flaschen aufrecht stehen und gegen Beschädigungen durch andere Frachtstücke geschützt sind. Leicht brennbare kleinstückige oder leich brennbare flüssige Stoffe sind nicht in unmittelbarer Nähe der flüssigen Luft zu verladen.

„(2) Statt der doppelwandigen, mit Filz umkleideten Glasflaschen können andere Behälter verwendet werden wenn sie gegen Erwärmung so geschützt sind, dass sie nicht beschlagen oder bereifen. Diese Behälter brauchen, wenn sie fest genug sind und sicher stehen, nicht von Drahtkörben oder dergleichen umschlossen zu sein. Im übrigen finden die Vorschriften des Absatzes (1) sinngemässe Anwendung.“

XXIX. — Als Nr. XLIV *b* wird aufgenommen:

„Gasförmige Kohlensäure und Grubengas werden zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl aufgeliefert werden, welche bei einer innerhalb der letzten vier Jahre vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter dem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auflieferung stehen. Jeder Behälter muss mit einer Öffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablasshahn, einem Füll- beziehungsweise Ablassventile, sowie mit einem Manometer

versehen sein und muss alle vier Jahre auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muss deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbrief ist anzugeben, dass der Druck der aufgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerke davon zu überzeugen, dass die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Masse stattgefunden hat.“

XXX. — Nr. XLVI erhält folgende Fassung:

„Chlormethyl und Chloräthyl werden nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis Oktober einschliesslich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind.“

XXXI. — Nr. XLVII erhält folgende Fassung:

„Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Acetylchlorid dürfen nur befördert werden:

„entweder

„1. in vollkommen dichten und mit guten Verschlüssen versehenen Gefässen aus Schweisseisen, Flusseisen, Gussstahl, Blei oder Kupfer,

„oder

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

„*a.* zur Beförderung dürfen nur starkwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen

Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgiessen; auch ist zum Schutze dieser Verkittung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden;

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

„*c*. Glasflaschen bis zu 2 Kilogramm Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abteilungen geteilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, dass sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit Kieselgur dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist. Statt Kieselgur *(b, c)* können bei Versendung von Acetylchlorid auch Sägespäne verwendet werden;

„*d*. auf dem Deckel der unter *b* und *c* erwähnten Behälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.“

XXXII. — Als Nr. XLVIII *a* wird aufgenommen:

„Natrium und Kalium sind in starken Blechbüchsen mit verlötetem Deckel oder in starken, dicht verschlossenen Glasflaschen zu versenden, die mit Petroleum beschickt oder trocken sein müssen. Die Glasflaschen sind in Kieselgur oder in Sägespäne einzubetten. Die Blechbüchsen oder die Glasflaschen müssen in Holzkisten verpackt sein; diees

Kisten müssen bei Verwendung von Glasflaschen einen verlöteten Blecheinsatz haben."

XXXIII. — Als Nr. XLIX *a* wird aufgenommen:

„Natriumsuperoxyd und Bariumsuperoxyd (Oxylith) sind in starken, vollkommen wasserdichten Blechbüchsen, die in eine mit verlötetem Blecheinsatz ausgestattete starke Holzkiste verpackt sind, aufzugeben."

XXXIV. — Als Nr. XLIX *b* wird aufgenommen:

„Calciumcarbid muss in genügend starke, luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden. Die Beförderung darf nur in gedeckten Wagen geschehen."

XXXV. — Nr. L erhält folgende Fassung:

„Präparate, welche aus Terpentinöl, Spiritus, Petroleumnaphtha oder andern leicht entzündlichen Flüssigkeiten einerseits und Harz andrerseits bereitet sind, wie Spirituslacke und Sikkative, unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

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

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

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

„3. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV."

XXXVI. — Als Nr. L*a* wird aufgenommen:

„(1) Gefettete Eisen- und Stahlspäne (Dreh-, Bohr- und dergleichen Späne) und Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzols aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossenen Behältern aus starkem Eisenbleche verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluss befördert.

„(2) Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob die Eisen- oder Stahlspäne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt."

XXXVII. — Nr. LI erhält folgende Fassung:

„(1) Mit Fett oder Öl getränktes Papier, sowie Hülsen aus solchem, werden nur in gedeckten Wagen oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

„(2) Bei Sendungen von Hülsen dieser Art muss der Frachtbrief eine Erklärung des Absenders enthalten, dass die Hülsen nach der Tränkung erhitzt und darauf in Wasser völlig abgekühlt worden sind."

XXXVIII. — Nr. LIII erhält folgende Fassung:

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

„1. sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, dass auf jeden Magen 15 bis 20 Gramm Kochsalz verwendet sind;

„2. bei der Verpackung ist auf dem Boden des Gefässes, sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Centimeter hohe Schicht Salz zu streuen;

„3. im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, dass die Vorschriften in Ziffer 1 und 2 beobachtet sind;

FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	ÜBERGANGS-STEMPEL UND VERMERK über Zuschlagsfristen
	Nachnahme { Barvorschuss / nach Eingang				Übertrag			
	Provision							
	Fracht bis				Fracht bis			
					Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Fracht bis			
					Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Fracht bis				Fracht bis			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Übertrag							

FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	ÜBERGANGS-STEMPEL UND VERMERK über Zuschlagsfristen
	Nachnahme { Barvorschuss / nach Eingang				Übertrag			
	Provision							
	Fracht bis				Fracht bis			
					Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Fracht bis			
					Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Fracht bis				Fracht bis			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Übertrag							

Kontrollstempel der Eisenbahn.

Wagen		
Nr. (1)	Eigentumsmerkmale (1)	Ladegewicht und Ladefläche

Der Frachtkarte				
No.				
Pos.				

(1) Wenn die Wagen vom Absender verladen sind, muss dieser die Wagennummern und die Eigentumsmerkmale hier eintragen.

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT.

FRACHTBRIEF=DUPLIKAT.

(Formular I.) **Gewöhnliche Fracht.** (Weisses Papier.)

(Formular II.) **Eilfracht.** (Weisses Papier mit einem mindestens 1 Centimeter breiten roten Streifen am oberen und unteren Rand auf der Vorder- u. Rückseite.)

An(²) ....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

(²) Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

Versandbahn

Empfangsbahn

Empfangsstation

ZEICHEN und NUMMER	AN-ZAHL	ART der Verpackung	INHALT	Wirkliches Brutto-gewicht: Kilogramm	ABGERUNDETES zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	ERKLÄRUNG wegen DER ETWAIGEN ZÖLL- UND STEUER-AMTLICHEN oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen inkl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	ANGABE DER ANZUWENDENDEN TARIFE und ROUTENVORSCHRIFT

Betrag der Frankatur

Deklariertes Interesse an der Lieferung

Summe d. Nachnahme: Bar-Vorschuss; nach Eingang

In Buchstaben

Betrag

Spezifikation obiger Nachnahme ....

Frankaturvermerk des Absenders ....

.............................., den .... 19......

Unterschrift und Adresse des Absenders:

Stempel der Versand-Station:

Wiege-Stempel:

Stempel der Empfangs-Station:

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

Anlage 2.

Kontrollstempel der Eisenbahn.

Wagen		
Nr. (1)	Eigentumsmerkmale (1)	Ladegewicht und Ladefläche

Der Frachtkarte				
No.				
Pos.				

(1) Wenn die Wagen vom Absender verladen sind, muss dieser die Wagennummern und die Eigentumsmerkmale hier eintragen.

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT.

FRACHTBRIEF.

(Formular I.) **Gewöhnliche Fracht.** (Weisses Papier.)

(Formular II.) **Eilfracht.** (Weisses Papier mit einem mindestens 1 Centimeter breiten roten Streifen am oberen und unteren Rand auf der Vorder- u. Rückseite.)

An(²) ....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

(²) Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

Versandbahn

Empfangsbahn

Empfangsstation

ZEICHEN und NUMMER	AN-ZAHL	ART der Verpackung	INHALT	Wirkliches Brutto-gewicht: Kilogramm	ABGERUNDETES zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	ERKLÄRUNG wegen DER ETWAIGEN ZÖLL- UND STEUER-AMTLICHEN oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen inkl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	ANGABE DER ANZUWENDENDEN TARIFE und ROUTENVORSCHRIFT

Betrag der Frankatur

Deklariertes Interesse an der Lieferung

Summe d. Nachnahme: Bar-Vorschuss; nach Eingang

In Buchstaben

Betrag

Spezifikation obiger Nachnahme ....

Frankaturvermerk des Absenders ....

.............................., den .... 19......

Unterschrift und Adresse des Absenders:

Stempel der Versand-Station:

Wiege-Stempel:

Stempel der Empfangs-Station:

„4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen;

„5. Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

„(2) Während der Monate Oktober, November, Dezember, Januar, Februar und März werden auch ungesalzene frische Kälbermagen, sofern sie von allen Speiseresten gereinigt sind, in festen, dicht verschlossenen Fässern oder Kübeln und unter Beachtung der Bestimmungen in Absatz (1), Ziffer 4 und 5, zur Beförderung zugelassen. Die Deckel der Kübel müssen mit einem eisernen Überwurfe befestigt sein.“

XXXIX. — Die **Schlussbestimmung** fällt weg.

Anlage 2.

Das **Frachtbriefformular** wird geändert wie folgt:

Das Wort „Eigentümer“ wird in „Eigentumsmerkmale (1)“ abgeändert, auch werden in der Anmerkung (1) zwischen den Wörtern „Wagennummern“ und „hier“ die Wörter „und die Eigentumsmerkmale“ eingeschaltet.

Die Spalte „Nr.“ wird verbreitert, die beiden Spalten „Ladegewicht“ und „Ladefläche“ werden in eine vereinigt.

Im Formular II für den Eilgutfrachtbrief werden zwischen den Wörtern „weisses Papier mit einem“ und „roten Streifen“ die Wörter „mindestens 1 Centimeter breiten“ eingeschaltet.

Anlage 4.

Das Formular der nachträglichen Anweisung erhält folgende Fassung:

Nachträgliche Anweisung.

. . . . . den . . . . . 19 . .

„Die Güterexpedition der . . . . . Eisenbahn in . . . . ersuche(n) ich (wir), die mittelst Frachtbrief d. d. . . . . den . . . . . 19 . . zur Beförderung an . . . . . in . . . . . aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg

„1. auf der Versandstation an . . . . . zurückzugeben;

„2. unterwegs anzuhalten und an . . . . . in . . . . . Station der . . . . . Eisenbahn abzuliefern;

„3. an . . . . . in . . . . Station der . . . . Eisenbahn abzuliefern;

„4. nur gegen Bezahlung des Nachnahmebetrages von ▒▒▒▒▒ (mit Worten) abzuliefern;

„5. nicht gegen Bezahlung des im Frachtbrief angegebenen, sondern des Nachnahmebetrages von ▒▒▒▒▒ (mit Worten) abzuliefern;

„6. ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern;

„7. frachtfrei abzuliefern.

(Unterschrift.)

„*Anmerkung.* Diejenigen Teile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.“

Artikel 4.

Das gegenwärtige Zusatzübereinkommen hat dieselbe Dauer und Wirksamkeit wie das Übereinkommen vom 14. Oktober 1890, von dem es einen integrierenden Bestandteil bildet. Die Ratifikation wird vorbehalten. Die Niederlegung der Ratifikations Urkunden soll sobald als möglich stattfinden, und zwar in derselben Form wie bei dem Übereinkommen selbst und bei den Zusatzvereinbarungen. Es tritt drei Monate nach der Niederlegung der Ratifikationen in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten das gegenwärtige Zusatzübereinkommen unterfertigt und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Bern, in elf Exemplaren, den 19. September 1906.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Vollziehungs-Protokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten derjenigen Staaten, welche die Übereinkunft vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr vollzogen haben oder ihr beigetreten sind, haben sich heute am 19. September 1906 im Bundeshause zum Zwecke der Unterzeichnung des von den betreffenden Regierungen vereinbarten zweiten Zusatzübereinkommens zu dem gedachten internationalen Übereinkommen versammelt.

Sie haben nach Vergleichung der in eben sovielen Exemplaren, als Vertragsstaaten sind, vorbereiteten diplomatischen Instrumente anerkannt, dass diese Urkunden sich in guter und gehöriger Form befanden, und haben denselben ihre Unterschriften und Siegel beigefügt.

Dem gegenwärtigen Protokoll ist ein deutscher Text beigefügt. Man ist darüber einverstanden, dass dieser Text den gleichen Wert haben soll wie der französische Text, sofern es sich um den Eisenbahnverkehr handelt, bei welchem ein Staat, wo das Deutsche ausschliesslich oder neben anderen Sprachen als Geschäftssprache gilt, beteiligt ist.

Von der Revisionskonferenz vom Juli 1905 waren unter die im § 8 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Übereinkommen speziell genannten Güter auch die Artikel Hölzer, Flachs, Hanf, Dünger, Erden und Steinkohlen aufgenommen. Diese Artikel sind im Zusatzübereinkommen auf Verlangen der österreichischen Regierung und der ungarischen Regierung weggelassen worden, welche ihr Begehren wie folgt begründen:

„Die Güterklassifikationen der einzelnen Vertragsstaaten umfassen unter den Bezeichnungen Holz, Dünger, Erde die verschiedenartigsten Artikel, zum Teile sogar Halbfabrikate, welche bezüglich ihrer natürlichen Beschaffenheit so sehr voneinander abweichen, dass es jedenfalls ungerechtfertigt wäre, auf alle diese Güter den höhern Prozentsatz für regelmässigen Gewichtsverlust anzuwenden.

„Zudem weichen die Güterklassifikationen der einzelnen Vertragsstaaten hinsichtlich der unter die gedachten Sammelbezeichnungen subsumierten Artikel auch untereinander in wesentlichen Punkten ab, so dass sich zweifellos bezüglich der Tragweite der beantragten Bestimmung Meinungsverschiedenheiten ergeben müssten und voraussichtlich eine verschiedene Behandlung der in Frage kommenden Artikel in den einzelnen Vertragsstaaten eintreten würde.

„Aber auch abgesehen hiervon wäre die Voraussetzung für die beantragte Erweiterung der Haftungsbeschränkung der Eisenbahnen in Ansehung des Gewichtsverlustes zufolge Artikel 32, Absatz (1), des erwähnten internationalen Übereinkommens nur in dem Falle gegeben, wenn die betreffenden Artikel nach ihrer natürlichen Beschaffenheit regelmässig und nicht etwa nur unter aussergewöhnlichen Verhältnissen einen Gewichtsverlust bis zu 2 % erleiden.

„Die eingehenden Erhebungen, welche diesbezüglich gepflogen wurden, haben jedoch ergeben, dass diese Voraussetzung nicht nur hinsichtlich der Artikel Holz, Dünger und Erden, sondern auch bei Flachs, Hanf und Steinkohlen im allgemeinen nicht zutrifft und dass sich daher rücksichtlich der vorbezeichneten Artikel die Erhöhung des Normalsatzes für regelmässigen Gewichtsverlust aus deren natürlichen Beschaffenheit nicht rechtfertigen lässt.

„Insoweit jedoch einzelne dieser Artikel, wie gewisse Düngerarten und Erden, tatsächlich im feuchten Zustande zur Aufgabe zu gelangen pflegen, erscheint eine Massnahme

im Sinne des eingangs erwähnten Beschlusses als überflüssig, da für derartige Güter bei Versendung im feuchten Zustande zufolge des § 8, Absatz (1), der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr der Normalsatz für regelmässigen Gewichtsverlust ohnehin schon derzeit mit 2 Prozent bemessen ist."

So geschehen in Bern, in elf Exemplaren, am 19. September 1906.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des am 19. September 1906 unterzeichneten zweiten Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. (Vom 13. Dezembe...

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1906
Band Volume Volume	6
Heft Cahier Numero	51
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	19.12.1906
Seite Page Pagina	520-574
Ref. No	10 022 213

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.