

Reichs-Gesetzblatt.

N^o 41.

Inhalt: Bekanntmachung, betreffend die Eisenbahn-Verkehrsordnung. S. 557.

(Nr. 2619.) Bekanntmachung, betreffend die Eisenbahn-Verkehrsordnung. Vom 26. Oktober 1899.

Gemäß dem vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. Oktober 1899 auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse tritt mit dem 1. Januar 1900 an die Stelle der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 die nachstehende

Eisenbahn-Verkehrsordnung.

I.

Gingangsbestimmungen.

(1) Die Eisenbahn-Verkehrsordnung findet Anwendung auf die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme der Bahnunternehmungen, welche weder zu den Haupteisenbahnen im Sinne der Betriebsordnung noch zu den Nebeneisenbahnen im Sinne der Bahnordnung gehören (Kleinbahnen). Auf den internationalen Verkehr findet die Verkehrsordnung nur insoweit Anwendung, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

(2) In Fällen eines dringenden Verkehrsbedürfnisses sowie zum Zwecke von Versuchen mit neuen Einrichtungen können Ergänzungen oder Aenderungen einzelner Vorschriften dieser Ordnung vom Reichs-Eisenbahn-Amt im Einverständnisse mit den beteiligten Landesaufsichtsbehörden bis auf Weiteres verfügt werden. Derartige vorläufige Verfügungen sind im Reichs-Gesetzblatte zu veröffentlichen. Die endgültige Regelung durch den Bundesrath ist thunlichst bald herbeizuführen.

(3) Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen, welche die Verkehrsordnung ergänzen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig. Abweichende Bestimmungen können für Nebenbahnen, wie auch dort, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden. Bestimmungen der in diesem Absatz erwähnten Art bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die Tarife. Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung zu ersehen sein.

II.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Pflichten der Eisenbahnbediensteten.

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

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

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

§. 2.

Anordnungen der Bediensteten.

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

§. 3.

Entscheidung der Streitigkeiten.

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

§. 4.

Beschwerdeführung.

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

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

§. 5.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den bahnpolizeilichen Vorschriften befugten Personen, untersagt.

§. 6.

Verpflichtung zum Transporte.

- (1) Die Beförderung von Personen und Sachen einschließlich lebender Thiere kann nicht verweigert werden, sofern
1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entsprochen wird,
 2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist,
 3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.
- (2) Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nöthig macht, ist die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen verpflichtet, wo derartige Vorrichtungen bestehen.

§. 7.

Transportpreise. Tarife.

- (1) Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Diese sind bei Erfüllung der gleichen Bedingungen für Jedermann in derselben Weise anzuwenden.
- (2) Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten nicht vor Ablauf von 6 Wochen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war.
- (3) Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.
- (4) Begünstigungen bei Transporten für milde und für öffentliche Zwecke sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.

§. 8.

Zahlungsmittel.

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

§. 9.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

III.

Beförderung von Personen.

§. 10.

Fahrpläne. Sonderfahrten. Abfahrtszeit.

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

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

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

§. 11.

Fahrpreise. Ermäßigung für Kinder.

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

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

§. 12.

Inhalt der Fahrkarten.

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

§. 13.

Lösung der Fahrkarten.

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

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

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

§. 14.

Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten.

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

(2) Ein Umtausch gelöster Fahrkarten gegen solche höherer oder niedrigerer Klassen oder nach einer anderen Station ist den Reisenden auf der Abgangstation bis 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges, soweit noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleich des Preisunterschieds gestattet, sofern die Fahrkarte noch nicht durchlocht ist oder nachweislich nur zum Betreten des Bahnsteigs benutzt wurde.

(3) Für Theilstrecken kann ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse gegen Entrichtung eines im Tarife festzusetzenden Preiszuschlags sowohl auf der Abgangstation als auf Zwischenstationen erfolgen.

§. 15.

Warteräume.

Die Warteräume sind spätestens 1 Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen. Dem auf einer Uebergangstation mit durchgehender Fahrkarte ankommenden Reisenden ist gestattet, sich in dem Warteraume derjenigen Bahn, auf welcher er die Reise fortsetzt, bis zum Abgange des von ihm zu benutzenden nächsten Zuges aufzuhalten, in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens jedoch nur, soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnedies geöffnet sein muß.

§. 16.

Ein- und Aussteigen.

(1) Die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen erfolgt durch Abrufen oder Abläuten in den Warteräumen oder auf den Bahnsteigen.

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

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

§. 17.

Anweisung der Plätze. Frauen-Abtheilungen.

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

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

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

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

§. 18.

Tabakrauchen in den Wagen.

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

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

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

(4) Brennende Tabackspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

§. 19.

Bersäuerung der Abfahrt.

(1) Nachdem das vorgeschriebene Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive oder die Mundpfeife des Zugführers gegeben ist, wird Niemand mehr zur Mitreise zugelassen.

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

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

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

§. 20.

Ausschluß von der Fahrt.

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

(2) Personen, die an Pocken, Flecktyphus, Diphtherie, Scharlach, Cholera oder Lepra leiden, sind in besonderen Wagen, solche, die an Ruhr, Mufeln oder Keuchhusten leiden, in abgeschlossenen Wagenabtheilungen mit getrenntem Abort zu befördern. Die Beförderung von Pestkranken ist ausgeschlossen. Bei Personen, die einer der vorgenannten Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung eines ärztlichen Attestes abhängig gemacht werden, aus dem die Art ihrer Krankheit hervorgeht. Für die Beförderung in besonderen Wagen und Wagenabtheilungen sind die tarifmäßigen Gebühren zu bezahlen.

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

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

§. 21.

Kontrolle der Fahrkarten. Bahnsteigkarten.

(1) Die Fahrkarte ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Warteraum, beim Betreten und beim Verlassen des Bahnsteigs, beim Einsteigen in den Wagen sowie jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen und je nach den für die letzte Fahrstrecke bestehenden Einrichtungen kurz vor oder nach der Beendigung der Fahrt auf Erfordern abzugeben.

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

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

(4) Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, die Fälle, in denen von einem Zuschlag aus Billigkeitsgründen abzusehen ist oder andere Zuschläge als die im Abs. 2 erwähnten erhoben werden sollen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes durch den Tarif einheitlich zu regeln.

(5) Auf Stationen mit Bahnsteigsperrre ist die Bahnsteigkarte beim Betreten des Bahnsteigs vorzuzeigen und bei dessen Verlassen abzugeben. Wer unbefugter Weise die abgesperrten Theile eines Bahnhofes betritt, hat den Betrag von 1 Mark und wenn festgestellt wird, daß er ohne gültige Fahrkarte einen Zug benutzt hat, die im Abs. 2 vorgesehenen Beträge zu bezahlen.

§. 22.

Verhalten während der Fahrt.

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

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

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

§. 23.

Beschädigung der Wagen.

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

§. 24.

Verfahren auf Zwischenstationen. Anhalten auf freier Bahn.

(1) Bei Ankunft auf einer Station ist der Name derselben, die Dauer des Aufenthalts sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel auszurufen. Sobald der Zug stillsteht, haben die Bahnbediensteten nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen zu öffnen, aus denen Reisende auszusteigen verlangen.

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

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

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

§. 25.

Freiwillige Unterbrechung der Fahrt.

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

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

§. 26.

Verpätung oder Ausfall von Zügen. Betriebsstörungen.

(1) Verspätete Abfahrt oder Ankunft sowie der Ausfall eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Eisenbahn.

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

(3) Dieser Anspruch ist bei Vermeidung des Verlustes vom Reisenden unter Vorlegung seiner Fahrkarte sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher sowie nach Rückkehr zur Abgangsstation dem Vorsteher der letzteren anzumelden. Ueber diese Meldungen haben beide Stationsvorsteher Bescheinigung zu erteilen.

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

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

(6) Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, weitere Erleichterungen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes durch den Tarif einheitlich festzusetzen.

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

§. 27.

Mitnahme von Hunden.

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

(2) Ausgenommen sind kleine Hunde, welche auf dem Schoße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden derselben Abtheilung Einspruch nicht erhoben wird. Die Mitnahme von größeren Hunden, insbesondere Jagdhunden, in die dritte Wagenklasse darf ausnahmsweise gestattet werden, wenn die Beförderung der Hunde mit den begleitenden Personen in abgeforderten

Abtheilungen erfolgt. Die Verpflichtung zur Zahlung der tarifmäßigen Gebühr für Beförderung von Hunden wird hierdurch nicht berührt.

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

(4) Wer einen Hund ohne Beförderungsschein (Hundekarte) mitführt, hat die nachstehenden Beträge zu bezahlen: a) bei rechtzeitiger Meldung (vergleiche §. 21 Abs. 2) den Zuschlag von 1 Mark zu dem tarifmäßigen Preise, jedoch nicht über das Doppelte des letzteren, b) ohne solche Meldung das Doppelte des Preises, jedoch mindestens 6 Mark. In anderen als den im Abs. 2 erwähnten Fällen ist der Hund außerdem aus dem Personenwagen zu entfernen. Die Bestimmung unter §. 21 (4) findet sinngemäße Anwendung.

(5) Wegen sonstiger Beförderung von Hunden siehe §. 30 Abs. 3 und §§. 44 ff.

§. 28.

Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen.

(1) Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, sofern sie die Mitreisenden nicht durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen und nicht Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen, in den Personenwagen mitgeführt werden. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

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

(3) In der ersten, zweiten und dritten Wagenklasse steht dem Reisenden nur der über und unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung. Die Sitzplätze dürfen hierzu nicht verwendet werden.

§. 29.

Von der Mitnahme ausgeschlossene Gegenstände.

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

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

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

(4) Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet. Auch ist Begleitern von Gefangenentransporten die Mitführung geladener Schußwaffen unter der Voraussetzung gestattet, daß die Beförderung in besonderen Wagen oder Wagenabtheilungen erfolgt.

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

IV.

Beförderung von Reisegepäck.

§. 30.

Begriff des Reisegepäcks.

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

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

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

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

(5) Ob und unter welchen Bedingungen die im §. 50 B 2 bezeichneten Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, bestimmen die Tarife. Wegen Beschränkung der Höhe des Schadensersatzes finden §. 81 Abs. 2 und 3 und §. 84 Abs. 4 entsprechende Anwendung.

§. 31.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Beförderungszeichen.

(1) Das Reisegepäck muß sicher und dauerhaft verpackt sein. Bei mangelnder oder ungenügender Verpackung kann es zurückgewiesen werden. Wird derartiges Gepäck zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, auf dem Gepäckschein einen entsprechenden Vermerk zu machen. Die Annahme des Gepäckscheins mit dem Vermerke gilt als Anerkenntniß dieses Zustandes durch den Reisenden.

(2) Auf den Gepäckstücken dürfen ältere Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen sich nicht befinden. Wird in Folge der Nichtbeachtung dieser

Vorschrift das Gepäck verschleppt, so haftet die Eisenbahn nicht für den daraus erwachsenen Schaden.

§. 32.

Auslieferung des Gepäcks. Gepäckscheine.

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

(2) Die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufgeliefert ist, kann nicht beansprucht werden. Fahrzeuge, welche zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen werden (§. 30 Abs. 2), müssen 2 Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens 1 Stunde vorher zur Abfertigung aufgeliefert werden; auf Zwischenstationen kann auf eine Beförderung derselben mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden sind.

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

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

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

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

(7) Für die Abfertigung von Fahrrädern können durch die Tarife besondere Vorschriften gegeben werden.

§. 33.

Auslieferung des Gepäcks.

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

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

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

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

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

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

§. 34.

Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck.

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

(2) Die etwaige Angabe des Interesses an der Lieferung ist spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bei der Gepäck-Abfertigungsstelle unter Zahlung des tarifmäßigen Frachtzuschlags (§. 84 Abs. 3) zu bewirken; sie hat nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckscheine vermerkt ist.

(3) Für den Verlust von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, haftet die Eisenbahn nur, wenn das Gepäck binnen 8 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben ist (§. 33 Abs. 2), auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

(4) Der Ersatz für den Verlust, die Minderung oder die Beschädigung von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, kann mit Rücksicht auf besondere Betriebsverhältnisse mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränkt werden. Die Vorschrift des §. 88 findet entsprechende Anwendung.

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

(6) Für den Verlust, die Minderung und die Beschädigung von Reisegepäck, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist (§§. 28 und 32), sowie von Gegenständen, die in beförderten Fahrzeugen belassen sind (§. 30 Abs. 2), haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt.

§. 35.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

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

(2) Falls das Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt sich ermitteln läßt, auch wenn er bereits Entschädigung erhalten hat, zu benachrichtigen. Derselbe kann innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadensersatzes, und zwar nach seiner Wahl entweder kostenfrei am Bestimmungsort oder kosten- und frachtfrei am Aufgabsorte, verabfolgt wird.

§. 36.

Haftung der Eisenbahn für verspätete Ankunft des Reisegepäcks.

(1) Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch verspätete Auslieferung des Reisegepäcks (§. 33 Abs. 2) entsteht, es sei denn, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte.

(2) Ist auf Grund der vorstehenden Bestimmung für Versäumung der Lieferzeit Ersatz zu leisten, so ist der nachweislich entstandene Schaden zu vergüten und zwar:

- a) bei stattgehabter Angabe des Interesses an der Lieferung: bis zur Höhe des angegebenen Betrags;
 - b) in Ermangelung einer solchen Angabe für je angefangene 24 Stunden der Versäumung: höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen (§. 30) höchstens 30 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug.
- (3) Der §. 88 findet entsprechende Anwendung.

§. 37.

Gepäckträger.

Auf den Stationen sind, soweit ein Bedürfnis besteht, Gepäckträger zu bestellen, die unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne von §. 34 Abs. 1 und 4 dieser Ordnung auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen u. s. w. zu schaffen haben. Die Gepäckträger müssen durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstangabe nebst Gebührentarif versehen sein. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen, auch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabfolgen. Der Tarif ist auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen.

§. 38.

Aufbewahrung des Gepäcks.

Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung niederzulegen. Die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer.

V.

Beförderung von Expressgut.

§. 39.

Begriff des Expressguts.

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

§. 40.

Aufgabe und Auslieferung des Expressguts.

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

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

§. 41.

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Reisegepäck.

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

VI.

Beförderung von Leichen.

§. 42.

Beförderungs-Bedingungen.

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

(2) Die Leiche muß in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallfarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, daß jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.

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

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

Stlage A.

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

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

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

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

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

§. 43.

Art der Abfertigung und der Auslieferung.

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

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

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

VII.

Beförderung von lebenden Thieren.

§. 44.

Besondere Beförderungsbedingungen.

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

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

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

(4) Bei der Beförderung lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben, sofern nicht der Stationsvorsteher Ausnahmen zuläßt, ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und das Vieh während des Transports zu beaufsichtigen. Wenn sich Stroh, Heu oder andere leicht brennbare Stoffe in den Wagen befinden, so ist das Rauchen darin verboten, auch dürfen brennende Cigarren oder Tabackspfeifen beim Einsteigen nicht mitgenommen werden. Bei kleinen Thieren, insbesondere Geflügel, bedarf es der Begleitung nicht, wenn sie in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen aufgegeben werden. Die Käfige müssen luftig und geräumig sein.

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

(6) Vorausbezahlung des Transportpreises kann gefordert werden.

§. 45.

Art der Abfertigung.

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

§. 46.

An- und Abnahme.

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

(2) Die Eisenbahn kann durch den Tarif festsetzen, daß die Annahme von lebenden Thieren mit Ausnahme von Hunden an Sonn- und Festtagen ausgeschlossen oder auf bestimmte Stunden beschränkt wird.

(3) Die Thiere müssen rechtzeitig, einzelne Stücke mindestens 1 Stunde vor Abgang des Zuges, auf den Bahnhof gebracht werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe des Beförderungsscheins oder nach Aushändigung des Frachtbriefs an den Empfänger gegen dessen Bescheinigung ausgeliefert. Das Ausladen und Abtreiben muß spätestens 2 Stunden nach der Bereitstellung und dem Ablaufe der zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahn berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Absenders in Verpflegung zu geben oder, falls sie deren ferneren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet, ein im Tarife festzusetzendes Standgeld zu erheben.

§. 47.

Lieferfrist für Thiere.

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

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

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

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

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

§. 48.

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter.

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

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

VIII.

Beförderung von Gütern.

§. 49.

Direkte Beförderung.

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

§. 50.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

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

Anlage B.

- a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen;
- b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse;
- c) pikrinsaure Salze sowie explosive Gemische, die pikrinsaure oder chloresaurer Salze enthalten;
- d) Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold sowie die damit dargestellten Präparate;
- e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten;
- f) geladene Schusswaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage B verzeichneten Gegenstände.

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

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

Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die Tarife. Wegen Beschränkung der Höhe des Schadenersatzes siehe §. 81 Abs. 2.

Als geldwerthe Papiere sind nicht anzusehen:

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

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

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

4. Eisenbahnfahrzeuge, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Sie müssen sich in lauffähigem Zustande befinden. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen müssen von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein.

C. Die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände dürfen nicht bahnlagernd gestellt werden.

§. 51.

Inhalt des Frachtbriefs.

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

a) Ort und Tag der Ausstellung.

b) Die Bezeichnung der Versandstation.

c) Die Bezeichnung der Bestimmungsstation und der Bestimmungsbahn, den Namen und den Wohnort des Empfängers sowie die etwaige Angabe, daß das Gut bahnlagernd gestellt ist. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, ist vom Absender die Eisenbahnstation zu bezeichnen, bis zu welcher das Gut befördert werden soll; der Empfänger hat den Weitertransport zu besorgen, sofern nicht für diesen von der Eisenbahn Einrichtungen getroffen sind (§. 68 Abs. 3).

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

§. 52.

Form des Frachtbriefs.

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

Art. C u. D.

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

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

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

(5) Es ist gestattet, auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefs die Firma des Ausstellers aufzudrücken. Ebendasselbst können auch — jedoch ohne Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn — die folgenden nachrichtlichen Vermerke angebracht werden: „von Sendung des N. N.“, „im Auftrage des N. N.“, „zur Verfügung des N. N.“, „zur Weiterbeförderung an N. N.“, „versichert bei N. N.“. Diese Vermerke können sich nur auf die ganze Sendung beziehen.

(6) Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei Aufgabe von Gütern, welche

der Absender zu verladen hat, sind von diesem auch die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle einzutragen.

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

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

§. 53.

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

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

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

(3) Zur Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl einer Sendung ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen. Ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Wagenladungsgüter ist die Eisenbahn gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen. Einem Antrag auf bahnsseitige Gewichtsfeststellung ist es in allen Fällen, wo die Fracht tarifmäßig nach dem Gewichte berechnet wird, gleichzuachten, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat.

(4) Dem Absender steht frei, bei der Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl zugegen zu sein. Verlangt der Absender, nachdem die Feststellung

seitens der Eisenbahn bereits erfolgt ist, vor der Verladung der Güter eine nochmalige Ermittlung der Stückzahl oder des Gewichts in seiner Gegenwart, so ist die Eisenbahn berechtigt, auch dafür die tarifmäßige Gebühr zu erheben.

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

(6) Für die Beladung der Wagen ist das daran vermerkte Ladegewicht maßgebend. Eine stärkere Belastung ist bis zu der an den Wagen angeschriebenen Tragfähigkeit insoweit zulässig, als nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nicht zu befürchten ist, daß in Folge von Witterungseinflüssen während des Transports die Belastung über die Grenze der Tragfähigkeit hinausgehen werde. Eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastung — Ueberlastung — ist in keinem Falle gestattet. Bei solchen außerdeutschen Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende, dem Ladegewichte der deutschen Wagen entsprechende Aufschrift tragen, darf das angeschriebene „Ladegewicht“ oder die angeschriebene „Tragfähigkeit“ bei der Beladung keinesfalls um mehr als 5 Prozent überschritten werden.

(7) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichts einer Wagenladung sowie bei Ueberlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschieds und dem Ersatze des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzhche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe wie folgt festgesetzt wird:

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

(9) In allen anderen Fällen unrichtiger Inhaltsangabe beträgt der Frachtzuschlag, sofern die unrichtige Inhaltsangabe eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, 1 Mark für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber 1 Mark.

(10) Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichts einer Wagenladung beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht, welche für das angegebene und für das ermittelte Gewicht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation zu entrichten ist.

(11) Im Falle der Ueberlastung (Abs. 6) eines vom Absender selbst beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht. Diese Bestimmung ist auch auf solche Gegenstände, deren Fracht tarifmäßig nicht nach dem Gewichte berechnet wird, sinngemäß anzuwenden. Ist insbesondere die Fracht nach der Ladefläche zu berechnen, so erfolgt die Er-

mittelung des Frachtzuschlags in der Weise, daß zunächst die nach der Ladefläche des verwendeten Wagens berechnete Fracht als Fracht für das im einzelnen Falle zulässige höchste Belastungsgewicht angesehen, der sich hiernach für das höchste Belastungsgewicht ergebende Frachtbetrag sodann verhältnißmäßig auf das Uebergewicht übertragen und der für das Uebergewicht gefundene Frachtbetrag sechsfach genommen wird.

(12) Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe (Absf. 10), als auch der Frachtzuschlag für Ueberlastung (Absf. 11) erhoben.

(13) Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

- a) bei unrichtiger Gewichtsangabe und bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt hat,
- b) bei einer während des Transports in Folge von Witterungseinflüssen eingetretenen Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens das daran vermerkte Ladegewicht nicht überschritten hat.

§. 54.

Abschluß des Frachtvertrags.

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

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

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

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

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

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

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

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

§. 55.

Vorläufige Einlagerung des Gutes.

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

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

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

§. 56.

Auslieferung und Beförderung des Gutes.

(1) Das Gut muß in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden aufgeliefert und, falls die Verladung nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden. Bei einer nach und nach stattfindenden Auslieferung der mit demselben Frachtbrief aufgegebenen, von der Eisenbahn zu verladenden Sendung ist, sofern die Auslieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn berechtigt, ein im Tarife festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn von der Eisenbahn zu verladende Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbrief aufgeliefert sind und die

Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt. Wegen der Anfuhr der Güter durch Kollfuhrunternehmer der Eisenbahn siehe §. 68.

(2) Die Beförderung erfolgt, je nach der Bestimmung im Frachtbrief, als Eilgut oder als Frachtgut.

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

(4) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zur Beförderung angenommen worden sind, sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme rechtfertigen. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften begründet den Anspruch auf Ersatz des daraus entstehenden Schadens.

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

(6) Die Bereitstellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst zu besorgen hat (siehe Abs. 1), muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Auslieferung und Verladung in der von der Eisenbahn zu bestimmenden Frist vollendet werden. Diese Frist ist durch Anschlag an den Abfertigungsstellen sowie in einem Lokalblatte bekannt zu machen.

(7) Erfolgt die Auslieferung und Verladung nicht innerhalb dieser Frist, so hat der Absender nach deren Ablaufe das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu bezahlen. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter, die von dem Absender zu verladen sind (siehe Abs. 1), mit unrichtigem oder unvollständigem Frachtbrief ausgeliefert werden und die Berichtigung nicht innerhalb der festgesetzten Ladefrist erfolgt. Auch ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen auf Kosten des Bestellers zu entladen und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten auf Lager zu nehmen. Bei Bestellung des Wagens ist auf Verlangen der Eisenbahn eine den Betrag einer Tagesversäumniß deckende Sicherheit zu bestellen. Wenn die Eisenbahn fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt, so hat sie dem Besteller eine dem Wagenstandgeld entsprechende Entschädigung zu zahlen.

(8) Der Lauf der in den Abs. 1 und 7 vorgesehenen Fristen ruht an Sonn- und Festtagen sowie für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender verzögert wird. Der Absender hat die Dauer der Abfertigung nachzuweisen.

§. 57.

Beförderung in gedeckten oder in offenen Wagen.

(1) Der Absender ist, sofern nicht eine Bestimmung der Verkehrsordnung, oder Zoll-, Steuer- und polizeiliche Vorschriften oder zwingende Gründe des Betriebs entgegenstehen, berechtigt, durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe zu verlangen:

1. daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarif in offen gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen erfolge,
2. daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarif in gedeckt gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in offen gebauten Wagen statfinde.

(2) Im ersteren Falle kann die Eisenbahn einen im Tarife festzusetzenden Zuschlag zur Fracht erheben.

(3) Der Tarif bestimmt, ob und unter welchen Bedingungen auf den im Frachtbriefe zu stellenden Antrag des Absenders Decken für offen gebaute Wagen miethweise überlassen werden.

§. 58.

Verpackung und Bezeichnung des Gutes.

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

(2) Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe des vorgeschriebenen Formulars (Anlage E) ausstellt. Sofern ein Absender gleichartige der Verpackung bedürftige Güter unverpackt oder mit denselben Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er an Stelle der besonderen Erklärung für jede Sendung ein für allemal eine allgemeine Erklärung nach dem in der Anlage F vorgeschriebenen Formular abgeben. In diesem Falle muß der Frachtbrief außer der oben vorgesehenen Anerkennung einen Hinweis auf die der Versandstation abgegebene allgemeine Erklärung enthalten. Solche Formulare sind von der Abfertigungsstelle bereit zu halten.

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

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

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

Anlage E.

Anlage F.

§. 59.

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

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

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

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

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

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

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

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

§. 60.

Berechnung der Fracht.

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

(2) Außer den im Tarif angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Ausbesserungen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbrief ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

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

§. 61.

Zahlung der Fracht. Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung; Verjährung solcher Ansprüche.

(1) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen. Die Versandstation hat im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats auch in diesem die frankirten Gebühren, welche von ihr in den Frachtbrief eingetragen wurden, zu spezifiziren.

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

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

(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Zur Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender oder Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Zur Nachbezahlung zu wenig erhobener Frachtbeträge ist nach Auslieferung des Gutes derjenige verpflichtet, welcher die Fracht bezahlt oder nach Abs. 3 hinterlegt hat. §. 90 Abs. 1 findet auf die in diesem Absatz erwähnten Ansprüche keine Anwendung.

(5) Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder Gebühren sowie Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren (Abs. 4) verjähren in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Zahlung erfolgt ist.

(6) Die Verjährung des Anspruchs auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Ergibt auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Ablaufe desjenigen Tages, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesezten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.

(7) Hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

§. 62.

Nachnahme.

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

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

(3) Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen dient der abgestempelte Frachtbrief, das Frachtbrief-Duplikat oder die anderweit gestattete Bescheinigung über Aufgabe von Gütern. Auf Verlangen werden außerdem besondere Nachnahmescheine, und zwar gebührenfrei erteilt.

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

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

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

§. 63.

Lieferfrist.

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

a. für Eilgüter:

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

b. für Frachtgüter:

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

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

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

1. Für solche Güter, deren Beförderung von und nach abseits von der Bahn gelegenen Orten (Güternebenstellen) die Eisenbahn übernommen hat.
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, wobei es zulässig ist, die Zuschlagsfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen.
3. Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

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

(4) Die Lieferfrist beginnt, abgesehen von dem Falle des §. 55 Abs. 3, mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief (§. 54 Abs. 1) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verboten ist (§. 68 Abs. 5), wenn inner-

halb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

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

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

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

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

§. 64.

Verfügungsrecht des Absenders.

(1) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsort oder auf einer Zwischenstation oder auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station abgeliefert werde. Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie wegen nachträglicher Frankirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn zugelassen werden. Nachträgliche Verfügungen oder Anweisungen anderen als des angegebenen Inhalts sind unzulässig.

(2) Dieses Recht steht indeß im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins (§. 54 Abs. 5 und 7) dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat oder den Aufnahmeschein vorlegt. Befolgt die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders, ohne die Vorlegung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.

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

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

bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

(5) Die Eisenbahn darf, unbeschadet des ihr bei Nachnahmen und Frankaturen zustehenden Ermessens, die Ausführung der im Abs. 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

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

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

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

§. 65.

Transporthindernisse.

(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransports ohne Verschulden des Absenders zeitweilig verhindert, so hat — abgesehen von dem Falle des Abs. 3 dieses Paragraphen — die Eisenbahn den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzugehen.

(2) Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transports, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg durch Zahlung der in den Tarifen festzusetzenden Gebühren entschädigen.

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

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

Anlage G.

§. 66.

Ablieferung des Gutes.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung ihrer durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und gegen Bescheinigung des Empfanges (§. 68 Abs. 7) den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

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

(3) Als Ort der Ablieferung gilt, vorbehaltlich der Festsetzungen im §. 68 Abs. 1 bis 3, die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Soll nach der Vorschrift des Frachtbriefes das Gut an einem an der Eisenbahn gelegenen Orte abgegeben werden oder liegen bleiben, so gilt, auch wenn im Frachtbrief ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Ablieferung hat an diesem zu erfolgen.

(4) Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zolgelber und andere zum Zwecke der Ausführung des Transports gehabte Auslagen sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter. Die Empfangsbahn hat gegebenenfalls das Pfandrecht der Eisenbahn an dem Gute (H. G. B. §§. 440 ff.) geltend zu machen.

§. 67.

Verpflichtung des Empfängers durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten. Vergleiche jedoch §. 61 Abs. 4 wegen Berichtigung der Frachtansätze.

§. 68.

Verfahren bei Ablieferung des Gutes.

(1) Soweit das Abladen der Güter nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung der Eisenbahn obliegt, hat diese zu bestimmen, ob die Güter dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen

sind oder ob ihm über die Ankunft Nachricht zu geben ist. Auf den Stationen, wo hiernach die Güter dem Empfänger zugeführt werden sollen, ist dies durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machen. Ueber die Ankunft der vom Empfänger abzuladenden Güter ist diesem auf seine Kosten, vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen, stets Nachricht zu geben. Sie erfolgt nach Wahl der Eisenbahn schriftlich durch die Post oder besonderen Boten, unter Angabe der Frist, innerhalb welcher nach §. 69 Abs. 2 das Gut abzunehmen ist, soweit nicht eine andere Art der Benachrichtigung zwischen dem Empfänger und der Eisenbahn schriftlich vereinbart worden ist. Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger sich dieselbe verboten hat, sowie bei bahnlagernd gestellten Gütern. Für die Ausfertigung der Benachrichtigung darf eine Gebühr nicht berechnet werden.

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

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

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

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

(6) Müssen Güter den bestehenden Vorschriften zufolge nach den Abfertigungsräumen oder nach Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung oder nach sonstigen in den Vorschriften bezeichneten Räumen verbracht werden, so geschieht dies durch die Eisenbahn, auch wenn der Empfänger sich die Selbstabholung vorbehalten hat, es sei denn, daß die Eisenbahn ihm die Vorführung überläßt.

(7) Die Auslieferung des Gutes erfolgt gegen Zahlung der etwa darauf haftenden Fracht- und sonstigen Beträge und gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung. Letztere hat sich auf die einfache Anerkennung des Empfanges zu beschränken; weitere Erklärungen, namentlich über tadellosen oder rechtzeitigen Empfang, dürfen nicht gefordert werden. Güter, welche nicht durch die Eisenbahn zuzuführen sind, werden dem Empfänger auf Vorzeigung des seitens der Eisenbahn quittirten Frachtbriefs zur Verfügung gestellt, und zwar die vom Empfänger auszuladenden auf den Entladeplätzen, die übrigen Güter in den Abfertigungsräumen (auf den Güterböden).

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

§. 69.

Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.

(1) Die nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung durch die Eisenbahn auszuladenden Güter sind binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung beziehungsweise Empfang (vergleiche §. 68 Abs. 1 in Verbindung mit §. 63 Abs. 4) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

(2) Die Fristen, binnen welcher die von dem Empfänger abzuladenden Güter durch denselben auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und sind, sofern sie für deren ganzes Gebiet gleichmäßig erlassen werden, durch den Tarif, anderenfalls auf

jeder Station durch Aushang an den Abfertigungsstellen sowie durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Erfolgt die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes durch die Post, so beginnen diese Fristen frühestens 3 Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post.

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

(4) Der Lauf der Entlade- und Abholungsfristen (Abs. 2) ruht während der Sonn- und Festtage sowie für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender oder den Empfänger verzögert wird. Seitens der letzteren ist die Dauer der Abfertigung nachzuweisen.

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

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

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

§. 70.

Ablieferungshindernisse.

(1) Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln, verweigert oder verzögert er die Annahme oder die Abnahme oder ergiebt sich ein sonstiges Ablieferungshinderniß, so hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. In keinem Falle darf das Gut ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders zurückgesendet werden.

(2) Ist die Benachrichtigung des Absenders den Umständen nach nicht thunlich oder ist der Absender mit der Ertheilung der Anweisung säumig oder die Anweisung nicht ausführbar, so hat die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen und dabei die Sorgfalt eines ordent-

lichen Kaufmanns anzuwenden. Sie ist jedoch nach ihrem Ermessen auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen bei einem öffentlichen Lagerhaus oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, zu hinterlegen.

(3) Die Eisenbahn ist ferner befugt:

- a) Güter der im ersten Absatz erwähnten Art, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder wenn sie nach den örtlichen Verhältnissen weder eingelagert noch einem Spediteur übergeben werden können, sofort,
- b) Güter, welche weder vom Empfänger abgenommen noch vom Absender zurückgenommen werden, frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit, falls aber deren Werth durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden Kosten unverhältnißmäßig vermindert würde, auch schon früher,

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

(4) Von der Hinterlegung und dem vollzogenen Verkaufe des Gutes ist der Absender und der Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen, es sei denn, daß dies unthunlich ist. Im Falle der Unterlassung ist die Eisenbahn zum Schadensersatz verpflichtet.

§. 71.

Feststellung von Verlust und Beschädigung des Gutes seitens der Eisenbahn.

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

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

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

§. 72.

Feststellung von Mängeln des Gutes durch amtlich bestellte Sachverständige oder durch die Gerichte.

Jedem Betheiligten steht, unbeschadet des in dem §. 71 vorgesehenen Verfahrens, das Recht zu, die Feststellung einer Beschädigung oder Minderung des Gutes durch Sachverständige, welche von dem Gericht oder einer anderen zu-

ständigen Behörde ernannt sind, vornehmen zu lassen. Bei diesem Verfahren ist auch dann, wenn die Sachverständigen nicht durch das Gericht ernannt sind, die Eisenbahn zuzuziehen.

§. 73.

Aktivlegitimation. Reklamationen.

(1) Zur Geltendmachung der aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht. Bezüglich der Berechtigung zur Erhebung von Frachterstattungsanträgen vergleiche §. 61 Abs. 4.

(2) Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefs, den Aufnahmeschein oder eine Bescheinigung der Versandstation, daß eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht beizubringen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen, es wäre denn, daß er den Nachweis beibringt, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

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

§. 74.

Haftpflicht mehrerer an der Beförderung beteiligter Eisenbahnen.

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

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

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

(4) Im Wege der Widerklage oder mittelst Aufrechnung können Ansprüche aus dem Frachtvertrag auch gegen eine andere als die bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

(5) Hat auf Grund dieser Vorschriften eine der beteiligten Bahnen Schadenersatz geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen diejenige Bahn zu, welche den Schaden verschuldet hat. Kann diese nicht ermittelt werden, so haben die beteiligten Bahnen den Schaden nach dem Verhältniß ihrer Antheile an der

Fracht gemeinsam zu tragen, soweit nicht festgestellt wird, daß der Schaden nicht auf ihrer Beförderungstrecke entstanden ist. Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

§. 75.

Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes im Allgemeinen.

(1) Die Eisenbahn haftet, vorbehaltlich der Bestimmungen in den folgenden Paragraphen, für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, verursacht ist.

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

§. 76.

Beschränkung der Haftung bezüglich des Bestimmungsorts.

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

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

§. 77.

Beschränkung der Haftpflicht bei besonderen Gefahren.

(1) Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, die nach der Bestimmung dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen befördert werden,

für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht; hierunter ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen;

in Ansehung der Güter, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§. 58) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben sind,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht;

3. in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach der Bestimmung dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder von dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht;

4. in Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entsteht;

5. in Ansehung lebender Thiere,

für den Schaden, welcher aus der für sie mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr entsteht;

6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach dieser Ordnung, dem Tarif oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beigegeben ist,

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

(2) Konnte ein eingetretener Schaden den Umständen nach aus einer der im Abs. 1 bezeichneten Gefahren entstehen, so wird vermuthet, daß er aus dieser Gefahr entstanden sei.

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

§. 78.

Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

(1) Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmäßig einen Gewichtsverlust erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu nachstehenden Normalsätzen ausgeschlossen.

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

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

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

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

(5) Die Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, soweit der Verlust den Umständen nach nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder soweit der angenommene Satz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

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

§. 79.

Vermuthung für den Verlust des Gutes.

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

§. 80.

Höhe des Schadensersatzes bei Verlust oder Minderung des Gutes.

Muß auf Grund des Frachtvertrags von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden, so ist der gemeine

Handelswerth und in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte, unter Hinzurechnung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht bereits bezahlt ist. Vergleiche jedoch §. 88.

§. 81.

Beschränkung der Höhe des Schadensersatzes durch die Tarife.

(1) Die Eisenbahnen können in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) einen im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermäßigung für die ganze Beförderung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen der Eisenbahn enthalten und der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungstrecke Anwendung findet.

(2) Den Eisenbahnen ist ferner gestattet, die im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Werthpapieren zu leistende Entschädigung in den Tarifen auf einen Höchstbetrag zu beschränken.

(3) Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche §. 88.

§. 82.

Wiederauffinden des Gutes.

(1) Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er, für den Fall, als das Gut binnen 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde. Ueber den Vorbehalt ist eine Bescheinigung zu ertheilen.

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

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

§. 83.

Höhe des Schadensersatzes bei Beschädigung des Gutes.

Im Falle der Beschädigung des Gutes ist für die Minderung des im §. 80 bezeichneten Werthes Ersatz zu leisten. Ist für den zu ersetzenden Werth des Gutes auf Grund der Bestimmungen des §. 81 im Tarif ein Höchstbetrag festgesetzt, so wird der für die Beschädigung zu leistende Ersatz verhältnißmäßig gekürzt. Vergleiche jedoch §. 88.

§. 84.

Angabe des Interesses an der Lieferung. Ihre Voraussetzungen.

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

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

(3) Der Frachtzuschlag ist für untheilbare Einheiten von je 10 Mark und 10 Kilometer zu berechnen und darf 2,5 Pfennig für 1 Kilometer und für je 1000 Mark des als Interesse angegebenen Betrags nicht übersteigen. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt für den ganzen Durchlauf 40 Pfennig. Ueberschießende Beträge werden auf 10 Pfennig abgerundet.

(4) Ist die Ersatzpflicht nach den Vorschriften des §. 81 auf einen Höchstbetrag beschränkt, so findet eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus nicht statt.

§. 85.

Höhe des Schadenersatzes für Verlust, Minderung oder Beschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung.

Hat eine Angabe des Interesses an der Lieferung stattgefunden (§. 84), so kann im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes außer der in den §§. 80 und 83 bezeichneten Entschädigung der Ersatz des weiter entstandenen Schadens bis zu dem angegebenen Betrage beansprucht werden.

§. 86.

Haftung für Versäumung der Lieferfrist.

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

§. 87.

Höhe des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist.

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

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

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

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

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

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

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

bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag $\frac{2}{10}$ der Fracht,

" " " " " 2 Tage $\frac{4}{10}$ " "

" " " " " 3 " $\frac{6}{10}$ " "

" " " " " 4 " $\frac{8}{10}$ " "

" " " " " von längerer Dauer die ganze Fracht.

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

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

(2) Beweist die Eisenbahn, daß kein Schaden entstanden ist, so ist keine Vergütung zu leisten.

(3) Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche §. 88.

§. 88.

Schadensersatz bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

Ist der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt, so kann in allen Fällen Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.

§. 89.

Verwirkung der Ersatzansprüche.

Werden Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen oder zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung aufgegeben, oder werden die für diese Gegenstände vorgesehenen Sicherheitsmaßregeln von dem Absender unterlassen, so ist die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags ausgeschlossen.

§. 90.

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

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

(2) Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche für Schäden, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden sind;

2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn sie spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer

- der nach §. 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen schriftlich angebracht werden;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die gemäß §. 71 oder 72 festgestellt worden sind, bevor der Empfänger das Gut angenommen hat, oder deren Feststellung nach §. 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
 4. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die bei der Annahme äußerlich nicht erkennbar waren, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
 - a) es muß unverzüglich nach der Entdeckung des Mangels und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme zu dessen Feststellung entweder bei Gericht die Besichtigung des Gutes durch Sachverständige oder schriftlich bei der Eisenbahn eine gemäß §. 71 vorzunehmende Untersuchung des Gutes beantragt werden;
 - b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

(3) Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefs und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrag auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

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

§. 91.

Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Gutes.

(1) Die Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren in einem Jahre.

(2) Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes oder der verspäteten Ablieferung mit dem Ablaufe der Lieferfrist.

(3) Die Verjährung wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesezten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.

(4) Für die Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

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

(6) Die Vorschriften dieses Paragraphen finden keine Anwendung, wenn die Eisenbahn den Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Gutes vorsätzlich herbeigeführt hat. Sie finden ferner keine Anwendung auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen unter einander.

Berlin, den 26. Oktober 1899.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.

Graf von Posadowsky.

Anlage A.

L e i c h e n = P a ß.

Die nach Vorschrift eingesargte Leiche de am^{ten} 19
zu^(Ort) an^(Todesursache) verstorbenen^(Alter) jährigen
.....^(Stand, Vor- und Zuname des Verstorbenen, bei Kindern Stand der Eltern) soll mittelst Eisenbahn von
..... über nach
zur Bestattung gebracht werden. Nachdem zu dieser Ueberführung dem Begleiter
der Leiche^(Stand und Name) die Genehmigung ertheilt worden ist,
werden sämmtliche Behörden, deren Bezirke durch diesen Leichentransport berührt
werden, ersucht, denselben ungehindert und ohne Aufenthalt weitergehen zu lassen.

....., den^{ten} 19

(Siegel.)

(Unterschrift.)

Vorschriften

über

bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände*).

(§. 50 B 1.)

I.

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

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

II.

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

III.

(1) Streichhölzer und andere Reib- und Streichzündler (als Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisse aus

*) Anmerkung. Die nachstehenden Vorschriften sind, soweit sie mit der Anlage I der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr — in der Fassung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 (Reichs-Gesetzbl. von 1895 S. 465 ff. und von 1896 S. 711) und des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 — übereinstimmen, in lateinischer Schrift gedruckt.

starkem Eisenblech oder aus festgefügttem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

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

IV

Sicherheitszündler, das heisst solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnissmässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III (Abs. 1) gegebenen Vorschriften. Wegen anderer Zündschnüre vergleiche Nr. XXXVa Ziffer 3.

V.

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

VI.

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

(2) Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespännen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als »rothen Phosphor enthaltend« bezeichnet sein. Phosphorcalcium wird unter den gleichen Bedingungen zur Beförderung angenommen. Die Aufschrift der Kisten hat zu lauten: »Phosphorcalcium enthaltend«.

VII.

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

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

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

VIII.

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

VIIIa.

- (1) Schwefeläther wird nur befördert
entweder
1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweisstem 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, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
 - b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Materiale besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

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

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

IX.

(1) Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten (Hoffmannstropfen und Kollodium), sowie Lösungen von Kollodiumwolle in Amylacetat dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

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

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

(3) Den gleichen Bedingungen unterliegt Zinkäthyl, jedoch dürfen brennbare Stoffe zur Verpackung nicht benutzt werden.

X.

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

entweder

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

3. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen eingefüttert sind.

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

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

XI.

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

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

XIa.

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

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

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

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

2. (1) Die Beförderung findet nur in offenen Wagen statt.
(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in denen das Denaturierungsmittel befördert worden ist. Derartige Gefäße sind im Frachtbriefe stets als solche zu bezeichnen.
3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche die Bestimmung unter Nr. XXXV.

XII.

Grünkalk, das heisst der gebrannte Kalk, welcher in den Gaswerken zur Reinigung des Leuchtgases gedient hat, wird nur in offenen Wagen befördert.

XIII.

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

XIV.

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

(2) Blei darf zur Verpackung von Pikrinsäure nicht verwendet und nicht mit Pikrinsäure zusammen in demselben Wagen verladen werden. Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei gedeckte Wagen dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

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

XV.

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

1. (1) Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.
(2) Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen diese Stoffe stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit

- anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
 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. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kollis desfalligen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.
 5. Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation beziehungsweise nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im §. 70 Abs. 2 der Verkehrsordnung in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Formlichkeiten verkaufen.

XVa.

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

XVI.

(1) Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 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 Kieselguhr eingebettet werden müssen.

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

XVII.

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

XVIII.

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

entweder

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

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

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

XIX.

(1) Für Firnisse und mit Firniss versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. VIIIa) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sowie für Amylacetat sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, 1 Abs. 1 massgebend.

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

XX.

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

(2) die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphta und Destillate aus solchen, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

(3) ferner Steinkohlentheeröle, die bei 17,5 Grad Celsius ein geringeres spezifisches Gewicht als 1,0 haben (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);

(4) Kohlenwasserstoffe anderen Ursprunges, die bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,830 haben,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
entweder
 - a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
oder
 - b) in dichten 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 Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen 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 Materiale 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 Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Abs. 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben oder dass das Petroleum

der im Eingange angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXI.

(1) Petroleum, rohes und gereinigtes, Braunkohlentheeröle, ferner Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphta 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,

(2) Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.) sowie Lösungen von Kautschuk oder Guttapercha, die vorwiegend aus Petroleumnaphta 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 konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
oder

b) in dichten widerstandsfähigen Metallgefäßen,
oder

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

aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen 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 Materiale 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 Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Verladung und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem 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 rother Zettel mit der Aufschrift »Vorsichtig rangiren« anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Abs. 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 Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXII.

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

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
entweder
a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,
oder

- b) in Gefäßen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
- aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
 - bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Materiale 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 Kessel-(Bassin-)Wagen.
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 Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
 4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.
 5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
 6. Bei der Verladung und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
 7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
 8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem 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 er-

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

9. Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 5 Anwendung.

XXIII.

(1) Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, von Blutlausgift (einem Gemenge von Schmierseife, Karbolöl und Fuselöl) sowie 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 deklariren.

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

XXIV.

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

1. auf jedem Versandstück in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte »Arsenik (Gift)« angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:
entweder
 - a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,
oder
 - b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind,
oder
 - c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV.

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

XXVI.

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

XXVII.

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

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

(2) Auf Presshefe finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

XXVIII.

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

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

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

XXIX.

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

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

entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,
oder

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

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

XXX.

(1) Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de Soie und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transporte zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstände von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so dass man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind aussen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

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

XXXI.

(1) Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute, in rohem Zustand, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Putzlappen; ferner Seilerwaaren, Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Abs. 3) werden, wenn sie gefettet oder gefirnisst sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert. Diese Gegenstände dürfen, vorbehaltlich der Bestimmungen im Abs. 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 Gegentheil aus dem Frachtbriefe hervorgeht.

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

(4) Gefettete oder gefirnisste Putzlappen (Putztücher) werden in der unter Abs. 3 vorgesehenen Verpackung auch in nassem oder feuchtem Zustande zur Beförderung zugelassen.

XXXII.

Fäulnissfähige thierische 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, abgepresstes Talg, Hörner ohne Schlauch, das heisst ohne den Hornfortsatz des Stirnbeins, in trockenem Zustande, Klauen, das heisst die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichtheile, 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 gut verschlossene, 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 Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:

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

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

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

4. Trockene oder ausgepresste feuchte Kesselrückstände von der Lederleimfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger) müssen mit zwei über einander liegenden grossen, wasserdichten, nicht getheerten 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 Kalk, 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 Ziffer 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 Transporte zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Karbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.
8. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Eisenbahnwagen, in denen Gegenstände dieser Art nach Maßgabe der Bestimmungen unter Ziffer 3b und Ziffer 5 in lossem Zustande befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauch in derselben Weise, wie dies in Bezug auf die Beseitigung von Ansteckungstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, einem Reinigungsverfahren (Desinfektion) zu unterwerfen, das geeignet ist, die den Wagen etwa anhaftenden Ansteckungstoffe vollständig zu beseitigen.
9. Die Kosten der Desinfektion der Wagen sowie etwa nöthiger Desinfektion der Güter fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
10. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

XXXIII.

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

XXXIV.

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

langen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

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

XXXV a.

1. Fertige (das heisst mindestens mit dem Schießmittel geladene) Patronen für Handfeuerwaffen, jedoch mit Ausnahme der unter Nr. XXXVI aufgeführten Patronen;

2. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach §. 50 A 4 lit. a bis e (einschließlich) von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver und ähnlichen Gemischen siehe Nr. XXXVIII und wegen bengalischer Schellackpräparate Nr. XLII);

3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (wegen dieser siehe Nr. IV);

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

5. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche Gemenge, wie Lithotrit und der sogenannte brennbare Salpeter; Holzpulver, das heisst ein Gemenge von nitrirtem Holze, welches durch die Nitrirung eine Gewichtsvermehrung von höchstens 30 Prozent erfahren hat, und salpetersauren Salzen mit oder ohne Zusatz von schwefelsauren Salzen, unter Ausschluß der chloresauren Salze; gekörntes Pulver, das aus einem Gemenge von Dinitrocellulose und Barytsalpeter besteht; Baugener Sicherheitspulver (ein Gemenge aus Ammonialsalpeter und Natronseife); ferner Rottweiler Klein-Kaliber-Pulver (ein chemisches Pulver aus aufgelöster nitrirter Cellulose); Würfelpulver (Pulver aus warm abgepresster Sprenggelatine) sowie solche

rauchschwache Pulver, welche aus gelatinirter Schießbaumwolle ohne Zusatz anderer Explosivstoffe hergestellt sind, auch Plastomenit (ein aus Nitrocellulose durch Zusammenschmelzen mit festen Nitro-Verbindungen hergestelltes Pulver): sämmtlich auch in Form von Kartuschen;

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

unterliegen nachstehenden Vorschriften:

A.

Verpackung.

Zu 1.

(1) Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, mit Ausnahme der unter Nr. XXXVI aufgeführten, sind zunächst partienweise in Kartons von steife Pappe derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in den Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Kartons mit Patronen sind sodann dicht neben und über einander in gut gearbeitete, dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschuß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

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

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

Zu 2.

(1) Feuerwerkskörper sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten od

Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschuß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

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

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

Zu 3.

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

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

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

Zu 4.

(1) Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder), Kollodiumwolle und Pyropapier — soweit derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransport ausgeschlossen sind — sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, so fest zu verpacken, daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschuß der Behälter darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

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

(3) Diese Patronen sowie Schießbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter oder in denselben Wagen verpackt werden. Schießbaumwolle sowie andere Nitrocellulose muß in wasserdichte Behälter verpackt sein.

(4) Das Bruttogewicht eines mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose gefüllten Behälters darf 90 Kilogramm, das Bruttogewicht eines

Schießbaumwollepatronen enthaltenden Behälters 35 Kilogramm nicht übersteigen.

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

Zu 5.

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

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

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

Zu 6.

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

- (2) Das Bruttogewicht der Behälter darf 35 Kilogramm nicht übersteigen.
- (3) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Dynamitpatronen“ u. s. w. sowie mit der Bezeichnung des Ursprungsorts (Fabrikmarke) versehen sein.

B.

Aufgabe.

- (1) Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.
- (2) Die Annahme von Sendungen nach solchen Stationen und Bahnstrecken, auf denen die Beförderung explosiver Gegenstände ausgeschlossen ist, ist unstatthaft.
- (3) Die Annahme zur Beförderung kann, falls der Transport nicht mit Sonderzügen bewirkt wird, von vornherein auf bestimmte Tage und für bestimmte Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung, nöthigenfalls der Festsetzung der Landesaufsichtsbehörde.
- (4) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit rother Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefäße auch das Bruttogewicht jedes einzelnen derselben enthalten und sind für Nitrocellulose abgesehen auszufertigen.
- (5) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Gegenstände den bestehenden Vorschriften entspricht. Außerdem muß jede Sendung, welche Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen enthält, von einem unter amtlicher Beglaubigung von dem Fabrikanten ausgestellten Ursprungszeugnisse begleitet sein. Auch muß jeder derartigen Sendung die Bescheinigung eines vereideten Chemikers über die Beschaffenheit und ordnungsmäßige Verpackung beigegeben werden.
- (6) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transport ausgeschlossen. Auch ist die Angabe des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.
- (7) Jeder Transport muß — unbeschadet anderer Vereinbarungen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen im Einzelfalle —
 - sofern er auf der Aufgabebahn verbleibt,
mindestens 1 Tag;
 - sofern er zwar auf der Aufgabebahn verbleibt, aber für Stationen von Zweigbahnen bestimmt ist,
mindestens 2 Tage;
 - sofern er sich über mehrere, unter getrennter Verwaltung stehende Bahnen bewegt,
mindestens 4 Tage

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

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

C.

Transportmittel.

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

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

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

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

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

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

D.

Verladen.

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

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

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

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

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

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

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

E.

Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt.

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

(2) Fährt innerhalb des Bahnhofs eine Lokomotive an der Ladestelle oder an bereits mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen vorüber, so müssen Feuerthür und Aschenklappen geschlossen und darf das Blaserohr nicht verengt werden. Während der Vorüberfahrt der Lokomotive müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und muß der außerhalb der Eisenbahnwagen befindliche Theil der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch die Verladung unterbrochen werden. Die Vorschriften dieses Absatzes sind auch beim Begegnen der Züge auf freier Strecke thunlichst zu beachten.

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

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

(5) Bei längerem Halten auf Unterwegsstationen sind die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen in möglichst abgelegene Nebengleise zu fahren. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als 1 Stunde, so ist der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen, um sie in die Lage zu setzen, die ihr im öffentlichen Interesse erforderlich erscheinenden Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

F.

Bestimmung der Züge und Einstellung der mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen in die Züge.

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

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

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

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

G.

Begleitung der Sendungen explosiver Gegenstände.

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

H.

Benachrichtigung der Unterwegsstationen und der am Transporte beteiligten Verwaltungen.

(1) Die sämtlichen auf der Fahrt zu berührenden Stationen sowie das Personal der Züge, mit denen unterwegs Kreuzung oder Ueberholung stattfindet,

sind durch die Bahnverwaltung von dem Abgang und dem Eintreffen der Sendungen rechtzeitig zu benachrichtigen, damit jeder unnötige Aufenthalt vermieden und die durch die Natur des Bahnbetriebs bedingte Gefahr möglichst vermindert, auch jede andere Ursache einer solchen ausgeschlossen werde.

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

J.

Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.

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

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

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

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

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

XXXVb.

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

a. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

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

(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen ihnen ist mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe voll-

ständig auszufüllen. Diese Ausfüllung ist nicht erforderlich, wenn die Einrichtung der Kapseln, z. B. durch eine den Sprengsatz sicher abschließende innere Schutzkapsel, Gewähr dafür bietet, daß der Sprengsatz bei der Beförderung nicht gelockert wird.

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

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück mit einem haltbaren Papierstreifen derart zu umkleben, daß dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepreßt wird, daß sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen läßt. Je 5 solcher Blechbehälter sind in einem Umschlage aus starkem Packpapier oder in einem Karton zu einem Packete zu vereinigen.

(2) Die Packete sind sodann in eine fest gearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 Millimeter Wandstärke oder in eine starke Blechkiste derart einzuschließen, daß Hohlräume zwischen den Schachteln sowie zwischen diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Um das Entleeren der Kiste zu erleichtern, ist in jeder Schicht mindestens ein Packet mit einem festen Bande derart zu umwinden, daß das betreffende Packet mittelst dieses Bandes bequem herausgezogen werden kann.

(3) Hohlräume in der Kiste, die ein Schlottern der Packete zulassen könnten, sind mit Papierstückchen, Stroh, Heu, Werg, Holz- wolle oder Hobelspähnen — alles völlig trocken — auszustopfen, worauf der Deckel der Kiste, sofern diese aus Blech besteht, aufgelöthet, sofern sie von Holz ist, mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für die die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, daß ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist in eine solid gearbeitete und mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben zu verschließende hölzerne Ueberkiste von wenigstens 25 Millimeter Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muß wenigstens 30 Millimeter betragen und mit Sägespähnen, Stroh, Werg, Holz- wolle oder Hobelspähnen ausgefüllt sein.

4. Nach Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird der äußere Deckel mit einem Zettel besetzt, der die Worte „Sprengkapseln — nicht stürzen“ auffällig zu tragen hat.
5. Die einzelne Kiste darf an Sprengsatz nicht mehr als 20 Kilogramm enthalten; Kisten, deren Gewicht 10 Kilogramm übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten zur leichteren Handhabung versehen sein.

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

b. Elektrische Minenzündungen.

1. (1) Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopfe sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Materiale vollständig auszufüllen.
(2) Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 Millimeter, die der Ueberkiste nicht unter 25 Millimeter betragen.
2. (1) Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Bändern sind, höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Pakete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Pakets zu liegen kommen. Von diesen Paketen sind je höchstens 10 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 Millimeter betragen darf.
(2) Die elektrischen Zündungen an Holzstäben sind in hölzerne Kisten von mindestens 12 Millimeter Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 Millimeter Stirnwandstärke, deren Länge um 8 Centimeter größer ist, als die der Zünder, derart zu verpacken, daß die Kiste höchstens 100 Zünder enthält, und daß an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, so daß kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens je 10 solcher Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken.
3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a 3 bis 6 sinngemäß Anwendung.

c. Friktionszünder

sind in nachstehender Weise zu verpacken:

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

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

XXXVc.

Patronen aus folgenden Sicherheitsprengstoffen:

- Baugener Sicherheitspulver (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Natronseife),
- Dahmenit (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, salpetersaurem Kali und Naphthalin),
- Dahmenit A (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, doppeltchromsaurem Kali und Naphthalin),
- Dahmenit B (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, Dinitrobenzol oder Dinitronaphthalin oder Dinitrotoluol und Essigsäure),
- Favierschem Sprengstoffe (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Mono- oder Dinitronaphthalin),
- Petroklastit und Haloklastit (Gemenge von Salpeter, Schwefel, Steinkohlenpech und Kaliumbichromat),
- Progressit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und salzsaurem Anilin, mit oder ohne Zusatz von schwefelsaurem Ammoniak),
- Roburit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Chlordinitrobenzol und Chlordinitronaphthalin),
- Roburit I (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Dinitrobenzol und übermangansaurem Kali), mit oder ohne Ammonsulfat,
- Roburit IT oder Gesteins-Sicherheitspulver (Gemenge von Trinitrotoluol, Chilisalpeter, Ammoniaksalpeter und übermangansaurem Kali),
- Ruborit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Dinitrobenzol),

- Sekurit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol),
- Sicherheits Sprengpulver der vereinigten Cöln-Rottweiler Pulverfabriken (Gemenge von einer neutral reagirenden Salpeterart — Ammoniumsalpeter ohne Zusatz oder mit ganz geringem Zusätze von doppeltkohlen saurem Ammonium oder Baryum — und einem pflanzlichen oder thierischen Oele, das im Wesentlichen aus Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff besteht, mit oder ohne Schwefel),
- Sicherheits Sprengstoff der Güttlerschen Pulverfabriken, bestehend aus Ammonsalpeter überzogen mit Plastomenitlack, der aus Harzen, Nitrotoluolen und höchstens 0,25 Prozent Kolloodiumwolle bereitet ist,
- Woswinkelschen Sicherheits Sprengstoffe (Gemenge aus Ammonsalpeter, Dinitrobenzol, Harzen, Paraffin, Fetten und Lacken),
- Wachspulver (Gemenge von chlorsaurem Kali, Karnaubawachs und Hexenmehl — Lykopodium —),
- Westfalit (Gemenge von Salpeter mit Harz, Naphthalin und rohen Theerölen, mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen, mit oder ohne Zusatz von Kaliumbichromat)

werden unter nachstehenden Bedingungen befördert:

1. (1) Die Patronen sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und letztere in starke Holzkisten zu verpacken.
(2) Mit Paraffin oder Ceresin getränkte Patronen können auch durch eine feste Umhüllung von Papier in Pakete vereinigt werden. Ferner dürfen Patronen, die nicht so getränkt sind, bis zum Gewichte von 2 Kilogramm in Pakete vereinigt werden, die durch einen Ueberzug von Ceresin und Harz völlig von der Luft abgeschlossen sind. Die Pakete sind in haltbare hölzerne Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, fest zu verpacken.
(3) Jede Kiste oder Tonne darf höchstens 50 Kilogramm Patronen enthalten.
2. Die Kisten und Tonnen müssen mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.
3. (1) Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und von einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Art des Sprengstoffs und über die Beachtung der unter Ziffer 1 und 2 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.
(2) Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbrief unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

XXXVI.

- A. Fertige Patronen für Handfeuerwaffen und zwar:
1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen,
 2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen und
 3. Patronen mit Papierhülsen, die einzeln in gut verschlossene Blechhülsen eingelegt sind,
(wegen anderer Patronen vergleiche Nr. XXXVa Ziffer 1)

werden unter folgenden Bedingungen befördert:

- a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, dass ein Ablösen der Geschosse und ein Ausstreuen von Pulver nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen aus Pappe und einem metallenen äusseren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, dass die ganze Menge des Pulvers sich in dem metallenen Patronenuntertheile befindet und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist. Die Pappe der Patrone muss von solcher Beschaffenheit sein, dass ein Brechen beim Transport ausgeschlossen ist.
- b) Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben und über einander in gut gearbeitete feste Holzkisten zu verpacken, deren geringste Wandstärke nach folgenden Stufen zu bemessen ist:

		Bruttogewicht der Kiste:		geringste Wandstärke:	
		bis	5 Kilogramm einschliesslich	7 Millimeter,	
über	5 Kilogramm	50	"	12	"
"	50	100	"	15	"
"	100	150	"	20	"
"	150	200	"	25	"

Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste um 5 Millimeter, jedoch niemals auf weniger als 7 Millimeter vermindert werden.

Etwa leer bleibende Räume sind mit Pappe, Papierabfällen, Werg, Holzwolle oder Hobelspähnen — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, dass ein Schlottern in der Kiste während des Transports ausgeschlossen ist.

- c) Das Gewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 200 Kilogramm nicht übersteigen.

- d) Der Verschluss der Kisten darf mittelst eiserner Nägel nur dann erfolgen, wenn diese gut verzinkt sind. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Ausserdem sind sie mit einem Plombenverschluss, oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke), oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.
- e) Der Absender hat im Frachtbrief eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

»Der Unterzeichnete erklärt, dass die in diesem Frachtbrief angegebene, mit dem Zeichen verschlossene Sendung in Bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den in der Anlage B zur Verkehrsordnung unter Nr. XXXVI lit. A getroffenen Bestimmungen entspricht.«

B. Proben von Schießmitteln in Metallhülsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

- a) Die Proben von Schießmitteln sind in seidene Beutel zu füllen, so daß kein Ausstreuen stattfinden kann. Diese Beutel sind in Metallhülsen zu bringen, die durch Holzpfropfen vollständig verschlossen werden. Die Menge des Schießmittels in jeder Hülse darf nicht mehr als 1 Kilogramm, die damit beschickte Hülse nicht mehr als 1,5 Kilogramm wiegen.
- b) Die Metallhülsen mit Proben sind in gut gearbeitete Holzkisten zu verpacken, deren geringste Wandstärke nach folgenden Stufen zu bemessen ist:

		Bruttogewicht der Kiste:			geringste Wandstärke:
		bis	5 Kilogramm einschließlich		7 Millimeter,
über	5 Kilogramm	"	50	"	12 "
"	50	"	100	"	15 "
"	100	"	150	"	20 "
"	150	"	200	"	25 "

Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste um 5 Millimeter, jedoch niemals auf weniger als 7 Millimeter vermindert werden.

Etwa leer bleibende Räume sind mit Pappe, Papierabfällen, Berg, Holzwolle oder Hobelspähnen — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, daß ein Schlottern in der Kiste während des Transports ausgeschlossen ist.

- c) Das Gewicht einer mit Proben von Schießmitteln in Metallhülsen gefüllten Kiste darf 200 Kilogramm nicht übersteigen.

- d) Der Verschluß der Kisten darf mittelst eiserner Nägel nur dann erfolgen, wenn diese gut verzinkt sind. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Außerdem sind sie mit einem Plombenverschluß, oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke), oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.
- e) Der Absender hat im Frachtbrief eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, daß die in diesem Frachtbrief angegebene, mit dem Zeichen verschlossene Sendung in Bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den in der Anlage B zur Verkehrsordnung unter Nr. XXXVI lit. B getroffenen Bestimmungen entspricht.“

XXXVII.

Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen (Flobert-Munition):

1. Kugelzündhütchen sind in Pappschachteln, Blechschachteln, Holzkästchen oder starke Leinensäcken zu verpacken.
2. Schrotzündhütchen sind in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derartig fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können.

Die einzelnen Behälter für Kugelzündhütchen und für Schrotzündhütchen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt, und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung »Kugelzündhütchen« oder »Schrotzündhütchen« tragenden Zettel beklebt sein.

Für Flobert-Zündhütchen ohne Kugel und Schrot gelten dieselben Verpackungsbedingungen wie für Schrotzündhütchen.

XXXVIII.

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

1. Dieselben dürfen keine Mischungen von chlorsauren Salzen mit Schwefel und salpetersauren Salzen, ferner von chlorsaurem Kali und Blutlaugensalz sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung,

Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können, oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepresstem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepresstem Zustande, hergestellt sein. Gekörntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 Gramm enthalten.

2. Das Gesamtgewicht des Satzgemenges der Feuerwerkskörper, welche zu einem Frachtstücke verpackt sind, darf 20 Kilogramm, das gekörnte Pulver, welches sie enthalten, 2,5 Kilogramm nicht übersteigen.
3. Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, dass jedes Stauben der Feuerwerkssätze ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Werg, Papierpännen oder dergleichen so ausgestopft sein, dass eine Bewegung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Werg zur Festlagerung der Feuerwerkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.
4. Die Kisten müssen aus mindestens 22 Millimeter starken Brettern gefertigt, die Seitenwände durch Zinken mit einander verbunden, Boden und Deckel aber durch genügend lange Schrauben befestigt sein; im Innern sind die Kisten mit zähem, festem Papiere vollständig auszukleben. Die Aussenwände der Kisten müssen vollständig frei von anhaftenden Sätzen und Satzkrusten der Feuerwerkskörper sein. Der Fassungsraum einer Kiste darf 1,2 Kubikmeter, das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen. Aeusserlich sind die Kisten mit der deutlichen Aufschrift »Feuerwerkskörper aus Mehlpulver« und dem Namen des Absenders zu versehen. Auch sind die Sendungen mit der Deklaration der einzelnen Arten von Feuerwerkskörpern zu versehen, wie Raketen, Feuerräder, Salonfeuerwerk u. s. w.
5. Jeder Sendung muss eine vom Absender ausgestellte, amtlich beglaubigte Bescheinigung über die Beachtung der oben unter 1 bis 4 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XXXIX.

Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt wird unter folgenden Bedingungen befördert:

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

XI.

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

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

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

XLI.

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

XLII.

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

XLIIa.

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 Packete mit Papierumschlag zu verbinden.
2. Die Packete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösze, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalt ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägespähnen, Stroh, Berg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Packete 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 vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLIII.

Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben sind höchstens zu je 1 000 Stück, welche im Ganzen nicht mehr als 0,5 Gramm Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.
2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 0,5 Kubikmeter

- Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, dass zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalt ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
 4. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und von einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLIV.

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

1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen), ausserdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
 - a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle 3 Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;
 - b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschliesslich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Massgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
 - c) (1) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.
 - (2) Bei den kupfernen Versandgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeeiserne Schutzkappen verwendet werden.
 - (3) Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert.
 - (4) Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten

Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schliessen, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

(5) Sofern die Behälter fest in Kisten verpackt sind, ist das Anbringen von Kappen zum Schutze der Ventile sowie von Rollkränzen nicht erforderlich

2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen:
 - a) für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,34 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13,40 Liter fasst, nicht mehr als 10 Kilogramm flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten;
 - b) für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,86 Liter Fassungsraum des Behälters;
 - c) für Chlor: 50 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,9 Liter Fassungsraum;
 - d) für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen); 30 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,8 Liter Fassungsraum.
3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen.
4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden.

Die vorstehend für flüssige Kohlensäure und für Stickoxydul erlassenen Vorschriften finden auch auf flüssiges Acetylen, jedoch mit folgenden Zusätzen Anwendung:

Zu 1. An den Behältern dürfen Theile irgend welcher Art aus Kupfer, Messing oder sonstigen kupferhaltigen Legirungen nicht verwendet werden. Die Ventile müssen aus Stahl bestehen.

Zu 2 a. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen für Acetylen: 250 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 3,0 Liter Fassungsraum des Behälters.

XLIVa.

Gasförmige Kohlensäure und Grubengas werden zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert werden, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das

Unerthalfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlen- säure oder das Grubengas bei ihrer Auflieferung stehen. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll- beziehungsweise Ablaßventile sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbrief ist anzugeben, daß der Druck der aufgelieferten Kohlen- säure 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 Ver- gleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerke davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maße stattgefunden hat.

XLV.

Verdichteter Sauerstoff, verdichteter Wasserstoff und ver- dichtetes Leuchtgas werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Diese Stoffe dürfen höchstens auf 200 Atmosphären verdichtet sein und müssen in nahtlosen Cylindern aus Stahl oder Schmiede- eisen von höchstens 2 Meter Länge und 21 Centimeter innerem Durchmesser zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
 - a) bei amtlicher, alle 3 Jahre zu wiederholender Prüfung, ohne bleibende Aenderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, das Doppelte des Druckes ausgehalten haben, unter dem die Gase bei der Auflieferung zur Beförderung stehen;
 - b) einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle dauerhaft angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des zulässigen Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
 - c) mit Ventilen versehen sein, die, wenn sie im Innern des Flaschenhalses angebracht sind, durch einen aufgeschraubten, nicht über den Rand des Flaschenhalses seitlich hervor- ragenden Metallstöpsel von mindestens 25 Millimeter Höhe oder, wenn sie sich ausserhalb des Flaschenhalses befinden, und wenn die Behälter unverpackt aufgeliefert werden, durch fest aufgeschraubte, aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte Kappen zu schützen sind;
 - d) (1) falls sie in Wagenladungen unverpackt aufgeliefert werden, so verladen sein, dass ein Rollen unmöglich ist. Nicht in Wagenladungen aufgegebene Behälter müssen mit

einer das Rollen wirksam verhindernden Vorrichtung versehen sein.

- (2) Erfolgt die Auflieferung in Kisten, so müssen diese die deutliche Aufschrift »Verdichteter Sauerstoff«, »Verdichteter Wasserstoff« oder »Verdichtetes Leuchtgas« tragen.
2. Jede Sendung muss durch eine mit einem richtig zeigenden Manometer ausgerüstete und mit dessen Handhabung vertraute Person aufgeliefert werden. Diese Person hat auf Verlangen das Manometer an jedem aufgelieferten Behälter anzubringen, so dass der annehmende Beamte durch Ablesen an dem Manometer sich davon überzeugen kann, dass der vorgeschriebene höchste Druck nicht überschritten ist. Ueber die vorgenommene Probe ist von dem Abfertigungsbeamten ein kurzer Vermerk in dem Frachtbriefe zu machen.
 3. Die mit verdichteten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen, auch der Einwirkung der Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme nicht ausgesetzt werden.
 4. Zur Beförderung sind bedeckt gebaute Wagen zu verwenden; die Verladung in offene Wagen ist nur dann zulässig, wenn die Auflieferung in zur Beförderung auf Landwegen besonders eingerichteten, mit Planen bedeckten Fahrzeugen erfolgt.
 5. Zur Beförderung von verdichtetem Sauerstoff und verdichtetem Wasserstoff dürfen statt der gemäß Ziffer 1 lit. a und b geprüften auch solche Behälter benutzt werden, die laut angebrachtem Stempel nach den für die Militärverwaltung bestehenden besonderen Vorschriften (Militär-Transport-Ordnung vom 18. Januar 1899 §. 54 Ziffer 23) amtlich geprüft und innerhalb der letzten 3 Jahre nachgeprüft sind. In diesem Falle dürfen die Gase jedoch auf höchstens 150 Atmosphären verdichtet sein. Im Uebrigen finden die Vorschriften unter 1 bis 4 Anwendung.

XLVI.

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.

XLVII.

Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Acetylchlorid dürfen nur befördert werden:

entweder

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

2. in Gefässen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:
- a) Zur Beförderung dürfen nur 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 getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.
 - c) Glasflaschen bis zu 2 Kilogramm Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abtheilungen getheilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, dass sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.
 - d) Auf den Deckel der unter b und c erwähnten Behälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.

XLVIII.

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

XLIX..

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

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

XLIX a.

Natriumsuperoxyd ist in starken Blechbüchsen mit verlöthetem Deckel, die in eine mit verlöthetem Blecheinfaß ausgestattete, starke Holzkiste verpackt sind, aufzugeben.

XLIX b.

Calciumcarbid muß in luftdicht verschlossene eiserne Gefäße verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefäße nicht beige packt werden.

L.

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

1. (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.
(2) Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Die aus Terpentinöl oder Petroleumnaphtha und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden.
3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

La.

(1) Gefettete Eisen- und Stahlspähne (Dreh-, Bohr- und dergleichen Spähne) und Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzol aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht 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 Stahlspähne gefettet sind oder nicht, anderenfalls werden sie als gefettet behandelt.

LI.

(1) Mit Fett oder Oel getränktes Papier sowie Hülsen aus solchem werden nur in bedeckt gebauten 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.

LII.

(1) Stalldünger sowie andere Fäkalien und Latrinestoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Massgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.
3. Andere Fäkalien und Latrinestoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefässen und auf offenen Wagen, oder in Kesselwagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruchs thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.
4. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die zur Beförderung verwendeten Eisenbahnwagen, sofern sie nicht bestimmungsgemäß ausschließlich zum Transporte der im Eingange bezeichneten Gegenstände dienen, nach jedesmaligem Gebrauch in derselben Weise, wie dies in Bezug auf die Beseitigung von Ansteckungstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, einem Reinigungsverfahren (Desinfektion) zu unterwerfen, das geeignet ist, die den Wagen anhaftenden Ansteckungstoffe vollständig zu tilgen.
7. Die Kosten der Desinfektion der Wagen sowie etwa nöthiger Desinfektion des Inhalts fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
8. Die Bestimmungen über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

(2) Hundekoth wird auch als Stückgut unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen:

1. Zur Verpackung sind feste, dichte Metall- oder mit eisernen Reifen beschlagene Holzgefäße zu verwenden, die mit Handhaben versehen und äußerlich rein sein müssen.

2. Die Gefäße sind aufrecht stehend zu befördern; sie dürfen nicht gerollt, sondern müssen getragen werden.
3. Die Beförderung hat auf offenen Wagen zu erfolgen.
4. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
5. Die Vorschriften im Abs. 1 Ziffer 5 und 8 finden Anwendung.

LIII.

(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 ist.
2. Bei der Verpackung ist auf den Boden des Gefäßes sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Centimeter hohe Schicht Salz zu streuen.
3. Im Frachtbrief ist von dem Absender zu bescheinigen, dass die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.
4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
5. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

(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 im Abs. 1 Ziffer 4 und 5 zur Beförderung zugelassen. Die Deckel der Kübel müssen mit einem eisernen Ueberwurfe befestigt sein.

Additional material from *Eisenbahn-Verkehrsordnung*,
ISBN 978-3-642-47099-8, is available at <http://extras.springer.com>



Besondere Erklärung über die Verpackung des Gutes.

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

.....
.....
.....

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter

unverpackt
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung^{*)}

.....
.....
.....
.....

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

....., den^{ten} 19.....

(Unterschrift.)

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt“ oder die Worte „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung“ zu streichen.

Das Auerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Stücken bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Anlage F.

**Allgemeine Erklärung
über die Verpackung des Gutes.**

Die Güter-Abfertigungsstelle der Eisenbahn
zu übernimmt auf mein (unser) Ersuchen alle nach-
bezeichneten Güter, welche vom heutigen Tage ab von mir (uns) zur Eisenbahn-
Beförderung aufgegeben werden, nämlich:

.....
.....
.....

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter

unverpackt
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung *)

.....
.....
.....
.....

aufgegeben sind, sofern in dem betreffenden Frachtbrief auf diese Erklärung Bezug
genommen ist.

....., den^{ten} 19.....

(Unterschrift.)

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendungen sind entweder das Wort „unverpackt“
oder die Worte „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung“ zu streichen.

Nachträgliche Anweisung.

Die Güter-Abfertigungsstelle der Eisenbahn
zu ersuche(n) ich (wir), die mittelst Frachtbriefs,
d. d. den^{ten} 19..... zur Beförderung

an
zu
aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilogramm.

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine (unsere) Adresse dahier zurückzuliefern.
2. an in Station der
..... Eisenbahn zu senden.
3. nur gegen Bezahlung des Nachnahmebetrags von

(mit Worten)

abzuliefern.

4. nicht gegen Bezahlung des im Frachtbrief angegebenen, sondern des Nach-
nahmebetrags von

(mit Worten)

abzuliefern.

5. ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern.
6. frachtfrei abzuliefern.

....., den^{ten} 19.....

(Unterschrift.)

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

Reichs = Gesetzblatt.

Nr. 4.

Inhalt: Bekanntmachung, betreffend Änderung des § 20 Abs. 2 und der Anlage B der Eisenbahn-Verkehrsordnung. S. 29.

(Nr. 3013.) Bekanntmachung, betreffend Änderung des § 20 Abs. 2 und der Anlage B der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Vom 3. Februar 1904.

Auf Grund des Artikel 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrat nachstehende Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

1. Der § 20 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

Die Beförderung von Pestkranken ist ausgeschlossen. Im Ausfall (Pepra), Cholera (asiatischer), Fleckfieber (Flecktyphus), Gelbfieber oder Pocken (Blattern) erkrankte oder einer dieser Krankheiten verdächtige Personen werden nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn die beizubringende Bescheinigung des für die Abgangsstation zuständigen beamteten Arztes dies gestattet; sie sind in besonderen Wagen zu befördern; für Ausfällige und des Ausfalles Verdächtige genügt eine abgeschlossene Wagenabteilung mit getrenntem Aborte. Im Typhus (Unterleibstypus), Diphtherie, Scharlach, Ruhr, Masern oder Keuchhusten leidende Personen sind in abgeschlossenen Wagenabteilungen mit getrenntem Aborte zu befördern. Bei Personen, die einer dieser Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung einer ärztlichen Bescheinigung abhängig gemacht werden, aus der die Art ihrer Krankheit hervorgeht. Für die Beförderung in besonderen Wagen oder Wagenabteilungen sind die tarifmäßigen Gebühren zu bezahlen.

2. Die Anlage B wird, wie folgt, abgeändert:

I. Die Nr. VIIa wird gestrichen.

II. Die Nr. IX erhält folgende Fassung:

IX.

(1) Schwefeläther und Lösungen von Nitrozellulose in Schwefeläther, in Methylalkohol, in Äthylalkohol, in Amylalkohol, in Essigsäure, in Essigäther, in Amylacetat, in

Aceton, 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, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Materiale besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe 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) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

(4) Die Bestimmungen im Abs. 1 Ziffer 2 und im Abs. 3 finden auch auf Zinkäthyl Anwendung, jedoch dürfen brennbare Stoffe zur Verpackung nicht benutzt werden.

III. In der Nr. XI wird am Ende des ersten Absatzes hinter Nr. IX eingeschaltet: „Abs. 1 Ziffer 2“.

IV. In Nr. XV wird

a) die Eingangsbestimmung folgendermaßen gefaßt:

Flüssige Mineralsäuren aller Art, insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser) mit einem spezifischen Gewichte von weniger als 1,48 (wegen hochkonzentrierter Säure vergleiche Nr. XVII), sowie Chlorschwefel unterliegen nachstehenden Vorschriften:

b) in der Ziffer 1 als Abs. 3 beigelegt:

(3) Bei Salpetersäure muß aus dem Frachtbriefe das spezifische Gewicht bei 15 Grad zu ersehen sein. Fehlt eine solche Angabe im Frachtbriefe, so wird die Säure als hochkonzentriert behandelt.

V. Nr. XVII Abs. 1 erhält folgende Fassung:

Auf den Transport von konzentrierter Salpetersäure mit einem spezifischen Gewichte von 1,48 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 getrockneter Infusorienerde 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.

VI. In der Nr. XIX Abs. 1 wird in der Klammer hinter »Schwefeläther« gesetzt „(vergleiche Nr. IX)“.

VII. In Nr. XXVI a

1. der Eingang der Ziffer 1 Abs. 1 lautet:

(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 inneren Behälter müssen usw. wie bisher.

2. der Abs. 2 der Ziffer 1 lautet:

(2) Unter den vorstehenden Bedingungen des Abs. 1 b können auch usw. wie bisher.

3. der Abs. 3 der Ziffer 2 lautet:

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

4. die lit. b in Ziffer 3 wird gestrichen und lit. c wird in b abgeändert.
- VIII. In der Nr. XXXV und in dem Anhange zu Anlage B (Ziffer 1 lit. a und e) wird die Nr. VIIa gestrichen.
- IX. In Nr. XXXVe wird eingefügt:
1. Hinter dem mit „Favierschem Sprengstoffe“ beginnenden Absätze:
Glückauf (Gemenge von Curcumawurzel, Kupferoxalat und Ammoniaksalpeter, mit oder ohne Zusatz von Dinitrobenzol),
 2. Vor „Thunderite“:
Sprengsalpeter (Gemenge von Natronsalpeter, Schwefel und Braunkohle),
 3. Hinter dem mit „Westfalit“ beginnenden Absätze:
Gesteins-Westfalit B (Gemenge aus Ammoniumnitrat, Dinitrobenzol und Aluminiumpulver).
- X. Die Nr. XL erhält folgenden vierten Absatz:
- (4) Die Verpackungsvorschriften im Abs. 1 sowie die Bestimmungen im Abs. 2 finden auch auf Kollodiumwolle, die mit mindestens 35 Prozent Alkohol angefeuchtet ist, Anwendung.
- XI. Die Ziffer 1 der Nr. XLVII erhält folgende Fassung:
1. in vollkommen dichten und mit guten Verschlüssen versehenen Gefäßen aus Schweisseisen, Flußeisen, Gußstahl, Blei oder Kupfer;
- XII. Hinter LII wird folgende Nummer eingeschaltet:

LIIa.

Hausmüll in losem Zustande wird nur als Wagenladung und unter den nachstehenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen:

1. Der Versand ist, sofern dazu nicht besonders eingerichtete, das Zerstäuben ausschließende Wagen verwendet werden, in dichten, offen gebauten Wagen zu bewirken, die mit dicht schließenden, das Zerstäuben verhütenden Decken versehen sind. Für den ordnungsmäßigen Deckenverschluß hat der Absender zu sorgen.
2. Die Bestimmungen unter LII Ziffer 1, 4, 5 und 8 finden Anwendung.
3. Für das Beladen und Entladen der Wagen sind Einrichtungen zu treffen, die das Zerstäuben ausschließen.
4. Die zur Beförderung verwendeten Wagen sind durch den Empfänger trocken zu reinigen.

In Kraft treten:

1. die Änderung des § 20 am 1. März 1904,
2. die Änderungen der Nummern XV und XVII der Anlage B am 1. April 1905,
3. die Bestimmungen der neuen Nummer LIIa am 1. Oktober 1904,
4. alle übrigen Änderungen sofort.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt unterm 15. August v. J. vorläufig verfügte Transporterleichterung für Cyankalium und Cyannatrium (Reichs-Gesetzbl. S. 269 von 1903) tritt infolge der neuen Bestimmungen unter XXVIa der Anlage B außer Wirksamkeit.

Berlin, den 3. Februar 1904.

Der Reichskanzler.

Graf von Bülow.

Reichs = Gesetzblatt.

N^o 14.

Inhalt: Bekanntmachung, betreffend Änderung des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. S. 143.

(Nr. 3029.) Bekanntmachung, betreffend Änderung des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
Vom 25. März 1904.

Auf Grund des Artikel 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrat beschlossen, den § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, wie folgt, zu fassen:

§ 21.

(1) unverändert.

(2) Ein Reisender ohne gültige Fahrkarte hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu entrichten. Wer jedoch unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 Mark, keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu zahlen.

(3) Der Reisende, der die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

(4) Wer ohne gültige Fahrkarte in einem zur Abfahrt bereit stehenden Zuge Platz nimmt, hat den Betrag von 6 Mark zu entrichten.

(5) In allen Fällen ist eine Zuschlagskarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen.

(6) Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, die Fälle, in denen von der Erhebung der in den Abs. 2 und 4 bezeichneten Beträge aus Billigkeitsrücksichten abzusehen ist, oder geringere als die in diesen Absätzen bezeichneten Beträge erhoben werden sollen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts durch den Tarif einheitlich zu regeln.

(7) Auf Stationen mit Bahnsteigsperrre ist die Bahnsteigkarte beim Betreten des Bahnsteigs vorzuzeigen und bei dessen Verlassen abzugeben. Wer unbefugter Weise die abgesperrten Teile eines Bahnhofes betritt, hat den Betrag von 1 Mark zu bezahlen.

Die Änderungen treten am 1. April 1904 in Kraft.

Berlin, den 25. März 1904.

Der Reichskanzler.

Graf von Bülow.