

# Schweizerisches Bundesblatt.

42. Jahrgang. V.

Nr. 51.

13. Dezember 1890.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.*

*Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.*

*Druck und Expedition der Stämpfli'schen Buchdruckerei in Bern.*

---

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

(Vom 29. November 1890.)

Tit.

Wir haben die Ehre, Ihnen hiemit das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorzulegen, welches, sammt dem dazu gehörenden Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamts und den verschiedenen weiteren Ausführungsbestimmungen am 14. Oktober 1890 von den Vertretern der Regierungen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, der Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Rußland und der Schweiz unterzeichnet worden ist.

### I.

Den Anträgen, welche wir zu stellen haben, glauben wir die folgenden historischen Nachweisungen vorausgehen lassen zu sollen:

Als im Juni 1874 der von Herrn Prof. Dr. Fick in Zürich ausgearbeitete Gesetzesvorschlag für ein schweizerisches Eisenbahntransportrecht den eidg. Räthen zum ersten Mal vorlag, wandten sich die Herren G. de Seigneux, damals Advokat und Mitglied des Großen Rathes und nunmehr Präsident des Kassationshofes in Genf, und Dr. H. Christ, Advokat in Basel, mit einer einläßlichen Eingabe an die Bundesversammlung, indem sie ausführten, daß es wünschens-

werth wäre zu prüfen, ob nicht vor der Aufstellung eines schweizerischen Transportrechtes, bezüglich gewisser, demselben einzufügender Grundsätze, eine Verständigung wenigstens derjenigen Länder herbeizuführen wäre, welche an dem die Schweiz berührenden internationalen Verkehr theilhaftig seien. Als solche Grundsätze wurden hervorgehoben die Feststellung:

1. des Gerichtsstandes für Reklamationen wegen Havarie und Verspätung;
2. einheitlicher Formalitäten für Konstatirung innerlicher wie äußerlicher Beschädigungen der Frachtgüter;
3. des allgemeinen Satzes, daß der letzte Frachtführer für die Fehler der vorangehenden Frachtführer hafte, unter Vorbehalt seines Rückgriffs auf dieselben; ferner das für diesen Rückgriff geltende Verfahren;
4. der Grenzen der Haftbarkeit des Frachtführers, des ursprünglichen Spediteurs und der Zwischenspediteure.

Diese Anregung war unterstützt von einer großen Anzahl Unterschriften aus der westschweizerischen Handelswelt, und am Schluß einer bezüglichen Zuschrift vom 11. Juli 1874 haben Bürgermeister und Rath des Kantons Baselstadt sich dahin ausgesprochen, daß ernstlich in Erwägung gezogen werden sollte, ob nicht internationale Verhandlungen, trotz der längern Zeit, die sie erfordern, einem einseitigen schweizerischen Recht vorzuziehen wären. Sowohl der Bundesrath als die Bundesversammlung lehnten es ab, auf diesen Standpunkt sich zu begeben. Das Transportgesetz für die schweizerischen Eisenbahnen wurde am 20. März 1875 (A. S. n. F. I, 682) erlassen und es hat nicht bloß seither dem Verkehr die Dienste geleistet, welche ein internes Gesetz überhaupt leisten kann, sondern viele seiner Bestimmungen sind nun in die internationalen Vereinbarungen herübergenommen worden.

Gleichwohl ließ der Bundesrath die Anregung der Herren de Seigneux und Dr. Christ sammt einem dieselbe weiter motivirenden und befürwortenden Bericht des Eisenbahn- und Handelsdepartements schon am 2. September 1874 durch seine Gesandten in Berlin, Paris, Rom und Wien den h. Regierungen der betreffenden Staaten mittheilen, mit dem Ersuchen, ihre Ansichten über die Sache selbst sowohl, als über die Anhandnahme und Behandlung derselben äußern zu wollen.

Die in Anfrage gesetzten Regierungen nahmen die Anregung günstig auf und stellten ihre Geneigtheit, dieselbe konferenzieller Behandlung zu unterziehen, in Aussicht. Nur wurde von Seiten

der deutschen Reichsregierung bemerkt, daß sie erst dann auf die Angelegenheit näher einzutreten in der Lage sei, wenn die zu vereinbarenden Vorschriften in Gestalt eines speziellen Entwurfs näher formulirt sein würden. In ähnlichem Sinn äußerte sich auch die österreichisch-ungarische Regierung, „daß für eine derartige Behandlung vor allem aus die nöthige Grundlage durch ein vollständiges Programm geboten sein müsse“.

Mit der Feststellung dieses Programms beauftragte der Bundesrath wiederum Herrn Prof. Fick, welcher schon Anfangs 1876 einen Entwurf vorzulegen im Falle war. Derselbe wurde am 22. Februar 1876 zunächst der Besprechung einer Kommission schweizerischer Fachmänner unterstellt, und dann, unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Besprechung, am 9. Juni sowohl den bereits genannten vier Regierungen, als auch denjenigen der Niederlande, von Belgien, Luxemburg, Dänemark, Spanien, Portugal und Rußland übermittelt.

Dänemark, Spanien und Portugal verhielten sich ablehnend; die übrigen Staaten dagegen erklärten sich nun ausdrücklich bereit, eine vom Bundesrath einzuberufende Konferenz zu beschicken, welche von diesem auf den 13. Mai 1878 angesetzt wurde und unter dem Vorsitz des Herrn Bundesrath Dr. Heer statt hatte. Den Berathungen dieser Konferenz wurden auch die Vorschläge unterstellt, welche in einem von deutschen Kommissarien ausgearbeiteten Projekt enthalten waren und das, neben dem schweizerischen Entwurf, sammt der begleitenden Motivirung in den Verhandlungsprotokollen der Konferenz von 1878 in extenso aufgenommen ist. Aus dieser Motivirung heben wir vor allem aus die ausdrückliche Zustimmung der deutschen Regierung zu der im schweizerischen Memorial ausgesprochenen Ansicht hervor, daß die zu vereinbarenden Bestimmungen ausschließlich auf den internationalen Verkehr zu beziehen seien und es der Gesetzgebung jedes einzelnen Vertragsstaates überlassen werden müsse, in wieweit er es als angemessen erachte, sein internes Recht nach ähnlichen Grundsätzen zu regeln. Auch schloß der deutsche Entwurf im allgemeinen dem Rahmen sich an, in welchem die schweizerischen Vorschläge sich bewegten. Nur sprachen die deutschen Kommissarien sich dahin aus, daß der im schweizerischen Entwurf den besondern Landesrechten eingeräumte Spielraum nicht zugestanden werden sollte. Es werde als wesentlich betrachtet und gehe aus der Natur der Sache hervor, daß, soweit der internationale Frachtvertrag in Anwendung komme, auch materiell gleiches Recht herrsche. Die Verweisung auf das Recht des Versandt- oder Empfangsortes sollte auf diejenigen Punkte beschränkt bleiben,

welche mit lokalen Einrichtungen oder Formen des Verfahrens oder mit den Bestimmungen der einzelnen Tarife untrennbar zusammenhängen und das Wesen des Frachtvertrages selbst nur wenig berühren. Die Zurückhaltung, welche diesfalls dem schweizerischen Entwurf inne wohne, sei kaum begründet, zumal eine Vergleichung der hauptsächlichsten Gesetzgebungen der europäischen Staaten zeige, daß die obersten Grundsätze des Transportrechts in den meisten wesentlichen Punkten schon jetzt sehr ähnlich seien.

In diesem Sinn sind denn auch im Lauf der Verhandlungen die vorgeschlagenen Bestimmungen erweitert worden.

Die Verhandlungen dauerten bis zum 4. Juni und es sind deren Ergebnisse niedergelegt zunächst in den darüber geführten substantiellen Protokollen und sodann in:

1. einem Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr;
2. einem Entwurf von Ausführungsbestimmungen zu diesem Vertrag;
3. dem Entwurf eines Vertrages betreffend die Einsetzung einer internationalen Kommission.

Der Gedanke der Aufstellung einer internationalen Kommission ist erst im Laufe der Verhandlungen zum Ausdruck gekommen und von allen Abordnungen sympathisch aufgenommen worden, weil für die Förderung der Zwecke des internationalen Vertrages ein bleibendes Organ wünschenswerth erscheine.

Die Ausführungsbestimmungen wurden entgegen dem ursprünglichen schweizerischen Entwurf vom Hauptvertrag ausgeschieden, weil es zweckmäßig und üblich sei, zwei Kategorien von Vorschriften zu unterscheiden, nämlich:

- a. dauernde, welche das Wesentliche der abzuschließenden Konvention enthalten und deren Gültigkeit in den meisten Staaten voraussichtlich der Bestätigung der gesetzgebenden Gewalten bedürfe und
- b. mehr oder weniger vorübergehende, welche die den wechselnden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassenden Vorschriften reglementärer Natur enthalten und in der Regel nur die Genehmigung der Exekutive voraussetzen.

Diese Ausscheidung ist denn auch schließlich ohne Widerspruch beibehalten worden.

Was die einzelnen Bestimmungen im Vertragsentwurf und die Abweichungen von den ursprünglichen Vorschlägen des Bundesrathes betrifft, so glauben wir einer einläßlichen Berichterstattung hier uns um so eher enthalten zu sollen, als jene Bestimmungen anläßlich der zweiten und dritten Konferenz wiederholt und fast ausnahmslos noch mannigfaltige Aenderungen erfahren haben. „Die Konferenz“, so schließt der darüber dem Bundesrath erstattete Bericht, „hat das Programm, wie es im vorläufigen Entwurf und Memorial des Bundesrathes enthalten war, in höchst anerkennenswerther Weise ausgeführt und mehrfach erweitert. Die Erweiterungen sind insgesamt geeignet, das von der Schweiz angerogte Ziel zu fördern. Die Abweichungen in der Art der Ausführung des Programms von dem schweizerischen Entwurf und dem gegenwärtig geltenden schweizerischen Eisenbahnrecht sind nicht von essentieller Bedeutung und insbesondere nicht dazu angethan, irgend ein Bedenken von Seiten der Schweiz gegen den Abschluß einer Vereinbarung auf dieser Grundlage hervorzurufen.“

Die Bedeutung der Beschlüsse der Konferenz, an welcher z. B. die Abgeordneten der französischen Regierung ausdrücklich nur ad audiendum et referendum Theil genommen haben, sollte im übrigen diejenige sein, daß nach der persönlichen Meinung der versammelten Konferenzmitglieder den Regierungen zu empfehlen sei, dieselben für die weiteren Schritte zur Erzielung rechtsverbindlicher Staatsverträge zu Grunde zu legen.

In diesem Sinn erklärte auch der Bundesrath sich bereit, bei ferneren Verhandlungen mitzuwirken und ersuchte er die mitbetheiligten Regierungen, sich des weitern auszusprechen und die Punkte zu bezeichnen, deren anderweitige Regelung sie eventuell wünschen. Auch den Kantonen, sowie den Eisenbahngesellschaften und den Organen für Handel und Industrie wurde Gelegenheit gegeben, über die Vorschläge der Konferenz sich zu äußern. Die verhältnißmäßig wenigen Bemerkungen, welche hierauf eingegangen sind, wurden in den folgenden Verhandlungen zur Sprache gebracht und nach Möglichkeit berücksichtigt.

Von den beteiligten Regierungen erklärten Deutschland und Luxemburg ohne weitere Vorbehalte sich zum Abschluß des internationalen Vertrages auf Grund der von der Konferenz ausgearbeiteten Entwürfe bereit. Von den übrigen Staaten aber hatten Belgien, die Niederlande und vor allem aus Frankreich und Italien eine Anzahl Abänderungsvorschläge formulirt, welche zum Theil grundsätzlich im Widerspruch mit solchen Rechtsanschauungen standen, die in den Verhandlungen vom Jahr 1878 die Mehrheit der Stimmen auf sich vereinigt hatten.

Unter diesen Umständen traten, unter dem Präsidium des Herrn Bundesrath B a v i e r, am 21. September 1881, die Abgeordneten der Regierungen zu einer zweiten Konferenz zusammen, in welcher, unter besonderer Berücksichtigung der zu den Vertragsentwürfen von 1878 geltend gemachten Ausstellungen, die sämtlichen damals vereinbarten Bestimmungen einer einläßlichen neuen Prüfung unterzogen wurden. Der Erfolg war in verschiedenen Richtungen eine Annäherung an die in der ersten Konferenz unterlegenen Vorschläge der Staaten französischer Rechtsordnung.

Insbesondere wurde der Art. 1, welcher von dem Geltungsbereich des Vertrages handelt und wo im Jahr 1878 bestimmt worden war, daß diesem alle Bahnen der beteiligten Länder, mit Ausnahme der Lokal- und Sekundärbahnen, unterstellt sein werden, dahin abgeändert, daß den Regierungen vorbehalten bleiben solle, zu bestimmen, welche Eisenbahnlinien dem Uebereinkommen unterstellt werden sollen, wobei die Einbeziehung von Bahnen untergeordneten Ranges nicht mehr ausgeschlossen war. Die Abgeordneten Frankreichs hatten erklärt, daß die ökonomischen Folgen, welche der Eintritt der Gesellschaften in die zu bildende Gemeinschaft nach sich ziehen könne, denselben nicht ohne vorausgegangene Prüfung überbunden werden dürften. Frankreich und Belgien hatten überdies in erster Linie die Garantie der einzelnen Staaten für die auf ihrem Gebiet konzessionirten Eisenbahnen bezüglich der Nachtheile verlangt, welche den letzteren allenfalls aus der Zahlungsunfähigkeit einzelner Mitglieder der Gemeinschaft erwachsen könnten. Man überzeugte sich aber, daß das Uebereinkommen an einer solchen Bestimmung scheitern müßte, und begnügte sich damit, in das Reglement betreffend das Centralamt schärfere Kontrollebestimmungen gegen solche Bahnen aufzunehmen, welche aus irgend einem Grunde zahlungssäumig werden. Insbesondere wurde vorgesehen, daß diese, wenn sie im Verzug bleiben, auf den Antrag der betreffenden Regierung von der Gemeinschaft und damit von der Bethheiligung am internationalen Verkehr ausgeschlossen werden können. Wenn die Regierung die Streichung nicht verlangen würde, so ist angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn einzustehen hat, soweit es sich um Forderungen handelt, welche aus dem internationalen Verkehr herrühren.

Im Weitern wurde im Art. 23 bestimmt, daß, damit die Bahnverwaltungen von sich aus allfälligen Verlusten vorbeugen können, sie das Recht haben sollen, die Nachbarbahn sofort mit der Uebergabe des Gutes für den Betrag der Fracht und der sonstigen Forderungen, welche zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem

Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten. Daraus folgt selbstverständlich das Recht, diese Guthaben, ohne daß die sonst üblichen Schlußrechnungen abgewartet werden müssen, einzufordern. Der Verkehr selbst soll aber nicht darunter leiden; so lange eine Bahn nicht von der internationalen Liste gestrichen ist, müssen die Nachbarbahnen die von ihr kommenden Transporte abnehmen und nach den Bestimmungen des Vertrages weiter befördern und ebenso die einmal übernommenen Güter der Anschlußbahn ungesäumt abliefern. Gleichzeitig wurde, um zu verhüten, daß nicht einzelne Bahnen auf Unkosten anderer in eine bessere Rechtsstellung gelangen, bestimmt, daß aus internationalen Transporten herrührende Forderungen der Eisenbahnen in einem andern Staat, als derjenige ist, welchem die forderungsberechtigte Bahn angehört, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden dürfen, sofern die Bewilligung des Arrestes oder der Pfändung nicht auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates erfolgt.

Ferner wurde die im Jahr 1878 projektirte internationale Kommission beseitigt, welcher namentlich entgegengehalten war, daß ihr Geschäftsgang zu schleppend werden müßte, und dagegen ein Zentralamt vorgesehen, ähnlich wie dieses für den internationalen Telegraphendienst und den Weltpostverein besteht. Der Geschäftsgang bei diesem Zentralamt ist in dem dem internationalen „Uebereinkommen“ (nicht mehr „Vertrag“) beigefügten Reglement festgestellt, während die grundlegenden Bestimmungen im Uebereinkommen selbst (Art. 57, 58) aufgenommen sind.

Die vielfachen übrigen Aenderungen, die in dieser Konferenz vorgenommen wurden, wollen wir hier nicht des Weitern besprechen; sie bewegten sich in der Form von Verbesserungen, gegen welche die schweizerische Abordnung Einwendungen zu erheben keinen Grund hatte.

Die zweite Konferenz wurde am 10. Oktober 1881 geschlossen und gemäß dem von derselben ausgesprochenen Wunsch die Ergebnisse den beteiligten Regierungen wieder mitgetheilt und diese neuerdings ersucht, allfällige Ausstellungen dem Bundesrath zur Kenntniß zu bringen.

Da solche Ausstellungen von Seite der Regierung des deutschen Reiches erfolgten und für diese Eventualität die übrigen Regierungen, welche nun bereit gewesen wären, die Entwürfe von 1881 unverändert anzunehmen, sich ebenfalls vorbehalten hatten, neue Anträge zur Geltung zu bringen, so mußte eine dritte Konferenz einberufen werden, welche, unter der Leitung des derzeitigen Vorstehers des Eisenbahndepartementes, vom 5. bis 17. Juli 1886

stattfand und wieder eine Anzahl Modifikationen an den Entwürfen von 1881 zur Folge hatte, im Uebrigen aber mit der einmüthigen Zustimmungserklärung der sämmtlichen Delegirten und mit dem Ersuchen an den schweizerischen Bundesrath schloß, die betheiligten Regierungen einzuladen, nunmehr Bevollmächtigte zu ernennen, welche in möglichst kurzer Zeit in Bern zusammenzutreten hätten, um die jetzt festgestellten Entwürfe, ohne irgendwelche Aenderungen an denselben vorzunehmen, in ein definitives Uebereinkommen umzugestalten. Inzwischen sollte, in Ergänzung des Art. 1 des Uebereinkommens, die Liste der diesem unterworfenen Eisenbahnstrecken festgestellt und die dazu gehörende kartographische Darstellung ausgearbeitet werden, was denn auch geschehen ist.

Wir dürfen uns wohl enthalten, auf die Verhältnisse des Nähern einzutreten, welche die Einberufung der Bevollmächtigten zur Unterzeichnung der Vertragsentwürfe verzögerten, und wollen nur hervorheben, daß die Veranlassung dazu jedenfalls nicht am Bundesrath war, welcher sich stets angelegen sein ließ, auf eine abschließliche Erledigung zu dringen. Am 8. Juli 1890 endlich konnten die nöthigen Einladungen erlassen werden und am 14. Oktober dieses Jahres hat die Unterzeichnung im Bundesrathshause in Bern stattgefunden.

## II.

Die Vereinbarungen, welche am 14. Oktober unterzeichnet wurden und um deren Genehmigung wir hiemit nachsuchen, sind:

I. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, mit der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche dasselbe Anwendung findet.

II. Die dazu gehörenden Vollziehungs- und Ausführungsbestimmungen, nämlich:

- a. Das Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes;
- b. die Ausführungsbestimmungen zu den Art. 3, 6, 7, 9, 13, 14, 15, 32, 38 und 48 des Uebereinkommens, mit den Anlagen:
  1. Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände;
  2. Formular des internationalen Frachtbriefes;
  3. Formular der Erklärung bei Aufgabe von Gütern in mangelhafter Verpackung;
  4. Formular der nachträglichen Anweisung während des Transportes; und endlich

c. das Protokoll, mit welchem die Verhandlungen der dritten Konferenz abgeschlossen worden sind.

Alle diese Aktenstücke sind der gegenwärtigen Botschaft beigedruckt.

Ferner stellen wir zur Verfügung der h. gesetzgebenden Räte und ihrer Kommissionen:

1. Die Originale der Vereinbarungen in deutscher und französischer Sprache;
2. die Protokolle über die Verhandlungen der drei internationalen Konferenzen von 1878, 1881 und 1886;
3. die darauf bezüglichen Berichte des Eisenbahndepartements;
4. das Protokoll der diplomatischen Konferenz vom 13. Oktober 1890;
5. die über die Angelegenheit überhaupt erlaufenen Akten.

Indem wir auf diese Aktenstücke verweisen, gestatten wir uns, insbesondere Folgendes hervorzuheben:

Die Art. 1, 2 und 3 des Uebereinkommens, einschließlich des § 1 der Ausführungsbestimmungen, handeln vom Geltungsbereich der Vereinbarungen und beschränken denselben, wie wir oben schon ausgeführt haben, auf den internationalen Güterverkehr, einschließlich des Viehverkehrs. Der auf Schaffung eines allgemeinen, auch für den internen Verkehr geltenden Eisenbahnfrachtrechts gerichtete Gedanke ist nicht weiter verfolgt worden und würde voraussichtlich das Zustandekommen einer Vereinbarung im höchsten Grade gefährdet haben; umgekehrt wird der jetzt eingeschlagene Weg geeignet sein, der Idee eines allgemeinen Transportrechtes Eingang zu verschaffen und dieselbe nach allen Richtungen vorzubereiten.

Was den Personen- und Gepäckverkehr betrifft, so erachtete man eine Kodifikation auch nur für die Beziehungen des internationalen Verkehrs für weniger dringlich und wollte man ebenfalls die Schwierigkeiten nicht unnötig vermehren durch Herbeiziehung einer Aufgabe, welche aufzunehmen in jedem Augenblick möglich ist, und deren Lösung dann um so leichter sein wird, wenn in der andern Richtung ein günstiger Erfolg konstatiert werden kann. Im Uebrigen will schon heute Hand angelegt werden an den Ausbau in dieser Beziehung und hat die belgische Regierung bereits die Initiative ergriffen und zu bezüglichen Besprechungen eingeladen.

Der interne Frachtverkehr soll vom internationalen in der Art ausgedehnt sein, daß, laut dem den Vereinbarungen beigefügten

Protokoll, dem ersteren ausdrücklich auch die Sendungen zugewiesen sind, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, und zwar auch dann, wenn sie das Gebiet eines fremden Staates transitiren, sobald nur die Transitstrecke im Betrieb einer dem betreffenden Staat angehörenden Verwaltung steht. Ebenso sollen die Sendungen, welche nur in den nächstliegenden Zollbahnhof des Nachbarlandes oder auf eine demselben vorliegende Station bestimmt sind, oder umgekehrt, dem internationalen Recht entzogen sein, wenn nicht der Versender, durch Anwendung des internationalen Frachtbriefs, das Gegentheil verlangt.

Der dem Uebereinkommen angefügte Frachtbrief (Art. 6 und Anlage 2 zu den Ausführungsbestimmungen) ist obligatorisch für die internationalen Transporte; er soll grundsätzlich entweder in französischer oder deutscher Sprache abgefaßt und kann nur dann in einer andern Sprache ausgestellt werden, wenn die amtliche Geschäftssprache eines Landes weder französisch noch deutsch ist; er muß aber dann eine Uebersetzung in einer der beiden ersteren Sprache erhalten. Mit diesem Frachtbrief und den erforderlichen zoll- und steueramtlichen Papieren versehen, soll jede Sendung ohne weitere Vermittelung nach jeder Station in den am Vertrag beteiligten Ländern aufgegeben und befördert werden können, sofern das Gut nicht etwa nach Art. 2 und 3 (Ausführungsbestimmungen § 1) überhaupt vom Transport ausgeschlossen ist. Die Bedingungen, unter welchen gewisse Güter, die ihrer Natur nach besonders sorgfältig verpackt und behandelt werden müssen, zum internationalen Transport zugelassen sind, finden sich in der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen verzeichnet und sollen je nach Bedürfnis revidirt werden können.

Die Art. 5—19, 21, 22 und 24—46 handeln von den Beziehungen zwischen den dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen einerseits, und dem Publikum andererseits. Diese Bestimmungen enthalten thatsächlich wenig neues Recht, die Verständigung über dieselben war aber gleichwohl überaus schwierig, weil es sich darum handelte, aus den verschiedenen Rechtssystemen und den in den einzelnen Ländern eingelebten verschiedenen Rechtsordnungen die eine Form herauszuheben, welche nun überall maßgebend sein sollte für den internationalen Verkehr. Immerhin hatten die bestehenden Eisenbahn- und Tarifverbände vielfach und in sehr ersprißlicher Weise vorgearbeitet. Es ist selbstverständlich, daß auch die schweizerischen Abgeordneten hie und da mit ihren Anschauungen und Anträgen bei der Minderheit standen und der Mehrheit sich fügen mußten; aber es darf wohl gesagt werden, daß es sich in diesen Fällen eigentlich überall um Fragen handelte, wo der

Entscheid dem Verkehr gleichgültig sein kann, wenn nur festgestellt ist, was Rechtens sein soll. Indem wir auf die Besprechung bloßer redaktioneller oder solcher Aenderungen, welche als eine Ausweitung der im bestehenden schweizerischen Transportgesetz enthaltenen Vorschriften betrachtet werden dürfen, verzichten, wollen wir in Kürze eine Vergleichung der Artikel des internationalen Uebereinkommens mit denen jenes Gesetzes anstellen.

Art. 5, betreffend die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Uebernahme der Güter zum Transport, entspricht im Wesentlichen dem beziehungsweisen Inhalt in Art. 1 des schweizerischen Transportgesetzes.

Im Art. 6 (und § 2 der Ausführungsbestimmungen) ist der Frachtbrief behandelt. Auch hier sind, abgesehen von den Vorschriften, welche der internationale Verkehr bedingt, besondere Abweichungen gegenüber dem schweizerischen Transportgesetz (Art. 9) nicht zu verzeichnen.

Die beiden letzten Absätze beziehen sich auf eine Uebung bei den französischen Eisenbahnen, deren Beibehaltung denselben freigestellt werden konnte, ohne daß ein Anlaß vorlag, sie auch dem Verkehr in den andern Ländern zu überbinden.

Art. 7, betreffend die Verantwortlichkeit des Absenders für die in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen, enthält einige unserm Verkehr bisher fremde Bestimmungen, so namentlich, in Verbindung mit § 3 der Ausführungsbestimmungen, an Stelle der im Art. 10 des Transportgesetzes vorgesehenen Ahndung bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhalts, verschärfte Strafandrohungen, deren Herübernahme auf den internen Verkehr s. Z. wohl wird in Erwägung gezogen werden müssen. Was im § 3 den Ausdruck „Tragfähigkeit“ betrifft, so ist dieser seither in Deutschland durch die Bezeichnung „Ladegewicht“ ersetzt worden und wird daselbst unter Tragfähigkeit nur die größte zulässige Erhöhung des Ladegewichts verstanden (zu vergleichen das Protokoll der diplomatischen Konferenz vom 13. Oktober 1890).

Bezüglich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontrolliren, gilt auch fürderhin § 124, litt. f, Absatz 3, des Transportreglements.

Art. 8 betrifft den Abschluß des Frachtvertrages und ist in sinngemäßer Uebereinstimmung mit dem Art. 11 des Transportgesetzes. Die Zulassung des Konnossements im internationalen Eisenbahnverkehr ist in erster Linie von der russischen

Abordnung abgelehnt und dann auch von den übrigen Staaten als entbehrlich anerkannt worden.

Art. 9, betreffend die Verpackung der Güter, entspricht dem Sinn von Art. 14 des Transportgesetzes.

Ebenso bringt Art. 10 keine Neuerungen, welche gegenüber dem Art. 13 des Transportgesetzes besonders hervorgehoben werden müßten, wenn es nicht die ist, daß bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort dem Empfänger, falls dieß im Frachtbrief nicht wegbedungen ist, jedenfalls das Recht zustehen soll, die zoll- und steueramtliche Behandlung selbst zu besorgen. Die Bestimmung des schweizerischen Rechts, wonach die Eisenbahnverwaltung verpflichtet sein soll, den Absender auf Verlangen über die Zollformalitäten aufzuklären, wurde als unerfüllbar bezeichnet, sobald entferntere Zollgrenzen in Frage kommen.

Art. 11 handelt von den Tarifen und hat sein Korrelat im schweizerischen Recht im Art. 35 des Eisenbahngesetzes. Es ist für den internationalen Verkehr das Prinzip anerkannt, daß die Frachtberechnung ausschließlich auf Grund der gehörig veröffentlichten Tarife stattfinden solle und daß Tarifiermäßigungen nur erlaubt sind, wenn sie bekannt gemacht sind und unter gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu gut kommen.

Die Anregung, welche namentlich von Deutschland ausging, diesen Grundsatz ausdrücklich auch auf den internen Verkehr der betheiligten Länder auszudehnen, wurde aus formellen Gründen abgelehnt. Dagegen haben die Bevollmächtigten der einzelnen Staaten konstatiert, daß dieser Grundsatz zur Zeit schon in jedem einzelnen Staate zur Anwendung komme, und daß es als wünschenswerth erscheine, daß auch für die Zukunft die internen Verhältnisse eines jeden Staates gemäß den Anforderungen des Art. 11 geordnet bleiben (zu vergleichen das den Verträgen angeschlossene Protokoll, Ziff. II). Weiter ist ausdrücklich festgestellt worden, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, dem sie angehören, nicht geändert wird und dasselbe auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Landes geordnet werden soll, sowie daß namentlich auch die in den einzelnen Staaten in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden. Wobei immerhin Art. 4 des Uebereinkommens vorbehalten ist, welcher die Bedingungen der besondern Tarife der Eisenbahnen, sofern diese auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, ausdrücklich nur so weit anerkennt, als sie dem Uebereinkommen nicht widersprechen, und dieselben andernfalls von vorneherein als nichtig erklärt.

Die Bestimmungen in Art. 12, betreffend die Anweisung der Fracht und den eventuellen Frankaturzwang, entsprechen den auch bei den schweizerischen Bahnen bestehenden reglementarischen Bestimmungen.

Art. 13 und § 5 der Ausführungsbestimmungen. Das Maximum der Nachnahme auf einer Sendung ist auf Fr. 2000 angesetzt, sofern nicht die beteiligten Eisenbahnen höhere Nachnahmen zulassen wollen. Im Uebrigen soll das Gut bis zur Höhe des Werthes mit Nachnahme belastet werden können, die Zahlung dieser an den Aufgeber aber nicht erfolgen müssen, bevor der Betrag derselben vom Empfänger eingegangen ist (zu vergleichen § 97 des schweiz. Transportreglements).

Die Lieferfristen (Art. 14 des Uebereinkommens, § 6 der Ausführungsbestimmungen) sind nicht sehr verschieden von denjenigen, welche in den §§ 98 und 99 des schweizerischen Transportreglements enthalten sind. Eine nicht außer Acht zu lassende Aenderung liegt in der Bestimmung, wonach die Lieferfrist für Frachtgüter für je auch nur angefangene 250 Km. zwei Tage nicht überschreiten darf, während im internen Recht nach einzelnen Tagen mit 125 Km. Entfernungseinheit gerechnet wird. Von entschiedenem Vortheil für den Verkehr wird die Vorschrift sein, daß unter allen Umständen die Expeditionsfristen nur einmal berechnet werden sollen, gleichviel, welches die Länge der Transportstrecke oder die Zahl der vom Transport berührten Verwaltungsgebiete sei. Immerhin ist den beteiligten Staaten vorbehalten, unter den im Uebereinkommen genannten Voraussetzungen Zuschlagsfristen zu gestatten. Dagegen ist in der Verpflichtung der Bahnen, in jedem Fall von Lieferfristüberschreitung die Ursache und Dauer dieser im Frachtbrief anzugeben, eine glückliche und wirksame Vorkehr gegen den Mißbrauch der Lieferfristzuschläge zu finden. Wo ein Staat die Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und Feiertagen anordnet, soll für die gleiche Zeitdauer die Lieferfrist verlängert sein. Für Tarife mit reduzierten Taxen sind überhaupt verlängerte Lieferfristen vorbehalten.

Art. 15, das Verfügungsrecht über das Gut nach stattgefundener Auflieferung zum Transport. Der auch in den Art. 15 und 16 des schweizerischen Transportgesetzes niedergelegte Grundsatz, daß dem Empfänger das Verfügungsrecht am Gut erst nach Ankunft desselben am Bestimmungsort und Behändigung des Frachtbriefes, beziehungsweise nach Versendung des Avisbriefes zum Zwecke der Abholung auf der Bestimmungstation, zusteht, ist grundsätzlich in das internationale Uebereinkommen

übergegangen. Aber auch der Absender soll nur verfügungsberechtigt sein, wenn und so lange er das Duplikat des Frachtbriefes vorweisen kann.

Art. 16 und 17 regeln das Verfahren bezüglich der Aushändigung des Guts am Bestimmungsort. Abgesehen von den hier aufgestellten Vorschriften gelten laut dem Art. 19 die lokalen Bestimmungen bei der abliefernden Bahn; ebenso bei allfälligen Ablieferungshindernissen (Art. 24). Zu vergleichen Art. 19, 21 und 22 des schweizerischen Transportgesetzes.

Art. 18, welcher von der Verhinderung des Transportes durch höhere Gewalt oder Zufall handelt, sollte auch da, wo die Vorschriften mit denjenigen des Art. 18 im schweizerischen Transportgesetz sich nicht vollständig decken, keiner besonderen Begründung bedürfen.

Art. 21 gibt der Eisenbahn für ihre auf dem Gut haftenden Forderungen, ganz wie Art. 40 des schweizerischen Transportgesetzes, ein Faustpfandrecht, dessen Wirkungen gemäß Art. 22 nach den Rechten des Landes sich bestimmen, wo die Ablieferung erfolgt.

Bezüglich der Haftpflicht der Eisenbahnen für „ihre Leute oder für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient“, enthält Art. 29 des Uebereinkommens dieselbe Vorschrift, welche laut dem zweiten Absatz von Art. 3 des schweizerischen Transportgesetzes auch im internen Verkehr gilt.

Die Art. 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45 und 46 regeln in einläßlicher Weise die Haftpflicht der Eisenbahnen gegenüber dem Publikum; wobei, wie im schweizerischen Transportgesetz, Art. 23 ff., vor Allem aus zwei Arten der Schadensersatzverpflichtung unterschieden sind:

1. wenn durch Verlust, Minderung oder Beschädigung von der Annahme des Gutes bis zur Ablieferung desselben Schaden entstanden ist;

2. infolge Versäumung der Lieferfrist.

Das System des Uebereinkommens läßt sich kurz folgendermaßen zusammenfassen:

1. Grundsätzlich soll der Schaden, welcher aus Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes entstehen kann, nach dem gemeinen Handelswerth des letztern am Versaudtort bemessen werden (Art. 34).

2. Wenn die Eisenbahnen dem Publikum Tarife mit Preisermäßigungen (Spezialtarife für den ganzen Transport) zur Verfügung stellen, so sollen sie berechtigt sein, für die Höhe des zu ersetzenden Schadens einen Maximalbetrag zu bestimmen (Art. 35).

3. Die Versäumung der Lieferfrist verpflichtet die Eisenbahn zu einer Entschädigung, welche im Maximum  $\frac{5}{10}$  der Fracht betragen kann, ohne daß ein Schaden nachgewiesen werden mußte; und bis zur Höhe der ganzen Fracht beim Nachweis eines durch die verspätete Lieferung entstandenen Schadens (Art. 40, Absatz 1).

4. Wenn der Versender mit dem vorstehend umschriebenen Anspruch auf Schadenersatz aus irgendwelchen Gründen sich nicht glaubt begnügen zu sollen, so kann er das individuelle Interesse an der richtigen und rechtzeitigen Ablieferung durch eine beliebige Werthangabe (Deklaration des Interesses an der Lieferung) und durch Zahlung eines entsprechenden Frachtzuschlages (Art. 38 und § 9 der Ausführungsbestimmungen) versichern. In diesem Fall ist die Vergütung bei verspäteter Lieferung auch ohne Nachweis eines Schadens im Maximum gleich der ganzen Fracht, wozu noch der Ersatz des Schadens tritt, wenn ein solcher nachgewiesen wird (Art. 40, Absatz 2). Im Falle des Verlusts, der Minderung oder Beschädigung eines unter Interessedeklaration versendeten Gutes kann dem Berechtigten, außer der normalen Entschädigung, noch ein weiterer Ersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden, vorausgesetzt, daß das Vorhandensein und die Höhe des weitem Schadens nachgewiesen sei (Art. 38). In keinem Fall darf aber die Vergütung den deklarierten Betrag des Interesses überschreiten (Art. 40 a. E.).

5. Wenn der Eisenbahn Arglist oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt, so kann die Vergütung des vollen Schadens in allen Fällen gefordert werden (Art. 41).

Das System des Uebereinkommens ist die Folge eines Kompromisses, welcher zwischen den verschiedenen Rechtsanschauungen nöthig wurde. Dem gegenwärtig geltenden internen schweizerischen Recht ist dieses System soweit verwandt, als auch das erstere einen Maximalsatz (Art. 25 des Transportgesetzes) und daneben das System der Werthdeklaration kennt.

Ein Unterschied liegt ferner darin, daß nach dem schweizerischen Recht der Schadensanspruch nach dem Werth des Gutes am Bestimmungsort berechnet werden soll, immerhin unter Abzug der allenfalls ersparten Zölle, Fracht und Kosten, während bei der Zugrundelegung des Werthes am Versandtort, d. h. bei dem System des Uebereinkommens die bereits aufgewendeten Zölle, Frachten und Kosten zugeschlagen werden.

Auch ist gegenüber dem schweizerischen Transportgesetz die Beweislast einigermaßen zu Lasten des Transportgebers verschoben. Es darf aber nicht übersehen werden, daß das schweizerische Transportgesetz eben nur Recht macht für den Verkehr auf den schweizerischen Eisenbahnstrecken und daß dasselbe die Gesetzgebung und Reglemente anderer Länder durchaus vorbehält. Die internationalen Vorschriften werden daher mindestens keine Verschlechterung der gegenwärtigen Rechtsstellung des Verkehrs mit sich bringen und es wird die Frage, ob und wie weit die internen Bestimmungen den internationalen anzupassen seien, in aller Ruhe später behandelt werden können.

Die in den Art. 31 und 32 vorbehaltene Entlastung der Eisenbahnen von der Schadensersatzpflicht entspricht grundsätzlich den analogen Vorschriften im Art. 32 des Transportgesetzes.

Im Uebrigen ist in wesentlicher Uebereinstimmung mit dem internen Recht im Art. 27 des Uebereinkommens namentlich auch der Satz aufgestellt, daß nach der Wahl des Klägers die Empfangs- oder die Ablieferungsbahn für die auf der ganzen Transportstrecke entstandenen Schäden oder dann die Bahn, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat, belangt werden können.

Betreffend die Formen, unter welchen im übrigen die Schäden festzustellen und die Schadensersatzforderungen anzubringen und zu verfolgen sind, sowie bezüglich der Verjährung sind die Art. 25, 26, 28, 44, 45 und 46 maßgebend.

Die folgenden Bestimmungen gelten den Rechtsverhältnissen der Eisenbahnen unter sich, insbesondere dem Rückgriffsverfahren und sodann der als Centralamt bezeichneten Stelle zur Erleichterung und Sicherung der Ausführung des Uebereinkommens.

In ersterer Beziehung, betreffend die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen unter sich, kommen zunächst die Art. 20, Verpflichtung der Empfangsbahn zur Einziehung aller auf dem Gut haftenden Forderungen und Art. 23, betreffend die Verpflichtung zur Auszahlung der den am Transport mitbetheiligten Eisenbahnen gebührenden Antheile und die daherige Verantwortlichkeit in Betracht. Abgesehen von dem Verbot der Arrestlegung oder Pfändung der aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen der Eisenbahnen unter einander ist im Art. 23 ferner bestimmt, daß auch das rollende Material der Eisenbahnen sammt Zubehörenden im Gebiet eines andern Staates als desjenigen, welchem die Eisenbahn zugehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden könne, außer in dem Falle, wo die bezügliche Verfügung von einem Gericht dieses letztern Staates ausginge.

Vom Rückgriffsverfahren handeln die Art. 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 und 55. Damit der Entschädigungsberechtigte nicht unter den Weiterungen dieses Verfahrens leide, ist im Art. 52 gesagt, daß eine Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren unzulässig sei. Der Geschädigte soll zu seinem Recht kommen und von der Bahn, der gegenüber er seine Ansprüche geltend zu machen hatte, befriedigt werden ohne Rücksicht darauf, ob die Partizipation der mitbetheiligten Bahnen geordnet ist oder nicht. Für die Betheiligung der einzelnen Eisenbahnen, vorbehaltlich des denselben im Art. 54 vorbehaltenen Rechtes anderweitiger Vereinbarungen, enthalten die Art. 47 und 48 die Grundsätze; Art. 49 schließt die Solidarhaft der Bahnen für den Rückgriff aus; die übrigen Artikel gelten den prozessualischen Bestimmungen.

In Art. 56 ist die Vollstreckbarkeit der auf Grund der Bestimmungen des Uebereinkommens ausgefallten Eudurtheile im Gebiet der sämmtlichen Vertragsstaaten garantirt.

Die Aufgabe des Centralamtes ist in den Art. 57 und 58, sowie in dem zugehörigen Reglement umschrieben. Dasselbe wird seinen Sitz in Bern haben und es ist der Bundesrath mit der Organisation desselben beauftragt.

Im Art. 59 endlich wird der regelmäßige Zusammentritt von Konferenzen mindestens zu drei Jahren, auf Verlangen von einem Viertel der betheiligten Staaten aber auch vorher, vorgesehen und im Art. 60 die Dauer des Uebereinkommens vorläufig auf drei Jahre, mit dem nachherigen Recht des Rücktrittes jedes Staates auf vorhergegangene einjährige Kündigung, festgesetzt. Die Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnt drei Monate nach Austausch der Ratifikationen.

---

Wir wiederholen den Antrag, dem internationalen Uebereinkommen die vorbehaltene Ratifikation zu ertheilen und den Bundesrath mit der Vollziehung desselben, soweit es die Schweiz betrifft, zu beauftragen, in dem Sinn, daß dieser befugt sein soll, allfälligen, im Laufe der Zeit nöthig werdenden Aenderungen an den Vollziehungs- und Ausführungsbestimmungen von sich aus beizutreten.

Bezüglich der Frage, ob infolge des Abschlusses der internationalen Konvention auch eine Aenderung des internen Rechts vorgenommen werden soll und eine Revision des Transportgesetzes vom Jahre 1875 stattzufinden habe, behalten wir uns be-

sondere Antragstellung vor. Für heute begnügen wir uns, der Ansicht Ausdruck zu geben, daß der Uebertragung des internationalen Rechts auf den internen Verkehr in den meisten Beziehungen besondere Schwierigkeiten nicht entgegenstehen werden. Auf dem Wege einer allgemeinen Anordnung, daß die Bestimmungen der Konvention auch für den internen Verkehr gelten sollen und die damit im Widerspruch stehenden Verfügungen unseres Gesetzes einfach dahinzufallen hätten, läßt sich die Ausgleichung nicht bewerkstelligen. Denn wenn wir auch mit Genugthuung konstatiren können, daß unser internes Transportrecht dem internationalen Ueberkommen im Ganzen als Vorbild gedient hat und daß dieses über die sämtlichen Rechtsverhältnisse sich verbreitet, welche in jenem behandelt sind, so sind doch die formellen und materiellen Verschiedenheiten zu zahlreich, als daß dieselben kurzer Hand ausgeglichen werden könnten. Wir werden uns angelegen sein lassen, die Prüfung so zu fördern, daß Ihnen die bezügliche Vorlage auf den Termin gemacht werden kann, auf welchen das internationale Frachtrecht in Kraft treten und der von dem Zeitpunkt der allseitigen Ratifikation des letztern abhängen wird.

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

Bern, den 29. November 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**L. Ruchonnet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

### das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom  
29. November 1890,  
in Anwendung] von Art. 85, Ziffer 5, der Bundesver-  
fassung,

beschließt:

Art. 1. Dem zwischen dem schweizerischen Bundesrath und den Regierungen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, der Niederlande, Oesterreich-Ungarn, einschließlich Liechtenstein, und Rußland am 14. Oktober 1890 abgeschlossenen internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wird hiemit die vorbehaltene Genehmigung ertheilt, in der Meinung, daß der Bundesrath ermächtigt sein soll, den im Laufe der Zeit allenfalls nöthig werdenden Aenderungen an den Vollziehungs- und Ausführungsbestimmungen ohne Weiteres beizutreten.

Art. 2. Der Bundesrath ist mit der Auswechslung der Ratifikationen und mit dem Vollzug des Uebereinkommens, sowie der dazu gehörenden reglementarischen und Ausführungsbestimmungen beauftragt.



# Internationales Uebereinkommen

über den

## **Eisenbahn-Frachtverkehr.**

---

Der *schweizerische Bundesrath*, Seine Majestät der *König der Belgier*, Seine Majestät der *deutsche Kaiser, König von Preußen*, im Namen des *Deutschen Reichs*, der *Präsident der Französischen Republik*, Seine Majestät der *König von Italien*, Seine Majestät der *König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg etc. etc.*, Seine Majestät der *Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. etc.* und *apostolischer König von Ungarn*, zugleich in Vertretung des *Fürstenthums Liechtenstein* und Seine Majestät der *Kaiser aller Rußen*

haben sich entschlossen:

auf Grund des in ihrem Auftrage ausgearbeiteten und in dem Protokolle d. d. Bern, 17. Juli 1886 niedergelegten Entwurfes, ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr abzuschließen und zu diesem Zwecke als ihre Bevollmächtigten ernannt:

### **Der schweizerische Bundesrath:**

Den Herrn Emil Welti, Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, und  
den Herrn Gottfried Farnet, administrativer Inspektor der schweizerischen Eisenbahnen.

### **Seine Majestät der König der Belgier:**

Den Herrn Joseph Jooris, Kommandeur des Leopoldordens, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der schweizerischen Eidgenossenschaft.

**Seine Majestät der deutsche Kaiser, König von Preußen:**

Den Herrn Otto von Bülow, wirklicher Geheimer Rath und Kammerherr, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der schweizerischen Eidgenossenschaft.

**Der Präsident der Französischen Republik:**

Den Herrn Comte de Diesbach, Geschäftsträger der Französischen Republik bei der schweizerischen Eidgenossenschaft, und

den Herrn George, Senator, Erster Rath am Rechnungshof, Mitglied des vorberathenden Eisenbahnkomite.

**Seine Majestät der König von Italien:**

Den Herrn Baron August von Peiroleri, Großoffizier Ihrer Orden des heiligen Maurizius und Lazarus und des italienischen Kronenordens, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der schweizerischen Eidgenossenschaft.

**Seine Majestät der König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg etc. etc.:**

**Für die Niederlande:**

Den Herrn T. M. C. Asser, Ritter des niederländischen Löwenordens, Kommandeur der Eichenkrone, Rath im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Professor des Rechts an der Universität in Amsterdam, und

den Herrn Jonkheer J. C. M. van Riemsdyk, Chef der allgemeinen Angelegenheiten der Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen.

**Für Luxemburg:**

Den Herrn Dr. jur. Wilhelm Leibfried, Advokat in Luxemburg.

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

Den Freiherrn Alois von Seiller, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der schweizerischen Eidgenossenschaft.

### Seine Majestät der Kaiser aller Rußen:

Den Herrn André de Hamburger, Allerhöchstihren Staatssekretär und außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der schweizerischen Eidgenossenschaft, und  
den Herrn Ingenieur Isnard, Hofrath, Abtheilungschef im Departement der Eisenbahnen,

welche, nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel übereingekommen sind:

#### Art. 1.

Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

#### Art. 2.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte beteiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

## Art. 3.

Die Ausführungsbestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

## Art. 4.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnvereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

## Art. 5.

Jede nach Maßgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden besondern Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

## Art. 6.

Jede internationale Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

- a. Ort und Tag der Ausstellung;
- b. die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn;
- c. die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
- d. die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
- e. das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
- f. die Angabe des deklarierten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
- g. die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
- h. das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
- i. den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Absatz 3);
- k. die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);
- l. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benutzen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
  2. daß keine höhere Fracht gefordert wird, als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;
  3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre;
- m.* die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandortes es gestatten.

Die nähern Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungsbestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe, ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indeß, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat.

#### Art. 7.

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

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des

Vorgangs bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontrolliren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

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

#### Art. 8.

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandtexpedition aufgedrückt.

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

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

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung, beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebenso wenig diejenige eines Connossements (Ladescheins).

#### Art. 9.

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

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 eines durch die Ausführungsbestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

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.

#### Art. 10.

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.

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

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch 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 dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

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

#### Art. 11.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äußern oder innern Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

#### Art. 12.

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

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

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesamtfracht beim Versandt nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorge-

kommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.

#### Art. 13.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungsbestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämtliche am Transport beteiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Absatz 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

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

#### Art. 14.

Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzierten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

## Art. 15.

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

Dieses Recht steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

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

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem Letzteren nach Maßgabe des Art. 16 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.

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

Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

## Art. 16.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hiebei in eigenem oder in fremdem 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 im Besitz des Duplikats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung erteilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

## Art. 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

## Art. 18.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplicats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungs-ort abändern.

#### Art. 19.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

#### Art. 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes 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.

#### Art. 21.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrechte besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

#### Art. 22.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

#### Art. 23.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die andern aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abgeliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Conto-Corrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem andern Staate angehört, als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines andern Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

#### Art. 24.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

#### Art. 25.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Beteiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzutheilen.

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.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Außerdem steht jedem der Beteiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

#### Art. 26.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur Derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

#### Art. 27.

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

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

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

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

#### Art. 28.

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

#### Art. 29.

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

#### Art. 30.

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

Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

#### Art. 31.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,  
für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des

Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

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

3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;

4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, innereu Verderb, außergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;

5. in Ansehung lebender Thiere,

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

6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beigegeben ist,

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

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

#### Art. 32.

In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungs-Bestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und demselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

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

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

#### Art. 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weitem Nachweises als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

#### Art. 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

#### Art. 35.

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

#### Art. 36.

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 vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach Erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versandt- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze 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 nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

#### Art. 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig reduziert.

#### Art. 38.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung, noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

#### Art. 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeiführt hat, noch abzuwenden vermochte.

## Art. 40.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{1}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{1}{10}$  der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{2}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{2}{10}$  der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{3}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{3}{10}$  der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{4}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{4}{10}$  der Fracht.

Bei einer Verspätung von längerer Dauer:  $\frac{5}{10}$  der Fracht.

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

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{1}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{2}{10}$  der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{2}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{4}{10}$  der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{3}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{6}{10}$  der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{4}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{8}{10}$  der Fracht.

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarierten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

## Art. 41.

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

## Art. 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6 Procent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

## Art. 43.

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

## Art. 44.

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

Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Abs. 3, in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
  - a. es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
  - b. der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

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

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

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

#### Art. 45.

Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniß der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44, Nr. 1, in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

#### Art. 46.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

#### Art. 47.

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte beteiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine

solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.

3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämtlichen am Transport beteiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt.

#### Art. 48.

Die Vorschriften des Artikel 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte beteiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Normen.

#### Art. 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte beteiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

#### Art. 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

## Art. 51.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämtliche beteiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

## Art. 52.

Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

## Art. 53.

Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

## Art. 54.

Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

## Art. 55.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters.

## Art. 56.

Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnißverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwen-

dung, ebenso wenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozeßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

#### Art. 57.

Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der beteiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniß zu bringen;
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

#### Art. 58.

Das im Artikel 57 bezeichnete Centralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemäßheit des Artikel 1 aufgestellten Listen entgegenzunehmen.

Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die andern Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.

Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Centralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniß gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie Seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubauen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

#### Art. 59.

Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschließenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der beteiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Konferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

#### Art. 60.

Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden beteiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hievon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniß zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschließenden Staaten sobald als möglich ratifizirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifikationsurkunden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Uebereinkommen unterzeichnet und demselben ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in B|e|r n am vierzehnten Oktober eintausend acht-hundert und neunzig.

*Für die Schweiz:*

(L. S.) **Welti.**  
(L. S.) **Farner.**

*Für Belgien:*

(L. S.) **Jooris.**

*Für Deutschland:*

(L. S.) **Otto von Bülow.**

*Für Frankreich:*

(L. S.) **C<sup>te</sup> de Diesbach.**  
(L. S.) **E. George.**

*Für Italien:*

(L. S.) **A. Peiroleri.**

*Für Luxemburg:*

(L. S.) **W. Leibfried.**

*Für die Niederlande:*

(L. S.) **T. M. C. Asser.**  
**J. C. M. van Riemsdyk.**

*Für Oesterreich-Ungarn:*

(L. S.) **Seiller.**

*Für Rußland:*

(L. S.) **A. Hamburger.**  
**N. Isnard.**

## Liste der Eisenbahnstrecken,

auf welche

das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-  
Frachtverkehr Anwendung findet.

---

### Belgien.

#### A. Von belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Belgische Staatsbahnverwaltung.
2. Belgische Nordbahn.
3. Große Belgische Centralbahn.
4. Lüttich—Maestricht.
5. Gent—Terneuzen.
6. Mecheln—Terneuzen.
7. Westflandrische Eisenbahn.
8. Eisenbahn von Chimay.
9. Gent—Eecloo—Brügge.
10. Termonde—St. Nicolas.
11. Hasselt—Maeseyck.
12. Antwerpen—Gent (Waes).

#### B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

##### I. Niederländischer Verwaltungen.

13. Die von der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Achel bis Lüttich-Vivegnis, Ans (Etat) und Flémalle Grande.

##### II. Deutscher Verwaltungen.

14. Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Bleyberg bis Bleyberg.

### III. Französischer Verwaltungen.

Die von der französischen Nordbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

15. bei Comines bis Comines.
16. bei Halluin bis Menin.

### IV. Luxemburgischer Verwaltungen.

Die von der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn betriebenen Strecken von der belgisch-luxemburgischen Grenze:

17. bei Pétange bis Athus.
18. bei Clémency bis Autel-Bas.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von belgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Deutschland, Ziffer 105, 106.  
Frankreich, Ziffer 9, 10, 11, 12, 13.  
Niederlande, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

## Deutschland.

### A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

#### I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen.

1. Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
2. Militär-Eisenbahn.
3. Königlich Preußische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Preußischen Privat-Eisenbahnen, mit Ausschluß:
  - a. der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn.
4. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen.
5. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Sächsischen Privat-Eisenbahnen, mit Ausschluß der Linien:
  - b. Döbeln—Mügeln—Oschatz.
  - c. Grünstädtel—Oberrittersgrün.
  - d. Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.
  - e. Klotzsche—Königsbrück.
  - f. Mosel—Ortmannsdorf.
  - g. Mügeln bei Oschatz—Nerchau-Trebsen.
  - h. Mügeln bei Pirna—Geising.
  - i. Potschappel—Wilsdruff.

- k. Radebeul—Radeburg.
  - l. Schönfeld—Geyer.
  - m. Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, nebst Abzweigung von Oberherold nach Thum.
  - n. Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf.
  - o. Zittau—Markersdorf.
  - p. Zittau—Oybin, nebst Abzweigung Bertsdorf—Jonsdorf.
6. Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.
  7. Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privat-Eisenbahnen.
  8. Main-Neckar-Eisenbahn nebst der Linie Eberstadt—Pfungstadt.
  9. Großherzoglich Oberhessische Eisenbahnen.
  10. Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn, mit Ausschluß:
    - q. der Doberan—Heiligendammer Eisenbahn.
  11. Großherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluß:
    - r. der Ocholt—Westersteder Eisenbahn.

## II. Privat-Eisenbahnen unter eigener Verwaltung.

12. Alt-Damm—Colberger Eisenbahn.
13. Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn.
14. Arnstadt—Ichttershausener Eisenbahn.
15. Braunschweigische Landeseisenbahn.
16. Breslau—Warschauer Eisenbahn.
17. Broelthal-Eisenbahn (Hennef—Waldbroel).
18. Crefelder Eisenbahn.
19. Cronberger Eisenbahn.
20. Dahme—Uckroer Eisenbahn.
21. Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn.
22. Eckernförde—Kappeller Schmalspurbahn.
23. Eisenberg—Crossener Eisenbahn.
24. Eisern—Siegener Eisenbahn.
25. Ermsthalbahn (Metzingen—Urach).
26. Eutin—Lübecker Eisenbahn.
27. Flensburg—Kappeller Eisenbahn.
28. Frankfurter Verbindungsbahn (Frankfurt a. Main).
29. Fürth—Zirndorfer Eisenbahn.
30. Georgs-Marienhütte Eisenbahn.
31. Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn.
32. Gotteszell—Viechtacher Eisenbahn (Theilstrecke Gotteszell-Teißnach).

33. Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn.
34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
35. Hohenebra—Ebelebener Eisenbahn.
36. Hoyaer Eisenbahn (Hoya—Eystrup).
37. Ilmenau—Großbreitenbacher Eisenbahn.
38. Kerkerbachbahn.
39. Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahn.
40. Kirchheimer Eisenbahn.
41. Königsberg—Cranzer Eisenbahn.
42. Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
43. Lübeck—Büchener und Lübeck—Hamburger Eisenbahn.
44. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg—Fürth).
45. Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn.
46. Mecklemburgische Südbahn (Parchim—Neubrandenburg).
47. Murnau—Garmisch-Partenkirchener Eisenbahn.
48. Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn.
49. Neuhaldensleber Eisenbahn.
50. Neustrelitz—Warnemünder Eisenbahn.
51. Neustrelitz—Wesenberg—Mirower Eisenbahn.
52. Oberdorf—Füßener Eisenbahn.
53. Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn.
54. Osthofen—Westhofener Eisenbahn.
55. Ostpreußische Südbahn, einschließlich der Fischhausen—  
Palmnickener Eisenbahn.
56. Parchim—Ludwigsluster Eisenbahn.
57. Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn.
58. Peine—Ilseder Eisenbahn.
59. Pfälzische Eisenbahnen.
60. Priegnitzer Eisenbahn (Perleberg—Wittstock).
61. Reinheim—Reichelsheimer Eisenbahn.
62. Rhene—Diemelthal-Eisenbahn (Bredelar—Martenberg).
63. Ruhlaer Eisenbahn (Wutha—Ruhla).
64. Saal-Eisenbahn.
65. Schaftlach-Gmunder Eisenbahn.
66. Schleswig—Angeler Eisenbahn (Schleswig—Süderbrarup).
67. Sonthofen—Oberstdorfer Eisenbahn.
68. Sprendlingen—Wöllsteiner Eisenbahn.
69. Stargard—Cüstriner Eisenbahn, einschließlich der Glasow—  
Berlinchener Eisenbahn.
70. Stendal—Tangermünder Eisenbahn.
71. Warstein—Lippstadter Eisenbahn.
72. Weimar—Geraer Eisenbahn.
73. Wermelskirchen—Burger Eisenbahn.
74. Werra-Eisenbahn.

- 75. Wittenberge—Perleberger Eisenbahn.
- 76. Worms—Offsteiner Eisenbahn.
- 77. Zell—Todtnauer Eisenbahn.
- 78. Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn.

## B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe außerdeutscher Eisenbahn-Verwaltungen befinden.

### I. Russischer Verwaltungen.

- 79. Die von der Großen Russischen Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Eydtkuhnen bis Eydtkuhnen.
- 80. Die von der Brest—Grajewo'er Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Prostken bis Prostken.
- 81. Die von der Weichselbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Illowo bis Illowo.

### II. Oesterreichischer Verwaltungen.

- 82. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Myslowitz bis Myslowitz.
  - 83. Die von der Mährisch-Schlesischen Zentralbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Hennersdorf bis Ziegenhals.
  - 84. Die von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Wichtstadt bis Mittelwalde.
  - 85. Die von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Mittelsteine bis Mittelsteine.
- Die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:
- 86. bei Liebau bis Liebau.
  - 87. bei Seidenberg bis Seidenberg.
  - 88. Die von der Böhmischem Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach bis Ebersbach.

Die von der Buschtehrader Eisenbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

- 89. bei Reitzenhain bis Reitzenhain.

90. bei Klingenthal bis Klingenthal.  
 91. Die von der Böhmisches Westbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Furth i. W. bis Furth i. W.

Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

92. bei Niklasdorf bis Ziegenhals.  
 93. bei Passau bis Passau.  
 94. bei Braunau bis Simbach.  
 95. bei Lochau bis Lindau.

### III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der schweizerischen Nordostbahn betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze:

96. bei Konstanz bis Konstanz.  
 97. bei Rielasingen bis Singen.  
 98. bei Waldshut bis Waldshut.

### IV. Französischer Verwaltungen.

Die den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gehörigen, von der Französischen Ostbahn mitbetriebenen Strecken von der französisch-deutschen Grenze:

99. bei Altmünsterol bis Altmünsterol.  
 100. bei Avricourt bis Deutsch-Avricourt.  
 101. bei Chambrey bis Chambrey.  
 102. bei Novéant bis Novéant.  
 103. bei Amanweiler bis Amanweiler.  
 104. bei Fentsch bis Fentsch.

### V. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Centralbahn betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

105. bei Aachen bis Aachen.  
 106. bei Dalheim bis Dalheim.

### VI. Niederländischer Verwaltungen.

107. Die von der Nordbrabant-Deutschen Bahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gennep bis Wesel.

108. Die von der holländischen Eisenbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Cränenburg bis Cleve.

109. Die von der Niederländischen Rhein-Eisenbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Emmerich bis Emmerich.

Die von den Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

110. bei Gronau bis Gronau.

111. bei Gildehaus bis Salzbergen.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von deutschen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Belgien, Ziffer 14.

Frankreich, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Luxemburg, Ziffer 2, 3.

Niederlande, Ziffer 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.

Oesterreich-Ungarn, Ziffer 25 bis und mit 44.

Rußland, Ziffer 47, 48, 49, 50, 51, 52.

Schweiz, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

## **Frankreich.**

### **A. Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.**

Die Linien d'intérêt général:

1. Der Nordbahn.
2. Der Ostbahn, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linien von Monthermé nach Monthermé, Vrigne-Meuse nach Vrigne-aux-Bois, Carignan nach Messempré, Charmes nach Rambervillers, Avricourt nach Blamont und Cirey, Saint-Dizier nach Vassy, Vassy nach Doulevant-le-Château.
3. Der Westbahn.
4. Der Paris-Lyon-Mittelmehrbahn, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linie des alten Hafens in Marseille und derjenigen von Arles nach Saint-Louis.
5. Der Orléansbahn, einschließlich der Lokalbahnen der Sarthe.
6. Der Südbahn.
7. Der Staatsbahnen, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Lokalbahnen von Ligré-Rivière nach Richelieu und von Barbezieux nach Châteauneuf.
8. Die beiden Ringbahnen von Paris, einschließlich der strategischen Linie von Valenton nach Massy-Palaiseau.

## B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

### I. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

9. bei Treignes bis Vireux.
10. bei Doissche bis Givet.
11. Die von der Belgischen Nordbahn betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Heer-Agimont bis Givet.
12. Die von der Westflandrischen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Abeele bis Hazebrouck.
13. Die von der Eisenbahngesellschaft von Chimay betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Momignies bis Anor.

### II. Deutscher Verwaltungen.

Die der französischen Ostbahn gehörigen, von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mitbetriebenen Strecken von der deutsch-französischen Grenze:

14. bei Altmünsterol bis Petit-Croix.
15. bei Deutsch-Avrincourt bis Igney-Avrincourt.
16. bei Chambrey bis Moncel.
17. bei Novéant bis Pagny-sur-Moselle.
18. bei Amauweiler bis Batilly.
19. bei Fensch bis Audun-le-Roman.

### III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

20. bei Delle bis Delle.
21. bei Vallorbes bis Pontarlier.
22. bei Verrières bis Pontarlier.

### IV. Italienischer Verwaltungen.

23. Die von der Italienischen Gesellschaft der Mittelmeerbahnen betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Modane bis Modane.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von französischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen :

Belgien, Ziffer 15, 16.

Deutschland, Ziffer 99, 100, 101, 102, 103, 104.

Italien, Ziffer 4.

Schweiz, Ziffer 20, 21, 22, 23.

## **Italien.**

### **A. Von italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.**

1. Sämtliche von der Gesellschaft des mittelländischen Netzes betriebenen Linien.
2. Sämtliche von der Gesellschaft des adriatischen Netzes betriebenen Linien.
3. Sämtliche von der Gesellschaft des sicilianischen Netzes betriebenen Linien.

### **B. Bahnstrecken, welche im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen sich befinden.**

#### **I. Französischer Verwaltungen.**

4. Die von der Französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Ventimiglia bis Ventimiglia.

#### **II. Schweizerischer Verwaltungen.**

5. Die von der Gotthardbahn betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Pino bis Luino.

#### **III. Oesterreichischer Verwaltungen.**

6. Die von den K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen in der Richtung nach Italien mitbetriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontafel bis Pontebba.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von italienischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen :

Frankreich, Ziffer 23.

Oesterreich-Ungarn, Ziffer 22, 23, 24.

Schweiz, Ziffer 24.

## **Luxemburg.**

### **A. Von luxemburgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.**

1. Prinz-Heinrich-Bahn, mit Einschluß der Linie von Wasserbillig nach Grevenmacher.

### **B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.**

#### **I. Deutscher Verwaltungen.**

2. Die von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebenen sämtlichen Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.
3. Die von den Königlich Preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Ulfingen bis Ulfingen.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von luxemburgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Belgien, Ziffer 17, 18.

## **Niederlande.**

### **A. Von niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.**

1. Gesellschaft zum Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen.
2. Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft.
3. Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.
4. Niederländische Central-Eisenbahn-Gesellschaft.
5. Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
6. Haarlem-Zandvoort Eisenbahn-Gesellschaft.

### **B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.**

#### **I. Deutscher Verwaltungen.**

7. Die von den Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-niederländischen Grenze bei Neuschanz bis Neuschanz.

Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-niederländischen Grenze:

8. bei Borken bis Winterswyk.
9. bei Bocholt bis Winterswyk.
10. bei Elten bis Zevenaar.
11. bei Straelen bis Venloo.
12. bei Kaldenkirchen bis Venloo.
13. bei Dalheim bis Vlodrop.

## II. Belgischer Verwaltungen.

14. Die von der Großen Belgischen Centralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Hamont bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Dalheim.
15. Die von der Großen Belgischen Centralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Lanaeken bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Aachen.
16. Die von der Lüttich-Maestrichter-Eisenbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Visé bis Maestricht.
17. Die von der Großen Belgischen Centralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Weelde-Merxplas bis Tilburg.
18. Die von der Mecheln-Terneuzen-Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei La Clinge bis Terneuzen.
19. Die von der Gent-Terneuzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Selzaete bis Terneuzen.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von niederländischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Belgien, Ziffer 13.

Deutschland, Ziffer 107, 108, 109, 110, 111.

## Oesterreich-Ungarn.

### I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder (einschließlich Liechtenstein).

**A. Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich-Ungarn betrieben werden.**

1. K. K. General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen, mit Einschluß der auf fürstlich Liechtenstein'schem Gebiete

gelegenen Strecke der Linie Feldkirch-Buchs und der von der italienischen Adria-Eisenbahngesellschaft mitbetriebenen Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontebba bis Pontafel, dagegen mit Ausschluß der Dalmatiner Staatsbahn mit den Linien:

- a. Spalato—Siverie—Knin.
- b. Perkovic—Slivno—Sebenico.

dann der Kolomeaer Lokalbahnen:

- c. Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung.
  - d. Nadwornianski przedmieście Szeparowce—Kniaźdwór.
2. Aussig—Teplitzer Eisenbahn.
  3. Böhmisches Kommerzialbahnen.
  4. Böhmisches Nordbahn.
  5. Böhmisches Westbahn.
  6. Bozen—Meraner Eisenbahn.
  7. Buschtehrader Eisenbahn.
  8. Galizische Karl Ludwig-Bahn, mit Einschluß der von der Verwaltung der Russischen Südwestbahnen mitbetriebenen Strecken von Brody und Podwoloczyska bis zur österreichisch-russischen Grenze ebendasselbst; jedoch mit Ausschluß der Flügelbahn:
    - e. Podleze—Niepolomice.
  9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
  10. Kaschau—Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke).
  11. Kremsthalbahn.
  12. Mährisch-Schlesische Centralbahn.
  13. Neufitscheiner Lokalbahn.
  14. Oesterreichische Nordwestbahn.
  15. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien).
  16. K. K. Südbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien), mit Ausschluß der schmalspurigen Lokalbahn Mödling—Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe).
  17. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
  18. Stauding—Stramberger Lokalbahn.
  19. Die von den K. Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene Strecke von Lawoczne bis an die ungarische Grenze der K. K. Staatsbahn Stryj—ungarische Grenze bei Beskid.
  20. Eisenbahn Wien—Aspang.
  21. Wiener Verbindungsbahn.

## B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

### I. Italienischer Verwaltungen.

Die durch die Italienische Adria-Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken von der italienisch-österreichischen Grenze:

22. bei Cormons bis Cormons.
23. bei Pontebba bis Pontafel in der Richtung aus Italien.
24. bei Peri bis Ala.

### II. Deutscher Verwaltungen.

Die durch die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

25. bei Kiefersfelden bis Kufstein.
26. bei Salzburg bis Salzburg.
27. bei Waldsassen bis Eger.
28. bei Schirnding bis Eger.
29. bei Asch bis Eger.

Die durch die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

30. bei Brambach bis Eger.
31. bei Bärenstein bis Weipert.
32. bei Moldau bis Moldau.
33. bei Schöna bis Bodenbach.
34. bei Schöna bis Tetschen.
35. bei Neusalz-Spremberg bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Taubenheim.
36. bei Alt- und Neu-Gersdorf bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach.
37. bei Seiffhennersdorf bis Warnsdorf.
38. bei Groß-Schönau bis Warnsdorf.
39. bei Zittau bis Reichenberg.

Die durch die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

40. bei Neusorge bis Halbstadt.
41. bei Jägerndorf bis Jägerndorf.
42. bei Oderberg bis Oderberg.
43. bei Goczalkowitz bis Dzieditz.
44. bei Neuberun bis Oswieçim.

### III. Russischer Verwaltungen.

Die durch die Verwaltung der Russischen Südwest-Bahnen in der Richtung aus Rußland betriebenen Strecken von der russisch-österreichischen Grenze:

45. bei Radziwilow bis Brody.
46. bei Woloczysk bis Podwoloczyska.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von österreichischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Deutschland, Ziffer 82 bis und mit 95.  
 Italien, Ziffer 6.  
 Rußland, Ziffer 53, 54, 55.  
 Schweiz, Ziffer 12, 13.

### II. Ungarn.

**Sämtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitz in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.**

1. Ungarische Staatsbahnen, mit Ausnahme der Linien:

Garam-Berzencze—Selmezbánya.  
 Soroksár—Szt.-Lőrincz.  
 Taraczköz—Teresel,

dagegen mit Einschluß folgender von der Staatsbahnverwaltung betriebenen Linien:

- a. von der rumänischen Grenze bis Prédeal.
- b. von der Grenze bei Zimony bis Belgrad.
- c. von Brod bis Bosna-Brod.
- d. der Eisenbahn Arad-Temesvár.
- e. der Lokalbahn Békés-Földvár—Békés.
- f. der Lokalbahn Debreczen—H.-Nánás—Büd-Szt.-Mihály.
- g. der Lokalbahn Nagy-Várad—Belényes—Vaskoh.
- h. der Lokalbahn Puszta-Tenyő—Kun-Szt.-Márton.
- i. der Lokalbahn Kun-Szt.-Márton—Szentes.
- j. der Lokalbahn Ujszász—Jász-Apáti.
- k. der Lokalbahn Mező-Tur—Turkeve.
- l. der Lokalbahnen von Zagorien (Csáktornya—Zágráb).
- m. der Lokalbahn Vinkovce—Breka.
- n. der Lokalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen.
- o. der Lokalbahn von Mátra.
- p. der Lokalbahn Bánréve—Ozd.
- q. der Lokalbahnen von Bihar.

- r. der Lokalbahn Héjasvalva—Székelyudvarhely.
  - s. der Lokalbahn Maros-Ludas—Beszterce.
  - t. der Lokalbahn Ruma—Vrdnik.
  - u. der Lokalbahn Szombathely—Pinkafő.
  - v. der Lokalbahn Bóba—Sümezh.
  - w. der Lokalbahn Marmaros Sziget—Sziget.
  - x. der Lokalbahn Szatmár—Nagybánya.
  - y. der Lokalbahn von Szilagyság.
  - z. der Lokalbahn Nyiregyháza—Mátészalka.
  - aa. der Lokalbahn Rétszihus—Szegszárd.
  - bb. der Lokalbahn Budapest—Lajosmizse.
  - cc. der Lokalbahn Kisújszállás—Dévaványa—Gyoma.
  - dd. der Lokalbahnen in Bács-Bodrogh.
  - ee. der Pécs—Barcs-Eisenbahn.
  - ff. der Mohács—Pécs-Eisenbahn.
2. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), mit Einschluß der von dieser betriebenen
    - a. Lokalbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek und der
    - b. Lokalbahnen von Torontál.
  3. K. K. Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), mit Einschluß der folgenden von derselben betriebenen Lokalbahnen:
    - a. Kőszegh—Szombathely.
    - b. Barcs—Pakrácz.
  4. K. K. Kaschau—Oderbergerbahn (Ungarische Linien), einschließ-  
lich der von dieser betriebenen Strecke Margitfalú—Gölniczbánya  
der Lokalbahn im Gölniczthal, aber ausschließlich der schmal-  
spurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnok derselben Linie.
  5. Győr—Sopron—Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft, einschließ-  
lich der von dieser betriebenen Strecke Lujta-Ujfalu—Ebenfurt  
der Wien—Pottendorf—Wienerneustädter Linie der K. K. Süd-  
bahn-Gesellschaft.
  6. Lokalbahn von Árad und Csanád.
  7. Lokalbahn im Szamosthal.
  8. Lokalbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György.
  9. Lokalbahn im Poprádthal.

## Russland.

### A. Von russischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Nicolaibahn.
2. Putiloff Eisenbahn (Zweigbahn der Nicolaibahn).

3. Rybinsk—Bologoe Eisenbahn.
4. Ostachkovo—Rjew Eisenbahn.
5. St. Petersburg—Warschauer Eisenbahn.
6. Baltische Eisenbahn (mit Ausnahme der II. Sektion).
7. Riga—Tuckum Eisenbahn.
8. Moskau—Nijninowgorod Eisenbahn.
9. Schuja—Ivanowo Eisenbahn.
10. Moskau—Jaroslawl Eisenbahn.
11. Moskau—Brester Eisenbahn.
12. Moskau—Kursk Eisenbahn.
13. Moskau—Riasan Eisenbahn.
14. Riasan—Koslow Eisenbahn.
15. Riashsk—Wjasma Eisenbahn.
16. Riashsk—Morschansk Eisenbahn.
17. Tambow—Koslow Eisenbahn.
18. Tambow—Saratow Eisenbahn.
19. Grjasy—Zarizyn Eisenbahn.
20. Koslow—Woronesh—Rostower Eisenbahn.
21. Catherine Eisenbahn.
22. Orel—Grjasy Eisenbahn.
23. Livny Eisenbahn (schmalspurig).
24. Orel—Witebsker Eisenbahn.
25. Dünaburg—Witebsker Eisenbahn.
26. Riga—Dünaburger Eisenbahn.
27. Mitauer Eisenbahn.
28. Libau—Romny Eisenbahn.
29. Warschau—Terespolder Eisenbahn.
30. Warschau—Bromberger Eisenbahn.
31. Warschau—Wiener Eisenbahn.
32. Lodsia Eisenbahn.
33. Kursk—Kiew Eisenbahn.
34. Süd-Westbahnen.
35. Kharkow—Nicolajew Eisenbahn.
36. Kursk—Kharkow—Asower Eisenbahn.
37. Losowo—Sebastopoler Eisenbahn.
38. Weichselbahn.
39. Iwangerod—Dombrowo Eisenbahn.
40. Morschansk—Syraner Eisenbahn.
41. Wladikaukaser Eisenbahn.
42. Fastower Eisenbahn.
43. Orenburger Eisenbahn.
44. Samara—Ufa Eisenbahn.
45. Muromer Eisenbahn.
46. Polassiesche Eisenbahnen.

## B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

### I. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-russischen Grenze:

47. bei Eydtkuhnen bis Wirballen.
48. bei Ottlotschin bis Alexandrowo.
49. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der frühern Rechte Oder-Ufer Eisenbahn).
50. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der frühern Oberschlesischen Eisenbahn).
51. Die von der Ostpreußischen Südbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Prostken bis Grajewo.
52. Die von der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Illowo bis Mlawa.

### II. Oesterreichischer Verwaltungen.

53. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-russischen Grenze bei Szzzakowa bis Granica.

Die von der Galizischen Carl Ludwigs-Bahn in der Richtung nach Rußland betriebenen Strecken von der österreichisch-russischen Grenze:

54. bei Brody bis Radziwilow.
55. bei Podwoloczyska bis Woloczysk.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von russischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Deutschland, Ziffer 79, 80, 81.  
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 45, 46.

## Schweiz.

### A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Schweizerische Centralbahn.
2. Gotthardbahn.
3. Jura-Simplonbahn.

4. Schweizerische Nordostbahn.
5. Vereinigte Schweizerbahnen.
6. Neuenburger Jurabahn.
7. Emmenthalbahn.
8. Langenthal—Huttwilbahn.
9. Tößthalbahn.
10. Aargauisch-luzernische Seethalbahn.
11. Schweizerische Südostbahn.

## **B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.**

### **I. Oesterreichischer Verwaltungen.**

Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-schweizerischen Grenze:

12. bei Buchs bis Buchs.
13. bei St. Margrethen bis St. Margrethen.

### **II. Deutscher Verwaltungen.**

Die von den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-schweizerischen Grenze:

14. bei Gottmadingen bis zur schweizerisch-deutschen Grenze bei Wilchingen.
15. bei Stetten bis Basel.
16. bei Leopoldshöhe bis Basel.
17. bei Grenzach bis Basel.
18. Die von den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn vom badischen Bahnhof bis zum Centralbahnhof in Basel.
19. Die von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebene Strecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis Basel.

### **III. Französischer Verwaltungen.**

Die von der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

20. bei St. Gingolph bis Bouveret.
21. bei Chêne-Bourg bis Genf-Eaux-Vives.
22. bei La Plaine bis Genf-Cornavin.
23. bei Col-des-Roches bis Locle.

## IV. Italienischer Verwaltungen.

24. Die von den Italienischen Gesellschaften des Mittelmeer- und des Adriatischen Netzes betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Chiasso bis Chiasso.

**Anmerkung.** Betreffend die Bahnstrecken, welche von schweizerischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen :

Deutschland, Ziffer 96, 97, 98.

Frankreich, Ziffer 20, 21, 22.

Italien, Ziffer 5.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

*Für die Schweiz :*

**Welti.  
Farner.**

*Für Belgien :*

**Jooris.**

*Für Deutschland :*

**Otto von Bülow.**

*Für Frankreich :*

**C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.**

*Für Italien :*

**A. Peiroleri.**

*Für Luxemburg :*

**W. Leibfried.**

*Für die Niederlande :*

**T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.**

*Für Oesterreich-Ungarn :*

**Seiller.**

*Für Rußland :*

**A. Hamburger.  
N. Isnard.**

## Reglement

betreffend die

### Errichtung eines Central-Amtes.

#### Art. I.

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratifikationsurkunden und in der Art geschritten werden, daß das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100,000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

#### Art. II.

Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschließenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benützung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder beteiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

Das Verzeichniß der einzelnen in Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschließenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte zur Kenntniß zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschließenden Staaten mittheilen wird.

Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Zentralamt von jedem der vertragschließenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

### Art. III.

Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Centralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamte zur Kenntniß gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mit-

theilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Reglement unterzeichnet.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

*Für die Schweiz:*

**Welti.  
Farner.**

*Für Belgien:*

**Jooris.**

*Für Deutschland:*

**Otto von Bülow.**

*Für Frankreich:*

**C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.**

*Für Italien:*

**A. Peiroleri.**

*Für Luxemburg:*

**W. Leibfried.**

*Für die Niederlande:*

**T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.**

*Für Oesterreich-Ungarn:*

**Seiller.**

*Für Rußland:*

**A. Hamburger.  
N. Isnard.**

## Ausführungsbestimmungen

zum<sup>2</sup>

### Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn- Frachtverkehr.

#### § 1.

(Zu Art. 3 des Uebereinkommens.)

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, ächte Perlen, Preziosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle andern der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die eckelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

## § 2.

(Zu Art. 6 des Uebereinkommens.)

Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandtlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

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 nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandtstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

## § 3.

(Zu Art. 7 des Uebereinkommens.)

Wenn die im § 1, Absatz 4 und in der Anlage 1, Nr. I bis XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I—XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm.

In allen andern Fällen beträgt der in Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer

Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungs-  
orte zu zahlenden Fracht.

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens  
seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteigt, so beträgt die  
Gesamttgeltbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.

#### § 4.

(Zu Art. 9 des Uebereinkommens.)

Für die im Art. 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklä-  
rung ist das Formular in Anlage 3 zu gebrauchen.

#### § 5.

(Zu Art. 13 des Uebereinkommens.)

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für  
jeden Frachtbrief festgesetzt.

#### § 6.

(Zu Art. 14 des Uebereinkommens.)

Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht  
überschreiten :

a. für Eilgüter :

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

b. für Frachtgüter :

1. Expeditionsfrist . . . . . 2 Tage ;
2. Transportfrist für je auch nur angefangene  
250 Kilometer . . . . . 2 Tage.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnver-  
waltung in den Bereich einer andern anschließenden Verwaltung  
übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesamt-  
entfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, wäh-  
rend die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch  
den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Be-  
rechnung kommen.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten  
bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen  
gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen :

1. Für Messen.
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist.

Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

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.

Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahngesetze eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert.

## § 7.

(Zu Art. 15 des Uebereinkommens.)

Zu der im Art. 15, Absatz-6, vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

## § 8.

(Zu Art. 32 des Uebereinkommens.)

Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbhölzer,  
 Rinden,  
 Wurzeln,  
 Süßholz,  
 geschnittener Tabak,  
 Fettwaren,  
 Seifen und harte Oele,  
 frische Früchte,  
 frische Tabaksblätter,  
 Schafwolle,  
 Häute,  
 Felle,  
 Leder,  
 getrocknetes und gebackenes Obst,  
 Thierflechsen,  
 Hörner und Klauen,  
 Knochen (ganz und gemahlen),  
 getrocknete Fische,  
 Hopfen,  
 frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.

## § 9.

(Zu Art. 38 des Uebereinkommens.)

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

Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der deklarierten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Cts.

### § 10.

(Zu Art. 48 des Uebereinkommens.)

Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungs-Bestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
  - a. die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
  - b. die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte theilhaftig ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
  - a. die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
  - b. der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen theilhaftigen Bahnen vertheilt;
  - c. die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte theilhaftig ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandtbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

### § 11.

Die in den vorhergehenden Ausführungs-Bestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Ausführungsbestimmungen unterzeichnet.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

*Für die Schweiz:*

**Wetti.  
Farner.**

*Für Belgien:*

**Jooris.**

*Für Deutschland:*

**Otto von Bülow.**

*Für Frankreich:*

**C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.**

*Für Italien:*

**A. Peiroleri.**

*Für Luxemburg:*

**W. Leibfried.**

*Für die Niederlande:*

**T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.**

*Für Oesterreich-Ungarn:*

**Seiller.**

*Für Rußland:*

**A. Hamburger.  
N. Isnard.**

---

## Vorschriften

über

### bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

---

#### I.

Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen andern 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.

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

#### II.

Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen“ oder „Zündspiegel“ etc. tragenden Zettel beklebt sein.

#### III.

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

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

#### IV.

Sicherheitszündler, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III gegebenen Vorschriften.

#### V.

Bucher'sche 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.

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.

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

#### VII.

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

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.

### VIII.

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

### IX.

Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Colloidium), 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 Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;
2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gutbefestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

### X.

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

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

oder

2. in Blechgefäßen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,

oder

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

#### XI.

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

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

#### XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

#### XIII.

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

#### XIV.

Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

#### XV.

Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

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.

Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummi-Behältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

#### XVI.

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

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

#### XVII.

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

#### XVIII.

Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Ölölum) darf nur befördert werden:

entweder

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

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

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3, Anwendung.

### XIX.

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

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

### XX.

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

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

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

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

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

entweder

a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

oder

b. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,

oder

c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

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

bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhafte gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenem 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 andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung betreffend den Entflammungspunkt entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

## XXI.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl),

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
  - entweder
  - a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,  
oder
  - b. in dichten widerstandsfähigen Metallgefäßen,  
oder
  - c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
    - aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
    - bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhafte gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander; sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift « *Feuergefährlich* » zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift « *Muß getragen werden* » 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 Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5° 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° 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; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften :
    - aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder andern lockern Substanzen fest verpackt sein.
    - bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhalt gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst 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 deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift « *Feuergefährlich* » zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift « *Muß getragen werden* » zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift « *Vorsichtig rangiren* » anzubringen.

•  
XXIII.

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

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.

Wegen der Zusammenpackung mit andern 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 Versandstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:
  - 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 innern Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,
    - oder
  - b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind,
    - oder
  - c. in verlötheten Blecheylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

## XXV.

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

## XXVI.

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

## XXVII.

Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

## XXVIII.

Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

## XXIX.

Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

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.

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 Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird Ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

## XXX.

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

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

## XXXI.

Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddywolle), und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarn-Abfälle, Weber- und Harnisch-Litzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hauf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dichtverschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

## XXXII.

Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner und Klauen werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güterexpedition von dem Absender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes, frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu Ziffer 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die erforderlichen Decken sind von den Absendern zu stellen.

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender, bezw. dem Empfänger, zur Last.

## XXXIII.

Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

## XXXIV.

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

## XXXV.

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

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend  
achthundert und neunzig.

*Für die Schweiz:*

**Welti.  
Farner.**

*Für Belgien:*

**Jooris.**

*Für Deutschland:*

**Otto von Bülow.**

*Für Frankreich:*

**C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.**

*Für Italien:*

**A. Peiroleri.**

*Für Luxemburg:*

**W. Leibfried.**

*Für die Niederlande:*

**T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.**

*Für Oesterreich-Ungarn:*

**Seiller.**

*Für Rußland:*

**A. Hamburger.  
N. Isnard.**

---

Internationaler Eisenbahntransport.

**Frachtbrief-Duplikat.**

(Formular I) **Gewöhnliche Fracht** (weißes Papier)  
 (Formular II) **Eilfracht** (dunkelrosa Papier)

Stempel der Eisenbahn  
 Der Wagen  
 N.  
 Eigentümer  
 N.  
 Eigentümer  
 N.  
 Eigentümer  
 N.  
 Eigentümer

An <sup>1)</sup> .....  
 Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

<sup>1)</sup> Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Straße und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder in's Haus zu liefern sind.

Versandbahn  
 Empfangsbahn  
 Empfangsstation

Zelchen und Nummer.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Bruttogewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Erklärung wegen der etwaigen Zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung Bescheinigung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift.											
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Betrag der Frankatur</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Deklarirtes Interesse an der Lieferung in Betreff des</td> <td>Baar-Vorschuß</td> </tr> <tr> <td>nach Eingang</td> </tr> <tr> <td>Summe der Nachnahme</td> </tr> <tr> <td>Spezifikation obiger Nachnahme</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;">Betrag.</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Frankaturvermerk des Absenders</td> </tr> </table>							Betrag der Frankatur		Deklarirtes Interesse an der Lieferung in Betreff des	Baar-Vorschuß	nach Eingang	Summe der Nachnahme	Spezifikation obiger Nachnahme		Betrag.		Frankaturvermerk des Absenders	
Betrag der Frankatur																		
Deklarirtes Interesse an der Lieferung in Betreff des	Baar-Vorschuß																	
	nach Eingang																	
	Summe der Nachnahme																	
Spezifikation obiger Nachnahme																		
Betrag.																		
Frankaturvermerk des Absenders																		

Stempel der Versand-Station      Wiege-Stempel      Stempel der Empfangs-Station

den ..... 18 .....

Unterschrift und Adresse des Absenders:

Internationaler Eisenbahntransport.

**Frachtbrief.**

(Formular I) **Gewöhnliche Fracht** (weißes Papier)  
 (Formular II) **Eilfracht** (dunkelrosa Papier)

Stempel der Eisenbahn  
 Der Wagen  
 N.  
 Eigentümer  
 N.  
 Eigentümer  
 N.  
 Eigentümer  
 N.  
 Eigentümer

An <sup>1)</sup> .....  
 Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

<sup>1)</sup> Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Straße und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder in's Haus zu liefern sind.

Versandbahn  
 Empfangsbahn  
 Empfangsstation

Zelchen und Nummer.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Bruttogewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Erklärung wegen der etwaigen Zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung Bescheinigung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift.											
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Betrag der Frankatur</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Deklarirtes Interesse an der Lieferung in Betreff des</td> <td>Baar-Vorschuß</td> </tr> <tr> <td>nach Eingang</td> </tr> <tr> <td>Summe der Nachnahme</td> </tr> <tr> <td>Spezifikation obiger Nachnahme</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;">Betrag.</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Frankaturvermerk des Absenders</td> </tr> </table>							Betrag der Frankatur		Deklarirtes Interesse an der Lieferung in Betreff des	Baar-Vorschuß	nach Eingang	Summe der Nachnahme	Spezifikation obiger Nachnahme		Betrag.		Frankaturvermerk des Absenders	
Betrag der Frankatur																		
Deklarirtes Interesse an der Lieferung in Betreff des	Baar-Vorschuß																	
	nach Eingang																	
	Summe der Nachnahme																	
Spezifikation obiger Nachnahme																		
Betrag.																		
Frankaturvermerk des Absenders																		

Stempel der Versand-Station      Wiege-Stempel      Stempel der Empfangs-Station

den ..... 18 .....

© Unterschrift und Adresse des Absenders:

INTERNATIONALER EISENBahnTRANSPORT

Frankf.	Note.	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben.			Frankf.	Note.	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben.			Uebergangs-Stempel und Vermerk über Zuschlagsfristen.
	Nachnahme Baarvorschuß nach Eingang						Uebertrag					
	Provision						Fracht bis					
	Fracht bis						Frachtausschlag für Interessedeclaration					
	Frachtausschlag für Interessedeclaration						Fracht bis					
							Frachtausschlag für Interessedeclaration					
	Fracht bis						Fracht bis					
	Frachtausschlag für Interessedeclaration						Frachtausschlag für Interessedeclaration					
	Uebertrag											

So geschehen in Bern, am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

Für die Schweiz:

Wetti.  
Farner.

Für Belgien:

Jooris.

Für Deutschland:

Otto von Bülow.

Für Frankreich:

C<sup>o</sup> de Diesbach.  
E. George.

Für Italien:

A. Pelroleri.

Für Luxemburg:

W. Leibfried.

Für die Niederlande:

T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.

Für Oesterreich-Ungarn:

Seller.

Für Rußland:

A. Hamburger.  
N. Isnard.



So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend  
achthundert und neunzig.

*Für die Schweiz:*

**Welti.  
Farner.**

*Für Belgien:*

**Jooris.**

*Für Deutschland:*

**Otto von Bülow.**

*Für Frankreich:*

**C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.**

*Für Italien:*

**A. Peiroleri.**

*Für Luxemburg:*

**W. Leibfried.**

*Für die Niederlande:*

**T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.**

*Für Oesterreich-Ungarn:*

**Seiller.**

*Für Rußland:*

**A. Hamburger.  
N. Isnard.**

---

Anlage 4.

## Nachträgliche Anweisung.

..... den ..... 18 .....

Die Güter-Expedition der.....Eisenbahn zu.....  
 ersuche(n) <sup>ich</sup> die mittelst Frachtbrief d. d..... den .....  
 wir, ..... 18 ..... 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 Adresse dahier zurückzuliefern.
2. an ..... in ..... Station .....  
 der..... Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

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

Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend  
achthundert und neunzig.

*Für die Schweiz:*

**Welti.  
Farnet.**

*Für Belgien:*

**Jooris.**

*Für Deutschland:*

**Otto von Bülow.**

*Für Frankreich:*

**C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.**

*Für Italien:*

**A. Peiroleri.**

*Für Luxemburg:*

**W. Leibfried.**

*Für die Niederlande:*

**T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.**

*Für Oesterreich-Ungarn:*

**Seiller.**

*Für Rußland:*

**A. Hamburger.  
N. Isnard.**

## Protokoll.

---

Im Begriffe, an die Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt:

I. In Betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständnis, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weitern ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des andern Staates.

II. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und daß dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Ueberein-

kommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, daß das Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes, sowie die Ausführungs-Bestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn Frachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratifizirt werden soll, ist als ein integrierender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Protokoll mit ihren Unterschriften versehen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

*Für die Schweiz:*

**Welti.  
Farner.**

*Für Belgien:*

**Jooris.**

*Für Deutschland:*

**Otto von Bülow.**

*Für Frankreich:*

**C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.**

*Für Italien:*

**A. Peiroleri.**

*Für Luxemburg:*

**W. Leibfried.**

*Für die Niederlande:*

**T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.**

*Für Oesterreich-Ungarn:*

**Seiller.**

*Für Rußland:*

**A. Hamburger.  
N. Isnard.**



## **Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. (Vom 29. November 1890.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1890
Date	
Data	
Seite	109-204
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 060

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.