

Bundesblatt

77. Jahrgang.

Bern, den 4. März 1925.

Band I.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Eintrückungsgebühr: 50 Rappen die Pettizelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern.*

1930**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung
der am 23. Oktober 1924 unterzeichneten internationalen
Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über
den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.**

(Vom 27. Februar 1925.)

Mit dem am 14. Oktober 1890 abgeschlossenen und am 1. Januar 1893 in Kraft getretenen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ist in einem grossen Teil von Europa für den Güterverkehr von Land zu Land ein einheitliches Transportrecht und damit die zu seiner ungehinderten Entwicklung unerlässliche feste Grundlage geschaffen worden. Als Signatarstaaten waren an dem Übereinkommen beteiligt Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Österreich, Russland, die Schweiz und Ungarn. Später sind ihm beigetreten Dänemark (1897), Rumänien (1904), Schweden (1907), Serbien (1910), Bulgarien (1911), Norwegen (1920), Polen und die Tschechoslowakei (1922).

Auf Grund der im Übereinkommen getroffenen Bestimmungen ist in Bern ein Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport errichtet worden, das bestimmt ist, die Ausführung des Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern. Mit der Organisation dieses Amtes und der Überwachung seiner Geschäftsführung ist der schweizerische Bundesrat betraut, dem auch in anderer Beziehung in gewissem Umfange die Geschäftsleitung des Verbandes übertragen wurde.

Hinsichtlich der Fortbildung des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes ist im Übereinkommen bestimmt, dass alle fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen, auf Verlangen von wenigstens einem Viertel der beteiligten Staaten auch früher, eine neue Konferenz von Delegierten der vertragschliessenden Staaten zusammentreten soll, um die für notwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen des Übereinkommens in Vorschlag zu bringen.

Das Übereinkommen ist denn auch auf Grund der Beschlüsse solcher Revisionskonferenzen wiederholt abgeändert und ergänzt worden, zunächst durch die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895, später durch die Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und vom 19. September 1906.

Da das Zusatzübereinkommen vom 19. September 1906, das die von der zweiten Revisionskonferenz vom Jahre 1905 vorgeschlagenen Änderungen enthielt, am 22. Dezember 1908 in Kraft getreten ist, wäre die dritte Revisionskonferenz auf Ende 1913 oder Anfang 1914 fällig gewesen. Ihre Abhaltung, die aus verschiedenen Gründen auf das Jahr 1915 verschoben worden war, wurde jedoch durch den Weltkrieg vereitelt.

Schon vorher, im Jahre 1911, hatte eine Konferenz, an der ausser den damals am Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten Staaten auch Norwegen vertreten war, den Entwurf eines internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck aufgestellt. Die Umwandlung dieses Entwurfes in eine endgültige Vereinbarung wurde ebenfalls durch den Weltkrieg verhindert.

Ferner war im Jahre 1912 von Delegierten der am Frachtübereinkommen beteiligten Staaten der Entwurf zu einer neuen Anlage I zu diesem Übereinkommen aufgestellt worden, in dem die Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände nach neuen Gesichtspunkten unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs und der Fortschritte der Wissenschaft umgearbeitet waren. Wegen des Weltkrieges ist auch die Genehmigung dieses Entwurfes durch die beteiligten Regierungen unterblieben.

Ende 1918 erklärten Frankreich, Italien, Serbien und Belgien, etwas später auch Rumänien, beim schweizerischen Bundesrate die Kündigung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr auf den 31. Dezember 1919. Wir gaben den übrigen Vertragsstaaten davon Kenntnis und liessen es uns ferner angelegen sein, dahin zu wirken, dass das Übereinkommen, das für diese Staaten seine Geltung behielt, im Verkehr mit ihnen auch von den Kündigungsstaaten über den 31. Dezember 1919 hinaus bis zum Abschluss eines neuen Übereinkommens zur Anwendung gebracht werde. Auf Grund der uns zugegangenen Erklärungen konnten wir in einer am 22. Dezember 1919 an die Vertragsstaaten gerichteten Note feststellen, dass die vorläufige Fortdauer des Übereinkommens unter sämtlichen Kontrahenten gesichert sei. Wir verbanden damit die Mitteilung, dass wir sobald als irgend möglich Schritte unternehmen würden, um die Revision des Übereinkommens in die Wege zu leiten.

Auf Grund eines Meinungs-austausches mit den Vertragsstaaten gelangten wir dann dazu, die dritte Konferenz zur Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr auf den 1. Mai 1923 nach Bern einzuberufen. Ausser der Behandlung der Anträge betreffend die Revision des Frachtübereinkommens wurde der Konferenz auch die Aufgabe zugewiesen, über etwaige Abänderungs- und Ergänzungsvorschläge zu den beiden von frühern Konferenzen aufgestellten, von den Regierungen noch nicht genehmigten Entwürfen zu einer neuen Anlage I zum Frachtübereinkommen und zu einem Übereinkommen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck zu beraten.

Zu der Konferenz wurden mit Zustimmung der Vertragsstaaten auch die dem Übereinkommen noch nicht beigetretenen Staaten Estland, Finnland, Griechenland, Lettland, Litauen, Portugal und Spanien, ferner die Regierungskommission des Saargebietes eingeladen.

Die Konferenz, an der sämtliche eingeladenen Regierungen mit Ausnahme von Portugal vertreten waren, tagte vom 1. Mai bis zum 8. Juni 1923. Sie verhandelte in zahlreichen Kommissions- und Plenarsitzungen über die ihr vorgelegten neuen Fassungen der beiden Übereinkommen und sonstigen Anträge und stellte als Ergebnis ihrer Beratungen in drei Schlussprotokollen folgende Entwürfe zu internationalen Übereinkommen auf:

1. Entwurf eines Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, mit 7 Anlagen;
2. Entwurf eines Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890;
3. Entwurf eines Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr, mit 2 Anlagen.

Wir übermittelten die drei Schlussprotokolle den beteiligten Regierungen und der Regierung von Portugal, indem wir ihnen dabei von dem Wunsche der Konferenz Kenntnis gaben, die Entwürfe möchten so bald als möglich in endgültige Vereinbarungen umgewandelt werden.

Die Regierungen erklärten sich zur Unterzeichnung bereit, einige immerhin unter Stellung von Abänderungsanträgen, die zu längern schriftlichen Verhandlungen Anlass gaben. Auch in anderer Hinsicht ergaben sich Anstände, die vorerst geregelt werden mussten. Nach zeitraubenden Verhandlungen konnte eine Verständigung herbeigeführt werden, sowohl hinsichtlich der erwähnten Anstände als auch über die Änderungsanträge, die, soweit sie sich nicht auf offensichtliche Unrichtigkeiten der vorliegenden Texte bezogen, für die nächste Revisionskonferenz zurückgelegt wurden. Am 23. Oktober 1924 sind die Bevollmächtigten der Regierungen zur Unterzeichnung der Übereinkommen in Bern zusammengetreten.

Von der Unterzeichnung des Entwurfes zu einem Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890, wurde abgesehen. Mit diesem Zusatzübereinkommen hätten die Vertragsstaaten ermächtigt werden sollen, bis zum Inkrafttreten des neuen Frachtübereinkommens gegenüber den Vorschriften des Übereinkommens von 1890 gewisse Abweichungen zuzulassen, die wegen der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse, insbesondere im Hinblick auf die raschen Schwankungen der Wechselkurse, als nötig erachtet wurden. Die Konferenz hatte bei der Aufstellung des Entwurfes vorausgesetzt, dass dieser in kürzester Frist in eine endgültige Vereinbarung umgewandelt und in Kraft gesetzt werden könne. Nachdem sich diese Voraussetzung nicht erfüllt hatte und vorauszusehen war, dass das Zusatzübereinkommen vor dem Inkrafttreten des neuen Frachtübereinkommens überhaupt nicht mehr Geltung erlangen würde, konnte es als gegenstandslos fallen gelassen werden.

Die beiden Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr sind unter Vorbehalt der Ratifikation von den Bevollmächtigten der Regierungen von Belgien, Bulgarien, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Spanien, der Tschechoslowakei und Ungarn, sowie von dem Delegierten der Regierungskommission des Saargebietes unterzeichnet worden.

Wir gestatten uns, Ihnen die beiden Übereinkommen, deren Wortlaut in den Beilagen zu dieser Botschaft wiedergegeben ist, mit folgenden Bemerkungen zu unterbreiten:

1. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Das am 23. Oktober 1924 abgeschlossene Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ist bestimmt, das gegenwärtige Übereinkommen über den gleichen Gegenstand nebst den zugehörigen Vereinbarungen zu ersetzen. Es stellt sich vor allem als eine durchgreifende Revision der Form der bisherigen Bestimmungen dar.

Die im heutigen Übereinkommen durchgeführte Scheidung in eigentliche Gesetzesbestimmungen und Ausführungsbestimmungen, die sich nicht bewährt hat, ist aufgegeben. Die bisherigen Ausführungsbestimmungen sind in das Übereinkommen selbst aufgenommen und mit den Artikeln vereinigt, auf die sie sich beziehen. Damit ist der heute bestehende Übelstand, dass zusammengehörige Vorschriften auseinandergerissen sind und an verschiedenen Orten aufgesucht werden müssen, beseitigt.

Ebenso sind auch die Bestimmungen des dem jetzigen Übereinkommen beigegebenen Protokolls und der Zusatzklärung vom 20. September 1893 betreffend den Beitritt neuer Staaten, unter Vornahme der für nötig erachteten Änderungen, in den eigentlichen Text des neuen Übereinkommens aufgenommen worden.

Ferner hat das neue Übereinkommen einen bessern systematischen Aufbau erhalten. Es ist in Titel und Abschnitte eingeteilt; bisher waren die Bestimmungen des jetzigen Übereinkommens ohne jede Gliederung artikelweise aneinandergereiht.

Im übrigen hat die Revisionskonferenz den heutigen Bestimmungen auch da, wo sie materiell unverändert in das neue Übereinkommen übernommen wurden, eine modernere Fassung gegeben und dabei auf eine Verbesserung in dem Sinne Bedacht genommen, dass sie sich bemüht hat, für gleiche Begriffe eine einheitliche Ausdrucksweise einzuführen.

Diese ganze Umgestaltung ist als zweckmässig zu betrachten. Insbesondere wird durch die neue Anordnung und Gliederung des Stoffes die Übersichtlichkeit ganz wesentlich erhöht.

Hinsichtlich der Änderungen, die das neue Übereinkommen inhaltlich gegenüber den heutigen Vorschriften bringt, beschränken wir uns darauf, im folgenden die wichtigsten hervorzuheben.

Art. 2. Während heute nur Eisenbahnstrecken in die Liste der dem Übereinkommen unterstellten Verkehrsanstalten aufgenommen werden können, wird es nach dem neuen Übereinkommen zulässig sein, auch regelmässig betriebene Kraftwagen- oder Schiffahrtslinien einzubeziehen, sofern diese im Anschluss an eine Eisenbahn internationale Beförderungen unter der Verantwortung eines der Vertragsstaaten oder einer in die Liste eingetragenen Eisenbahn ausführen.

Art. 4. Der § 1 der Ausführungsbestimmungen zum gegenwärtigen Übereinkommen führt unter den bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gütern auf: Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten. Diese Gegenstände werden im internationalen Verkehr auf Grund des internationalen Frachtbriefes zu den durch Vereinbarungen zwischen den Regierungen oder durch Tarife der beteiligten Bahnverwaltungen festgesetzten Bedingungen zugelassen. Solche Vereinbarungen oder Tarifbestimmungen fehlen aber zumeist, weil die Festsetzung einheitlicher Beförderungsbedingungen, insbesondere soweit die Haftpflicht in Frage kommt, grossen Schwierigkeiten begegnete. Die bisherige Regelung war also schon deshalb wenig befriedigend, weil die erwähnten Gegenstände dabei fast durchweg von der Beförderung auf Grund des internationalen Frachtbriefes ausgeschlossen bleiben und auf die Reexpedition an der Grenze verwiesen sind. Dazu kommt, dass sich bei der Anwendung der Vorschriften sehr oft Anstände ergaben, weil es an einer verbindlichen Umschreibung des Begriffes «Kostbarkeiten» fehlt. Die Schwierigkeiten haben sich in den letzten Jahren noch vermehrt, weil sich insbesondere in den Ländern mit zerrütteter Valuta die Tendenz geltend machte, den Begriff der Kostbarkeit sehr weit zu fassen. Es entstand infolgedessen eine Rechtsunsicherheit, die sich im internationalen Verkehr sehr störend bemerkbar machte.

Das neue Übereinkommen hat eine Regelung getroffen, mit der alle mit dem Begriff der Kostbarkeiten zusammenhängenden Streitfragen wegfallen. Die oben erwähnten hochwertigen Gegenstände sind nämlich unter den bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gütern nicht mehr aufgeführt. Sie werden also künftig ohne weiteres auf Grund internationaler Frachtbriefe zur Beförderung angenommen. Sie unterliegen aber andererseits auch den allgemeinen Haftungsbestimmungen, die für den Fall des gänzlichen oder teilweisen Verlustes des Gutes die Entschädigung auf höchstens Fr. 50 für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes beschränken (vgl. Art. 29). Der Versender kann sich jedoch gegen Bezahlung einer Prämie einen weitergehenden Schadenersatz dadurch sichern, dass er im Frachtbrief das Interesse an der Lieferung angibt.

Art. 5. Die Revisionskonferenz hat sich eingehend mit der Frage befasst, ob es nicht angezeigt sei, den vielumstrittenen Begriff der höhern Gewalt, der sich an verschiedenen Stellen des heutigen Übereinkommens findet, durch Anführung von Tatbestandsmerkmalen zu bestimmen. Da es nicht möglich war, eine befriedigende Formel zu finden, entschloss sich die Konferenz, die höhere Gewalt als Grund zum Ausschluss der Haftung bei Verlust und Beschädigung beizubehalten (vgl. Art. 27). Dagegen hat die Konferenz, in der Absicht, die Haftung der Eisenbahn zu mildern, in dem die Beförderungspflicht regelnden Art. 5 den Begriff der höhern Gewalt durch eine auf tatsächliche Merkmale abstellende Vorschrift ersetzt. An Stelle der heutigen Vorschrift, wonach die Eisenbahn von der Beförderungspflicht befreit ist, wenn Umstände, die als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern, bestimmt nämlich das neue Übereinkommen, dass die Eisenbahn zur Übernahme der Beförderung verpflichtet ist, sofern diese nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelpen vermochte.

Das neue Übereinkommen enthält ferner in Art. 5, § 5, eine Erweiterung der heutigen Bestimmung, dass die Güter in der Reihenfolge ihrer Annahme zu befördern sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Betriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann. Künftig kann in Fällen, wo das öffentliche Interesse oder zwingende Gründe des Betriebes es erfordern, die zuständige Behörde anordnen, dass der Betrieb ganz oder teilweise eingestellt wird, dass gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen, dass dagegen andere Sendungen vorzugsweise befördert werden. Diese Massnahmen müssen veröffentlicht werden. Jede Eisenbahn kann Güter, deren Beförderung durch eine solche Einschränkung verhindert würde, zurückweisen. Diese Erweiterung der heutigen Vorschrift ist von der Konferenz als nötig erachtet worden im Hinblick auf die Betriebsschwierigkeiten, mit denen die meisten Staaten in den letzten Jahren zu kämpfen hatten.

Art. 7. Gegenüber dem Art. 7 des gegenwärtigen Übereinkommens und dem § 3 der zugehörigen Ausführungsbestimmungen weisen die neuen Vorschriften über die Haftung für die Angaben im Frachtbrief zahlreiche Änderungen auf. Wir beschränken uns darauf, hervorzuheben, dass der Frachtzuschlag, der zu entrichten ist, wenn die von der Beförderung ausgeschlossen oder die nach der Anlage I nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration aufgegeben, oder wenn die in der Anlage I vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften nicht beachtet werden, nach dem Grade der mit der Zuwiderhandlung verbundenen Gefahr und den Folgen, die daraus entstehen können, abgestuft worden ist. Während er heute für die erwähnten Fälle ohne Unterschied auf Fr. 15 für jedes Kilogramm Rohgewicht des Versandstückes festgesetzt ist, wird er künftig je nach der Gefahrenklasse, in die das Gut eingereiht ist, 15, 10, 5 oder 1 Franken betragen.

Ein von der Schweiz gestellter Antrag auf Beifügung eines Zusatzes, wonach die Eisenbahn von der Erhebung des festgesetzten Frachtzuschlages aus Billigkeitsrücksichten absehen oder ihn herabsetzen kann, ist von der Konferenz abgelehnt worden in der Meinung, dass die Eisenbahnverwaltungen aus eigenem Rechte auf die Erhebung der Zuschläge verzichten können, wenn sie es für billig halten und ihnen der gute Glaube der Beteiligten nachgewiesen scheint.

Art. 12. Die Vorschriften über die Verpackung haben verschiedene Änderungen und Erweiterungen erfahren. Hervorzuheben ist die Neuerung, dass der Absender für äusserlich erkennbare, aber im Frachtbrief nicht anerkannte Mängel der Verpackung künftig haftet, wenn das Vorhandensein dieser Mängel von der Eisenbahn nachgewiesen wird. Nach dem heutigen Recht haftet der Absender in dem genannten Falle nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Art. 13. Eine in diesen Artikel neu aufgenommene Bestimmung erklärt die Eisenbahn haftbar für die Folgen des Verlustes der in den Frachtbriefen erwähnten und ihnen beigegebenen Begleitpapiere. Damit wird einer wiederholt laut gewordenen Forderung der Verkehrsinteressenten entsprochen.

Art. 15. Nach dem geltenden Recht ist die Eisenbahn verpflichtet, auf der Bestimmungsstation die Verzollung des Gutes vorzunehmen, sofern diese weder vom Empfänger noch gemäss anderweitiger Festsetzung im Frachtbrief von einem Dritten besorgt wird. Die neuen Bestimmungen wandeln diese Verpflichtung der Eisenbahn in ein Recht um, das nur unter der Voraussetzung ausgeübt werden kann, dass der Frachtbrief nicht eingelöst ist und die Verzollung weder vom Empfänger noch von einem Bevollmächtigten des Absenders innerhalb einer im Reglement der Empfangsbahn vorgeschriebenen Frist vorgenommen wird. Diese neue Regelung trägt sowohl den Interessen der Eisenbahn als auch denjenigen des Absenders besser Rechnung als die heutige Ordnung.

Art. 16. Nach den heutigen Bestimmungen ist der Empfänger berechtigt, nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen gegen die Eisenbahn geltend zu machen. Diese Regelung hat Anlass zu der Streitfrage gegeben, ob, wenn das Gut unterwegs verloren geht, dem Empfänger überhaupt keine Reklamationsberechtigung zusteht, oder ob er sie in diesem Falle in dem Zeitpunkt erlangt, wo das Gut am Bestimmungsorte hätte ankommen sollen. Die Konferenz hat die Frage zugunsten des Empfängers entschieden. Nach der neuen Fassung kann dieser die Empfangsbahn auch dann in Anspruch nehmen, wenn das Gut innerhalb der in Art. 30, § 1, festgesetzten Frist (Vermutung für den Verlust) auf der Bestimmungsstation nicht angekommen ist. Die Konferenz war sich bewusst, dass diese Lösung die Empfangsbahn unter Umständen schwer belasten kann. Sie liess sich aber von dem Gedanken leiten, dass der Empfänger angesichts der schwierigen Lage, in der

er sich befindet, wenn das von ihm bezahlte Gut unterwegs in Verlust gerät, geschützt werden müsse.

Art. 18. In diesem Artikel ist die Vorschrift neu aufgenommen, dass die wegen unrichtiger Tarifierung oder infolge von Rechnungsfehlern geschuldeten Beträge vom Tage der Reklamation oder der Klageerhebung an mit 6 % zu verzinsen sind, wenn sie 10 Franken für einen Frachtbrief übersteigen.

Art. 19. Dieser Artikel bringt die Neuerung, dass die Eisenbahn künftig verpflichtet ist, Nachnahmebeträge, die sie dem Absender nicht in der Frist von 3 Monaten nach der Einzahlung zur Verfügung stellt, vom Ablauf dieser Frist an mit 6 % zu verzinsen.

Art. 21. Nach dem gegenwärtigen Übereinkommen erlischt das Verfügungsrecht des Absenders über das Gut, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder sobald die vom Empfänger erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. In Übereinstimmung mit der zu Art. 16 besprochenen Neuerung, wonach der Empfänger unter Umständen das Reklamationsrecht erlangt, auch wenn die Eisenbahn das Gut gar nicht erhalten hat, lässt der Art. 21 des neuen Übereinkommens die Verfügungsgewalt des Absenders, gleichgültig, ob das Gut auf der Bestimmungstation ankommt oder nicht, in dem Zeitpunkt erlöschen, wo der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist oder dieser seine Rechte aus dem Frachtvertrag geltend gemacht hat.

Art. 24. Dieser Artikel bestimmt in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht, dass die Bestimmungstation bei Ablieferungshindernissen den Absender durch Vermittlung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses sofort zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen hat. Die Konferenz hat es für nötig erachtet, besondere Bestimmungen zu treffen für den Fall, dass der Empfänger die Abnahme des Gutes zunächst verweigert, sich nachträglich aber dazu bereit erklärt. Es standen sich zwei Ansichten gegenüber. Die eine ging dahin, dass das Gut, nachdem der Absender von der Abnahmeverweigerung des Empfängers benachrichtigt worden sei, diesem nachträglich nur mit Zustimmung des Absenders ausgeliefert werden dürfe. Die andere hielt dafür, dass das Gut dem sich nachträglich zur Abnahme des Gutes meldenden Empfänger auszuliefern sei, sofern die Bestimmungstation inzwischen keine entgegengesetzten Anweisungen des Absenders erhalten habe. Die Konferenz ergänzte den Art. 24 durch eine Bestimmung im Sinne der zweiten Auffassung, indem sie davon ausging, diese Lösung entspreche in den meisten Fällen den Interessen des Absenders.

Art. 27. Nach den Bestimmungen dieses Artikels haftet die Eisenbahn für Verlust und Beschädigung wie nach dem geltenden Recht bis zur Grenze der höhern Gewalt. Von der Haftung für den durch Überschreitung der Lieferfrist entstandenen Schaden ist sie befreit, wenn sie beweist, dass die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelpen vermochte. Nach dem heutigen Über-

einkommen tritt die Haftbefreiung ein, wenn die Eisenbahn beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. Die neue Fassung entspricht der Formel, die in Art. 5 als Tatbestand der Befreiung von der Beförderungspflicht gewählt worden ist und scheint keine materielle Abweichung vom heutigen Recht zu bezwecken.

Art. 28. Dieser Artikel entspricht, abgesehen von folgenden wichtigeren Neuerungen, inhaltlich dem Art. 31 des heutigen Übereinkommens.

Wenn Güter, die ihrer Natur nach einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mangelhaft verpackt aufgegeben werden, so wird bei Schäden, die nach den Umständen des Falles durch das Fehlen oder die mangelhafte Beschaffenheit der Verpackung entstehen konnten, bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, dass sie tatsächlich dadurch entstanden sind. Nach dem heutigen Recht greift diese Vermutung zugunsten der Eisenbahn nur Platz, wenn das Fehlen oder die mangelhafte Beschaffenheit der Verpackung im Frachtbrief vom Absender anerkannt ist.

Neu aufgenommen ist die Bestimmung, dass die Eisenbahn nicht haftet für Schäden, die aus der Gefahr entstehen, die damit verbunden ist, dass Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, trotzdem unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgegeben werden, oder dass Gegenstände, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Ausserachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln durch den Absender aufgegeben werden. Nach Art. 43 des heutigen Übereinkommens ist in den genannten Fällen jede Haftung der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen. Die neue Regelung ist somit für die Verfrachter wesentlich günstiger, da die Eisenbahn künftig schadenersatzpflichtig ist, wenn der Berechtigte beweist, dass die Entstehung des Schadens nicht durch unrichtige, ungenaue oder unvollständige Bezeichnung des Gutes oder durch Ausserachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln verursacht wurde.

Art. 29. Dieser Artikel sieht insofern eine einschneidende Änderung gegenüber dem heutigen Recht vor, als die bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes zu zahlende Entschädigung auf Fr. 50 für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes beschränkt wird. Die Konferenz hielt dafür, dass es nicht billig scheine, der Eisenbahn eine uneingeschränkte Haftung aufzubürden und dass bei hochwertigen Gütern dem Verfrachter zugemutet werden dürfe, sich auch seinerseits durch eine Interessedeklaration zu schützen und in der Form der Entrichtung einer besondern Gebühr an dem Risiko zu beteiligen.

Art. 30. Die heute 30 Tage betragende Frist, nach deren Ablauf der Berechtigte das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten kann, ist insofern verlängert, als so oft 10 Tage, höchstens aber 30 Tage, hinzugerechnet werden, als Staaten ausser dem Versand- und Empfangsstaat an der Beförderung beteiligt sind.

Ferner weichen die neuen Bestimmungen von den gegenwärtigen darin ab, dass der Berechtigte, falls er das in Verlust geratene und später wieder aufgefundenen Gut gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Verlustentschädigung nachträglich bezieht, künftig Entschädigung wegen Verspätung beanspruchen kann.

Art. 32. Bei Beschädigung hat die Eisenbahn wie bisher grundsätzlich den Betrag des Minderwertes des Gutes zu ersetzen. Die Entschädigung ist jedoch in Anbetracht der im Art. 29 eingeführten Höchstgrenze für die Verlustentschädigung wie folgt beschränkt: wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, auf den Betrag, der im Falle des Verlustes der ganzen Sendung zu zahlen wäre; wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, auf den Betrag, der im Falle des Verlustes dieses Teils der Sendung zu zahlen wäre.

Art. 33. Gegenüber den heutigen Bestimmungen über die Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist enthält der Art. 33 eine Ergänzung, durch die der Fall des Zusammentreffens der Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist mit der Entschädigung wegen Verlustes oder Beschädigung geregelt wird. Danach kann eine Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist neben einer solchen wegen gänzlichen Verlustes nicht beansprucht werden, wohl aber neben der Entschädigung wegen Beschädigung. Im Falle teilweisen Verlustes kann ein Anspruch auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist für denjenigen Teil der Sendung geltend gemacht werden, der nicht in Verlust geraten ist.

Art. 36. In Übereinstimmung mit der Auslegung, die nach der herrschenden Meinung der im heutigen Übereinkommen getroffenen Bestimmung über den Schadenersatz bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit zu geben ist, bringt die Fassung des Art. 36 zum Ausdruck, dass sich die Bestimmung lediglich auf die Fälle bezieht, wo der Schaden durch gänzlichen oder teilweisen Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung herbeigeführt worden ist.

Der im gegenwärtigen Übereinkommen ausgesprochene Grundsatz, wonach im Falle der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit Ersatz des vollen Schadens verlangt werden kann, ist dahin eingeschränkt, dass der Schaden jeweilen bis zum Doppelten der Höchstbeträge zu ersetzen ist, die in Betracht kommen, wenn weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit vorliegt. Die Konferenz hielt diese Haftungsbeschränkung im Hinblick auf die uneingeschränkte Zulassung der Kostbarkeiten zur Beförderung für geboten. Dem Absender dürfe zugemutet werden, dass er sich vorsehe. Er habe sich einen etwaigen Verlust selbst zuzuschreiben, wenn er Güter von erheblichem Wert zur Beförderung aufgabe, ohne die Eisenbahn im Wege der Interessendeklaration auf diesen Wert aufmerksam zu machen.

Art. 37. Im Gegensatz zum heutigen Recht kann die Verzinsung des Entschädigungsbetrages künftig nur beansprucht werden, wenn die auf einen Frachtbrief gewährte Entschädigung Fr. 10 übersteigt.

Art. 42. Nach dem geltenden Recht können die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage nach Wahl des Berechtigten gegen die Versandbahn, gegen die Bahn, auf deren Strecken sich der Schaden ereignet hat oder gegen die Bahn, die das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, geltend gemacht werden. Die im neuen Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen über die Passivlegitimation der Eisenbahn sehen im Zusammenhang mit der in Art. 16 getroffenen Regelung die Abweichung vor, dass an die Stelle der Eisenbahn, die das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, die Empfangsbahn tritt, gleichgültig, ob sie das Gut erhalten hat oder nicht. Diese Neuerung bedeutet für die Verfrachter eine wesentliche Erleichterung.

Geändert ist ferner die bisherige Bestimmung, dass die Klage nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden kann, in dem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat. Künftig wird, falls nicht in Staatsverträgen oder Konzessionen etwas anderes bestimmt ist, die Staatszugehörigkeit der Bahn und nicht deren Wohnsitz darüber entscheiden, in welchem Lande die Bahn zu verklagen ist.

Art. 56. Im Hinblick auf den verschiedenen Kurs des Frankens in den einzelnen Ländern ist in Art. 56 festgestellt, dass als Franken im Sinne des Übereinkommens oder seiner Anlagen der Goldfranken im Werte von $\frac{1}{5,18}$ Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika zu verstehen ist.

Eine Anregung der Schweiz, den Artikel durch die Aufnahme von Grundsätzen für die Festsetzung der Umrechnungskurse zu ergänzen, fand in der Konferenz keine Unterstützung.

Art. 59. Während nach dem heutigen Übereinkommen (Zusatzklärung vom 20. September 1893) die Aufnahme neuer Staaten von der Zustimmung sämtlicher Vertragsstaaten abhängig ist, gilt die Beitrittserklärung künftig als angenommen, wenn nicht mindestens zwei Staaten Widerspruch erheben.

Art. 60. Wie bisher ist vorgesehen, dass die Vertreter der Vertragsstaaten jeweils spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen zur Revision des Übereinkommens zusammentreten sollen. In einem frühern Zeitpunkt kann eine Konferenz in Zukunft einberufen werden, wenn mindestens ein Drittel — bisher genügte ein Viertel — der Vertragsstaaten es verlangt.

Für die Revision der in der Anlage I zum Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter ist eine Sonderregelung getroffen. Es ist im Interesse des Verkehrs und aus Gründen der Betriebssicherheit von grösster Wichtigkeit, dass diese Bestimmungen jederzeit mit den Fortschritten der technischen Wissenschaften und den Erfahrungen der Eisenbahnen bei der Beförderung gefährlicher Güter im Einklang gebracht werden. Dies lässt sich nur erreichen, wenn für die Feststellung der nötigen Änderungen und Ergänzungen, sowie für ihre Inkraftsetzung ein einfacheres und schnelleres Verfahren eingehalten werden kann als für eine Änderung der übrigen Teile des Übereinkommens. Aus diesem

Grunde setzt der Art. 60 zur Fortbildung der Anlage I eine fachmännische Kommission ein, über deren Organisation und Geschäftsgang in der Anlage VII zum Übereinkommen nähere Bestimmungen getroffen sind. Deutschland, Frankreich und Italien sind in der Kommission ständig vertreten. Allen andern Vertragsstaaten steht es frei, sich in den Sitzungen der Kommission vertreten zu lassen. Die Beschlüsse der Kommission werden durch Vermittlung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb der Frist von zwei Monaten, vom Tage der Mitteilung an gerechnet, nicht mindestens zwei Regierungen Widerspruch erhoben haben.

Da die Frist von zwei Monaten in den meisten Fällen nicht hinreichen wird, die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften zu den vorgeschlagenen Änderungen einzuholen, wird es nötig sein, dass sich die Regierungen der Staaten, deren Gesetzgebung die Mitwirkung dieser Körperschaften beim Abschluss von zwischenstaatlichen Vereinbarungen vorschreibt, ermächtigen lassen, diesen Änderungen von sich aus beizutreten. Dem schweizerischen Bundesrate ist eine Ermächtigung in diesem Sinne schon hinsichtlich der Änderungen an der Anlage I zum gegenwärtigen Übereinkommen durch den Bundesbeschluss vom 17. April 1891 betreffend das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr eingeräumt worden.

Art. 62. Der Art. 62 trifft im Anschluss an den Art. 60 des gegenwärtigen Übereinkommens und die Ziffer 5 des zugehörigen Protokolls, jedoch mit einigen Abweichungen und Erweiterungen, Bestimmungen über die Dauer der durch den Eintritt zum Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen. Nach diesen Bestimmungen ist das Übereinkommen für jeden Vertragsstaat bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens und von da an mangels einer Kündigung immer für eine weitere Periode von drei Jahren verbindlich. Der Rücktritt muss mindestens ein Jahr vor dem Ablauf einer Periode erklärt werden.

Art. 63. Das gegenwärtige Übereinkommen ist in französischer und in deutscher Sprache abgefasst worden. Der deutsche Text hat den gleichen Wert wie der französische Text, sofern es sich um den Eisenbahnverkehr handelt, bei dem ein Staat beteiligt ist, wo das Deutsche ausschliesslich oder neben andern Sprachen als Geschäftssprache gilt. Das neue Übereinkommen ist dagegen nach Art. 63 dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und gezeichnet. Dem französischen Text sind jedoch ein deutscher und ein italienischer Text beigefügt, die als amtliche Übersetzungen gelten. Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Text.

Anlage I. Die Anlage I, in der die Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände enthalten sind, entspricht im wesentlichen dem im Jahre 1912 von einer fachmännischen Konferenz aufgestellten Entwurf einer neuen Anlage I zum gegenwärtigen Übereinkommen. In den neuen Vorschriften sind diese Gegenstände nicht mehr regellos an-

einandergereiht, sondern in sechs Hauptklassen eingeteilt, nämlich : I. Explosionsgefährliche Gegenstände; II. Selbstentzündliche Stoffe; III. Entzündbare Stoffe; IV. Giftige Stoffe; V. Ätzende Stoffe; VI. Ekelerregende und übelriechende Stoffe. Diese systematische Gliederung erhöht die Übersichtlichkeit und besitzt auch den Vorzug, dass sie die spätere Einreihung neu in den Verkehr gelangender Stoffe erleichtert.

Anlage VI. Das den Gegenstand dieser Anlage bildende Reglement betreffend das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung hält im wesentlichen an der im gegenwärtigen Übereinkommen getroffenen Ordnung fest. Das Amt hat seinen Sitz nach wie vor in Bern. Seine Organisation und die Aufsicht über seine Geschäftsführung bleiben dem schweizerischen Bundesrat übertragen. Geändert ist die Regelung der Kostenfrage, indem das neue Reglement nicht mehr den Gesamtkredit normiert, sondern es dem Bundesrate überlässt, bis zu einer bestimmten Grenze die Höhe des auf jeden Kilometer entfallenden Jahresbeitrages festzusetzen. Ferner ist im neuen Reglement insofern eine Lücke des bisherigen beseitigt, als in eingehender Weise bestimmt ist, was geschehen soll, wenn ein Staat mit seinen Beiträgen im Rückstand bleibt.

Übergangsbestimmungen. Unter diesem Titel sieht das dem Übereinkommen beigegebene Protokoll vor, dass bis zum Eintritt stabilerer Währungsverhältnisse, höchstens aber für einen Zeitraum von vier Jahren vom Inkrafttreten des Übereinkommens an gerechnet, jeder Vertragsstaat berechtigt sein soll, für sein Gebiet gewisse Bestimmungen des Übereinkommens durch Tarifvorschriften oder durch Massnahmen der Staatsgewalt abzuändern. Diese Abänderungen können insbesondere die Einführung des Frankaturzwanges für bestimmte Sendungen, den Ausschluss von Nachnahmen und die Herabsetzung der als Höchstgrenze des Schadenersatzes festgesetzten Beträge anordnen.

2. Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Der Abschluss eines internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr ist schon im Jahre 1889 am dritten internationalen Eisenbahnkongress in Paris und dann wieder auf der im Jahre 1896 abgehaltenen ersten Revisionskonferenz betreffend das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr angeregt worden. Nachdem damals auf die Anregung nicht eingetreten worden war, hielt es die Schweiz für angezeigt, den Gedanken wieder aufzunehmen und weiter zu verfolgen. Sie legte der zweiten Revisionskonferenz vom Jahre 1905 den Entwurf zu einem Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr vor. Die Konferenz hielt sich jedoch nicht für zuständig, die Vorlage zu behandeln und überliess es der Schweiz, auf diplomatischem Wege eine Verständigung über den Gegenstand ihrer Anregung anzubahnen. Im Hinblick auf diese Auffassung übermittelte der Bundesrat im Jahre 1909 den inzwischen vom Zentralamt für den internationalen

Eisenbahntransport umgearbeiteten Entwurf den Regierungen der am Frachtübereinkommen beteiligten Staaten mit der Anregung, zur Beratung des Entwurfes eine Konferenz zu veranstalten. Nachdem sämtliche Regierungen dieser Anregung zugestimmt hatten, wurde die Konferenz auf den 16. Mai 1911 nach Bern einberufen. Das Ergebnis der Beratungen wurde als Entwurf eines internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck in einem Schlussakt niedergelegt, der allen beteiligten Regierungen zugestellt wurde. Wie wir schon an anderer Stelle ausführten, wurde der diplomatische Abschluss der vorgeschlagenen Vereinbarung durch den Weltkrieg vereitelt. In den nach Einstellung der Feindseligkeiten geführten Verhandlungen über die Revision des Frachtübereinkommens nahm der Bundesrat die Gelegenheit wahr, auch die Weiterbehandlung des Entwurfes zu einem Übereinkommen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck anzuregen. Im Sinne seines Vorschlages wurde die zur Revision des Frachtübereinkommens auf den 1. Mai 1923 nach Bern einberufene Konferenz beauftragt, auch über allfällige Änderungs- und Ergänzungsanträge zum Entwurf eines Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr zu beraten und den Text dieses Entwurfes endgültig festzustellen.

Das aus den Beratungen der Revisionskonferenz hervorgegangene neue Übereinkommen lehnt sich in der Gliederung des Stoffes und in der Ausdrucksweise eng an das neue Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr an. Soweit es bei den Besonderheiten des Personen- und Gepäckverkehrs möglich ist, besteht nicht nur in den Überschriften der Abschnitte und der Artikel, sondern auch in der Fassung der einzelnen Bestimmungen die weitgehendste Übereinstimmung.

Es hätte unter diesen Umständen nahegelegen, die beiden Übereinkommen zu einem einzigen zu verschmelzen. Die Prüfung dieser Frage ist jedoch, wohl mit Recht, einer spätern Konferenz überlassen worden. Es ist nämlich mit der Möglichkeit zu rechnen, dass nicht alle Staaten, die sich an dem einen Übereinkommen beteiligen, auch dem andern beitreten werden. Ferner spricht dafür, die beiden Übereinkommen wenigstens eine gewisse Zeit nebeneinander bestehen zu lassen, auch der Umstand, dass sich das Frachtübereinkommen längst eingelebt und in seinen Grundlagen durchaus bewährt hat, wogegen das Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr die Probe erst noch bestehen muss.

Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass die in dem neuen Übereinkommen vorliegende Verständigung über den internationalen Personen- und Gepäckverkehr nur dadurch erzielt werden konnte, dass sich die einzelnen Staaten zu Zugeständnissen an die Auffassungen der andern bereitfanden und auf die Geltendmachung gewisser, für ihren innern Verkehr massgebender Grundsätze verzichteten. So ist es selbstverständlich, dass das neue internationale Recht auch vom schweizerischen in manchen Einzelheiten abweicht, wenn auch grundsätzliche Unterschiede von besonderer Tragweite nicht bestehen.

Im Hinblick auf die weitgehende Übereinstimmung der beiden Übereinkommen und auf unsere Ausführungen zum Frachtübereinkommen, können wir uns darauf beschränken, zum Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr noch folgendes zu bemerken:

Titel I (Art. 1—4) handelt vom Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens. Die Vorschriften über die Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet, über die Beteiligung anderer Unternehmungen als der Eisenbahnen und über die Beförderungspflicht stimmen im wesentlichen mit denjenigen des Frachtübereinkommens überein.

Titel II betrifft den Beförderungsvertrag und enthält in Kapitel I, Art. 5 bis 16, Bestimmungen über die Beförderung der Reisenden, im Kapitel II, Art. 17—21, Bestimmungen über die Gepäckbeförderung und in Kapitel III, Art. 22—27, gemeinsame Bestimmungen für beide Beförderungsarten.

Die Bestimmungen über die Beförderung der Reisenden beschränken sich auf die Regelung der wichtigsten Fragen. Verschiedene Punkte, wie z. B. die Bestimmung von Form und Inhalt der Fahrausweise, sowie der Sprache, in der sie zu drucken sind, die Vorausbestellung von Plätzen, die Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenstationen, sind den Tarifen vorbehalten.

Die Vorschriften über die Gepäckbeförderung entsprechen im allgemeinen der für den schweizerischen Verkehr geltenden Regelung. Als wichtigere Abweichung ist zu erwähnen, dass in Fällen, wo Gegenstände als Reisegepäck aufgegeben werden, die nach dem Frachtübereinkommen von der Beförderung ausgeschlossen oder dazu nur bedingungsweise zugelassen sind, ähnlich wie im Frachtverkehr Zuschläge erhoben werden können.

Aus den gemeinsamen Bestimmungen für Personen- und Gepäckbeförderung heben wir hervor, dass für Erhöhungen der direkten internationalen Tarife oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eine Veröffentlichungsfrist von 8 Tagen vorgesehen ist. Nach schweizerischem Recht muss jede Tarifierhöhung mindestens 3 Monate vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Ferner ist zu bemerken, dass die im schweizerischen Transportreglement nicht geordnete Frage, inwieweit dem Reisenden ein Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises für nicht ausgenutzte Fahrausweise zusteht, im Art. 26 des Übereinkommens geregelt ist.

Titel III behandelt die Haftung der Eisenbahnen und die Klagen und ist wie folgt eingeteilt: Kapitel I, Art. 28—39, Haftung; Kapitel II, Art. 40—46, Reklamationen. Klagen. Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Beförderungsvertrag. Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag; Kapitel III, Art. 47—52, Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

Hinsichtlich der Haftung der Eisenbahn für Tötung oder Verletzung von Reisenden infolge eines Zugsunfalles, sowie für den Schaden, der durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges oder durch Anschlussversäumnis verursacht wird, ist auf die Gesetze des Staates verwiesen, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist.

Für Gegenstände (Handgepäck) und Tiere, die von den Reisenden in die Personenwagen mitgenommen werden, haftet die Eisenbahn nur, soweit der Schaden durch ihr Verschulden entstanden ist.

Was die Haftung für Reisegepäck anbelangt, so gelten im wesentlichen die im Frachtübereinkommen hinsichtlich der Haftung für Frachtgut aufgestellten Grundsätze.

Abweichend vom Frachtübereinkommen und ebenso vom schweizerischen Eisenbahntransportrecht ist die Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks begrenzt auf 20 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts, wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist, und auf 10 Franken, wenn dieser Nachweis fehlt. Diese Höchstsätze gelten nicht in den Fällen, wo das Interesse an der Lieferung angegeben oder der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn verursacht worden ist.

Eine weitere Abweichung vom schweizerischen Recht besteht darin, dass ein fehlendes Gepäckstück erst nach Ablauf des vierzehnten Tages nach der Abforderung als verloren gilt. Nach dem schweizerischen Transportreglement hat der Reisende das Recht, für Gepäckstücke, die ihm auf der Bestimmungsstation nach Ankunft des Zuges, mit dem sie hätten ankommen sollen, nicht ausgeliefert werden können, sofort eine Verlustentschädigung von 15 Franken für jedes Kilogramm zu beanspruchen.

Die Höhe der Entschädigung bei verspäteter Ablieferung des Reisegepäcks ist im Übereinkommen in dem Sinne geordnet, dass der Reisende ohne Schadensnachweis für je angefangene 24 Stunden, höchstens aber für 14 Tage, eine Entschädigung von Fr. — 10 für das Kilogramm Rohgewicht des Gepäcks, beim Nachweis eines Schadens aber den Ersatz dieses Schadens bis zum Vierfachen der erwähnten Pauschalentschädigung beanspruchen kann. Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so beträgt die Entschädigung, falls kein Schaden nachgewiesen ist, Fr. — 20 für das Kilogramm Rohgewicht des Gepäcks. Wird ein Schaden nachgewiesen, so kann eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Interesses verlangt werden. Ohne Zweifel ist diese Regelung zweckmässiger als die im schweizerischen Transportreglement vorgesehene Anwendung der für den Frachtverkehr geltenden Grundsätze.

Die den Inhalt des II. Kapitels bildenden Bestimmungen über die aussergerichtliche und die gerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag, die Passivlegitimation der Eisenbahnen, sowie das Erlöschen und die Verjährung der Ansprüche, sind denjenigen des Frachtübereinkommens nachgebildet. Wir heben als eine nur für den Gepäckverkehr geltende Bestimmung hervor, dass die Haftung für gänzlichen Verlust erlischt, wenn das Gepäck nicht binnen 6 Monaten nach Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Dem schweizerischen Recht ist eine derartige Bestimmung fremd.

Die im III. Kapitel enthaltenen Bestimmungen über die Abrechnung und den Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander lauten fast wörtlich wie die

entsprechenden Bestimmungen des Frachtübereinkommens und geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

Titel IV, Verschiedene Vorschriften (Art. 53—63), ist ebenfalls eine fast wortgetreue Wiedergabe des entsprechenden Titels des Frachtübereinkommens.

Es gelten demnach insbesondere auch hinsichtlich der Zulassung neuer Staaten, der Revision des Übereinkommens und der Dauer der durch den Eintritt zum Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen die gleichen Grundsätze wie für das Frachtübereinkommen. Auch die Sprachenfrage ist in gleicher Weise geregelt.

Hervorzuheben bleibt noch, dass durch den Art. 57 und das in der Anlage II enthaltene Reglement das Tätigkeitsgebiet des Zentralamtes für die internationale Eisenbahnbeförderung erweitert wird, indem dem Amte die gleichen Aufgaben, die ihm bisher zur Ausführung des Frachtübereinkommens zugewiesen waren, auch hinsichtlich des Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr übertragen werden.

* * *

Jedem der beiden Übereinkommen ist ein Protokoll beigegeben, worin die Ratifikation vorbehalten und bestimmt ist, dass die Ratifikationsurkunden sobald als möglich in Bern zu hinterlegen sind. Die Übereinkommen sollen zwischen den Staaten, die sie ratifiziert haben, in Kraft treten, sobald hierüber eine Vereinbarung zwischen den Regierungen dieser Staaten zustande gekommen sein wird.

Die Bevollmächtigten der Regierungen haben bei der Unterzeichnung der Übereinkommen dem Wunsche Ausdruck verliehen, es möchte darauf Bedacht genommen werden, das weitere Verfahren so zu beschleunigen, dass die Übereinkommen bis 1. Juni 1925 ratifiziert werden können.

* * *

Die Annahme der beiden Übereinkommen kann keinen Bedenken begegnen. Im neuen Übereinkommen über den Frachtverkehr sind die Grundsätze des gegenwärtigen Übereinkommens, die sich in einer langen Probezeit bewährt haben, im wesentlichen beibehalten worden. Wenn auch in der neuen Fassung die Schwierigkeiten, die sich für die Eisenbahnen mancher Staaten in der Nachkriegszeit ergeben haben, nicht ganz unberücksichtigt bleiben konnten, so wird doch den berechtigten Interessen des Verkehrs nach Möglichkeit Rechnung getragen und manche wertvolle Verbesserung eingeführt. Auch das Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr darf als ein Werk betrachtet werden, das geeignet ist, in hohem Grade zur Sicherung und Förderung des internationalen Verkehrs beizutragen. Für die Beseitigung von Unvollkommenheiten, die sich in der Praxis herausstellen mögen, ist in den Übereinkommen selbst durch die Bestimmung über die periodische Abhaltung von Revisionskonferenzen gesorgt.

Schliesslich wollen wir auch nicht unerwähnt lassen, dass sich die beiden Übereinkommen als eine Ausführung der Eisenbahnkonventionen darstellen,

die von der vom Völkerbund einberufenen zweiten allgemeinen Verkehrskonferenz im Dezember 1928 in Genf abgeschlossen worden sind.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den beiden Übereinkommen durch die Annahme des in der Beilage enthaltenen Entwurfes zu einem Bundesbeschluss die Genehmigung zu erteilen.

Die Frage, inwieweit es sich empfiehlt, die für die internationale Eisenbahnbeförderung getroffene neue Regelung in unser schweizerisches Recht zu übernehmen, wird im Zusammenhang mit den Vorarbeiten für die auch aus andern Gründen nötig gewordene Revision des schweizerischen Transportgesetzes und Transportreglements geprüft. Wir werden diese Prüfung nach Möglichkeit beschleunigen und Ihnen über das Ergebnis bei der Vorlage des Entwurfs zu einem neuen Transportgesetz Bericht erstatten.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung

Bern, den 27. Februar 1925.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Musy.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

Beilagen.

Entwurf eines Bundesbeschlusses.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst Anlagen und zugehörigem Protokoll.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr nebst Anlagen und zugehörigem Protokoll.

(Entwurf).

Bundesbeschluss

betreffend

das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 27. Februar 1925,
in Anwendung von Art. 85, Ziff. 5, der Bundesverfassung,

beschliesst:

I. Die am 23. Oktober 1924 vom Bundesrat unterzeichneten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr werden genehmigt.

II. Der Bundesrat wird ermächtigt, den im Laufe der Zeit nötig werdenden Änderungen und Ergänzungen der in der Anlage I zum Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr getroffenen Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände ohne weiteres beizutreten.

III. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Übersetzung aus dem französischen Originaltext.

Internationales Übereinkommen

über den

Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.)

vereinbart zwischen

Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Polen, Portugal, Rumänien, dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Schweden, der Schweiz und der Tschechoslowakei.

Die Regierungen der oben aufgeführten Staaten, in der Erkenntnis der Notwendigkeit, zahlreiche Abänderungen anzubringen an dem Internationalen Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr, das am 16. Juli 1895, am 16. Juni 1898 und am 19. September 1906 abgeändert worden ist und an dem die meisten von ihnen teilhaben,

haben beschlossen, auf Grund des in ihrem Auftrag ausgearbeiteten und in dem Protokoll d. d. Bern, 8. Juni 1923, niedergelegten Entwurfes ein Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr zu treffen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Deutschland:

Herrn Eduard *Hoffmann*, Geschäftsträger in der Schweiz.

Österreich:

Seine Exzellenz Herrn Leo *Di Pauli*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Belgien:

Seine Exzellenz Herrn Fernand *Peltzer*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Bulgarien:

Herrn Dimitri *Mikoff*, Geschäftsträger in der Schweiz.

Dänemark:

Seine Exzellenz Herrn Andreas *De Oldenburg*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Die Freie Stadt Danzig:

Seine Exzellenz Herrn *Jean De Modzelewski*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister von Polen in der Schweiz.

Spanien:

Seine Exzellenz Herrn *Emilio De Palacios y Fau*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Estland:

Herrn *Karl Menning*, Geschäftsträger in Deutschland und der Schweiz.

Finnland:

Herrn *Urho Toivola*, Direktor des finnländischen Sekretariates beim Völkerbunde.

Frankreich:

Seine Exzellenz Herrn *Henry Allizé*, Botschafter in der Schweiz;
Herrn *Maurice Sibille*, Abgeordneten;
Herrn *Colson*, Vizepräsidenten des Staatsrates.

Griechenland:

Herrn *Vassili Dendramis*, Geschäftsträger in der Schweiz.

Ungarn:

Herrn *Felix Parcher de Terjékfalva*, Geschäftsträger in der Schweiz.

Italien:

Seine Exzellenz Herrn *Carlo Garbasso*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Lettland:

Seine Exzellenz Herrn *Oskar Voit*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Deutschland und der Schweiz.

Litauen:

Seine Exzellenz Herrn *Venceslas Sidzikauskas*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Deutschland, Geschäftsträger in der Schweiz.

Luxemburg:

Herrn *Antoine Lefort*, Staatsrat, Ersten Regierungskommissar in Eisenbahnangelegenheiten.

Norwegen:

Seine Exzellenz Herrn *Johannes Irgens*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Italien und der Schweiz.

Die Niederlande:

Seine Exzellenz Herr Willem I. *Doude van Troostwijk*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Polen:

Seine Exzellenz Herr Jean *De Modzelewski*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Portugal:

Seine Exzellenz Herr Antonio M. B. *Ferreira*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Rumänien:

Seine Exzellenz Herr Nicolas *Petresco-Comnène*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen:

Seine Exzellenz Herr Miloutine *Yovanovitch*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Schweden:

Seine Exzellenz den Herrn Baron Jonas *Alströmer*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Die Schweiz:

Herrn Bundesrat Giuseppe *Motta*, Vorsteher des Eidgenössischen Politischen Departements.

Tschechoslowakei:

Herrn Otakar *Lankaš*, Departementschef im Eisenbahnministerium.

Die in Gegenwart und unter Beteiligung des Herrn Jean *Morize*, Delegierter der *Regierungskommission des Saarbeckengebietes*, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgeteilt und sie in guter und gehöriger Form befunden haben, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Titel I.**Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens.****Artikel 1.**

Eisenbahnen und Sendungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet.

§ 1. Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschliesslich Strecken umfasst, die in der gemäss Artikel 58 dieses Übereinkommens aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. Von der Anwendung des Übereinkommens sind jedoch ausgenommen:

1. Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsstationen im Gebiet desselben Staates liegen und das Gebiet eines andern Staates nur im Durchgang berühren:

- a) wenn die Durchgangsstrecken von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden;
- b) auch dann, wenn die Durchgangsstrecken nicht von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen diese Sendungen nicht als internationale angesehen werden sollen.

2. Sendungen zwischen Stationen zweier Nachbarstaaten, wenn die Beförderung auf der ganzen Strecke von Eisenbahnen des einen dieser Staaten bewirkt wird, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Versender durch die Wahl des Frachtbriefformulars die Anwendung des innern Reglements dieser Eisenbahnen beansprucht und keiner dieser Staaten widerspricht.

Artikel 2.

Beteiligung anderer Unternehmungen als der Eisenbahnen.

§ 1. Ausser Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmässig betriebene Kraftwagen- oder Schifffahrtlinien aufgenommen werden, die im Anschluss an eine Eisenbahn internationale Beförderungen unter der Verantwortung eines der Vertragsstaaten oder einer in die Liste eingetragenen Eisenbahn ausführen.

§ 2. Die Unternehmungen, die solche Linien betreiben, haben alle Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch dieses Übereinkommen übertragen sind, vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenartigkeit der Beförderungsart ergebenden Abweichungen. Die durch dieses Übereinkommen festgesetzten Haftungsbestimmungen dürfen jedoch nicht geändert werden.

§ 3. Jeder Staat, der eine der in § 1 bezeichneten Linien in die Liste eintragen lassen will, muss dafür Sorge tragen, dass die in § 2 vorgesehenen Abweichungen in gleicher Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

Artikel 3.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

Von der Beförderung auf Grund dieses Übereinkommens sind, vorbehaltlich der in § 2 des Artikels 4 vorgesehenen Ausnahmen, ausgeschlossen:

- 1. diejenigen Gegenstände, die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten dem Postzwang unterworfen sind;
- 2. diejenigen Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nach den Anlagen oder Betriebsmitteln auch nur einer der in Betracht kommenden Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;

3. diejenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der in Betracht kommenden Staaten durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;

4. vorbehaltlich der in der Anlage I zu diesem Übereinkommen angegebenen Ausnahmen:

A. explosionsgefährliche Gegenstände, wie:

- a) Spreng- und Schiessmittel;
- b) Munition;
- c) Zündwaren und Feuerwerkskörper;
- d) verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase;
- e) Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.

Stoffe, die nicht Schiess- oder Sprengzwecken dienen, sind keine explosionsgefährlichen Gegenstände im Sinne dieses Übereinkommens, wenn die Berührung mit einer Flamme sie nicht zur Explosion bringen kann, und wenn sie gegen Stoss oder Reibung nicht empfindlicher sind als Dinitrobenzol;

B. selbstentzündliche Stoffe;

C. ekelerregende oder übelriechende Stoffe.

Artikel 4.

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

§ 1. Die nachstehenden Gegenstände werden zur Beförderung mit internationalem Frachtbrief unter folgenden Bedingungen zugelassen:

1. Die in der Anlage I zu diesem Übereinkommen bezeichneten Gegenstände zu den daselbst angegebenen Bedingungen.

2. Leichentransporte, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- a) Sie müssen als Eilgut unter Begleitung einer dazu beauftragten Person befördert werden, wenn nicht die Aufgabe als Frachtgut oder ohne Begleitung auf allen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gestattet ist.
- b) Die Beförderungsgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten.
- c) Die Beförderung unterliegt im Gebiet jedes einzelnen Staates den daselbst geltenden Gesetzen und Polizeivorschriften, soweit nicht einzelne Staaten unter sich besondere Abmachungen treffen.

3. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern laufen, werden unter der Bedingung zugelassen, dass eine Eisenbahn feststellt, dass das Fahrzeug lauffähig ist und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Motorwagen müssen ausserdem von einem vom Absender gestellten sachverständigen Angestellten begleitet werden, der sie insbesondere zu schmieren hat.

4. Lebende Tiere werden unter folgenden Bedingungen zugelassen:

- a) Den Sendungen lebender Tiere muss ein vom Absender gestellter Begleiter beigegeben werden, sofern es sich nicht um kleine Tiere handelt, die in gut verschlossenen Käfigen, Kisten, Körben usw. zur Beförderung aufgegeben werden. Die Begleitung ist indessen nicht erforderlich, soweit in den direkten internationalen Tarifen oder in den Vereinbarungen der Eisenbahnen Ausnahmen vorgesehen sind.
- b) Der Absender hat die viehseuchenpolizeilichen Vorschriften des Versand- und Empfangs- sowie der Durchfuhrstaaten zu erfüllen. Er hat zu diesem Zweck alle erforderlichen Begleitpapiere beizugeben.

5. Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach dem Ermessen der Versandbahn mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel einer oder mehrerer der berührten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, werden nur unter besonderen, von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen zugelassen.

§ 2. Zwei oder mehrere Vertragsstaaten können durch besondere Abmachungen vereinbaren, dass einzelne durch dieses Übereinkommen ausgeschlossene Gegenstände unter gewissen Bedingungen oder dass die in der Anlage I aufgeführten Gegenstände unter leichteren Bedingungen zur internationalen Beförderung zwischen diesen Staaten zugelassen werden.

Die Eisenbahnen können auch durch entsprechende Tarifbestimmungen entweder gewisse, von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zulassen oder für die bedingungsweise zugelassenen Güter leichtere Bedingungen zugestehen.

Artikel 5.

Beförderungspflicht der Eisenbahn.

§ 1. Jede diesem Übereinkommen unterstehende Eisenbahn ist verpflichtet, die Beförderung aller im Sinne dieses Übereinkommens zugelassenen Güter nach dessen Bestimmungen zu übernehmen, sofern

- a) der Absender den Vorschriften dieses Übereinkommens nachkommt;
- b) die Beförderung mit den regelmässigen Beförderungsmitteln möglich ist;
- c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelpen vermochte.

§ 2. Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Auf-, Um- oder Abladung die Verwendung besonderer Anlagen erforderlich macht, nur verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Stationen derartige Anlagen besitzen.

§ 3. Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter anzunehmen, deren Beförderung alsbald erfolgen kann; die für die Versandstation geltenden Vorschriften bestimmen, in welchen Fällen diese Station verpflichtet ist, Güter, die dieser Bedingung nicht entsprechen, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

§ 4. Die Güter sind vorbehaltlich der im nachstehenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahme in der Reihenfolge ihrer Annahme zu befördern.

§ 5. Wenn das öffentliche Interesse oder zwingende Gründe des Betriebs es erfordern, kann die zuständige Behörde anordnen, dass

- a) der Betrieb ganz oder teilweise eingestellt wird;
- b) gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden;
- c) gewisse Sendungen vorzugsweise befördert werden.

Diese Massnahmen müssen veröffentlicht werden.

Jede Eisenbahn kann Güter, deren Beförderung durch eine solche Einschränkung verhindert würde, zurückweisen.

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

Titel II.

Frachtvertrag.

Kapitel I.

Form und Bedingungen des Frachtvertrags.

Artikel 6.

Inhalt und Form des Frachtbriefs.

§ 1. Der Absender muss mit jeder unter dieses Übereinkommen fallenden internationalen Sendung einen Frachtbrief nach dem Muster der Anlage II dieses Übereinkommens überreichen.

Die Frachtbriefformulare müssen auf festes, weisses Schreibpapier gedruckt sein, das für Eilfracht auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande einen mindestens einen Zentimeter breiten roten Streifen trägt.

§ 2. Die internationalen Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Frachtbriefformulare gedruckt werden müssen. Wenn die Tarife oder Vereinbarungen nichts bestimmen, sind die Frachtbriefformulare in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates zu drucken; sie müssen daneben einen französischen oder deutschen oder italienischen Text enthalten; Übersetzungen in andere für zweckmässig erachtete Sprachen können beigelegt werden.

Der vom Absender auszufüllende Teil muss immer in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates abgefasst sein. Welche Übersetzungen beigelegt sind, wird in den internationalen Tarifen oder besonderen Vereinbarungen der Eisenbahnen bestimmt. In deren Ermanglung muss der Absender eine französische oder deutsche oder italienische Übersetzung beigelegen.

§ 3. Die stark umrahmten Teile des Formulars hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Der Absender muss die Spalten, die er nicht ausfüllen will, durch einen Strich ungültig machen.

§ 4. Die Wahl des weissen oder rotumränderten Formulars zeigt an, ob das Gut in gewöhnlicher oder in Eilfracht befördert werden soll. Vorbehaltlich besonderer Vereinbarung zwischen allen beteiligten Eisenbahnen ist es nicht zulässig, die Beförderung auf einer Teilstrecke in Eilfracht und auf einer andern Teilstrecke in gewöhnlicher Fracht vorzuschreiben.

§ 5. Frachtbriefe mit abgeänderten oder radierten Eintragungen werden nicht zugelassen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, wenn es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben einschreibt.

§ 6. Die Angaben auf dem Frachtbrief müssen in unauslöschbarer Schrift geschrieben oder gedruckt sein.

Der Frachtbrief muss folgende Angaben enthalten:

- a) Ort und Tag der Ausstellung;
- b) die Bezeichnung der Versandbahn;
- c) die Bezeichnung der Empfangsbahn und der Bestimmungsstation mit allen nähern Angaben, die notwendig sind, um jede Verwechslung zwischen verschiedenen Stationen desselben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschliessen;
- d) Namen und Wohnort des Empfängers. Als Empfänger darf nur eine einzige Person, Firma oder juristische Person angegeben werden. Die Bestimmungsstation oder deren Vorsteher als Empfänger anzugeben, ist nur statthaft, wenn der anzuwendende Tarif es ausdrücklich zulässt. Adressen, die den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie «an Order von...» oder «an den Inhaber des Frachtbriefduplikats», sind unzulässig;
- e) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichts oder statt dessen eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende ähnliche Angabe, ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummern der Frachtstücke und bei Gütern, deren Verladung dem Absender obliegt, die Gattung, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens. Die Güter müssen wie folgt bezeichnet werden: die in der Anlage I enthaltenen Güter nach der in dieser Anlage gewählten Bezeichnung; die in der Güterklassifikation oder im Tarif aufgeführten Güter nach der daselbst gewählten Bezeichnung, die übrigen Güter nach ihrer handelsüblichen Bezeichnung.

Wenn der auf dem Frachtbrief für die Bezeichnung der Güter vorgesehene Platz nicht ausreicht, so sind besondere, dem Frachtbrief sorgfältig angeheftete und vom Absender unterzeichnete Blätter hierfür zu verwenden;

- f) das genaue Verzeichnis der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere, die dem Frachtbrief beigelegt oder als bei einer bestimmten Station hinterlegt bezeichnet sind;
- g) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma sowie die Angabe seiner Wohnung, nach seinem Ermessen ergänzt durch seine Telegramm- oder Telefonadresse. Die Unterschrift des Absenders kann aufgedruckt oder aufgestempelt werden, wenn die für die Versandstation geltenden Gesetze und Reglemente es gestatten. Als Absender darf nur eine einzige Person, Firma oder juristische Person auf dem Frachtbrief erscheinen.

Der Frachtbrief kann ausserdem folgende Angaben enthalten:

- h) die Angabe «bahnlagernd» oder «in der Wohnung abzuliefern», wenn die letztere Zustellungsart auf der Bestimmungsstation eingeführt ist (Artikel 16, § 2). Explosionsgefährliche Gegenstände oder selbstentzündliche Stoffe (vgl. Anlage I) dürfen nicht bahnlagernd gestellt werden;
- i) das Verlangen, bestimmte Tarife, insbesondere Spezial- oder Ausnahmetarife gemäss Artikel 11, § 10, und Artikel 94, anzuwenden;
- k) den Betrag eines gemäss Artikel 35 angegebenen Interesses an der Lieferung;
- l) die Angabe der Kosten, die der Absender gemäss Artikel 17 übernimmt;
- m) die Höhe der auf dem Gut haftenden Nachnahme und der von der Eisenbahn geleisteten Barvorschüsse gemäss Artikel 19;
- n) die Vorschrift des Beförderungsweges und die Bezeichnung der Stationen, auf denen die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden stattfinden soll;
- o) die Bezeichnung eines Bevollmächtigten gemäss Artikel 15.

§ 7. Andere Erklärungen dürfen in den Frachtbrief nur aufgenommen werden, wenn sie durch die Gesetze und Reglemente eines Staates vorgeschrieben sind und diesem Übereinkommen nicht widersprechen.

Die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes oder die Beifügung anderer als der von diesem Übereinkommen zugelassenen Schriftstücke zum Frachtbrief ist unzulässig. Der Absender hat indessen, wenn es die für die Versandstation geltenden Gesetze oder Reglemente vorschreiben, ausser dem Frachtbrief eine Urkunde auszustellen, die dazu bestimmt ist, in den Händen der Eisenbahn zu bleiben und ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

§ 8. Es ist unzulässig, in einen und denselben Frachtbrief mehrere Güter aufzunehmen, die nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil oder nur unter Verletzung von Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zusammengeladen werden können.

§ 9. Den vom Absender oder Empfänger auf- oder abzuladenden Gütern sind besondere Frachtbriefe beizugeben, die keine von der Eisenbahn auf- oder abzuladende Güter betreffen.

Für die im Artikel 4 bezeichneten Gegenstände müssen gleichfalls besondere Frachtbriefe ausgestellt werden.

§ 10. Ein und derselbe Frachtbrief darf nur eine einzige Wagenladung umfassen mit Ausnahme der unteilbaren Gegenstände, die mehr als einen Wagen beanspruchen. Diese Vorschrift gilt jedoch nicht, wenn die besonderen Vorschriften für den betreffenden Verkehr oder die Tarife die Aufgabe mehrerer Wagen mit einem und demselben Frachtbrief für die ganze Beförderungsstrecke zulassen.

§ 11. Der Absender darf auf dem untern Teil der Rückseite des Frachtbriefs, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn, die folgenden Vermerke anbringen:

- «Von Sendung des N.»
- «Im Auftrag des N.»
- «Zur Verfügung des N.»
- «Zur Weiterbeförderung an N.»
- «Versichert bei N.»
- «Für Schiff N.»
- «Aus Schiff N.»
- «Zur Ausfuhr nach N.»

Jeder dieser Vermerke muss sich auf die ganze Sendung beziehen.

Artikel 7.

Haftung für die Angaben im Frachtbrief. Frachtzuschläge. Massnahmen bei Überlastung.

§ 1. Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, dass diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind.

§ 2. Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Übereinstimmung der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes nachzuprüfen. Findet die Feststellung auf der Versandstation statt, so ist der Absender, findet sie auf der Bestimmungsstation statt, der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen. Erscheint der Beteiligte nicht, oder findet die Feststellung auf einer Unterwegstation statt, so sind, sofern die Gesetze oder Reglemente des Staates, in dem die Feststellung stattfindet, nichts anderes vorschreiben, zwei Zeugen beizuziehen, die nicht der Eisenbahn angehören. Wenn die Sendung den Angaben im Frachtbrief nicht entspricht, hatten die durch die Feststellung verursachten Kosten, falls sie nicht an Ort und Stelle beglichen werden, auf dem Gut.

§ 3. Die Gesetze und Reglemente jedes Staates sind massgebend für die Bedingungen, unter denen die Eisenbahn das Recht oder die Pflicht hat, das Gewicht des Gutes oder die Stückzahl zu ermitteln oder nachzuprüfen sowie das wirkliche Eigengewicht der Wagen festzustellen.

§ 4. Wenn Wagenladungen auf einer Gleiswage gewogen werden, wird das Gewicht dadurch ermittelt, dass vom Gesamtgewicht des beladenen Wagens das auf dem Wagen verzeichnete Eigengewicht abgezogen wird, es sei denn, dass eine besondere Verwiegung des leeren Wagens ein anderes Eigengewicht ergibt.

§ 5. Bei unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben oder Erklärungen, die zur Folge haben können, dass Gegenstände angenommen werden, die gemäss Ziffer 4 des Artikels 3 von der Beförderung ausgeschlossen sind, dass das Gut eine niedrigere Fracht genießt, oder dass die normale Anwendung des Tarifes verhindert wird, oder bei Nichtbeachtung der in der Anlage I vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften, sowie bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist ein Frachtzuschlag zu zahlen, vorbehaltlich der Nachzahlung des Frachtunterschieds und gegebenenfalls der Haftung für den Schaden, sowie der strafrechtlichen Folgen.

Der Frachtzuschlag wird wie folgt festgestellt:

a) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung gemäss Ziffer 4 des Artikels 3 ausgeschlossenen oder der in der Anlage I angeführten Gegenstände oder bei Nichtbeachtung der in dieser Anlage gegebenen Sicherheitsvorschriften wird folgender Frachtzuschlag erhoben:

Für die gemäss Ziffer 4 des Artikels 3 von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände	15	Franken	
Für die in der Anlage I bezeichneten Gegenstände der	Klasse I, Gruppe 1a » I, Gruppen 1b, 1c u. 1d » I, Gruppe 1e u. Kl. II u. III Klassen IV, V und VI.	15	»
		10	»
		5	»
		1	»

für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstückes.

Wenn die Vorschriften für den inneren Verkehr der Eisenbahn, auf welcher die Zuwiderhandlung entdeckt wird, niedrigere Zuschläge vorsehen, so werden diese letztern erhoben.

b) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung einer Sendung, die andere als die unter a) vorgesehenen Güter enthält, beträgt der Zuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht, die für das unrichtig, ungenau oder unvollständig bezeichnete Gut von der Versandstation bis zur Bestimmungsstation zu erheben wäre, und der Fracht, die hätte erhoben werden müssen, wenn die Bezeichnung richtig, genau und vollständig erfolgt wäre.

Selbst wenn kein Frachtunterschied besteht, beträgt der Zuschlag mindestens einen Franken. Wenn die Vorschriften für den inneren Verkehr der Eisenbahn, auf welcher die Zuwiderhandlung entdeckt wird, einen niedrigeren Mindestzuschlag vorsehen, so wird dieser letztere erhoben.

c) Bei zu niedriger Angabe des Gewichts beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht für das angegebene und das ermittelte Gewicht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation.

d) Bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht für das die Belastungsgrenze übersteigende Gewicht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation. Eine Überlastung liegt vor, wenn die wie folgt ermittelte Belastungsgrenze eines Wagens überschritten ist:

Wenn ein Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift trägt, wird diese als normales Ladegewicht angesehen; die Belastungsgrenze entspricht alsdann diesem Ladegewicht zuzüglich fünf vom Hundert.

Wenn ein Wagen zwei Aufschriften trägt, bezeichnet die niedrigere Zahl die normale Belastung, die höhere Zahl die Belastungsgrenze.

e) Wenn für einen und denselben Wagen eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Überlastung vorliegt, werden die Frachtzuschläge für beide Zuwiderhandlungen nebeneinander erhoben.

§ 6. Die nach § 5 zu erhebenden Frachtzuschläge haften auf dem Gut, gleichgültig, an welchem Orte die Tatsachen, die ihre Erhebung nach sich ziehen, festgestellt worden sind.

Wenn der Wert des Gutes den Betrag der Frachtzuschläge nicht deckt, oder wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, hat der Absender den aus den Frachtzuschlägen sich ergebenden Mehrbetrag zu bezahlen.

§ 7. Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

- a) bei unrichtiger Gewichtsangabe von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn nach den für die Versandstation geltenden Bestimmungen verpflichtet ist;
- b) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Überlastung, wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn beantragt hat;
- c) bei einer während der Beförderung infolge von Witterungseinflüssen eingetretenen Überlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens die für die Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat;
- d) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überlastung, wenn der Absender nachweist, dass die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist.

§ 8. Wenn die Überlastung eines Wagens durch die Versandstation oder durch eine Zwischenstation festgestellt wird, kann der überschüssende Teil der Ladung aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines

Frachtzuschlags kein Anlass vorliegt. Der Absender ist gegebenenfalls unverzüglich durch Vermittlung der Versandstation zur Verfügung über den überschüssenden Teil der Ladung aufzufordern.

Die Fracht für den überschüssenden Teil der Ladung wird für die durchzufahrene Strecke nach dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet, gegebenenfalls zuzüglich des im vorstehenden § 5 vorgesehenen Frachtzuschlags; bei Entladung werden die Kosten für diese Massnahme nach dem Nebengebührentarif der Eisenbahn, die sie ausführt, berechnet.

Wenn der Absender vorschreibt, dass der überschüssende Teil der Ladung zurückgeschickt oder weiterbefördert werden soll, so wird dieser als besondere Sendung behandelt.

Artikel 8.

Abschluss des Frachtvertrags. Frachtbriefduplikat.

§ 1. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandstation das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Tagesstempel der Versandstation aufgedrückt.

§ 2. Der Frachtbrief ist nach vollständiger Auflieferung des darin verzeichneten Gutes und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Beträge ohne Verzug abzustempeln, und zwar auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart.

§ 3. Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

§ 4. Jedoch bilden bezüglich der Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche für die Versandstation zulässig ist, dem Absender obliegt, die Angaben des Frachtbriefs über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung oder Nachzählung durch die Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

§ 5. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung auf dem ihr vom Absender zugleich mit dem Frachtbrief vorzulegenden Duplikat zu bescheinigen.

Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Frachtbriefs oder eines Konnossements (Ladescheins).

Artikel 9.

Grundsätze für die Frachtberechnung. Tarife und Wegevorschriften.

§ 1. Die Fracht und die Nebengebühren werden nach den in jedem Staat zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen berechnet. Diese Tarife müssen alle zur Berechnung der Fracht und der Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten und gegebenenfalls bestimmen, in welcher Weise den Verschiedenheiten der Währungen Rechnung getragen werden soll.

§ 2. Die Tarife müssen alle besonderen Bedingungen für die verschiedenen Beförderungsarten, besonders auch eine Bestimmung darüber enthalten, ob sie für Eilgut oder Frachtgut gültig sind. Wenn eine Eisenbahn für alle Güter oder für einzelne von ihnen oder für bestimmte Strecken nur einen Tarif für eine einzige Beförderungsart besitzt, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anwendbar, gleichgültig, ob sie von einem gewöhnlichen oder von einem Eilfrachtbrief begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die in Artikel 6, § 4, und Artikel 11 dieses Übereinkommens für die jeweilige Beförderungsart des betreffenden Frachtbriefs vorgesehen sind.

Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden. Ihre Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

§ 3. a) Wenn der Absender auf dem Frachtbrief den Beförderungsweg vorgeschrieben hat, werden die Beförderungskosten nach diesem Wege berechnet.

Die Bezeichnung der Stationen, auf denen die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ist einer Wegevorschrift gleichzuachten.

b) Wenn der Absender im Frachtbrief nur die anzuwendenden Tarife vorgeschrieben hat, wendet die Eisenbahn diese Tarife an, sofern diese Vorschrift für die Feststellung der Stationen, zwischen denen die verlangten Tarife Anwendung finden sollen, genügt. Die Eisenbahn sucht unter den Beförderungswegen, für die diese Tarife am Tage des Abschlusses des Frachtvertrags gültig sind, den Beförderungsweg aus, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

c) Wenn der Absender im Frachtbrief die Vorauszahlung der Fracht bis zu einer Zwischenstation gemäss Artikel 17, § 1, vorgeschrieben hat, sucht die Eisenbahn unter den Beförderungswegen, die die genannte Zwischenstation berühren, den aus, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint. Die Beförderungskosten werden nach dem von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

d) Wenn in den vorstehend unter a und c erwähnten Fällen ein internationaler Tarif zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation auf dem nach a vorgeschriebenen Beförderungsweg oder zwischen der Versandstation und der vorstehend unter c genannten Station besteht, so wird dieser Tarif angewendet, vorausgesetzt, dass zur Zeit der Auflieferung auf den betreffenden Beförderungswegen seine Anwendbarkeit nicht Bedingungen unterliegt, die nicht erfüllt sind.

e) Wenn die vom Absender gemachten Angaben nicht genügen, um den Leitungsweg oder die Tarife vollständig festzustellen, oder wenn einzelne dieser Angaben sich widersprechen, wählt die Eisenbahn den Leitungsweg oder die Tarife, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheinen. Bezüglich der unter a, Absatz 2, erwähnten Stationen richtet sich die Eisenbahn

immer nach den Angaben im Frachtbrief, ebenso — soweit möglich — bezüglich der anderen Vorschriften des Absenders.

Wenn jedoch zwischen der Versandstation und der Bestimmungsstation ein direkter internationaler Tarif besteht, so wird dieser Tarif angewendet, vorausgesetzt, dass seine Wegevorschrift den etwaigen Angaben des Frachtbriefs bezüglich der unter *a*, Absatz 2, erwähnten Stationen entspricht, und dass seine Anwendung nicht andern Bedingungen unterliegt, die nicht erfüllt sind.

f) In allen oben erwähnten Fällen werden die Fristen nach dem vom Absender vorgeschriebenen oder von der Bahn gewählten Leitungsweg berechnet.

g) Die Eisenbahn kann ausser den in Artikel 5, § 5, und Artikel 28, § 1, erwähnten Fällen die Beförderung nur dann auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Weg vornehmen, wenn:

1. die Beförderungskosten und Lieferfristen nicht grösser sind als die Kosten und Fristen auf dem vom Absender vorgeschriebenen Weg;

2. die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten immer auf den vom Absender angegebenen Stationen erfüllt werden.

Der Absender ist zu benachrichtigen, wenn die Beförderung auf einem anderen als dem von ihm vorgeschriebenen Wege erfolgt.

h) In den unter *b*, *c* und *e*, Absatz 1, des gegenwärtigen Paragraphen erwähnten Fällen ist die Eisenbahn für einen aus der Wahl des Leitungswegs oder der Tarife etwa entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit verantwortlich.

§ 4. Ausser den in den Tarifen vorgesehenen Frachtsätzen und Nebengebühren dürfen zugunsten der Eisenbahn nur Barauslagen erhoben werden, wie Aus- und Einfuhrabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum anderen, Kosten der Instandsetzung der äusseren und inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und getrennt auf dem Frachtbrief zu berechnen, dem die Belege beizufügen sind. Wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt, sind die Beweisstücke dem Empfänger nicht mit dem Frachtbrief auszuhändigen, sondern dem Absender mit der Kostenrechnung gemäss Artikel 17 zuzustellen.

Artikel 10.

Verbot von Sonderübereinkommen.

Jedes Sonderübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

Dagegen sind Tarifiermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, sowie die Ermässigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrtszwecke gewährt werden.

Artikel 11.

Lieferfristen.

§ 1. Die Lieferfristen dürfen folgende Höchstmasse nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:

- | | |
|---|--------|
| 1. Abfertigungsfrist | 1 Tag; |
| 2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 250 Tarifkilometer | 1 » |

b) für Frachtgüter:

- | | |
|---|---------|
| 1. Abfertigungsfrist | 2 Tage; |
| 2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 250 Tarifkilometer | 2 » |

§ 2. Wenn die Beförderung sich über mehrere durch Schienen verbundene Eisenbahnnetze erstreckt, berechnet sich die Beförderungsfrist nach der Gesamtentfernung zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation; die Abfertigungsfrist wird nur einmal berechnet ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Netze.

§ 3. Die Gesetze und Reglemente jedes Staates bestimmen, inwiefern den unter seiner Aufsicht stehenden Eisenbahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

a) für Beförderungen, die benutzen:

entweder den Seeweg oder Binnenwasserstrassen mittelst Fähre oder Schiffes,

oder eine Landstrasse ohne Eisenbahn,

oder Verbindungsbahnen, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedener Netze verbinden,

oder Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung,

oder eine Linie mit einer anderen als der normalen Spurweite;

b) für aussergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:

eine ungewöhnliche Verkehrszunahme,

oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

Die Zuschlagsfristen müssen stets nach ganzen Tagen bemessen sein.

§ 4. Die Zuschlagsfristen, die durch die in § 3 unter a vorgesehenen Verhältnisse begründet sind, müssen in den Tarifen erwähnt sein.

Die in § 3 unter b vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 5. Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes (Artikel 8, § 1) folgenden Mitternacht.

§ 6. Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf der Empfänger oder diejenige Person, die nach den Reglementen der abliefernden Eisenbahn zur Empfangnahme berechtigt ist, das Gut ausgeliefert erhalten hat oder von der Ankunft des Gutes benachrichtigt ist. Die Gesetze und Reglemente jedes Staates bestimmen die Art und Weise, wie die Übergabe des Benachrichtigungsschreibens festzustellen ist.

Für Güter, die von der Eisenbahn dem Empfänger nicht zugeführt werden und von deren Ankunft der Empfänger nicht benachrichtigt zu werden braucht, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn sie vor Ablauf der Lieferfrist auf der Bestimmungsstation zur Ablieferung an den Empfänger bereitgestellt sind.

§ 7. Der Lauf der Lieferfrist ruht für die ganze Dauer des Aufenthaltes, der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstige verwaltungsbehördliche Abfertigung verursacht wird, sowie für die Dauer jeder ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

Der Lauf der Lieferfrist ruht gleichfalls während der Ausführung der in Artikel 7, §§ 2 und 3, vorgesehenen Massnahmen und während der Dauer des durch eine nachträgliche Verfügung des Absenders im Sinne des Artikels 21 verursachten Aufenthaltes.

Ausserdem ruht bei der Beförderung lebender Tiere der Lauf der Lieferfrist während der Dauer:

- a) des Aufenthalts dieser Tiere in Tränkstationen;
- b) des Aufenthalts wegen einer polizeilichen Massregel;
- c) der viehseuchenpolizeilichen Untersuchung.

§ 8. Bei Frachtgütern ruht der Lauf der Lieferfrist an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

Bei Eilgütern beginnt, wenn der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist, die Lieferfrist einen Tag später. Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist, so läuft die Lieferfrist erst am darauf folgenden Tage ab. Diese Bestimmungen sind jedoch nicht anwendbar, soweit im Versand- oder Empfangsstaat die Stationen für den Eilgutverkehr an Sonn- und Feiertagen geöffnet sind.

§ 9. Wenn die Gesetze oder Reglemente eines Staates bestimmen, dass die Eilgutbeförderung an Sonn- und bestimmten gesetzlichen Feiertagen ganz oder teilweise ruht, werden die Lieferfristen entsprechend verlängert.

§ 10. Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines Staates Spezial- oder Ausnahmetarife zu ermässigten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Lieferfristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Artikel 12.

Zustand des Gutes. Verpackung.

§ 1. Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, dass der Zustand des Gutes im Frachtbrief besonders vermerkt wird.

§ 2. Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung, sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern sicher zu verpacken.

Im übrigen gelten für die Verpackung die Bestimmungen der Tarife und Reglemente der Versandbahn.

§ 3. Ist der Absender der Vorschrift des § 2 nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, entweder die Annahme des Gutes zu verweigern oder zu verlangen, dass der Absender auf dem Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung unter genauer Beschreibung desselben anerkennt.

§ 4. Der Absender haftet für die Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustands der Verpackung, die in dieser Weise auf dem Frachtbrief anerkannt sind, sowie für äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung. Alle sich daraus ergebenden Schäden fallen dem Absender zur Last, der gegebenenfalls der Eisenbahn den von ihr erlittenen Schaden zu ersetzen hat.

Der Absender haftet auch für äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung, die im Frachtbrief nicht anerkannt sind, wenn das Vorhandensein dieser Mängel von der Eisenbahn nachgewiesen wird.

§ 5. Wenn ein Absender gleichartige Güter, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er sich der Verpflichtung, für jede Sendung der im § 3 enthaltenen Vorschrift gesondert zu entsprechen, dadurch entziehen, dass er auf dieser Station eine allgemeine Erklärung nach dem Muster der Anlage III hinterlegt. In diesem Falle muss der Frachtbrief einen Hinweis auf die bei der Versandstation hinterlegte allgemeine Erklärung enthalten.

§ 6. Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen ist der Absender verpflichtet, Stückgüter mit deutlichen, unauslöschbaren äusseren Zeichen zu versehen, die keine Verwechslung zulassen und mit den auf dem Frachtbrief angegebenen Zeichen genau übereinstimmen. Ausserdem ist er verpflichtet, auf jedem Stück einen Zettel anzubringen, auf dem in un- auslöschbarer Schrift die Bestimmungsstation angegeben ist. Name und Adresse des Empfängers müssen gleichfalls angegeben werden, wenn dies durch das

Reglement der Versandbahn vorgeschrieben ist, und zwar entweder **offen** oder in einer Falte des Zettels, die nur beim Fehlen des Frachtbriefes geöffnet werden darf.

Alte Anschriften oder Zettel müssen vom Absender durchstrichen oder entfernt sein.

§ 7. Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leicht zerbrechliche Gegenstände (wie Glaswaren, Porzellan, Töpferwaren), Gegenstände, die sich leicht im Wagen verstreuen (wie Nüsse, Obst, Futtermittel, Steine), und Güter, die andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen könnten (wie Kohlen, Kalk, Asche, gewöhnliche Erden, Farberden), nur als Wagenladungen befördert werden, es sei denn, dass diese Güter so verpackt oder zusammengebunden werden, dass sie nicht zerbrechen, verloren gehen oder andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können.

Artikel 13.

Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden. Zollverschluss.

§ 1. Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die den Gegenstand eines und desselben Frachtbriefs bilden, es sei denn, dass Verwaltungs- oder Tarifvorschriften etwas anderes bestimmen.

Wenn solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, weil sie in einer Grenzstation hinterlegt sind, muss der Frachtbrief die genaue Angabe enthalten, bei welcher Stelle sie hinterlegt sind.

§ 2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

Der Absender haftet der Eisenbahn, sofern dieser kein Verschulden zur Last fällt, für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen könnten.

Die Eisenbahn haftet nach den Bestimmungen des Titels III für die Folgen des Verlustes der nach Artikel 6, § 6, f, in den Frachtbriefen erwähnten und ihnen beigegebenen Papiere.

§ 3. Der Absender ist verpflichtet, für die Verpackung und Bedeckung der Güter entsprechend den Zollvorschriften zu sorgen. Güter, deren zollamtlicher Verschluss verletzt oder mangelhaft ist, können zurückgewiesen werden.

Kapitel II.

Ausführung des Frachtvertrags.

Artikel 14.

Auflieferung und Verladung der Güter.

§ 1. Das Verfahren bei der Auflieferung der Güter richtet sich nach den für die Versandstation geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

§ 2. Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind, bestimmen die für die Versandstation geltenden Vorschriften, soweit nicht dieses Übereinkommen andere Bestimmungen darüber enthält oder eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn getroffen und im Frachtbrief vermerkt ist.

§ 3. Ob die Güter in bedeckten, offenen oder besonders eingerichteten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden, richtet sich, soweit dieses Übereinkommen keine Vorschriften darüber enthält, nach den Bestimmungen der direkten internationalen Tarife. Falls solche nicht bestehen oder keine Bestimmungen darüber enthalten, sind die für die Versandstation geltenden Vorschriften für den ganzen Durchlauf des Gutes massgebend.

Artikel 15.

Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden.

§ 1. Die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften werden, solange das Gut sich unterwegs 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 Absender kann jedoch entweder selbst oder durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten der im vorigen Absatz bezeichneten Behandlung beiwohnen, um alle nötigen Aufklärungen zu geben und sachdienliche Bemerkungen zu machen, ohne dass daraus für ihn das Recht begründet würde, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Förmlichkeiten selbst zu erfüllen.

Wenn der Absender für die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden eine unzulässige Art des Vorgehens vorgeschrieben hat, handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für die Interessen des Berechtigten am günstigsten erscheint, und teilt dem Absender die getroffenen Massnahmen mit.

§ 2. Wenn auf der Bestimmungsstation ein Zollamt besteht, und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf der Bestimmungsstation vorschreibt oder beim Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut unverzollt

auf der Bestimmungsstation ankommt, so hat der Empfänger das Recht, auf der Bestimmungsstation die Zollbehandlung zu besorgen. Wenn er von diesem Recht Gebrauch macht, muss er vorher die auf der Sendung haftenden Kosten begleichen und den Frachtbrief einlösen.

Die Eisenbahn kann, solange der Frachtbrief nicht eingelöst ist, die Zollbehandlung gemäss § 1 besorgen, wenn dies innerhalb einer im Reglement der Empfangsbahn vorgeschriebenen Frist weder durch den Empfänger noch durch den Bevollmächtigten des Absenders geschieht.

Artikel 16.

Ablieferung.

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf der vom Absender bezeichneten Bestimmungsstation dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut gegen Quittung und gegen Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge auszuhandigen.

Durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge zu bezahlen.

§ 2. Das Verfahren bei der Ablieferung des Gutes sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut dem Empfänger, sei es am Orte der Bestimmungsstation, sei es an einem anderen Orte zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Eisenbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

§ 3. Nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefs und die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Ist das Gut innerhalb der in Artikel 30, § 1, vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann er die sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Rechte gegen vorherige Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle.

Artikel 17.

Zahlung der Fracht.

§ 1. Die Frachtgelder und sonstigen Kosten, deren Bezahlung der Absender nicht laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen. Der Absender kann als Frankatur entweder gewisse genau bezeichnete Kosten oder nach näherer Bestimmung der Tarife die Frachtkosten bis zu einer beliebigen Grenze oder Grenzstation übernehmen; ausnahmsweise können die Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen die Frankatur auch bis zu bestimmten Stationen, die nicht Grenzstationen sind, zulassen.

Der Absender muss in der dafür bestimmten Spalte des Frachtbriefs die Kosten, die er übernehmen will, in der nachfolgenden Form angeben:

- a) Wenn der Absender die Frachtkosten und alle übrigen Kosten übernimmt, die nach Massgabe des Reglements und des Tarifs von der Versandstation in Rechnung gestellt werden können, einschliesslich der Gebühr für eine etwaige Angabe des Interesses an der Lieferung gemäss Artikel 35 und der Gebühr für Barvorschüsse und Nachnahmen, bezeichnet er es durch das Wort «Franko».
- b) Wenn der Absender andere Kosten als die unter a angegebenen übernimmt, bezeichnet er es durch die Worte «Franko Fracht und . . . (genaue Angabe der Gebühr oder Gebühren, die er bezahlen will)».

Die Angabe «Franko Zoll» bedeutet, dass der Absender sowohl die von der Zollbehörde zu erhebenden Gebühren und Spesen als auch die von der Eisenbahn zu erhebende Gebühr für die Besorgung der Verzollung zu tragen hat.

- c) Wenn der Absender alle irgendwie erwachsenden Gebühren übernimmt, auch wenn sie nach der Annahme des Guts zur Beförderung entstehen, bezeichnet er es durch die Worte «Franko einschliesslich aller Gebühren».
- d) Wenn der Absender nur eine oder mehrere der unter a bezeichneten Gebühren übernehmen will, bezeichnet er es durch die Worte «Franko . . . (genaue Angabe der Gebühr oder Gebühren, die er übernimmt)».
- e) Wenn der Absender die Fracht bis zu einer Grenze (oder einer Grenzstation) oder ausnahmsweise bis zu einer bestimmten anderen Station, die nicht Grenzstation ist, übernimmt, bezeichnet er es durch die Worte «Franko bis X-(Grenze oder Grenzstation) oder Franko bis X».

Im Frachtbrief können mehrere einander ergänzende Frankaturvermerke angebracht werden, z. B. «Franko und franko Zoll», oder «Franko bis X-Grenze und franko Zoll».

§ 2. Bei Sendungen, die nach dem Ermessen der Versandbahn schnellem Verderb ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Fracht nicht sicher decken, kann sie Vorauszahlung der Fracht verlangen.

§ 3. Wenn der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernimmt und wenn dieser Betrag bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden kann, kann die Eisenbahn gegen Quittung die Hinterlegung einer den Kosten annähernd entsprechenden Summe als Sicherheit fordern. Diese Kosten werden nacheinander von den einzelnen Übergangsstationen in eine Frankaturrechnung eingetragen, die die Sendung bis zur Bestimmungsstation begleitet und innerhalb von 2 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist an die Versandstation zurückgesandt sein muss.

Nach Rückkunft der Frankaturrechnung ist endgültig abzurechnen und dem Absender gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende Kostenrechnung auszuhändigen.

Die Frankaturrechnung ist nach dem Muster der Anlage IV zu diesem Übereinkommen aufzustellen.

§ 4. Die Versandstation muss sowohl im Duplikat wie im Frachtbrief die als Frankatur erhobenen Beträge einzeln aufführen.

Artikel 18.

Unrichtige Anwendung des Tarifs.

§ 1. Ist der Tarif unrichtig angewendet worden, oder sind bei der Festsetzung der Fracht und der sonstigen Kosten Fehler vorgekommen, so muss der Mehr- oder Minderbetrag erstattet werden.

§ 2. Von der Eisenbahn festgestellte Überzahlungen müssen, wenn sie für einen Frachtbrief den Betrag von 0. 50 Fr. übersteigen, von Amts wegen den Beteiligten mitgeteilt und möglichst bald ausgeglichen werden.

§ 3. Zu wenig bezahlte Beträge hat der Absender der Eisenbahn nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die er nach Massgabe des Frankaturvermerks im Frachtbrief übernommen hat; im übrigen liegt die Nachzahlung dem Empfänger ob.

§ 4. Die nach diesem Artikel auf einem Frachtbrief geschuldeten Summen sind, sofern sie den Betrag von 10 Franken übersteigen, mit sechs vom Hundert zu verzinsen. Diese Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

Artikel 19.

Nachnahmen und Barvorschüsse.

§ 1. Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme belasten. Der Nachnahmebetrag muss in der Währung des Versandstaates ausgedrückt werden; hiervon können die Tarife Ausnahmen zulassen.

§ 2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme auszuführen, bevor der Betrag vom Empfänger bezahlt ist. Dieser Betrag muss dem Absender innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach der Einzahlung zur Verfügung gestellt werden; bei Verzögerung ist er vom Ablauf dieser Frist mit sechs vom Hundert zu verzinsen.

§ 3. Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

§ 4. Für die Nachnahme wird die tarifmässige Gebühr berechnet; diese Gebühr bleibt geschuldet, auch wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder eingeschränkt wird (Artikel 21, § 1).

§ 5. Barvorschüsse werden nur nach den für die Versandstation geltenden Bestimmungen zugelassen.

Artikel 20.

Verpflichtungen der Empfangsbahn.

Die Empfangsbahn hat alle sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Forderungen, insbesondere Fracht- und Nebengebühren, Zollgebühren, Nachnahmen sowie die sonstigen auf dem Gute haftenden Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für die der vorhergehenden Eisenbahnen und der sonstigen Berechtigten.

Kapitel III.

Abänderung des Frachtvertrags.

Artikel 21.

Recht zur Abänderung des Frachtvertrags.

§ 1. Der Absender allein hat das Recht, den Frachtvertrag nachträglich abzuändern, indem er verfügt, dass das Gut entweder auf der Versandstation wieder zurückgegeben oder dass es unterwegs aufgehoben oder dass seine Ablieferung ausgesetzt werde, oder dass es am Bestimmungsort oder an einem andern vor der Bestimmungsstation oder darüber hinaus gelegenen Ort dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger oder einer andern Person abgeliefert oder schliesslich, dass es an die Versandstation zurückgesandt werde.

Die Eisenbahn kann ausserdem auf Wunsch des Absenders nachträgliche Verfügungen wegen Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie wegen Frankierung der Sendungen annehmen; solche nachträgliche Verfügungen werden ohne jede Gewähr für ihre Ausführung angenommen.

Nachträgliche Verfügungen anderen als des oben erwähnten Inhalts sind unzulässig.

Nachträgliche Verfügungen dürfen niemals eine Teilung der Sendung zur Folge haben.

§ 2. Die oben erwähnten Verfügungen muss der Absender durch eine schriftliche, von ihm unterschriebene Erklärung nach dem Muster der Anlage V zu diesem Übereinkommen treffen.

Diese Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, das gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von ihr dem Absender zurückzugeben ist. Hat die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikats zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, dem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, verantwortlich.

Wenn der Absender die Erhöhung, Ermässigung oder Aufhebung einer Nachnahme verlangt, so muss er die ihm ausgestellte Bescheinigung über die Nachnahme vorweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder ermässigt, so wird

die Bescheinigung dem Absender nach Berichtigung zurückgegeben. Im Falle der Aufhebung der Nachnahme wird ihm die Bescheinigung abgenommen.

Jede Verfügung des Absenders, die in anderer als der oben vorgeschriebenen Form gegeben wird, ist nichtig.

§ 3. Die Eisenbahn gibt den Verfügungen des Absenders nur Folge, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugegangen sind.

Wenn der Absender es verlangt, ist die Bestimmungs- oder Anhaltstation auf seine Kosten durch ein Telegramm der Versandstation zu benachrichtigen; das Telegramm ist durch schriftliche Erklärung zu bestätigen. In diesem Falle darf die Bestimmungs- oder Anhaltstation dem Empfänger den Frachtbrief nicht übergeben und das Gut nicht ausliefern oder weitersenden, bis sie die schriftliche Erklärung erhalten hat.

§ 4. Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrags erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist, oder sobald der letztere seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Massgabe des Artikels 16, § 3, geltend gemacht hat. Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm gegenüber für die Folgen der Nichtbeachtung unter den im Titel III angegebenen Bedingungen haftbar wird.

Artikel 22.

Ausführung der nachträglichen Verfügungen.

§ 1. Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Artikel 21, § 1, Absatz 1, vorgesehenen Verfügungen nur dann verweigern oder verzögern oder solche Verfügungen in veränderter Weise ausführen, wenn:

- a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt, in dem sie der Eisenbahn zugehen, nicht mehr möglich ist;
- b) durch ihre Befolgung der regelmässige Beförderungsdienst gestört würde;
- c) ihrer Ausführung in den Fällen einer Änderung der Bestimmungsstation gesetzliche oder sonstige Bestimmungen eines der an der Beförderung beteiligten Staaten, insbesondere Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften, entgegenstehen;
- d) in den Fällen einer Änderung der Bestimmungsstation der Wert des Gutes voraussichtlich die Gesamtkosten der Beförderung bis zur neuen Bestimmungsstation nicht deckt, es sei denn, dass der Betrag dieser Kosten sofort entrichtet oder sichergestellt werde.

In diesen Fällen ist der Absender unverzüglich von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen.

Wenn die Eisenbahn diese Hindernisse nicht voraussehen konnte, trägt der Absender alle Folgen, die sich daraus ergeben, dass die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat.

§ 2. Hat der Absender die Auslieferung des Gutes auf einer Zwischenstation verfügt, so wird die Fracht bis zu dieser Station nach den zwischen der Versandstation und der genannten Zwischenstation geltenden Tarifen erhoben.

Hat der Absender die Rücksendung nach der Versandstation verfügt, so wird die Fracht berechnet: 1. bis zur Station, wo die Sendung aufgehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen; 2. von der genannten Station bis zur Versandstation nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der Absender die Weiterbeförderung nach einer anderen Station verfügt, so wird die Fracht berechnet: 1. bis zur Station, wo die Sendung aufgehalten worden ist, nach den zwischen dieser und der Versandstation geltenden Tarifen; 2. von der genannten Station bis zur neuen Bestimmungsstation nach den zwischen diesen beiden letzteren Stationen geltenden Tarifen.

§ 3. Die Eisenbahn ist berechtigt, den Ersatz der Kosten zu verlangen, die durch die Ausführung der in Artikel 21, § 1, erwähnten Verfügungen entstanden sind, sofern diese Kosten nicht durch ihr eigenes Verschulden verursacht worden sind.

Artikel 23.

Beförderungshindernisse.

§ 1. Wird der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung einer Sendung verhindert, so hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um Anweisung zu ersuchen, oder ob es zweckmässiger ist, das Gut von Amts wegen unter Abänderung des Beförderungswegs zu befördern. Die Eisenbahn hat Anspruch auf Zahlung der Fracht über diesen anderen Weg und verfügt über die entsprechende Lieferfrist, selbst wenn diese grösser ist als diejenige des ursprünglichen Beförderungswegs, es sei denn, dass die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

§ 2. Wenn kein anderer Beförderungsweg vorhanden ist, ersucht die Eisenbahn den Absender um Anweisung; indessen ist die Eisenbahn zur Einholung der Anweisung im Falle vorübergehender Behinderung infolge der in Artikel 5, § 5, bezeichneten Umstände nicht verpflichtet.

§ 3. Der Absender, der von einem Beförderungshindernis benachrichtigt wird, kann vom Vertrag zurücktreten, muss aber dann der Eisenbahn je nach Lage des Falles entweder die Fracht für die bereits zurückgelegte Strecke oder die Kosten der Vorbereitung der Beförderung, ausserdem alle sonstigen Kosten bezahlen, die in den Tarifen vorgesehen sind, es sei denn, dass die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

§ 4. Ist der Absender nicht im Besitz des Frachtbriefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern.

§ 5. Es wird nicht Folge gegeben:

- a) Anweisungen des Absenders, die nicht durch Vermittlung der Versandstation gegeben werden;
- b) der Anweisung, ein Gut zurückzusenden, dessen Wert aller Wahrscheinlichkeit nach die Kosten der Rücksendung nicht deckt, es sei denn, dass diese Kosten sofort bezahlt oder sichergestellt werden.

§ 6. Erteilt der Absender, der von einem Beförderungshindernis benachrichtigt worden ist, innerhalb angemessener Frist keine ausführbare Anweisung, so ist nach den für Ablieferungshindernisse geltenden reglementarischen Bestimmungen der Eisenbahn zu verfahren, auf deren Strecken das Gut aufgehalten wurde.

§ 7. Wenn das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Absenders wegfällt, so ist das Gut der Bestimmungsstation zuzuleiten, ohne dass Anweisungen abgewartet werden; der Absender wird hiervon möglichst rasch benachrichtigt.

Artikel 24.

Ablieferungshindernisse.

§ 1. Wenn der Ablieferung Hindernisse entgegenstehen, so hat die Bestimmungsstation den Absender davon durch Vermittlung der Versandstation sofort in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen. Wenn diese schon im Frachtbrief beantragt ist, so muss der Absender sofort auf telegraphischem Wege benachrichtigt werden. Das Gut haftet für die Kosten der Benachrichtigung.

Verweigert der Empfänger die Abnahme des Gutes, so steht dem Absender das Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefduplikat nicht vorweisen kann.

Wenn der Empfänger nach Verweigerung der Abnahme sich nachträglich zur Abnahme des Gutes meldet, ist ihm dieses abzuliefern, sofern nicht die Bestimmungsstation inzwischen entgegengesetzte Anweisungen des Absenders erhalten hat. Von dieser nachträglichen Ablieferung ist der Absender sofort durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen, dessen Kosten auf dem Gut haften.

In keinem Fall darf das Gut dem Absender ohne sein ausdrückliches Einverständnis zurückgesandt werden.

§ 2. Soweit in § 1 dieses Artikels keine Bestimmungen getroffen sind und vorbehaltlich der Vorschriften des Artikels 43 richtet sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Eisenbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Kapitel IV.

Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn.

Artikel 25.

Pfandrecht der Eisenbahn.

§ 1. Die Eisenbahn hat für alle in Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers am Gut. Dieses Pfandrecht besteht, solange sich das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie innehat.

§ 2. Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach Gesetzen und Reglementen des Staates, in dem die Ablieferung erfolgt.

Titel III.

Haftung der Eisenbahnen. Klagen.

Kapitel. I.

Haftung.

Artikel 26.

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen.

§ 1. Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

§ 2. Jede nachfolgende Eisenbahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernimmt, nach Massgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen, unbeschadet der die Empfangsbahn betreffenden Vorschrift des Artikels 42, § 3.

§ 3. Die Haftung der Eisenbahn auf Grund dieses Übereinkommens hört auf der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstation auf, auch wenn der Absender einen anderen Bestimmungsort angegeben hat. Die Weiterbeförderung richtet sich nach den inneren Gesetzen und Reglementen.

Artikel 27.

Umfang der Haftung.

§ 1. Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht.

§ 2. Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, dass der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage usw.) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

§ 3. Sie ist von der Haftung für den durch Überschreitung der Lieferfrist entstandenen Schaden befreit, wenn sie beweist, dass die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

Artikel 28.

Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus besonderen Ursachen entstehen können.

§ 1. Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden, die aus einer oder mehreren der nachbenannten Ursachen entstehen:

- a) der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender auf diese Weise befördert werden;
- b) der mit dem Fehlen einer Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr für Güter, die ohne Verpackung nach ihrer Natur Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
- c) der mit dem Auf- oder Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender oder nach Vereinbarung mit dem Empfänger vom Absender verladen oder vom Empfänger entladen werden;
- d) der besonderen Gefahr des gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder der Beschädigung, namentlich durch Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung, Verstreuung, der gewisse Güter wegen ihrer eigentümlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind;
- e) der Gefahr, die damit verbunden ist, dass Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, trotzdem unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgegeben werden, oder dass Gegenstände, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Ausserachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln durch den Absender aufgegeben werden;
- f) der für lebende Tiere mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr;

g) der Gefahr, deren Abwendung durch die Begleitung von lebenden Tieren oder Gütern bezweckt wird, wenn nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens oder nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender diesen Tieren oder Gütern eine Begleitung beigegeben werden muss.

§ 2. Wenn nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer oder mehreren dieser Ursachen entstehen konnte, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist.

Artikel 29.

Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweiseem Verlust des Gutes.

Wenn von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten ist, so wird die Entschädigung berechnet

nach dem Börsenpreis,

in Ermanglung eines solchen nach dem Marktpreis,

in Ermanglung beider nach dem gemeinsamen Wert,

den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit hatten, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Jedoch darf vorbehaltlich der in Artikel 84 vorgesehenen Einschränkung die Entschädigung 50 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen.

Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten für das Gut bezahlt worden ist, jedoch vorbehaltlich der in den Artikeln 85 und 86 vorgesehenen Ausnahmen ohne weiteren Schadenersatz.

Sind die als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienenden Beträge nicht in der Währung des Staates ausgedrückt, in dem die Zahlung verlangt wird, so erfolgt die Umrechnung nach dem Kurs zur Zeit und am Ort der Zahlung.

Artikel 30.

Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden verlorenen Gutes.

§ 1. Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn es nicht innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf der gemäss Artikel 11 berechneten Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

Zu diesen 30 Tagen werden so oft 10 Tage — höchstens aber 30 Tage — hinzugerechnet, wie Staaten ausser dem Versand- und Empfangsstaat an der Beförderung beteiligt sind.

§ 2. Der Berechtigte kann bei der Empfangnahme der Entschädigung für das in Verlust geratene Gut in der Quittung den Vorbehalt machen, dass er für den Fall, dass das Gut binnen vier Monaten nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird, sofort benachrichtigt werden soll.

Über diesen Vorbehalt wird ihm eine Bescheinigung erteilt.

§ 3. In diesem Fall kann der Berechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, dass ihm das Gut nach seiner Wahl auf der Versandstation oder auf der im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsstation kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung und vorbehaltlich aller Ansprüche auf Entschädigung wegen Verspätung gemäss Artikel 33 und gegebenenfalls 85, § 8, ausgeliefert werde.

§ 4. Wenn der in § 2 erwähnte Vorbehalt in der Quittung nicht gemacht oder keine Anweisung in der in § 3 bezeichneten Frist von dreissig Tagen erteilt worden ist, oder endlich, wenn das Gut später als vier Monate nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden worden ist, so kann die Eisenbahn darüber nach den Gesetzen und Reglementen ihres Staates verfügen.

Artikel 31.

Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

§ 1. Bei Gütern, die nach ihrer besonderen natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden, haftet die Eisenbahn für Gewichtsverluste nur insoweit, als die nachstehend bestimmten Normalsätze überschritten werden:

a) zwei vom Hundert des Gewichts für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter sowie für die nachstehenden Güter:

Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,	Obst, getrocknetes oder gebackenes.
Felle,	Pferdehaare,
Fettwaren,	Rinden,
Fische, getrocknete,	Salz,
Früchte, frische,	Schafwolle,
Gemüse, frische,	Schweinsborsten,
Häute,	Seifen und harte Öle,
Hautabfälle,	Süssholz,
Hopfen,	Tabak, geschnittener,
Hörner und Klauen,	Tabakblätter, frische,
Kitte, frische,	Tierflechsen,
Knochen, ganze oder gemahlene,	Wurzeln.
Leder,	

b) eins vom Hundert des Gewichts für alle übrigen trockenen Güter, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust unterliegen.

§ 2. Die in § 1 dieses Artikels vorgesehene Beschränkung der Haftung tritt nicht ein, soweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die die Annahme eines regelmässigen Gewichtsverlustes rechtfertigen.

§ 3. Wenn mehrere Stücke mit einem einzigen Frachtbrief befördert werden, wird der Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern sein Ge-

wicht bei der Aufgabe entweder auf dem Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

§ 4. Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Gewichtsverlust statt.

§ 5. Durch diesen Artikel werden die Vorschriften des Artikels 28 nicht berührt.

Artikel 32.

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes.

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn, abgesehen von dem in Artikel 34 vorgesehenen Fall, den Betrag des Minderwerts des Gutes, und zwar ohne weiteren Schadensersatz, vorbehaltlich der in den Artikeln 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen, zu zahlen.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen

- a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes der ganzen Sendung zu zahlen wäre;
- b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes dieses Teils der Sendung zu zahlen wäre.

Artikel 33.

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist.

§ 1. Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn, wenn der Berechtigte nicht nachweist, dass ein Schaden aus dieser Überschreitung entstanden ist, zu zahlen:

- $\frac{1}{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung bis einschliesslich $\frac{1}{10}$ der Lieferfrist;
- $\frac{2}{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $\frac{1}{10}$ bis einschliesslich $\frac{2}{10}$ der Lieferfrist;
- $\frac{3}{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $\frac{2}{10}$ bis einschliesslich $\frac{3}{10}$ der Lieferfrist;
- $\frac{4}{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $\frac{3}{10}$ bis einschliesslich $\frac{4}{10}$ der Lieferfrist;
- $\frac{5}{10}$ der Fracht bei jeder Überschreitung von mehr als $\frac{4}{10}$ der Lieferfrist.

§ 2. Wird der Nachweis erbracht, dass ein Schaden aus der Überschreitung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht zu entrichten.

§ 3. Die in den §§ 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Entschädigungen können nicht neben der bei gänzlichem Verlust zu leistenden Entschädigung verlangt werden.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verloren gegangenen Teil der Sendung zu entrichten.

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die in Artikel 32 vorgesehene Entschädigung.

Artikel 34.

Beschränkung der Entschädigung bei gewissen Tarifen.

Wenn die Eisenbahn besondere Beförderungsbedingungen (Spezial- oder Ausnahmetarife) gewährt, die gegenüber der nach den gewöhnlichen Bedingungen (Allgemeinen Tarifen) für die ganze Beförderung berechneten Fracht eine Ermässigung enthalten, so kann sie die dem Berechtigten bei Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränken.

Ist ein solcher Höchstbetrag in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungsstrecke angewendet worden ist, so tritt die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn nur ein, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache sich auf diesem Teil der Beförderungsstrecke ereignet hat.

Artikel 35.

Angabe des Interesses an der Lieferung.

§ 1. Für jede Sendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Frachtbrief gemäss Artikel 6, § 6, *k*, angegeben werden.

Der Betrag des Interesses muss in der Währung des Versandstaates, in Goldfranken oder in einer andern durch die Tarife festgesetzten Währung ausgedrückt werden.

§ 2. Es wird eine besondere Gebühr von einem Viertel vom Tausend der angegebenen Summe für je angefangene 10 km erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen, auch einen Mindestbetrag festsetzen.

§ 3. Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann bei Überschreitung der Lieferfrist beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, dass ein Schaden aus dieser Überschreitung entstanden ist, bis zur Höhe des angegebenen Interesses

$\frac{2}{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung bis einschliesslich $\frac{1}{10}$ der Lieferfrist,

$\frac{4}{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $\frac{1}{10}$ bis einschliesslich $\frac{2}{10}$ der Lieferfrist,

$\frac{6}{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $\frac{2}{10}$ bis einschliesslich $\frac{3}{10}$ der Lieferfrist,
 $\frac{8}{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $\frac{3}{10}$ bis einschliesslich $\frac{4}{10}$ der Lieferfrist,
 die ganze Fracht bei jeder Überschreitung von mehr als $\frac{4}{10}$ der Lieferfrist;

- b) wenn der Nachweis erbracht wird, dass ein Schaden aus der Überschreitung entstanden ist,
 eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Interesses.

Ist der Betrag des angegebenen Interesses geringer als die in Artikel 33 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese Entschädigungen an Stelle der unter *a* und *b* erwähnten Beträge verlangt werden.

§ 4. Wird der Nachweis erbracht, dass ein Schaden aus dem gänzlichen oder teilweisen Verlust oder aus der Beschädigung eines Gutes entstanden ist, für welches das Interesse an der Lieferung angegeben ist, so kann ausser der in den Artikeln 29 und 32 oder gegebenenfalls in Artikel 34 vorgesehenen Entschädigung ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe der angegebenen Summe beansprucht werden.

Artikel 36.

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

In allen Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den Artikeln 29, 32, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

Artikel 37.

Verzinsung des Entschädigungsbetrags.

Der Berechtigte kann sechs vom Hundert Zinsen der ihm auf einen Frachtbrief gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von 10 Franken übersteigt.

Diese Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

Artikel 38.

Rückerstattung der Entschädigung.

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Ausserdem hat die Eisenbahn im Falle eines Betrugs unbeschadet der strafrechtlichen Folgen Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem zu Unrecht bezahlten Betrage gleichkommt.

Artikel 39.**Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.**

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

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen oder Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen ausüben, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

Kapitel II.**Reklamationen. Klagen. Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Frachtvertrag. Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag.****Artikel 40.****Reklamationen.**

§ 1. Aussergerichtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag müssen schriftlich bei der in Artikel 42 näher bezeichneten Eisenbahn angebracht werden.

§ 2. Zur Geltendmachung sind die gemäss Artikel 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. Bei Geltendmachung solcher Ansprüche hat der Absender das Frachtbriefduplikat, der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen, vorausgesetzt, dass er ihm übergeben worden ist.

§ 4. Der Frachtbrief, das Frachtbriefduplikat und die übrigen Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, müssen in Urschrift oder Abschrift vorgelegt werden, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Bei der endgültigen Erledigung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage der Urschriften des Frachtbriefs, Frachtbriefduplikats oder des Nachnahmescheins verlangen, um auf ihnen die endgültige Erledigung zu beurkunden.

Artikel 41.**Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechnigte Personen.**

§ 1. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrags geleistet worden sind, ist nur befugt, wer die Zahlung geleistet hat.

§ 2. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen Nachnahmen (Art. 19) ist nur der Absender befugt.

§ 8. Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags sind befugt:

der Absender, solange ihm nach Artikel 21 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen;

der Empfänger von dem Zeitpunkt an, zu dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist, oder er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Massgabe des Artikels 16, § 3, geltend gemacht hat.

Zur Erhebung der Klage durch den Absender bedarf es der Vorlegung des Frachtbriefduplikats. Vermag der Absender das Frachtbriefduplikat nicht vorzulegen, so kann er seinen Anspruch gegen die Bahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend machen, wenn er nachweist, dass der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

Artikel 42.

Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind. Zuständigkeit.

§ 1. Ansprüche auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrags geleistet sind, können nur gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat.

§ 2. Ansprüche wegen Nachnahmen (Art. 19) können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 3. Sonstige Ansprüche auf Grund des Frachtvertrags können nur gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecken sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Auch wenn die Empfangsbahn das Gut nicht erhalten hat, kann sie gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

§ 4. Die Klage kann, wenn nicht in Staatsverträgen oder Konzessionen ein anderes bestimmt ist, nur vor den zuständigen Gerichten des Staates erhoben werden, dem die beklagte Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Eisenbahnunternehmen mehrere Eisenbahnnetze mit selbständiger Betriebsverwaltung in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Eisenbahnnetze als besondere Eisenbahn im Sinne dieser Vorschrift angesehen.

§ 5. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1, 2 und 3 bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

§ 6. Die Vorschriften dieses Artikels finden keine Anwendung auf den Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander nach Massgabe des Kapitels III dieses Titels.

Artikel 43.

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes.

§ 1. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder von dem Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und das Gewicht des Gutes und, soweit dies möglich ist, den Betrag, die Ursache und den Zeitpunkt des Schadens sofort, womöglich im Beisein des Berechtigten, durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen.

Dem Berechtigten ist auf Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme auszuhändigen.

§ 2. Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, dass der Zustand und das Gewicht des Gutes sowie die Schadensursache und der Betrag des Schadens gemäss den Gesetzen und Reglementen des Staates, wo die Ablieferung stattgefunden hat, gerichtlich festgestellt wird.

Artikel 44.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag.

§ 1. Mit der Abnahme des Gutes sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen.

§ 2. Jedoch erlöschen nicht:

1. Entschädigungsansprüche, bei denen der Berechtigte nachweist, dass der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie bei einer der in Artikel 42, § 3, bezeichneten Bahnen innerhalb einer Frist von vierzehn Tagen, den Tag der Abnahme nicht mitgerechnet, angebracht werden;

3. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung:

- a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Abnahme des Gutes durch den Berechtigten gemäss Artikel 43 festgestellt worden ist;
- b) wenn die Feststellung, die nach Artikel 43 hätte erfolgen sollen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Abnahme festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

- a) dass sich die Eisenbahn dem Berechtigten gegenüber nicht zur Feststellung des Zustandes des Guts auf der Bestimmungsstation bereit erklärt hat;
- b) dass unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Abnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäss Artikel 43 angebracht wird;

c) dass der Berechtigte beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist;

5. Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen oder wegen Nachnahmen (Artikel 19).

§ 3. Der Berechtigte kann die Abnahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung von behaupteten Schäden stattgegeben ist.

Vorbehalte bei der Abnahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

§ 4. Wenn von mehreren im Frachtbrief verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Berechtigte in der in Artikel 16, § 1, vorgesehenen Quittung feststellen, dass diese genau zu bezeichnenden Gegenstände ihm nicht abgeliefert worden sind.

Artikel 45.

Verjährung der Klagen aus dem Frachtvertrag.

§ 1. Klagen aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahr, wenn die geschuldete Summe nicht bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt worden ist.

Die Verjährung beträgt indessen drei Jahre, wenn es sich handelt um eine Klage:

- a) des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, die die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;
- b) wegen eines durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachten Schadens;
- c) wegen des in Artikel 38 erwähnten Falles des Betruges.

§ 2. Die Verjährung beginnt:

- a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist
mit dem Tage der Ablieferung;
- b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes
mit dem Tage des Ablaufs der Lieferfrist;
- c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung oder bei Rechenfehlern
mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage der Aufgabe des Guts;
- d) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen (Artikel 19)
mit dem 90. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- e) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags
mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in der Frist nicht einbegriffen.

§ 3. Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reklamation gemäss Artikel 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat, wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheides und der Rückgabe der Belege liegt dem ob, der sich auf diese Tatsachen beruft.

Weitere Reklamationen hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die Gesetze und Reglemente des Staates, in dem die Klage angestellt wird.

Artikel 46.

Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche.

Ansprüche, die gemäss den Artikeln 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Kapitel III.

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

Artikel 47.

Abrechnung zwischen den Eisenbahnen.

§ 1. Jede Eisenbahn, die bei der Aufgabe oder Ablieferung des Gutes die Fracht oder andere aus dem Frachtvertrag herrührende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen gebührenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

§ 2. Die Übergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere sofort mit dem Betrag der Fracht und der sonstigen Forderungen zu belasten, soweit sich diese zur Zeit der Übergabe des Gutes aus dem Frachtbrief ergeben, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Massgabe des § 1 dieses Artikels.

§ 3. Die Versandbahn haftet, vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Absender, für die Fracht und sonstigen Beträge, die sie nicht erhoben hat, obwohl sie der Absender nach Massgabe des Frachtbriefes zu seinen Lasten übernommen hatte.

§ 4. Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne bei der Ablieferung die Fracht und die sonstigen Forderungen, mit denen es belastet war, einzuziehen, ist sie, vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Empfänger, für die Bezahlung dieser Beträge verantwortlich.

Artikel 48.

Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung.

§ 1. Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Massgabe folgender Bestimmungen zu:

- a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschliesslich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Bahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich ihre Anteile an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden auf ihrer Strecke nicht verursacht worden ist; die Verteilung erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle übrigen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt

Artikel 49.

Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist.

§ 1. Die Vorschriften des Artikels 48 finden auch bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist Anwendung. Wird die Überschreitung durch Unregelmässigkeiten veranlasst, die im Bereich mehrerer Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen nach Verhältnis der Zeitdauer der auf ihren Strecken vorgekommenen Verspätung zu verteilen.

§ 2. Die in Artikel 11 dieses Übereinkommens festgesetzten Lieferfristen verteilen sich unter die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen wie folgt:

1. im Verkehr zweier Nachbarbahnen:
 - a) die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen verteilt;
 - b) die Beförderungsfrist wird nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede der beiden Eisenbahnen entfallen, verteilt;
2. im Verkehr zwischen drei oder mehr Bahnen:
 - a) vorweg werden aus der Abfertigungsfrist der ersten und der letzten Eisenbahn je zwölf Stunden bei Frachtgut und je sechs Stunden bei Eilgut zugeteilt;
 - b) der Rest der Abfertigungsfrist und ein Drittel der Beförderungsfrist werden zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Eisenbahnen verteilt;

- c) die beiden anderen Drittel der Beförderungsfrist werden nach dem Verhältnis der Tarifikilometer, die auf jede dieser Eisenbahnen entfallen, verteilt.

§ 3. Zuschlagsfristen, auf die eine Eisenbahn Anspruch hat, werden dieser Eisenbahn zugeteilt.

§ 4. Die Zeit von der Aufgabe des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist wird lediglich der Versandbahn zugeteilt.

§ 5. Die oben erwähnte Verteilung kommt nur in Betracht, wenn die Lieferfrist im ganzen nicht eingehalten worden ist.

Artikel 50.

Verfahren bei Rückgriffen.

§ 1. Keine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 48 oder 49 Rückgriff genommen wird, ist befugt, die Rechtmässigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn über die Entschädigung gerichtlich entschieden worden ist, nachdem der Eisenbahn in gehöriger Weise der Streit verkündet und ihr die Möglichkeit gegeben war, in dem Rechtsstreit zu intervenieren. Der Richter der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für die Intervention.

§ 2. Die den Rückgriff nehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen erlischt.

§ 3. Der Richter hat in einem und demselben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen er befasst ist, zu entscheiden.

§ 4. Den beklagten Eisenbahnen steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

§ 5. Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Artikel 51.

Zuständigkeit im Rückgriffsverfahren.

§ 1. Der Richter des Wohnsitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für alle Rückgriffsansprüche ausschliesslich zuständig.

§ 2. Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den nach § 1 dieses Artikels zuständigen Richtern.

Artikel 52.

Besondere Vereinbarungen über den Rückgriff.

Die Befugnis der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, bleibt unberührt.

Titel IV.

Verschiedene Vorschriften.

Artikel 53.

Anwendung des inneren Rechts.

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Gesetze und Reglemente für den innern Verkehr jedes Staates Anwendung.

Artikel 54.

Allgemeine Vorschriften über das Verfahren.

In allen Rechtsstreitigkeiten, zu denen die diesem Übereinkommen unterworfenen Sendungen Anlass geben, richtet sich das Verfahren nach dem Recht des zuständigen Richters, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

Artikel 55.

Vollstreckbarkeit von Urteilen. Beschlagnahmen und Sicherstellungen.

§ 1. Urteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Richter infolge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnisverfahrens erlassen und nach den für den urteilenden Richter massgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiet jedes anderen Vertragsstaats Vollstreckbarkeit, sobald die in diesem Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhalts ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, durch die der Kläger, weil er im Rechtsstreit unterliegt, ausser in dessen Kosten zu einer weiteren Entschädigung verurteilt wird.

§ 2. Aus einer internationalen Beförderung herrührende Forderungen einer Eisenbahn gegen eine andere Eisenbahn, die nicht dem gleichen Staate angehört wie die erstere, können nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört, mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

§ 3. Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluss sämtlicher beweglichen, der betreffenden Eisenbahn gehörenden Gegenstände, die zu diesem Material gehören, kann in dem Gebiet eines andern Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, dem die betreffende Eisenbahn angehört, mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

§ 4. Eine Sicherstellung für die Kosten des Rechtsstreits kann bei Klagen, die auf Grund des internationalen Frachtvertrags erhoben werden, nicht gefordert werden.

Artikel 56.

Währungen. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen.

§ 1. Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens oder seiner Anlagen gelten Goldfranken im Werte von $\frac{1}{5,18}$ Golddollar der Vereinigten Staaten von Amerika.

§ 2. Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Frachten, Nachnahmen, Neben- oder anderen Gebühren, die in inländischer Währung bezahlt werden, umrechnet (Umrechnungskurse), durch Schalterausgang oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

§ 3. Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

Artikel 57.

Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung.

§ 1. Um die Ausführung dieses Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, ist ein Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung errichtet, das die Aufgabe hat:

- a) die Mitteilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und einer jeden der beteiligten Eisenbahnen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Eisenbahnen zur Kenntnis zu bringen;
- b) Nachrichten aller Art, die für das internationale Beförderungswesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
- c) auf Verlangen der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander zu treffen;
- d) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen untereinander zu fördern;
- e) die geschäftliche Behandlung der Vorschläge zur Abänderung dieses Übereinkommens zu übernehmen und, wenn ein Anlass dazu vorliegt, den Zusammentritt von Konferenzen (Artikel 60) vorzuschlagen.

§ 2. Ein besonderes Reglement, das die Anlage VI zu diesem Übereinkommen bildet, trifft Bestimmung über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Zentralamts sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit nötigen Mittel.

Dieses Reglement und die an ihm durch Vereinbarung aller Vertragsstaaten vorgenommenen Änderungen haben dieselbe Geltung und Gültigkeitsdauer wie das Übereinkommen selbst.

Artikel 58.

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken.

§ 1. Das in Artikel 57 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen und auf dem laufenden zu halten. Zu diesem Zweck erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Streichung von Strecken einer Eisenbahn oder einer der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmungen.

§ 2. Eine neue Strecke nimmt am internationalen Beförderungsdienst erst nach Ablauf eines Monats vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über ihre Eintragung an teil.

§ 3. Das Zentralamt streicht eine Strecke, sobald derjenige Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, dass sie nicht mehr in der Lage ist, den durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen nachzukommen.

§ 4. Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der erfolgten Streichung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, mit der gestrichenen Strecke alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Beförderungen sind jedoch vollständig auszuführen.

Artikel 59.

Zulassung neuer Staaten.

§ 1. Ein an diesem Übereinkommen nicht beteiligter Staat, der ihm beitreten will, richtet seinen Antrag an die schweizerische Regierung, die ihn allen Vertragsstaaten mitteilt unter Beifügung einer Äusserung des Zentralamts über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staats hinsichtlich der internationalen Beförderung.

§ 2. Wenn innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Absendung dieser Mitteilung nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben haben, ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen und macht die schweizerische Regierung dem Antragsteller und allen Vertragsstaaten hiervon Mitteilung.

Andernfalls teilt die schweizerische Regierung allen Staaten und dem Antragsteller mit, dass die Prüfung des Antrags vertagt ist.

§ 3. Jeder Beitritt wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam.

Artikel 60.**Revision des Übereinkommens.**

§ 1. Die Vertreter der Vertragsstaaten treten zur Revision des Übereinkommens auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen zusammen.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten ist eine Konferenz schon früher einzuberufen.

§ 2. Zur Fortbildung der Anlage I wird eine fachmännische Kommission eingesetzt, über deren Organisation und Geschäftsgang ein besonderes Reglement, das die Anlage VII zu diesem Übereinkommen bildet, nähere Bestimmungen trifft. Die Beschlüsse der Kommission werden durch Vermittlung des Zentralamts unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb der Frist von zwei Monaten, vom Tage der Mitteilung an gerechnet, nicht mindestens zwei Regierungen Widerspruch erhoben haben. Sie treten am 1. Tage des 3. Monats in Kraft, an dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat; das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

Artikel 61.**Zusatzbestimmungen.**

§ 1. Die von den einzelnen dem Übereinkommen angehörenden Staaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens etwa erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

§ 2. Die Vereinbarungen über die Annahme dieser Bestimmungen können auf den Eisenbahnen, die ihnen beigetreten sind, in der in den Gesetzen und Reglementen jedes Staates vorgeschriebenen Form in Kraft gesetzt werden; sie können aber die Vorschriften des Übereinkommens nicht abändern.

Ihre Einführung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Artikel 62.**Dauer der durch den Eintritt zum Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen.**

§ 1. Die Dauer dieses Übereinkommens ist unbeschränkt. Jedoch kann jeder Vertragsstaat unter den nachstehenden Bedingungen zurücktreten:

Das Übereinkommen ist bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens für jeden Vertragsstaat verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Frist zurückzutreten wünscht, hat diese Absicht wenigstens ein Jahr vorher der schweizerischen Regierung mitzuteilen, die allen Vertragsstaaten davon Kenntnis gibt.

In Ermanglung einer Kündigung innerhalb der bezeichneten Frist erstreckt sich die Verpflichtung ohne weiteres auf weitere drei Jahre, und so fort von drei zu drei Jahren, sofern nicht wenigstens ein Jahr vorher auf den 31. Dezember des letzten Jahres eines der dreijährigen Zeiträume gekündigt wird.

§ 2. Für die neuen Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume zugelassen werden, ist das Übereinkommen bis zum Ende dieses Zeitraums und weiter bis zum Ende jedes folgenden Zeitraums verbindlich, sofern sie nicht wenigstens ein Jahr vor dem Ablauf eines Zeitraums ihren Rücktritt erklärt haben.

Artikel 63.

Texte des Übereinkommens und deren Verhältnis zueinander.

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und gezeichnet.

Dem französischen Text sind ein deutscher und ein italienischer Text beigelegt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Text.

Zu Urkund dessen haben die obgenannten Bevollmächtigten und der Delegierte der Regierungskommission des Saarbeckengebietes das gegenwärtige Übereinkommen unterzeichnet.

So geschehen zu Bern, den dreiundzwanzigsten Oktober eintausendneunhundertvierundzwanzig, in einer einzigen Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jeder der unterzeichneten Mächte eine amtliche Ausfertigung zugestellt werden wird.

(Folgen die Unterschriften.)

Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.

Vorbemerkung.

Die in der Anlage I aufgeführten Gegenstände müssen im Frachtbrief mit den in der Anlage enthaltenen Benennungen bezeichnet werden.

Bei den in der Klasse I aufgeführten Gegenständen muss der Absender diese Bezeichnungen im Frachtbrief rot unterstreichen.

Die in der Anlage I bezeichneten Gegenstände dürfen miteinander und mit anderen Gegenständen nur dann zusammengepackt werden, wenn dies in der Anlage I zugelassen ist. Sie dürfen miteinander und mit anderen Gegenständen in demselben Wagen zusammengeladen werden, wenn dies in der Anlage I nicht verboten ist.

Soweit in der Anlage I Aufschriften auf den Packgefässen vorgeschrieben sind, müssen sie das Zeichen Φ tragen.

Klasse I.

Explosionsgefährliche Gegenstände.

I a. Sprengstoffe (Spreng- und Schiessmittel) ¹⁾.

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Nitrozellulose (Schiessbaumwolle, Kollodiumwolle), und zwar:
 - a) in Flockenform und ungepresst, mit mindestens 25 Prozent Wasser- oder Alkoholgehalt (75 Teile Trockenstoff und 25 Teile Flüssigkeit);
 - b) gepresst, mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt (85 Teile Trockenstoff und 15 Teile Wasser).

Die Nitrozellulose muss folgenden Stabilitätsbedingungen genügen:

Die Abspaltung von Stickoxyd während einer zweistündigen Erhitzung auf 132° C darf für 1 g Nitrozellulose höchstens 3 cm³ betragen, die Verpuffungstemperatur muss über 180° C liegen.

¹⁾ Stoffe, die nicht Schiess- oder Sprengzwecken dienen, durch Flammezündung nicht zur Explosion gebracht werden können und gegen Stoss oder Reibung nicht empfindlicher sind als Dinitrobenzol, gehören nicht zu den Sprengstoffen im Sinne dieser Bestimmungen.

2. Trinitrotoluol, auch sogenanntes flüssiges Trinitrotoluol (ein bei gewöhnlicher Temperatur flüssiges, neutrales Gemisch nitrierter Toluole). Diese Stoffe dürfen nicht gefährlicher sein als chemisch reines α Trinitrotoluol.

3. Pikrinsäure. Sie darf keine Verunreinigungen enthalten, durch die sie gefährlicher wäre als das chemisch reine Produkt.

Beförderungsvorschriften.

Für die Beförderung der Sprengstoffe gelten folgende Vorschriften:

A.

Verpackung.

(1) 1. Nitrozellulose (Schiessbaumwolle, Kollodiumwolle).

Nitrozellulose in Flockenform und ungepresst mit mindestens 25 Prozent Wasser- oder Alkoholgehalt (a) und gepresste Nitrozellulose mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt (b) müssen wasser- beziehungsweise alkoholdicht in haltbare, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. Statt der Holzbehälter können auch widerstandsfähige, wasserdichte Pappfässer verwendet werden. Die Behälter dürfen nicht mit eisernen Nägeln verschlossen sein und müssen in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Explosiv» tragen.

2. Trinitrotoluol muss in haltbare, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. Statt der Holzbehälter können auch widerstandsfähige, wasserdichte Pappfässer verwendet werden. Die Behälter müssen in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Explosiv» tragen.

Das sogenannte flüssige Trinitrotoluol darf ausser in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter auch in eiserne Behälter verpackt sein; diese müssen einen völlig dichten Verschluss haben, der im Falle eines Brandes dem Druck der sich im Innern des Behälters entwickelnden Gase nachgibt. Die Behälter müssen in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Explosiv» tragen.

3. Pikrinsäure muss in haltbare, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. Statt der Holzbehälter können auch widerstandsfähige, wasserdichte Pappfässer verwendet werden. Die Behälter müssen in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Pikrinsäure», «Explosiv» tragen. Zur Verpackung dürfen bleihaltige Stoffe nicht verwendet werden.

(2) Das Rohgewicht eines Versandstückes darf 60 kg nicht übersteigen.

B.

Bescheinigungen. Frachtbriefe.

(1) Bei jeder Sendung muss auf dem Frachtbrief vom Absender und von einem von der Versandbahn anerkannten sachverständigen Chemiker bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit der Sendung und die Verpackung den obigen

Vorschriften entspricht. Die Bescheinigung eines Chemikers ist nicht erforderlich, wenn eine entsprechende besondere Bescheinigung einer zuständigen Behörde beigelegt ist, auf die im Frachtbrief hinzuweisen ist.

(2) Ob und welche weitem Bescheinigungen für die Sendungen noch erforderlich sind, bestimmen die besonderen gesetzlichen Vorschriften der Vertragsstaaten, über deren Gebiet die Beförderung erfolgen soll.

C.

Beförderungsmittel.

(1) Zur Beförderung aller Sprengstoffe müssen bedeckte Güterwagen verwendet werden.

(2) Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei bedeckte Wagen dürfen zur Beförderung von Pikrinsäure nicht verwendet werden.

D.

Verladung.

(1) Sprengstoffe dürfen nicht mit den Gegenständen unter I c, I d, I e, II, III und V in denselben Wagen verladen werden.

(2) Mit Pikrinsäure dürfen bleihaltige Stoffe nicht in denselben Wagen verladen werden.

E.

Beförderung.

Die Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

I b. Munition.

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Zündschnüre ohne Zünder,
- a) Schnellzündschnüre (Zündschnüre aus dickem Schlauch mit Schwarzpulverseele von grossem Querschnitt oder mit Seele aus nitrirten Baumwollfäden).
- b) Momentzündschnüre (dünnwandige Metallröhren von geringem Querschnitt mit einer Seele aus Sprengstoffen von nicht grösserer Gefährlichkeit als reine Pikrinsäure oder gesponnene Schnüre von geringem Querschnitt mit einer Seele aus Knallsatz von nicht grösserer Gefährlichkeit als Schwarzpulver).

2. nichtsprengkräftige Zündungen (Zündungen, die weder durch Sprengkapseln noch infolge sonstiger Einrichtungen eine brisante Wirkung äussern),

- a) Zündhütchen (Metallzündhütchen) für Schusswaffen; Munitionszündspiegel (Pappnapfchen), die höchstens 40 mg Zündsatz enthalten und deren überstehender Papprand mindestens doppelt so hoch ist als der Durchmesser des eingepressten Zündsatzes.
- b) leere Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen für Schusswaffen.
- c) Schlagröhren, Zündschrauben, elektrische Zünder ohne sprengkräftige Zündung, Sicherheitszündschnuranzünder oder ähnliche Zündungen mit kleiner Schwarzpulverladung, die durch Reibung, Schlag oder Elektrizität zur Wirkung gebracht werden.
- d) Geschosszünder ohne Sprengkapseln oder andere Einrichtungen, die eine brisante Wirkung hervorrufen, Zündmittel zu Geschosszündern.

3. Petarden für Knallhaltssignale auf Eisenbahnen.

4. Patronen für Handfeuerwaffen.

- a) fertige Patronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen. Die Geschosse müssen mit den Hülsen so fest verbunden sein, dass sie sich nicht ablösen können und ein Ausstreuen der Pulverladung verhindert ist.
- b) fertige Patronen, deren Hülsen nur zum Teil aus Metall bestehen. Die ganze Menge des Pulvers muss sich in dem metallenen Patronenunterteil befinden und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen sein. Die Pappe muss so beschaffen sein, dass sie bei der Beförderung nicht bricht.
- c) fertige Zentralfeuerpapppatronen. Die Pappe muss so beschaffen sein, dass sie bei der Beförderung nicht bricht.
- d) Kugelzündhütchen (Flobertmunition).
- e) Schrotzündhütchen (Flobertmunition).
- f) Flobertzündhütchen ohne Kugel und Schrot.

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

Zu 1.

(1) Zündschnüre ohne Zünder sind in haltbare, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Kisten oder Tonnen) fest zu verpacken, die das Verstreuen oder Verstauben sicher verhindern und die nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind. Statt der hölzernen Behälter können auch widerstandsfähige, wasserdichte Pappfässer verwendet werden. Beim Verschluss der Behälter dürfen keine eisernen Nägel verwendet werden.

(2) Das Rohgewicht eines Behälters mit Zündschnüren darf 60 kg nicht übersteigen.

(3) Jedes Versandstück muss in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Explosiv» tragen.

Zu 2.

(1) Nichtsprengkräftige Zündungen sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Kisten) zu verpacken; ferner sind zulässig:

Holzfässer: bei den Zündungen unter *a*;

Säcke: bei den leeren Patronenhülsen unter *b*;

hölzerne Tonnen oder widerstandsfähige, wasserdichte Pappfässer: bei elektrischen Zündern ohne sprengkräftige Zündung unter *c*.

(2) Vor dem Einlegen der Zündungen unter *a* in die äusseren Behälter ist folgendes zu beachten:

1. Zündhütchen mit unbedeckter Zündsatzoberfläche sind bis zu 1000 Stück, Zündhütchen mit bedeckter Zündsatzoberfläche bis zu 5000 Stück in Blechbehälter, steife Pappschachteln oder Holzkisten fest zu verpacken.

2. Munitionszündspiegel sind bis zu 1000 Stück in steife Pappschachteln fest zu verpacken. Die Schachteln müssen einen übergreifenden Deckel haben und sind gut zu verschnüren. Jede Kiste darf höchstens 10 Schachteln enthalten und muss innen mit einem 1 cm dicken Filz oder einem ähnlichen Stoffe ausgelegt sein.

(3) Die Zündungen unter *c* und *d* sind in die Behälter so zu verpacken, dass sie sich nicht verschieben können.

(4) Jedes Versandstück mit Zündungen unter *a*, *c* und *d* darf höchstens 60 kg wiegen.

(5) Jedes Versandstück muss in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Explosiv» tragen.

Zu 3.

(1) Die Petarden sind in Kisten aus mindestens 22 mm starken, gespundeten Brettern zu verpacken, die durch Holzschrauben zusammengehalten, völlig dicht und von einer dichten Überkiste umgeben sind. Letztere darf höchstens 60 Kubikdezimeter gross sein.

(2) Die Petarden müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gips gebettet oder auf andere Weise so fest und getrennt verpackt sein, dass sie weder sich untereinander noch die Kistenwände berühren können.

(3) Jedes Versandstück muss in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Explosiv» tragen.

Zu 4.

(1) Die Patronen für Handfeuerwaffen sind in Behälter aus Blech, Holz oder steifer Pappe so fest zu verpacken, dass sie sich nicht verschieben

können. Die Behälter sind dicht neben- und übereinander in starke, dichte, sicher verschlossene Holzkisten zu verpacken. Zwischenräume sind mit Pappe, Papier, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen — alles frei von Feuchtigkeit und fettigen Stoffen — so fest auszufüllen, dass jedes Schlottern verhindert ist.

(2) Das Rohgewicht eines Versandstücks darf 60 kg nicht übersteigen.

(3) Jedes Versandstück muss in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Explosiv» tragen.

B.

Bescheinigungen. Frachtbriefe.

(1) Bei den Momentzündschnüren der Ziffer 1 b muss im Frachtbrief durch einen von der Eisenbahn anerkannten sachverständigen Chemiker bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit des Sprengstoffes den Bedingungen unter I b, Ziffer 1 b, der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen entspricht. Die Bescheinigung eines Chemikers ist nicht erforderlich, wenn eine entsprechende besondere Bescheinigung einer zuständigen Behörde beigefügt ist, auf die im Frachtbrief hinzuweisen ist.

(2) Beiden nichtsprengkräftigen Zündungen der Ziffer 2 muss der Frachtbrief eine vom Absender unterzeichnete Erklärung enthalten, die zu lauten hat:

«Der Unterzeichnete erklärt, dass die zu diesem Frachtbrief gehörende Sendung nach Beschaffenheit und Verpackung den unter I b der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen für nichtsprengkräftige Zündungen getroffenen Bestimmungen entspricht.»

(3) Bei den Petarden hat der Absender im Frachtbrief zu bescheinigen, dass die Sendung nach der Vorschrift unter I b der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen verpackt ist.

(4) Bei den Patronen für Handfeuerwaffen der Ziffer 4 muss der Frachtbrief eine vom Absender unterzeichnete Erklärung enthalten, die zu lauten hat:

«Der Unterzeichnete erklärt, dass die zu diesem Frachtbrief gehörende Sendung nach Beschaffenheit und Verpackung den unter I b der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen für Patronen für Handfeuerwaffen getroffenen Vorschriften entspricht.»

(5) Ob und welche weitem Bescheinigungen für die Sendungen noch erforderlich sind, bestimmen die besonderen gesetzlichen Vorschriften der Vertragsstaaten, über deren Gebiet die Beförderung erfolgen soll.

C.

Beförderungsmittel.

Zur Beförderung aller Munitionsgegenstände müssen bedeckte Güterwagen verwendet werden.

D.

Beförderung.

Bei den Zündschnüren (Ziffer 1) und den Petarden (Ziffer 3) ist die Beförderung als Eilgut ausgeschlossen.

I c. Zündwaren und Feuerwerkskörper.

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Zündkörper, Zündschnüre.

- a) Gewöhnliche Zündhölzer und andere Reib- und Streichzündler.
- b) Pyrotechnische Zündstäbchen, wie bengalische Zündhölzer, Goldregenhölzer, Blumenregenhölzer, Wunderkerzen und dergleichen.
- c) Sicherheitszündler (Zündschnüre aus dünnem, dichtem Schlauch mit Schwarzpulverseele von geringem Querschnitt) (wegen anderer Zündschnüre vergleiche I b, Ziffer 1).

2. Pyrotechnische Scherzartikel, Zündbänder.

- a) Knallbonbons, Blumenkarten, Blättchen von Kollodumpapier und ähnliche Sachen, die ganz geringe Mengen von Kollodumpapier oder kleine Knallsilberpünktchen enthalten.
- b) Knallerbsen, Knallgranaten und ähnliche Gegenstände mit Knallsilber. 1000 Stück dürfen nicht über 1 g Knallsilber enthalten.
- c) Konfettibomben, Boskozyliner, Kotillonfrüchte und ähnliche Gegenstände, die eine kleine Ladung von Kollodiumwolle zum Ausstossen einer ungefährlichen Füllung, wie Wattekugeln, Konfetti und dergleichen, enthalten.
- d) Zündblättchen (Amorces), Zündbänder, Paraffinzündbänder, enthaltend einen Knallsatz aus Kaliumchlorat oder Salpeter, aus geringen Mengen von Phosphor, ferner aus Schwefelantimon, Schwefel, Milchzucker, Ultramarin, Klebemittel (Dextrin, Gummi) oder dergleichen. 1000 Zündpillen dürfen im ganzen höchstens 7,5 g Knallsatz enthalten.
- e) Sogenanntes spanisches Feuerwerk, wie Radauplätzchen, Krawallstangen, Gewitterhagel.

Der einzelne Körper darf höchstens 2,5 g wiegen und neben Gummi und Farben höchstens 6 Prozent gelben Phosphor, höchstens 23 Prozent amorphen Phosphor und höchstens 21 Prozent Kaliumchlorat enthalten.

3. Feuerwerkskörper.

- a) Kunstfeuerwerkskörper, wie Raketen, römische Lichter, Fontänen, Feuerräder, Sonnen und dergleichen.
- b) Klein- und Salonfeuerwerk, wie Frösche, Firecrackers, Schwärmer, Silber- und Goldregen und ähnliche in der Hand abzubrennende Feuerwerkskörper.
- c) Bengalische Feuer, bengalische Fackeln, Signal bluelights und dergleichen.

Für die Zusammensetzung der Feuerwerkskörper gilt folgendes:

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

Es sind gestattet:

in Nitratsätzen und bei bengalischen Magnesiumfackeln ein Zusatz von höchstens 8 Prozent Magnesiumpulver;

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

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

Anderer, gelber Phosphor, Zinkstaub, Magnesiumpulver oder Chlorate enthaltende Mischungen sind nicht zulässig.

(2) Die Körper unter *a* und *b* müssen hauptsächlich aus Mehlpul verbestehen, gemischt mit Kohle, Metallpulver (Gusseisen-, Gussstahlpulver), Aluminiumflitter, Bleiglätte und anderen Mineralpulvern in gepresstem Zustand. Von gekörntem Schwarzpulver darf der einzelne Körper höchstens 90 g enthalten.

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

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

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

(2) Vor dem Einlegen in die Behälter sind die Gegenstände fest zu verpacken, und zwar diejenigen:

a) der Ziffern 1 *a*, 2 *a* und 2 *c*

in starke Papierumschläge oder Schachteln;

b) der Ziffer 1 *b*

in Schachteln und je 10 bis 12 Schachteln in einen Papierumschlag;

c) der Ziffer 2 b

in Holzkistchen oder in starke mit Papier umwickelte Pappschachteln, wobei jeder Behälter höchstens 1000 Stück enthalten darf; zur Festlegung ist Sägemehl zu verwenden;

d) der Ziffer 2 d

α) Zündblättchen in starke Pappschachteln, von denen jede höchstens 100 Zündpillen enthalten darf. Je 12 Schachteln mit Zündblättchen sind zu einer Rolle und je 12 Rollen wieder zu einem festen Paket mit Papierumschlag zu verbinden;

β) Zündbänder und Paraffinzündbänder entweder wie unter α oder in zylindrische Blechbüchsen mit oben und unten dicht aufgeschobenen Deckeln. Jede Büchse darf höchstens 12 gerollte Bandstreifen mit je 50 Zündpillen enthalten. Höchstens je 80 Büchsen sind durch Papierumschlag zu einem festen Paket zu vereinigen;

e) der Ziffer 2 e

in Holzkistchen, von denen jedes nicht mehr als 144 Feuerwerkskörper, gut in Sägemehl verpackt, enthalten darf;

f) der Ziffer 3

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

g) der Ziffer 4

in starke Schachteln, in die das Signalfeuerwerk fest eingebettet werden muss, die einzelnen Körper durch eine starke Schicht Sägemehl oder einen ähnlichen geeigneten Stoff voneinander getrennt.

(3) Die Pakete dürfen sich in den Behältern nicht bewegen können. Bei den Gegenständen der Ziffern 2 b bis e, 3 und 4 müssen die Zwischenräume in den äusseren Behältern mit geeigneten trockenen Verpackungstoffen (Holzwole, Papier oder dergleichen) fest ausgestopft sein. Feuchtes Heu, Putzwole oder ähnliche zur Selbstentzündung neigende Stoffe dürfen nicht verwendet werden. Bei grösseren Feuerbildern (Transparenten) genügt sicheres Befestigen in dem Behälter.

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

(5) Das Rohgewicht eines Versandstücks mit Gegenständen der Ziffern 2 b bis e, 3 und 4 darf 60 kg, sein Gesamtgewicht an Feuersatz 20 kg; das darin enthaltene Feuerwerkskornpulver 2,5 kg nicht übersteigen.

(6) Jedes Versandstück muss in roten Buchstaben die deutliche Aufschrift «Explosiv» tragen. Für Versandstücke mit Zündhölzern gilt diese Vorschrift nicht.

B.**Sonstige Vorschriften.**

(1) Zündhölzer der Ziffer 1 a in Mengen bis zu 5 kg, die gemäss Abschnitt A verpackt sind, dürfen mit anderen Gegenständen, jedoch nicht mit den unter I a bis I c, II und III dieser Anlage genannten Stoffen, in einem Frachtstück vereinigt werden.

(2) Zündschnüre (1 c) und Zündblättchen (2 d) dürfen nicht mit Sprengstoffen oder leicht entzündlichen Gegenständen in denselben Wagen verladen werden.

(3) Zur Beförderung sind bedeckte Wagen zu verwenden.

(4) In den Frachtbriefen muss bei den Gegenständen der Ziffern 2 b bis e, 3 und 4 vom Absender bescheinigt sein, dass Art und Verpackung der Sendung den Bestimmungen unter I c der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen entsprechen.

C.**Beförderung.**

Bei Feuerwerkskörpern (Ziffer 3) und Signalf Feuerwerk (Ziffer 4) ist die Beförderung als Eilgut ausgeschlossen.

I d. Verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase.

Zur Beförderung sind folgende verdichteten, verflüssigten und unter Druck gelösten Gase zugelassen:

a) Verdichtete Gase:

1. Kohlensäure;
2. Wassergas, Leuchtgas, Mischgas (Ölgas mit nicht mehr als 30 % Azetylen);
3. Ölgas (Fettgas);
4. Sauerstoff, Wasserstoff, Stickstoff, Grubengas (Methan), Pressluft, seltene Gase (Argon, Neon, Helium, Xenon, Krypton);

b) Verflüssigte Gase:

5. Kohlensäure, verflüssigtes Ölgas, Stickoxydul, Äthan;
6. Ammoniak, Chlorkohlenoxyd (Phosgen);
7. Chlor, wasserfrei, schweflige Säure, Stickstofftetroxyd;
8. Chlormethyl, Chloräthyl, Methyläther, Methylamin, Äthylamin;
9. Flüssige Luft, flüssiger Sauerstoff;

c) Unter Druck gelöste Gase:

10. In Wasser gelöstes Ammoniak, in Lösungen von über 25 % und nicht mehr als 50 %;
11. In Azeton gelöstes und in porösen Massen aufgesaugtes Azetylen.

Beförderungsvorschriften.

A.

Art der Behälter.

a) Insoweit in dieser Anlage keine Vorschriften über die Natur und den Baustoff sowie über die Herstellung der metallenen Gefässe für verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase gegeben sind, sind hierfür die einschlägigen Vorschriften des Ursprungslands massgeblich.

b) Bei flüssiger Luft und flüssigem Sauerstoff sind zugelassen:

a) Glasgefässe mit luftleeren Doppelwänden.

Sie müssen mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sein, dass die verdampfenden Gase entweichen können, ohne im Innern einen erheblichen Überdruck zu erzeugen, dass aber ein Ausfliessen des Inhalts verhindert wird. Der Filzpfropfen muss so befestigt sein, dass er sich beim Kippen oder Umfallen der Flasche nicht lockert. Jede Flasche oder mehrere Flaschen gemeinschaftlich müssen durch einen sicher stehenden Drahtkorb oder durch ein ähnliches Gefäss gegen Stösse geschützt sein. Die Drahtkörbe oder anderen Gefässe sind in Metallkästen oder in Holzkisten mit Blecheinsatz einzustellen, die oben offen oder nur durch ein Drahtnetz, einen mit Löchern versehenen Deckel oder eine ähnliche Vorrichtung geschlossen sind. Die Metallkästen oder Holzkisten müssen am untern Teile bis zu einer solchen Höhe dicht sein, dass im Falle eines Bruches der Flaschen die Flüssigkeit nicht auslaufen kann. In den Metallkästen oder Holzkisten dürfen sich keine leicht entzündbaren Verpackungstoffe befinden; Stoffe wie Filz und Wolle sind zulässig.

β) Gefässe aus anderem Stoff.

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

c) Für in Azeton gelöstes Azetylen dürfen geschweisste Gefässe keine grösseren Abmessungen haben als 21 cm Durchmesser und 2 m Länge.

Die Gefässe müssen aus sehr zähem Stahl hergestellt sein. Sie müssen mit einer porösen Masse durchaus gleichmässig ausgefüllt sein; in dieser dürfen auch bei einer Temperatur von 50° C und bei den im Verkehr möglichen Stössen keine Höhlungen entstehen. Diese Masse darf auf das Lösungsmittel und auf das Metall, aus dem das Gefäss besteht, keine — auch keine langsame — chemische Wirkung ausüben. Kein Metallteil, der mit dem gelösten Azetylen in unmittelbare Berührung kommt, darf aus dem Kupfer oder aus einer Verbindung, die mehr als 30 % Kupfer enthält, bestehen. In den Gefässen muss die normale Menge des Lösungs-

mittels derart sein, dass die Vergrößerung, die sein Rauminhalt durch die Aufnahme von Azetylen beim Füllungsdruck erfährt, unbehindert stattfinden kann und dass, wenn die Temperatur auf 50° steigt, die Spannung $\frac{2}{3}$ des Probedruckes nicht übersteigt.

B.

Ämtliche Prüfung der Gefässe.

(1) Gefässe aus Schweisseisen, Flusseisen, Gussstahl oder Kupfer müssen vor ihrer Verwendung durch einen von der zuständigen Behörde anerkannten Sachverständigen einer Wasserdruckprobe unterzogen werden. Gefässe für Azetylenlösungen sind vor der Verwendung überdies auf die Beschaffenheit der porösen Masse und die zulässige Füllung mit dem Lösungsmittel (siehe A c) zu untersuchen.

(2) Der bei der Wasserdruckprobe anzuwendende innere Druck muss betragen:

- a) bei den verdichteten Gasen das $1\frac{1}{2}$ fache des Füllungsdrucks, der nicht grösser sein darf, als unter D angegeben ist. Dabei muss der Probedruck den Füllungsdruck um mindestens 5 kg/cm² übersteigen;
- b) bei den verflüssigten Gasen der Ziffern 5, 6, 7 und 8:
- | | |
|--|------------------------|
| » Kohlensäure, verflüssigtem Ölgas und Stickoxydul | 250 kg/cm ² |
| » Äthan | 140 » |
| » Stickstofftetroxyd | 50 » |
| » Ammoniak | 35 » |
| » Chlor | 30 » |
| » Chlorkohlenoxyd | 30 » |
| » schwefliger Säure | 20 » |
| » Chlormethyl, Methylamin und Methyläther, Chloräthyl
und Äthylamin | 10 » |
- c) bei den unter Druck gelösten Gasen:
- | | |
|---|------|
| » dem in Azeton gelösten Azetylen | 60 » |
| » dem in Wasser unter Druck gelösten Ammoniak | 12 » |

(3) Die Druckprobe ist zu wiederholen:

- a) alle zwei Jahre bei den Gefässen für Chlor, Stickstofftetroxyd, schweflige Säure, Chlorkohlenoxyd, Chlormethyl, Chloräthyl;
- b) alle fünf Jahre bei den Gefässen für die übrigen verdichteten oder verflüssigten Gase;
- c) alle zehn Jahre bei den Gefässen für gelöstes Azetylen.

Die wiederkehrende Prüfung der Azetylenflaschen erfolgt mittelst Wasserdrucks oder nach völliger Füllung mit gelöstem Azetylen mittelst gepressten Stickstoffs, Luft oder eines ähnlichen gepressten Gases; die Azetylenflaschen müssen während der Druckprobe unter Wasser bleiben, damit die völlige Dichtheit festgestellt werden kann;

- d) alle fünf Jahre bei den Gefässen für das unter Druck gelöste Ammoniak.

(4) Bei den Druckproben müssen Einrichtungen vorhanden sein, die ermöglichen, den Druck stossfrei zu steigern. Die Gefässe müssen den Probedruck aushalten, ohne die Form dauernd zu ändern oder undicht zu werden. Um dies festzustellen, ist das Kontrollmanometer mindestens während einer Minute zu beobachten; der Zeiger muss während dieser Zeit auf dem Probedruck unverändert stehen bleiben.

C.

Ausstattung der Gefässe (Ventile, Aufschriften).

(1) Die Gefässe für verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase, mit Ausnahme derjenigen für flüssige Luft und flüssigen Sauerstoff, müssen mit mindestens einem Ventil zum Füllen und Entleeren versehen sein. Bei Azetylenlösungen (11.) dürfen die mit dem Gase in Berührung kommenden Teile der Ventile kein Kupfer enthalten. Bei Chlorkohlenoxyd, Fett- und Mischgas sind statt der Ventile eingeschraubte Metallstöpfele zulässig; diese müssen so dicht schliessen, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerkbar macht.

(2) Auf den Gefässen muss dauerhaft und deutlich vermerkt sein:

a) bei allen Gasen:

α) die Bezeichnung des Gases, die Bezeichnung des Herstellers oder des Eigentümers und die laufende Nummer des Gefässes,

β) das Gewicht des leeren Behälters einschliesslich der Ausrüstungsteile (Ventil, Schutzkappe, Metallstöpfele und dergleichen),

γ) der Tag der letzten Prüfung und der Stempel des Sachverständigen, der die Prüfung vorgenommen hat;

b) bei den verdichteten Gasen:

die Höhe des zulässigen Füllungsdrucks (D, Absatz (1)).

c) bei den verflüssigten und den unter Druck gelösten Gasen: das zulässige Höchstgewicht der Füllung.

D.

Füllung der Gefässe.

(1) Der zulässige höchste Füllungsdruck der Gefässe für verdichtete Gase beträgt bei 15° C:

für gasförmige Kohlensäure	20 kg/cm ²
» schwach gepresstes Fettgas, Mischgas und Wassergas	10 »
» stark gepresstes Fettgas	125 »
» Sauerstoff, Wasserstoff, Leuchtgas, Stickstoff, Grubengas, Methan, Pressluft und die seltenen Gase.	200 »

(2) Die zulässige höchste Füllung der Gefäße für verflüssigte Gase der Ziffern 5, 6, 7 und 8 beträgt:

für Kohlensäure	1 kg Flüssigkeit für je	1,84 l	} Füllungsraum des Gefäßes.
» verflüssigtes Ölgas	1 » » » »	2,50 l	
» Äthan	1 » » » »	3,30 l	
» Stickoxydul	1 » » » »	1,84 l	
» Ammoniak	1 » » » »	2,00 l	
» Chlor und Stickstofftetroxyd	1 » » » »	0,80 l	
» schweflige Säure	1 » » » »	0,85 l	
» Chlorkohlenoxyd	1 » » » »	0,80 l	
» Chlormethyl	1 » » » »	1,25 l	
» Chloräthyl	1 » » » »	1,25 l	
» Methyläther	1 » » » »	1,65 l	
» Methylamin	1 » » » »	1,70 l	
» Äthylamin	1 » » » »	1,70 l	

E.

Sonstige Vorschriften.

(1) Werden Gefäße mit Gasen der Ziffern 5, 6 und 7 (ausgenommen Chlor und Stickstofftetroxyd) oder der Ziffer 8 in Kisten verpackt, so ist das Beipacken anderer Gegenstände gestattet.

(2) Nicht in Kisten verpackte Gefäße mit verdichteten Gasen und mit verflüssigten Gasen der Ziffern 5 bis 8 müssen mit Vorrichtungen versehen sein, die ein Rollen verhindern. Ihre Ventile müssen Schutzkappen aus Schmiedeeisen, Stahl oder schmiedbarem Guss tragen; bei Gefäßen aus Kupfer sind kupferne Schutzkappen zulässig. Keiner Kappe bedürfen Ventile, die im Innern des Flaschenhalses angebracht und durch einen aufgeschraubten, gut sitzenden Metallstöpsel geschützt sind.

(3) Auf Gefäßen mit verdichteten Gasen und mit verflüssigten Gasen der Ziffern 5 bis 8 und auf Kisten, in welchen Gefäße mit diesen Gasen verpackt sind, muss der Inhalt deutlich und haltbar angegeben sein. Die Gefäße sind in den Kisten so zu verpacken, dass die Prüfungsstempel leicht gefunden werden können.

Holzketten und Metallketten mit flüssiger Luft und flüssigem Sauerstoff (Ziffer 9) müssen die deutlichen Aufschriften «Flüssige Luft» oder «Flüssiger Sauerstoff», «Oben», «Unten», «Sehr zerbrechlich» tragen.

(4) Die Versandstücke dürfen nicht geworfen, auch nicht den Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme ausgesetzt werden.

(5) Zur Beförderung sind zu verwenden:

a) Offene Wagen:

1. Für die verdichteten Gase bei Auflieferung in Fahrzeugen, die besonders für Landwege eingerichtet und mit Decken ganz eingedeckt sind.
2. Für die Stoffe der Ziffer 8; die Wagen müssen aber in den Monaten März bis Oktober einschliesslich mit Decken ganz eingedeckt sein, wenn die Gefässe nicht in Holzkisten verpackt sind.

b) Bedeckte Wagen:

1. Für die verdichteten Gase (vergleiche jedoch a), Ziffer 1 und c), Ziffer 1).
2. Für die verflüssigten Gase der Ziffern 5, 6 und 7 während der Monate März bis Oktober einschliesslich.
3. Für flüssige Luft und flüssigen Sauerstoff.

c) Offene und bedeckte Wagen:

1. Für Fettgas, Mischgas und Wassergas; die offenen Wagen müssen aber in den Monaten März bis Oktober einschliesslich mit Decken ganz eingedeckt sein, wenn die Gefässe nicht in Holzkisten verpackt sind.
2. Für die verflüssigten Gase der Ziffern 5, 6 und 7 während der Monate November bis Februar einschliesslich.

(6) Die Behälter mit verdichteten oder verflüssigten Gasen sind im Eisenbahnwagen so zu lagern, dass sie nicht umfallen oder herabfallen können. Die Behälter mit flüssiger Luft oder flüssigem Sauerstoff müssen aufrecht stehen und gegen Beschädigungen durch andere Frachtstücke geschützt sein. Auch sind sie nicht in unmittelbarer Nähe von leicht entzündlichen kleinstückigen oder leicht entzündlichen flüssigen Stoffen zu verladen.

(7) a) Für die zur Aufnahme verdichteter oder verflüssigter oder unter Druck gelöster Gase bestimmten Gefässe von Kesselwagen gelten hinsichtlich der Beschaffenheit des Materials, ihrer amtlichen Prüfung, ihrer Ausstattung und ihrer Füllung die Vorschriften unter A, B, C und D, hinsichtlich der Ventile die Vorschriften unter E, Absatz (2), sowie endlich die Vorschriften unter H. Die Gefässe müssen fest und sicher in die Wagen eingebaut sein und dürfen nicht aus den Wagen herausgenommen werden können.

b) Wenn die Gefässe durchweg zylindrische Gestalt haben, so müssen im Innern Querwände mit Öffnungen eingebaut sein, oder es müssen andere Einrichtungen getroffen sein, die bei plötzlichen Änderungen der Fahrgeschwindigkeit des Kesselwagens die Bewegung der Flüssigkeit verlangsamen.

c) Kesselwagen mit verflüssigten Gasen der Ziffern 5, 6 und 7 müssen mit hölzernen Überkästen versehen sein.

d) Kesselwagen für flüssige Kohlensäure, verdichteten Wasserstoff und verdichteten Sauerstoff dürfen Gefässe von mehr als 2 m Länge und mehr als 21 cm Durchmesser enthalten. Nicht jedes Gefäss braucht mit einem Ventil zum Füllen und Entleeren versehen zu sein. Es genügt, wenn alle Gefässe

an beiden Enden des Wagens an ein Sammelrohr angeschlossen sind, das innerhalb des Wagenkastens ein Abschlussventil hat. Diese Ventile brauchen nicht mit Schutzkappen versehen zu sein.

F.

Ausnahmen von den Vorschriften unter A bis E.

(1) Die verflüssigten Gase der Ziffern 5, 6 und 7 dürfen in kleinen Mengen, und zwar Kohlensäure und Stickoxydul bis 3 g, Ammoniak, Chlor und Stickstofftetroxyd bis 20 g, wasserfreie, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) bis 100 g auch in starken, zugeschmolzenen Glasröhren unter folgenden Bedingungen befördert werden: Die Glasröhren dürfen für Kohlensäure und Stickoxydul nur bis zur Hälfte, für Ammoniak, Chlor und Stickstofftetroxyd nur bis zu zwei Dritteln, für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) nur bis zu drei Vierteln gefüllt sein. Jede Glasröhre muss in einer zugelöteten, mit Kieselgur gefüllten Blechkapsel und diese in einer starken Holzkiste verpackt sein. Es ist zulässig, mehrere Blechkapseln in eine Kiste einzulegen, doch dürfen Röhren mit Chlor nicht mit Röhren in dieselbe Kiste gelegt werden, die Ammoniak oder schweflige Säure enthalten. Den Blechkapseln mit verflüssigten Gasen, mit Ausnahme von Chlor, dürfen auch andere Gegenstände beige packt werden.

(2) Die Stoffe der Ziffer 8 bis zu 100 g in Glasröhren, deren Gesamtgewicht 5 kg nicht übersteigt, dürfen allein oder mit anderen Gegenständen zusammen in starke Kisten verpackt werden, wenn die Glasröhren darin fest eingebettet sind. Die Kisten müssen auf rotem Grunde die gedruckte Aufschrift «Entzündlich» tragen. Enthalten die Kisten nicht mehr als 100 g eines dieser Stoffe, so dürfen sie in bedeckten Wagen befördert werden.

(3) Metallene Kohlensäurekapseln (Sodor, Sparklet), die höchstens 25 g flüssige Kohlensäure und höchstens 1 g Flüssigkeit an $1,84 \text{ cm}^3$ Fassungsraum enthalten, werden ohne Beschränkung befördert, wenn die Kohlensäure frei von Luft ist.

(4) Bis zu $0,3 \text{ kg/cm}^2$ verdichteter Sauerstoff in Säcken aus Gummi, imprägnierten Geweben oder ähnlichen Stoffen wird bedingungslos zur Beförderung angenommen.

G.

Beförderung.

Die Stoffe der Ziffer 8 werden nur in Mengen bis 100 g bei Erfüllung der Vorschriften unter F (2) als Eilstückgut befördert.

H.

Übergangsbestimmungen.

Die Behälter für verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase, die nach den einschlägigen Bestimmungen der Anlage I zum bisherigen Inter-

nationalen Übereinkommen in den Verkehr gebracht sind, sind auch weiterhin zugelassen.

Hinsichtlich der Fristen für die Druckproben gelten die Bestimmungen unter B.

I e. Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Die Metalle der Alkalien und der alkalischen Erden, wie Natrium, Kalium, Kalzium und dergleichen, sowie Legierungen dieser Metalle miteinander.

2. Kalziumkarbid und Kalkstickstoff, letzterer mit einem Gehalt an Kalziumkarbid von mehr als 0,2 %, Kalziumhydrür.

3. Natriumsuperoxyd, auch in Mischungen, die nicht gefährlicher sind als Natriumsuperoxyd.

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

(1) Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefässe aus Eisen (auch Eisenblech) zu verwenden. Stoffe der Ziffer 1 bis zu 5 kg dürfen auch in starken, sicher und dicht verschlossenen Glasgefässen befördert werden. Die Gefässe müssen völlig trocken oder, bei den Stoffen der Ziffern 1 und 2, mit Petroleum beschickt sein.

(2) Die Packgefässe der in den Ziffern 1 und 3 aufgeführten Stoffe müssen in Schutzhüllungen eingesetzt sein, und zwar:

- a) die Gefässe aus Eisen oder Eisenblech mit Stoffen der Ziffer 1 in Holzkisten oder in eiserne Schutzkörbe.
- b) Glasgefässe mit Stoffen der Ziffer 1 oder Gefässe mit Stoffen der Ziffer 3 in Holzkisten mit einem gegen das Eindringen von Wasser gedichteten Blecheinsatz. Die in solche Kisten eingesetzten Glasgefässe sind in trockene Kieselgur oder in ähnliche nicht brennbare Stoffe fest einzubetten. Bei Glasgefässen mit Mengen bis zu 250 g dürfen statt der Holzkisten sicher und dicht verschlossene Blechgefässe verwendet werden.

(3) Auf den Versandstücken muss ihr Inhalt deutlich und haltbar angegeben sein, auch müssen sie die Aufschrift tragen: «Vor Nässe zu schützen».

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Mengen bis zu 5 kg, die gemäss A verpackt sind, dürfen anderen Gegenständen beige packt werden.

(2) Die Versandstücke sind besonders sorgfältig zu behandeln. Sie dürfen nicht geworfen und müssen im Wagen so fest gelagert werden, dass sie gegen Scheuern, Rütteln, Stossen, Umkanten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind.

(3) Zur Beförderung sind bedeckte Wagen zu verwenden. Kalziumkarbid und Kalkstickstoff (Ziffer 2) dürfen auch in offenen, mit Decken eingedeckten Wagen befördert werden.

(4) Leere Behälter, worin Stoffe der Ziffer 2 enthalten waren, müssen frei von Resten dieser Stoffe sein. Ihr früherer Inhalt muss im Frachtbrief angegeben sein.

Klasse II.

Selbstentzündliche Stoffe.

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor.
2. Amorpher (roter) Phosphor, Phosphoresquisulfid, Verbindungen von Phosphor mit alkalischen Erdmetallen, zum Beispiel Phosphorkalzium, Phosphorstrontium; ferner Phosphoreisen und ähnliche selbstentzündliche Verbindungen von Phosphor mit Metallen.
3. Mischungen von amorphem Phosphor mit Harzen oder Fetten, deren Schmelzpunkt über 85° C liegt, Lösungen von gewöhnlichem Phosphor in Schwefelkohlenstoff.
4. Zinkäthyl, Zinkmethyl, auch in ätherischer Lösung.
5. Frisch geglühter Russ.
6. Frisch geglühte Holzkohle, gemahlen oder körnig oder in Stücken.
7. Hochbeschwerte Seide (Cordonnet-, Souple-, Bourre de Soie- und Chappe-Seide) in Strängen.
8. a) Folgende Stoffe, gefettet oder gefirnisst oder geölt: Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute — in rohem Zustand, als Abfälle vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Lappen.
- b) Gefettete, gefirnisste oder geölte Erzeugnisse aus den vorstehenden Stoffen, zum Beispiel Schutzdecken, Seilerwaren, Treibriemen aus Baumwolle oder Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen, Garne und Zwirne, Netzwaren (Fischnetze und dergleichen).
9. Gemenge aus körnigen oder porösen brennbaren Stoffen mit Leinöl, Firnis, Harzöl und dergleichen, sofern die letzteren Bestandteile noch der Selbstoxydation unterliegen können (zum Beispiel sogenannte Korkfüllmasse).

10. Gefettete Eisen- oder Stahlspäne (Dreh-, Borspäne und dergleichen).

11. Mit Fett, Firnis oder Öl getränktes Papier und daraus gefertigte Hülsen.

12. Pyrophorische Metalle.

13. Zinkpulver (Zinkstaub).

14. Gebrauchte Hefebeutel, ungereinigt.

15. Gebrauchte Gasreinigungsmasse.

16. Nitrozellulosefäden zur Herstellung von Kunstseide.

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

(1) Die Stoffe der Ziffern 1 und 2 müssen in starke, dichte, gut verlötete Blechgefäße verpackt und diese in starke, sicher verschlossene Holzbehälter fest eingesetzt sein. Bei den Stoffen der Ziffer 2 in Mengen bis zu 2 kg dürfen statt der Blechgefäße auch Glasgefäße oder Kruken verwendet werden, die ebenfalls in starke, sicher verschlossene Holzbehälter einzusetzen sind. — Gewöhnlicher Phosphor muss mit Wasser umgeben sein. Auf den Kisten muss ihr Inhalt deutlich und haltbar angegeben sein; bei gewöhnlichem Phosphor ist die Bezeichnung «Oben» beizufügen.

(2) Die Stoffe der Ziffer 3 sind entweder in Kisten zu verpacken, die kein Ausstreuen gestatten, oder sie müssen in ungeladene Geschosse eingegossen sein.

(3) Zinkäthyl und Zinkmethyl (Ziffer 4), auch in ätherischer Lösung, sind in starke, dichte, zugeschmolzene oder in gleichwertiger Weise gut verschlossene Gefäße aus Glas, Ton (Steinzeug oder dergleichen) zu verpacken.

Gefäße aus Glas oder Ton sind einzeln oder zu mehreren unter Verwendung von Asche oder trockener Kieselgur in starke Blechgefäße einzusetzen, die dicht zu verlöten sind.

Jedes Versandstück muss auf rotem Grunde die deutliche, gedruckte Aufschrift tragen: «Feuergefährlich». Übergefäße, die Glasballons enthalten, müssen ferner mit der deutlichen Aufschrift versehen sein: «Vorsichtig tragen». Sie dürfen nicht auf Karren gefahren, auch nicht auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden.

(4) Die Stoffe der Ziffern 5 und 6 sind in dichte, gut verschlossene Behälter zu verpacken. Holzbehälter müssen im Innern mit dichten Stoffen ausgekleidet sein; sie sind in haltbare Übergefäße (Körbe, Kübel, Kisten) einzusetzen.

(5) Die Stoffe der Ziffer 7 müssen in starke Kisten verpackt sein. Sind die Kisten höher als 12 cm, so müssen zwischen den einzelnen Lagen der Seide

durch Holzroste ausreichende Hohlräume geschaffen sein, die mit Öffnungen in den Kistenwänden in Verbindung stehen, so dass Luft durchziehen kann. An den äusseren Kistenwänden sind Leisten anzubringen, die das Zustellen der Luftlöcher verhindern.

(6) Von den Stoffen der Ziffer 8a sind gebrauchte Putzwolle und nicht trockene Putzlappen (Putztücher) in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter festgepresst zu verpacken.

(7) Die Stoffe der Ziffer 9 sind, wenn in Formen gepresst, in starke dichte Behälter aus Blech oder in starke Holzbehälter mit dichtem Blecheinsatz, wenn nicht in Formen gepresst, in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken.

(8) Die Stoffe der Ziffer 10 sind in starke, dichte, sicher verschlossene Metallgefässe zu verpacken. Verpackung ist nicht erforderlich, wenn eiserne Deckelwagen oder offene eiserne Wagen mit Decken verwendet werden.

(9) Die Stoffe der Ziffer 12 müssen in Glasröhren eingeschmolzen und diese in verlötete Blechgefässe verpackt sein, die mit Kieselgur oder mit anderen geeigneten trockenerdigen Stoffen ausgefüllt sind.

(10) Zinkpulver (Zinkstaub) ist in dichte und dicht verschlossene Metallbehälter zu verpacken.

(11) Gebrauchte, ungereinigte Hefebutel (Ziffer 14) sind in dicht schliessende Behälter zu verpacken.

(12) Gebrauchte 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 Decken, welche durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Absender und Empfänger haben das Auf- und Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Decken selbst zu beschaffen.

(13) Nitrozellulosefäden zur Herstellung von Kunstseide müssen in luftdicht verschlossene Metall- oder Holzbehälter verpackt sein, und zwar im letztern Falle unter Befügung von soviel Wasser, dass dieses beim Schütteln des Behälters sich bemerkbar macht. Geschieht die Verpackung in einen dichten Metallbehälter, so genügt die Umhüllung der Nitrozellulosefäden in der Kiste mit einem gut angefeuchteten Gewebe. Das Vorhandensein dieser Umhüllung muss im Frachtbrief bescheinigt sein.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Die nachstehenden Stoffe dürfen mit anderen Gegenständen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

- a) gewöhnlicher Phosphor (Ziffer 1) in Mengen bis zu 250 g; solche geringe Mengen dürfen auch unter Wasser in starke, sicher verschlossene Glasgefäße verpackt werden, die mit geeigneten Verpackungsmitteln in dichte Blechgefäße fest gelagert werden müssen; jedes Blechgefäß mit Phosphor ist in den äusseren Holzbehälter fest einzubetten;
- b) die Stoffe der Ziffer 2 in Mengen bis zu 5 kg;
- c) Zinkäthyl und Zinkmethyl (Ziffer 4) in Mengen bis zu 2 kg, wobei die Gefäße in den Behälter fest eingebettet sein müssen; jedoch ist das Zusammenpacken mit anderen selbstentzündlichen Stoffen sowie mit Sprengstoffen (I a), Munition (I b), Zündwaren und Feuerwerkskörpern (I c) und mit den unter Klasse III a und b aufgeführten entzündlichen Stoffen nicht gestattet;
- d) die Stoffe der Ziffern 11 und 12 ohne Beschränkung.

(2) Ist in den Frachtbriefen bescheinigt, dass

- a) Russ (Ziffer 5) und gemahlene oder körnige oder stückige Holzkohle (Ziffer 6) nicht frisch geblüht sind (das heisst mindestens 48 Stunden gelagert haben),
 - b) Seide in Strängen (Ziffer 7) nicht hoch beschwert ist,
 - c) Stoffe der in den Ziffern 8 und 10 bezeichneten Art nicht gefettet, gefirnisst oder geölt sind,
 - d) gebrauchte Hefebütel (Ziffer 14) gereinigt sind,
 - e) gebrauchte Gasreinigungsmasse vollständig oxydiert ist,
- so werden diese Stoffe ohne Beschränkung befördert.

(3) Die Stoffe der Ziffer 8 — ausgenommen gebrauchte Putzwolle und nach Abschnitt A, Absatz (6), verpackte Putzlappen (Putztücher) — müssen trocken sein.

(4) Papierhülsen der Ziffer 11 dürfen nur befördert werden, wenn im Frachtbriefe bescheinigt ist, dass sie, nachdem sie mit Fett oder Öl getränkt waren, erhitzt und dann in Wasser völlig abgekühlt sind.

(5) Zur Beförderung sind zu verwenden:

- a) für Zinkäthyl und Zinkmethyl (Ziffer 4) offene Wagen; kleinere Mengen bis zu 10 kg dürfen allein oder (in Mengen bis zu 2 kg) nach Absatz (1) c mit anderen Gegenständen zusammengepackt, auch in bedeckte Wagen verladen werden;
- b) für die Stoffe der Ziffern 7, 8 und 11 nur bedeckte Wagen oder offene Wagen mit Decken. Putzwolle und Putzlappen (Putztücher) dürfen, sofern sie nach den Vorschriften unter A (6) verpackt sind, auch in offenen Wagen befördert werden;
- c) für die Nitrozellulosefäden zur Herstellung von Kunstseide bedeckte Wagen, deren Öffnungen geschlossen zu halten sind.

(6) Für Zinkäthyl und Zinkmethyl sind weiter die Vorschriften unter III a, B, Absatz (4), zu beachten.

C.

Beförderung.

Zinkäthyl und Zinkmethyl werden zur Beförderung als Eilstückgut in Mengen bis zu 10 kg zugelassen, wenn sie allein aufgegeben werden, oder bis zu 2 kg, wenn sie mit anderen Gegenständen zusammengepackt sind.

Klasse III.**Entzündbare Stoffe.****III a. Brennbare Flüssigkeiten.**

Die nachstehenden Stoffe sind besonderen Bedingungen unterworfen:

1. Kohlenwasserstoffe, und zwar:

- a) Rohes Petroleum (Erdöl) und gereinigtes Petroleum, ferner aus Braunkohlenteer bereitete Öle, Torf- und Schieferöle, Asphalt-naphtha und Destillate aus solchen, Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs (z. B. Abfälle der Fettgasverdichtung), wenn sie bei einem auf die Meereshöhe bezogenen Barometerstand von 760 mm im Abel-Pensky-Apparate nicht unter 21° C oder im Pensky-Martens-Apparate nicht oberhalb 100° C entflammen.
- b) Rohes Petroleum (Erdöl) und gereinigtes Petroleum, Petroleum-naphtha, Braunkohlenteer-, Torf- und Schieferöle, Asphalt-naphtha, sowie Destillate aus diesen Stoffen (Benzin, Ligroin, Putzöl und dergleichen), Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs (z. B. Abfälle der Fettgasverdichtung), wenn sie bei einem auf Meereshöhe bezogenen Barometerstand von 760 mm im Abel-Pensky-Apparate unter 21° C entzündliche Dämpfe geben und bei 15° C ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,680 haben.

Steinkohlenteeröle, die bei 15° C ein geringeres spezifisches Gewicht als 0,950 haben (Benzol, Toluol, Xylol, Kumol und dergleichen).

- c) Petroleumäther (Gasolin, Gasäther, Neolin und dergleichen) und ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlenteer bereitete, leicht entzündliche Stoffe, wenn sie bei 15° C ein spezifisches Gewicht von höchstens 0,680 haben.

2. Flüssigkeiten, die einerseits aus Petroleumnaphtha oder ähnlichen leicht entzündlichen Flüssigkeiten, andererseits aus Harz, Kautschuk, Guttapercha, Seife, Asphalt, Teer oder dergleichen bereitet sind.

3. Äthyläther (Schwefeläther), auch mit anderen Flüssigkeiten gemengt (z. B. Hoffmannstropfen), Lösungen von Nitrozellulose in Schwefeläther (Kollodium), in Amylalkohol, in Äthylalkohol, in Methylalkohol, in Essigäther, in Amylacetat, in Azeton, in

Nitrobenzol, Nitrotoluol oder in Gemengen dieser Flüssigkeiten (z. B. Zaponlacke), höchstens einprozentige Lösungen von Nitroglyzerin in Alkohol.

4. Lösungen von Nitrozellulose in Essigsäure.

5. Methylalkohol (Holzgeist), roh und rektifiziert, Azeton, Paraldehyd, Azetaldehyd (in alkoholischer Lösung).

Ester aller Art, z. B. Amylazetat, flüssige Äther aller Art, mit Ausnahme des Äthyläthers (wegen Äthyläther vergleiche Ziffer 3, wegen Petroleumäther vergleiche Ziffer 1 c).

6. Das allgemeine Denaturierungsmittel für Spiritus (mit Pyridin versetzter Holzgeist).

7. Gemische von Holzgeist und Benzol (mit oder ohne Erdwachs, z. B. Pansol).

8. Schwefelkohlenstoff.

9. Fette Öle, Firnisse, mit Firnis versetzte Farben, Terpeninöl (Kienöl) und andere ätherische Öle, absoluter Alkohol, Weingeist (Spiritus), sowie aus diesen bereitete Flüssigkeiten (Spirituslacke, Öllacke, Sikkative, flüssige Seifen und dergleichen) in Mengen über 40 kg.

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

(1) Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße aus Glas, Ton (Steinzeug oder dergleichen) oder Metall zu verwenden. Lösungen von Nitrozellulose in Essigsäure dürfen nicht in Metallgefäßen versandt werden.

Für die Flüssigkeiten der Ziffern 1 a und b, 2, 4, 5, 6, 7 und 9 sind auch starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer) zulässig.

(2) Gefäße aus Glas oder Ton mit den Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 9 sowie Blechgefäße mit Flüssigkeiten der Ziffern 3 und 8 sind einzeln oder zu mehreren unter Verwendung geeigneter Verpackungstoffe in starke Übergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest einzusetzen. Diese Übergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein. Offene Übergefäße müssen eine Schutzdecke haben, die, wenn sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichen leicht entzündbaren Stoffen besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder dergleichen unter Zusatz von Wasserglas getränkt ist.

(3) Jedes Versandstück mit Flüssigkeiten der Ziffern 1 b und c, 3, 4 und 8 muss auf rotem Grunde die deutliche, gedruckte Aufschrift «Feuergefährlich» tragen. Körbe und Kübel mit Glasballons müssen ferner mit der deutlichen Aufschrift «Vorsichtig tragen» versehen sein. Sie dürfen nicht auf Karren gefahren, auch nicht auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Die nachstehenden Stoffe dürfen mit anderen Gegenständen bei Beachtung der in Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter zusammengepackt werden:

- a) die Flüssigkeiten der Ziffer 9 ohne Beschränkung;
- b) die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 7 in Mengen bis zu 10 kg;
- c) Schwefelkohlenstoff (Ziffer 8) in Mengen bis zu 2 kg.

Die Gefäße mit Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8 müssen in den Behälter fest eingebettet sein.

(2) Bei den Kohlenwasserstoffen der Ziffern 1 a und b ist im Frachtbrief anzugeben, dass sie den in 1 a und b vorgeschriebenen Bedingungen für den Entflammungspunkt und das spezifische Gewicht entsprechen. Fehlt eine solche Angabe, so sind diese Stoffe wie Petroleumäther (Ziffer 1 c) zu behandeln.

(3) Zur Beförderung sind für die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8 offene Wagen zu verwenden; kleinere Mengen der in den Ziffern 1 bis 7 aufgeführten Stoffe bis zu 10 kg und von Schwefelkohlenstoff (Ziffer 8) bis zu 2 kg dürfen, allein oder nach Absatz (1), b und c, mit anderen Gegenständen zusammengepackt, auch in bedeckte Wagen verladen werden.

(4) Für die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8 ist weiter zu beachten:

- a) Die Wagen sind vor Beginn der Verladung auf beiden Seiten mit roten Zetteln zu versehen, die deutlich die Aufschrift «Feuergefährlich» und «Vorsichtig verschieben» tragen (vergleiche das Muster am Schlusse der Anlage);
- b) Die Versandstücke müssen im Wagen sicher gelagert werden. Offene Körbe und Kübel sind am Wagen zu befestigen, auch dürfen sie nicht aufeinander gestellt werden;
- c) Während der Beförderung schadhafte Behälter sind sofort auszuladen und können, wenn ihre Wiederherstellung nicht alsbald möglich ist, mit dem vorhandenen Inhalt ohne weiteres für Rechnung des Absenders verkauft werden;
- d) Dicht verschlossene leere Blechbehälter, in denen diese Stoffe enthalten waren, dürfen in bedeckten Wagen, andere Gefäße müssen in offenen Wagen befördert werden; auf die frühere Verwendung der Behälter ist im Frachtbrief hinzuweisen.

(5) Für die Kesselwagen und ihre zur Aufnahme der zu befördernden Flüssigkeiten bestimmten Gefäße gelten die Vorschriften unter A, Absatz (1), und B, Absatz (2), und Absatz (4) a.

C.

Beförderung.

Als Eilstückgut werden nicht angenommen:

- a) die in Ziffern 1 bis 7 aufgeführten Stoffe in Mengen über 10 kg;
- b) Schwefelkohlenstoff (Ziffer 8) in Mengen über 2 kg;
- c) leere Gefäße, in denen Stoffe der Ziffern 1 bis 8 enthalten waren, ausgenommen dicht verschlossene Blechbehälter.

III b. Entzündbare feste Stoffe.

Nachstehende Gegenstände sind besonderen Bedingungen unterworfen:

1. Gegenstände, die durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, z. B. Heu, Holzkohlen in Stücken, Holzmehl, Holzspäne, Holzstoff; Papierspäne, Rohr (ausgenommen spanisches Rohr), Spinnstoffe pflanzlichen Ursprungs und Abfälle davon, Stroh (auch Mais-, Reis- oder Flachsstroh), Torf (ausgenommen Maschinen- oder Presstorf), Waren, die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und ähnlichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellt sind, ferner Schwefel.

2. Zelloidin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Kollodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im wesentlichen aus Kollodiumwolle bestehendes Erzeugnis.

3. Zelluloid in Platten, Blättern, Stangen; Gegenstände aus Zelluloid; Zelluloidabfälle.

Beförderungsvorschriften.**A.****Verpackung.**

(1) Die Stoffe der Ziffer 1 dürfen, wenn sie unverpackt sind, nur in bedeckten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden. Die Decken hat auf Verlangen der Eisenbahn der Absender zu beschaffen.

(2) Die einzelnen Zelloidinplatten müssen so verpackt sein, dass ihr Austrocknen vollständig ausgeschlossen ist.

(3) Die Gegenstände der Ziffer 3 (Zelluloid) sind entweder in dichte Holzkisten zu verpacken, oder es sind zunächst Packungen in starkem Papier herzustellen, die durch zwei von entgegengesetzten Seiten dagegen gepresste Lattenwände zusammengehalten werden.

B.**Beförderung.**

Die Gegenstände der Ziffer 1 werden als Eilstückgut nicht angenommen.

Klasse IV.

Giftige Stoffe.

Nachstehende Gegenstände sind besondern Bedingungen unterworfen:

1. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rotes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) und dergleichen.

2. Ferrosilizium und Mangansilizium, auf elektrischem Wege gewonnen.

3. Zyankalium und Zyannatrium in fester Form.

4. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure.

5. Lösungen von Zyankalium und Zyannatrium.

6. Giftige Metallpräparate:

a) Sublimat, Zinnober;

Kupferfarben, insbesondere Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente;

Essigsäures Blei (Bleizucker);

b) Andere Bleipräparate, insbesondere Bleiglätte (Glätte, Massicot), Mennige, Bleiweiss und andere Bleifarben; bleiische Abfälle.

7. Kupfervitriol und Mischungen von Kupfervitriol mit Kalk, Soda oder dergleichen (Pulver zur Herstellung der Bordelaiser Brühe oder dergleichen); Oxalsäure und oxalsaures Kalium in fester Form.

8. Chlorsaure Salze. Baryumsuperoxyd. Natriumazid.

9. Anilin (Anilinöl).

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

(1) Die zur Verpackung benutzten Behälter müssen haltbar, dicht und so verschlossen sein, dass kein Verstreuen, Verstauben oder Auslaufen des Inhalts möglich ist.

(2) Die Stoffe der Ziffern 1 und 3 sind zu verpacken:

a) in starke eiserne Fässer mit aufgeschraubtem Deckel und Rollreifen, oder

b) in doppelte Fässer aus festem, trockenem Holz mit Einlagereifen oder in ebensolche doppelte Kisten mit Umfassungsbändern, wobei die inneren Gefässe mit dichtem Stoff ausgekleidet sein müssen. Statt der inneren Holzbehälter können auch verlötete Blechgefässe oder Gefässe aus Glas oder Ton verwendet werden. Die Glas- oder Tongefässe müssen in den Übergefässen mit geeigneten Verpackungstoffen fest verpackt sein. Unter

diesen Bedingungen können auch mehrere solcher Behälter zu einem Versandstück vereinigt werden.

- c) Die Stoffe der Ziffer 1 dürfen auch in Säcken von geteilter Leinwand verpackt sein, die in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze einzuschliessen sind.

(3) Ferrosilizium und Mangansilizium (Ziffer 2) sind in starke, wasser-dichte Behälter aus Holz oder Metall zu verpacken.

(4) Die Stoffe der Ziffer 4 sind zu verpacken:

- a) in Metall-, Holz- oder Gummigefässe mit guten Verschlüssen, oder
 b) in Glas- oder Tongefässe, die unter Verwendung geeigneter Verpackungsstoffe in starke Übergefässe (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest eingesetzt sind; die Übergefässe (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein.

(5) Die Stoffe der Ziffer 5 sind in gut verschlossene eiserne Gefässe, die in feste Holz- oder Metallbehälter mit Kieselgur, Sägemehl oder anderen aufsaugenden Stoffen fest eingebettet sind, zu verpacken.

(6) Die Stoffe der Ziffer 6 sind zu verpacken:

- a) in eiserne Fässer oder in dichte Fässer aus festem, trockenem Holz mit Einlagereifen oder in Kisten mit Umfassungsbändern, oder
 b) in eiserne Gefässe (sogenannte Hobbocks), oder
 c) in Glas- oder Tongefässe oder — bei Mengen bis zu 10 kg — in doppelte, starke Papierumhüllungen (Beutel); die Behälter und Beutel sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter mit geeigneten Verpackungsstoffen fest einzubetten;
 d) bei allen Bleifarben sind auch Gefässe aus Weiss- oder anderem Eisenblech zugelassen;
 e) bei allen Blei- und Kupferverbindungen in wasserhaltiger Lösung sind auch dichte Kessel aus Stoffen zulässig, die von diesen Verbindungen nicht angegriffen werden.

(7) Die Stoffe der Ziffer 7 sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kisten) oder in starke, dichte, gut verschlossene Säcke zu verpacken.

(8) Die Stoffe der Ziffer 8, ausgenommen Natriumazid, sind in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter aus Holz oder Wellblech zu verpacken. Bei Holzbehältern (Fässern oder Kisten) muss das Ausstreuen des Inhalts durch eine dichte, ununterbrochene Auslegung mit zähem Papier sicher verhindert sein. Um die Wellblechgefässe, die mindestens 0,6 mm stark sein müssen, sind wenigstens 2 Holzdauben zu legen, die durch mindestens 6 Weidenreifen festgehalten werden.

Natriumazid ist in starke, dichte, sicher verschlossene Gefässe aus Eisen (auch Eisenblech) zu verpacken.

(9) Auf den Versandstücken mit Stoffen der Ziffern 1 bis 8 muss ihr Inhalt deutlich und dauerhaft angegeben sein. Sammelbezeichnungen, wie Arsenikalien, Bleipräparate, Giftfarben sind zulässig. Ausserdem ist bei den Stoffen der Ziffern 1, 3, 4 und 5, sowie 6 a die Bezeichnung «Gift», bei Ferrosilizium und Mangansilizium (Ziffer 2) die Aufschrift «Vor Nässe zu schützen. Nicht stürzen» hinzuzufügen.

Auf Gefässen mit Stoffen der Ziffer 8 ist deutlich und haltbar die Bezeichnung des Inhalts, die Aufschrift «Brandgefahr» und auf Gefässen mit Natriumazid ausserdem noch die Aufschrift «Vor Nässe zu schützen» hinzuzufügen.

(10) Anilin (Anilinöl) ist in Metallfässer oder in durchaus widerstandsfähige, völlig dichte Holzfässer (z. B. Petroleumfässer) zu verpacken.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Die nachstehenden Stoffe dürfen mit anderen Gegenständen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

- a) die Stoffe der Ziffer 4 bis zu 1 kg; sie müssen in Glasgefässe verpackt sein, die mit trockener Kieselgur in ein dichtes Blechgefäss fest zu lagern sind;
- b) die Stoffe der Ziffern 1, 3 und 8 bis zu 5 kg; doch ist die Beipackung von Zyankalium, Zyannatrium sowie von chloresauren Salzen, Baryum-superoxyd und Natriumazid zu Säuren oder sauren Salzen verboten;
- c) die Stoffe der Ziffer 6 a bis zu 10 kg;
- d) die Stoffe der Ziffern 2, 6 b und 7 in beliebiger Menge.

Der Behälter muss, wenn er Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 oder 6 a enthält, die Bezeichnung «Gift» tragen.

(2) Die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 und 6 a dürfen nicht mit Nahrungs- oder Genussmitteln zusammen verladen werden.

(3) Die Stoffe der Ziffern 3, 5 und 8 dürfen nicht mit Säuren, diejenigen der Ziffer 5 auch nicht mit sauren Salzen zusammen verladen werden.

(4) Die Stoffe der Ziffer 5 dürfen nur in Kesselwagen oder in offenen Wagen befördert werden; Natriumazid darf nur in bedeckten Wagen befördert werden.

(5) Ferrosilizium und Mangansilizium sind völlig trocken und in völlig trockenen Behältern anzuliefern; wenn sie in offene Wagen verladen werden, müssen diese mit wasserdichten Decken eingedeckt werden.

(6) Zurückgehende, leere Behälter und Säcke, worin giftige Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 oder 6 a enthalten gewesen sind, müssen vollkommen dicht geschlossen sein. Ihr früherer Inhalt muss auf ihnen und im Frachtbrief angegeben sein. Die Vorschrift im Absatz (2) ist ebenfalls zu beachten.

(7) Für die zur Aufnahme giftiger Stoffe oder wässriger Lösungen von solchen bestimmten Gefässe von Kesselwagen gelten die Vorschriften A, (1) und (9), und B, (6). Sie dürfen nur aus Materialien angefertigt sein, die weder von den betreffenden Stoffen noch von ihren wässrigen Lösungen angegriffen werden. Die Gefässe von Kesselwagen zur Beförderung von Stoffen der Ziffer 5 dürfen, wenn sie nicht doppelwandig sind, keine Nietnähte haben. Ferner dürfen sie an den unteren Teilen keine Öffnungen (Hähne, Ventile oder dergleichen) haben. Die Öffnungen müssen abgedichtet und durch fest aufgeschraubte Metallkappen geschützt sein. Kesselwagen mit Stoffen der Ziffer 5 sind in die Züge so einzustellen, dass sie von Wagen mit flüssigen Säuren mindestens durch einen Wagen getrennt sind.

C.

Beförderung.

Die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5, 6 a und 8 sowie leere Behälter (auch Säcke), in denen Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 und 6 a enthalten waren, werden nicht als Eilstückgut befördert.

D.

Ausnahmen von den Vorschriften unter A, B und C.

Die Stoffe der Klasse IV sind diesen Bestimmungen nicht unterworfen, wenn sie für pharmazeutische oder wissenschaftliche Zwecke in Mengen bis zu $\frac{1}{2}$ kg (für jeden Stoff) versandt werden. Die Stoffe sind in genügend widerstandsfähige Kisten gut zu verpacken; die gläsernen oder tönernen Gefässe müssen so sicher verschlossen sein, dass der Verschluss sich während der Beförderung nicht lockern kann.

Klassë V.

Ätzende Stoffe.

Nachstehende Stoffe sind besonderen Bedingungen unterworfen:

1. Schwefelsäure, rauchende Schwefelsäure (Schwefelsäure mit Anhydridgehalt, Oleum, Vitriolöl, Nordhäuser Schwefelsäure), Salpetersäure (Scheidewasser) und Mischungen daraus, Salzsäure, Flussäure und die mehr als 40 % enthaltenden Lösungen von Essigsäure.

2. Chlorschwefel sowie salpetersaures und schwefelsaures Eisenoxyd (Ferrinitrat oder Ferrisulfat, Eisenbeize).

3. Ätzlauge (Natronlauge, Kalilauge und dergleichen), Rückstände von der Ölraffinerie, Ammoniakwasser mit höchstens 25 % Ammoniak.

4. Brom.

5. Schwefelsäureanhydrid.

6. Azetylchlorid, Antimonpentachlorid, Chromylchlorid, Phosphoroxchlorid, Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid), Phosphortrichlorid, Sulfurylchlorid, Thionylchlorid und Chlorsulfonsäure.

7. Wasserstoffsperoxyd.

8. Schwefelnatrium und Natronkoks.

9. Natriumbisulfat.

10. Gebrannter Kalk (Kalziumoxyd).

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

(1) Zur Verpackung der Stoffe der Ziffern 1 bis 4 sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße zu verwenden, die durch den Inhalt nicht angegriffen werden. Für Flussäure der Ziffer 1 siehe Absatz (5). Der Verschluss muss so beschaffen sein, dass er weder durch Erschütterungen noch durch den Inhalt beschädigt werden kann. Bei Verwendung von Gefäßen aus Glas oder Ton ist nachstehendes zu beachten:

- a) Bei den Stoffen der Ziffern 1 bis 3 sind die Gefäße unter Verwendung geeigneter Verpackungsmittel in starke Übergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest einzusetzen. Die Übergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein.
- b) Bei konzentrierter Salpetersäure mit einem spezifischen Gewichte von mindestens 1,48 bei 15° C (46,8° Baumé) und bei roter rauchender Salpetersäure sind die Glas- oder Tongefäße in den Übergefäßen mit einer ihrem Inhalt mindestens gleichkommenden Menge von Kieselgur oder anderen geeigneten trockenerdigen Stoffen einzubetten.
- c) Der unter a und b erwähnte Verpackungsmittel ist nicht erforderlich, wenn die Glasgefäße in eiserne Vollmantelkörbe eingesetzt sind und durch gut federnde, mit Asbest belegte Schliessen so gehalten werden, dass sie sich in den Körben nicht bewegen können.
- d) Bei Brom (Ziffer 4) sind die Glas- oder Tongefäße in starke Holz- oder Metallbehälter bis zum Hals in Asche, Sand oder Kieselgur oder ähnliche nicht brennbare Stoffe einzubetten.

(2) Feuerlöscher, die Säuren der Ziffer 1 enthalten, müssen so gebaut sein, dass keine Säure ausfließen kann.

(3) Mit Schwefelsäure (Ziffer 1) gefüllte elektrische Sammler (Akkumulatoren) sind in einem Batteriekasten so zu befestigen, dass die einzelnen Zellen sich nicht bewegen können. Der Batteriekasten ist mit aufsaugenden Verpackungsmitteln in eine Kiste fest zu verpacken. Die Kisten müssen

auf den Deckeln die deutlichen Aufschriften «Elektrische Sammler (Akkumulatoren)» und «Oben» tragen. Sind die Sammler geladen, so müssen die Pole gegen Kurzschluss gesichert sein.

Sind die Zellen aus widerstandsfähigen Stoffen wie Holz mit Bleifutter oder Hartgummi hergestellt und oben derart eingerichtet, dass keine gefährlichen Säuremengen verspritzt werden können, so kann von der Verpackung der Akkumulatorenzellen und -batterien abgesehen werden, wenn sie durch geeignete Vorrichtungen, wie Gestelle, Verschlüge, Versteifungen gegen Umfallen oder Verschieben und gegen Beschädigung durch andere etwa darauf fallende Frachtstücke gesichert sind. Zellen oder Batterien, die in Fahrzeuge eingebaut sind, bedürfen ebenfalls keiner besonderen Verpackung, wenn die Fahrzeuge im Eisenbahnwagen sicher befestigt oder festgelegt sind.

(4) Für schwefelsäurehaltigen Bleischlamm aus Akkumulatoren und Bleikammern dürfen Holzgefäße nur verwendet werden, wenn ein Austropfen der Säure verhindert ist.

(5) Die Behälter für Flussäure (Ziffer 1) müssen für verdünnte Säuren aus Blei oder Guttapercha bestehen; auch sind Holzgefäße mit haltbarem innerem Paraffinüberzug zulässig. Für Flussäure, die auf mindestens 70 % konzentriert ist, können auch eiserne Behälter mit dichten verschraubten Verschlussstöpseln verwendet werden. Diese eisernen Behälter dürfen gefüllt oder leer nur aufgeliefert werden, wenn jede Spur der Säure auf ihrer Aussen-seite beseitigt ist. Die Behälter für konzentrierte Flussäure müssen gefüllt oder leer die deutliche und haltbare Aufschrift «Konzentrierte 70prozentige Flussäure» tragen.

(6) Schwefelsäureanhydrid (Ziffer 5) ist zu verpacken:

- a) in starke, verzinnete und verlötete Eisenblechgefäße, oder
- b) in starke Eisen- oder Kupferflaschen, deren Öffnungen sicher und luftdicht verschlossen sind.

Die Gefäße und Flaschen müssen mit Kieselgur oder ähnlichen nicht brennbaren Stoffen in starke Behälter aus Holz oder Eisenblech fest verpackt sein.

(7) Die Stoffe der Ziffer 6 sind zu verpacken:

- a) in vollkommen dichte und mit guten Verschlüssen versehene Gefäße aus Schweisseisen, Flusseisen, Gussstahl, Blei oder Kupfer, oder
- b) in Glasgefäße. Für diesen Fall gelten folgende Vorschriften:
 - a) Die Glasgefäße müssen starkwandig und mit gut eingeschlifenen, gedichteten und gegen Herausfallen gesicherten Glasstöpseln verschlossen sein.
 - b) Wenn die Glasgefäße mehr als 5 kg enthalten, sind sie in metallene Gefäße einzusetzen. Flaschen mit geringerem Inhalt dürfen in starke Holzbehälter verpackt werden, die durch Zwischenwände in so viele Abteilungen geteilt sind, als Flaschen versandt werden. Ein Behälter darf nicht mehr als vier Abteilungen enthalten.

- γ) Die Glasgefäße sind in die Behälter so einzusetzen, dass sie mindestens 30 mm von den Wänden abstehen. Die Zwischenräume sind mit Kieselgur oder ähnlichen nicht brennbaren Stoffen fest auszustopfen; bei Azetylchlorid dürfen auch Sägespäne verwendet werden.
- δ) Auf dem Deckel der äusseren Behälter ist der Inhalt anzugeben und das Glaszeichen oder das Wort «Zerbrechlich» anzubringen.

(8) Für Wasserstoffsperoxyd (Ziffer 7) müssen Gefässe, die nicht luftdicht verschlossen sind, verwendet werden. Ballons, Flaschen oder Kruken müssen in starke, mit Handhaben versehene Kisten oder Körbe gut verpackt sein. Ballons für Wasserstoffsperoxyd müssen einen Sicherheitsverschluss haben, der einem inneren Überdruck nachgibt.

(9) Für raffiniertes kristallisiertes Schwefelnatrium (Ziffer 8) müssen wasserdichte Behälter, für rohes unkristallisiertes Schwefelnatrium sowie für Natronkoks dichte Blechbehälter verwendet werden.

(10) Natriumbisulfat muss in dichte Behälter verpackt sein, die vom Inhalt nicht angegriffen werden. Es kann auch in offenen, mit Blei ausgekleideten und mit einer Plane abgedeckten Wagen befördert werden, wenn das Zusammenkommen der Plane mit dem Natriumbisulfat durch geeignete Einrichtungen verhindert wird.

(11) Gebrannter Kalk muss in starke, dichte Säcke verpackt sein. Wegen Beförderung in unverpacktem Zustande vgl. B. Sonstige Vorschriften.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Die nachstehenden Stoffe dürfen mit anderen Gegenständen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

- a) Brom (Ziffer 4) bis zu 500 g;
- b) Schwefelsäureanhydrid (Ziffer 5) bis zu 2 kg; es darf auch in starke, zugeschmolzene Glaskolben gefüllt sein, die mit Kieselgur in starke, dicht verschlossene Blechgefässe fest eingebettet sein müssen;
- c) die Stoffe der Ziffer 6 bis zu 5 kg;
- d) die Stoffe der Ziffern 1, 2 und 3 bis zu 10 kg.

Dabei müssen diese Stoffe in den Behälter fest eingebettet sein.

(2) In den Frachtbriefen muss bescheinigt werden:

- a) bei Salpetersäure (Ziffer 1) in Glasgefässen das spezifische Gewicht bei 15° C; fehlt eine solche Angabe, so ist die Säure als konzentriert [A, Absatz (1), b und c] zu behandeln;
- b) bei schwefelsäurehaltigem Bleischlamm aus Akkumulatoren und aus Bleikammern, dass ein Austropfen der Schwefelsäure verhindert ist;

- c) bei Abfallschwefelsäure aus Nitroglycerinfabriken, dass sie vollständig denitriert ist; anderenfalls ist die Säure von der Beförderung ausgeschlossen.

Bei Abfallsäure aus Nitrozellulosefabriken bedarf es einer solchen Bescheinigung nicht; ein geringer Gehalt an Nitrozellulose bleibt ausser Betracht.

(3) Die Stoffe der Ziffern 1 bis 5 sind in offenen Wagen zu befördern. Bedeckte Wagen dürfen jedoch verwendet werden:

- a) für Stoffe der Ziffer 3, wenn sie in starke, dichte Eisenfässer, die höchstens bis $\frac{2}{10}$ ihres Fassungsraums gefüllt sein dürfen, verpackt sind;
- b) für Brom (Ziffer 4) bis zu 500 g, für Schwefelsäureanhydrid (Ziffer 5) bis zu 2 kg und für die Stoffe der Ziffern 1, 2 und 3 bis zu 10 kg, allein oder mit anderen Gegenständen zusammengepackt, wenn die Gefässe in starke Holzbehälter fest eingebettet sind.

(4) Wasserstoffsuperoxyd (Ziffer 7) sowie Schwefelnatrium und Natronkoks (Ziffer 8) werden in bedeckten Wagen oder offenen Wagen mit Decke befördert.

(5) Leere Gefässe, in denen Stoffe der Ziffern 1 bis 5 enthalten gewesen sind, müssen bei Aufgabe als Stückgut dicht verschlossen oder vollständig gereinigt sein. Ihr früherer Inhalt muss im Frachtbrief angegeben sein.

(6) Die Vorschriften der Absätze (3) und (5) gelten nicht für Feuerlöscher und elektrische Sammler [A, Absatz (2) und (3)].

(7) Behälter mit Flussäure (Ziffer 1) müssen so aufgestellt werden, dass die Verschlussstöpsel nach oben stehen.

(8) Für die zur Aufnahme ätzender Stoffe bestimmten Gefässe von Kesselwagen gelten die Vorschriften unter A, (1), mit Ausnahme der Bestimmungen unter a bis d.

(9) Gebrannter Kalk in Säcken darf nur in bedeckten Wagen befördert werden; in loser Schüttung darf er nur in eisernen Deckelwagen befördert werden.

C.

Beförderung.

(1) Die Stoffe der Ziffer 3 werden nur in der unter B, Absatz (3) a, vorgesehenen Verpackung, die Stoffe der Ziffern 1 bis 3 nur bis 10 kg, Brom bis 500 g und Schwefelsäureanhydrid bis zu 2 kg, bei Erfüllung der unter B, Absatz (3) b, gegebenen Verpackungsvorschriften, als Eilstückgut befördert.

(2) Für Feuerlöscher und elektrische Sammler [A, Absatz (2) und (3)] gilt diese Beschränkung nicht.

Klasse VI.

Ekelerregende und übelriechende Stoffe.

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder und Abfälle von beiden, frische Hörner und Klauen und frische Knochen, sowie andere fäulnisfähige oder übelriechende tierische Stoffe, soweit sie nicht nachstehend genannt sind.
2. Ungesalzene frische Häute.
3. Gereinigte trockene Knochen, trockene Hörner und Klauen.
4. Frische, von allen Speiseresten gereinigte Kälbermagen.
5. Ausgepresste Kesselrückstände von der Leimlederfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger).
6. Nicht ausgepresste Rückstände der in Ziffer 5 bezeichneten Art.
7. Mit Streu durchgesetzter Stalldünger.
8. Andere Fäkalien und Latrinestoffe.

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

(1) Bei Aufgabe als Stückgut müssen verpackt sein:

a) die Stoffe der Ziffern 1, 5 und 6

in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kübel, Kisten); der Inhalt darf sich nicht in belästigender Weise durch Geruch bemerkbar machen;

b) die Stoffe der Ziffer 2

in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kübel, Kisten) oder in starke, dichte, gut verschlossene Säcke, die mit geeigneten Desinfektionsmitteln, wie Karbolsäure, Lysol, so angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist; die Verwendung solcher Säcke ist jedoch auf die Monate November, Dezember, Januar und Februar beschränkt;

c) die Stoffe der Ziffer 3

in dichte Behälter (Fässer oder Kübel) oder in starke Säcke;

d) Kälbermagen (Ziffer 4)

in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kübel); während der Monate April bis einschliesslich September müssen die Kälbermagen so gesalzen sein, dass für jeden Magen 15 bis 20 g Kochsalz verwendet sind, auch muss eine mindestens 1 cm hohe Salzschrift auf den Boden des Behälters

und auf die oberste Magenschicht gestreut sein; im Frachtbrief ist die Beachtung dieser Vorschrift zu bescheinigen;

e) Hundekot (Ziffer 8)

in starke, dichte, sicher verschlossene Metall- oder Holzbehälter;

f) Taubendünger (Ziffer 8)

in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kübel); trockener Taubendünger darf auch in starke, dichte Säcke verpackt sein.

Den Packgefässen dürfen aussen keine Spuren des Inhalts anhaften.

(2) Für Wagenladungen gelten folgende Vorschriften:

a) Stoffe der Ziffern 1 und 2:

1. Bei Verwendung besonders eingerichteter bedeckter Wagen, die mit wirksamen Durchlüftungsvorrichtungen versehen sind, ist keine Verpackung erforderlich. Die Stoffe sind mit mindestens fünfprozentiger Karbolsäure oder mit anderen geeigneten Desinfektionsmitteln derart anzufeuchten, dass kein übler Geruch wahrnehmbar ist.

2. Bei Verwendung gewöhnlicher offener Güterwagen:

α) Vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen die Stoffe in starke, dichte Säcke verpackt sein; diese sind mit den unter 1 genannten Desinfektionsmitteln derart anzufeuchten, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer aus starkem Gewebe (sogenanntem Hopfentuch) hergestellten, mit den vorbezeichneten Desinfektionsmitteln getränkten Decke, und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, ungeteerten Wagendecke völlig bedeckt sein.

β) Vom 1. November bis Ende Februar sind Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus Hopfentuch, und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, ungeteerten Wagendecke völlig bedeckt sein. Die untere Decke ist nötigenfalls mit den unter 1 genannten Desinfektionsmitteln so anzufeuchten, dass kein übler Geruch wahrnehmbar ist.

γ) Sendungen, bei denen der üble Geruch durch Desinfektionsmittel nicht beseitigt werden kann, müssen in starke, dichte, gut verschlossene Fässer oder Kübel so verpackt sein, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerkbar macht.

b) Stoffe der Ziffern 3 und 7

bedürfen keiner besondern Verpackung, müssen aber, wenn unverpackt, mit dichten Wagendecken völlig eingedeckt sein.

c) Kälbermagen (Ziffer 4)

sind nach Absatz (1) d zu verpacken.

d) Stoffe der Ziffer 5

müssen mit zwei übereinander liegenden grossen, wasserdichten, ungeteerten Wagendecken völlig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit geeigneten Desin-

fektionsmitteln (Karbolsäure, Lysol oder dergleichen) so zu tränken, dass kein übler Geruch wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden Decken muss sich eine Schicht von trockenem, gelöschtem Kalk, Torfmuß oder gebrauchter Lohe befinden.

e) Stoffe der Ziffer 6

müssen nach Absatz (1) a verpackt sein.

f) Stoffe der Ziffer 8

sind in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken. Trockener Hundekot und trockener Taubendünger dürfen auch in starke, dichte Säcke verpackt sein.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Die Eisenbahn kann die Beförderung auf bestimmte Züge beschränken, die Vorausbezahlung der Fracht fordern, auch besondere Vorschriften über Zeit und Frist des Auf- und Abladens sowie der An- und Abfuhr treffen. Die Eisenbahn kann verlangen, dass die Wagendecken vom Absender gestellt werden.

(2) Die Stoffe der Ziffern 7 und 8

(mit Ausnahme von Hundekot und Taubendünger) werden nicht als Stückgut angenommen.

(3) Behälter mit Hundekot dürfen nicht gerollt werden; sie sind aufrechtstehend zu befördern.

(4) Die Empfangsbahn muss Eisenbahnwagen, in denen Ladungen von Stoffen der Ziffern 1, 2, 3 und 7 in loser Schüttung oder Ladungen von Stoffen der Ziffer 8 befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauch dem Reinigungs- oder Desinfektionsverfahren unterwerfen, das nach Massgabe der in dem Vertragsstaat, in dem die Bestimmungsstation liegt, geltenden einschlägigen gesetzlichen Vorschriften vorgeschrieben ist. Die Kosten der Desinfektion lasten auf dem Gute.

(5) Macht sich ein übler Geruch während der Beförderung bemerkbar, so kann die Eisenbahn die Stoffe jederzeit auf Kosten des Absenders oder des Empfängers mit geeigneten Mitteln zur Beseitigung des Geruchs behandeln lassen.

(6) Die Stoffe der Ziffern 3 und 4 dürfen in bedeckten Wagen befördert werden. Ihr Zusammenladen mit Nahrungs- und Genussmitteln ist verboten. Die Stoffe der Ziffern 1, 2, 5, 6, 7 und 8 müssen in offenen Wagen befördert werden. [Vgl. aber A (2) a 1.] Zur Beförderung von trockenem Hundekot, der gemäss der Vorschrift unter A (2) f, letzter Satz, verpackt ist, sind bedeckte Wagen oder offene Wagen mit gut schliessenden Decken zu verwenden.

(7) Zurückgehende leere Behälter und Wagendecken müssen völlig gereinigt und mit geeigneten Desinfektionsmitteln behandelt sein, so dass sie keinen üblen Geruch verbreiten. Im Frachtbrief ist auf ihre frühere Verwendung hinzuweisen. Sie müssen in offenen Wagen befördert werden.

(8) Die Sendungen unterliegen im übrigen den in jedem Staate geltenden polizeilichen Vorschriften.

C.

Beförderung.

Die in Klasse VI genannten Stoffe, leere Behälter, in denen solche Stoffe enthalten waren, und lose Wagendecken, die zur Beförderung solcher Stoffe gedient haben, werden nicht als Eilstückgut befördert.

Muster des für die Gegenstände der Klasse III a, B, vorgeschriebenen Anschlagzettels.



Maßstab 1:4.

Rotes Papier.

(Folgen die Unterschriften.)

INTERNATIONALE EISENBAHNBEFÖRDERUNG.

FRACHTBRIEF.

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

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

Kontrollstempel der Eisenbahn:

Wagen	
Gattung und Nr. (1)	Eigentums- merkmal (2)
Ladegewicht und Ladefläche	
Nr. der Frachtkarte	

An⁽³⁾

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie der für diese Sendung anwendbaren Reglemente und Tarife der beteiligten Bahnen.

(*) Hier sind Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Strasse und Hausnummer, Land) anzugeben. Etwaige Angabe, ob das Gut bahnlagernd gestellt oder Zuführung in die Wohnung gewünscht wird.

(1) Vom Absender auszufüllen, wenn er die Verladung besorgt.

Versandbahn
Empfangsbahn
Bestimmungsstation

ZEICHEN und NUMMER	AN- ZAHL	ART der Verpackung	BEZEICHNUNG des Gutes	Wirkliches Bruttogewicht kg	ABGE- BUNDETES sur Berechnung zu zehendes Gewicht: kg	Erklärung über die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden. Bezeichnung der Beilagen. Beschreibung und Anzahl der Zellverschlüsse. Etwaige Bezeichnung eines Bevollmächtigten. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch vorgesehene Erklärungen.	ANZUWENDEnde TARIFE UND WEGEVORSCHRIFT
<div style="position: absolute; bottom: 20px; right: 20px; border: 1px solid black; padding: 5px;"> Angabe der vom Ab- sender übernommenen Kosten (Frankaturvermerk) </div> <div style="position: absolute; bottom: 20px; right: 20px; border: 1px solid black; padding: 5px;"> Interesse an der Lieferung </div> <div style="position: absolute; bottom: 20px; right: 20px; border: 1px solid black; padding: 5px;"> Barvorschuss </div> <div style="position: absolute; bottom: 20px; right: 20px; border: 1px solid black; padding: 5px;"> Nachnahme </div> <div style="position: absolute; bottom: 20px; right: 20px; border: 1px solid black; padding: 5px;"> Einzelnachweis des Barvorschlusses </div>							

Stempel der Versand-Station:	Wiege-Stempel:	Stempel der Bestimmungs-Station:	
			, den 19.....
Unterschrift und Adresse des Absenders:			

VOM ABSENDER ZU BEZAHLEN	RECHNUNG	FRACHT SATZ	VOM EMPFÄNGER ZU ERHEBEN			VOM ABSENDER ZU BEZAHLEN	RECHNUNG	FRACHT SATZ	VOM EMPFÄNGER ZU ERHEBEN			ÜBERGANGSTEMPEL
	Nachnahme { Barvorschuss nach Eingang						Übertrag . . .					
	Nachnahmegebühr											
	Fracht bis											
	Gebühr für Interesse an der Lieferung											
	Übertrag . . .											

(Folgen die Unterschriften.)

Anlage III.
(Artikel 12.)

Fehlen oder Mängel der Verpackung.

Allgemeine Erklärung.

Die Station..... der Bahn
übernimmt vom heutigen Tage an auf mein Ersuchen die nachbezeichneten
Güter, die von mir zur Beförderung aufgegeben werden:

.....

.....

.....

Ich erkenne hiermit an, dass diese Güter, wenn sie von einem Frachtbrief
begleitet sind, der einen Hinweis auf diese allgemeine Erklärung enthält,
unverpackt *),

in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung aufgegeben sind *):

.....

.....

.....

.....

....., den 19.....
(Unterschrift)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

(Folgen die Unterschriften.)

EISENBahn

FRANKATUR-BECHNUNG

INTERNATIONALER VERKEHR

Nr. _____

Gut _____

Versandstation _____

Bestimmungsstation _____

Absender _____

Empfänger _____

Die hiernach bezeichnete Sendung ist dem Empfänger auszuliefern, franko*

aber gegen Nachnahme von:
(in Buchstaben)

Die vom Absender zu entrichtenden Kosten sind unter Rücksendung dieser Frankatur-Rechnung als Beleg auf die unterzeichnete Dienststelle nachzunehmen.

Vom Absender hinterlegter Betrag:
(in Buchstaben)

Interesse an der Lieferung:
(in Buchstaben)

den _____ 19__

Die ^{Güter} _{Eilgut} -Abfertigung:

BEBECHNUNG

BINZELNACHWEIS

BETRAG

DATUM	SENDUNG			
	NUMMER		VON	NACH
	der Fracht-karte	des Fracht-briefs		
ANSCHRIFT ODER ZEICHEN UND NUMMER	ANZAHL	VERPACKUNG	INHALT	GEWICHT kg
der Frachtstücke				

BETRAG, DER VOM ABSENDERE ZU ZAHLEN IST
(Vgl. Rückseite)

(* Es ist genau die Art der Frankatur anzugeben. Diese muss einer der durch § 1 des Artikels 17 des I. U. G. zugelassenen Frankaturarten entsprechen, d. h. a) „Franko“; b) „Franko Fracht und ... (genaue Angabe der Gebühr oder Gebühren, die der Absender bezahlen will)“; c) „Franko einschließlich aller Gebühren“; d) „Franko ... (genaue Angabe der Gebühr oder Gebühren, die er übernimmt)“; e) „Franko bis ... (Grenze oder Grenzstation) oder franko bis ...“.

Zurücksendung an die $\frac{\text{Güter}}{\text{Eilgut}}$ -Abfertigung von _____

durch Vermittlung der Station _____

gegen Nachnahme von _____

Die $\frac{\text{Güter}}{\text{Eilgut}}$ -Abfertigung:

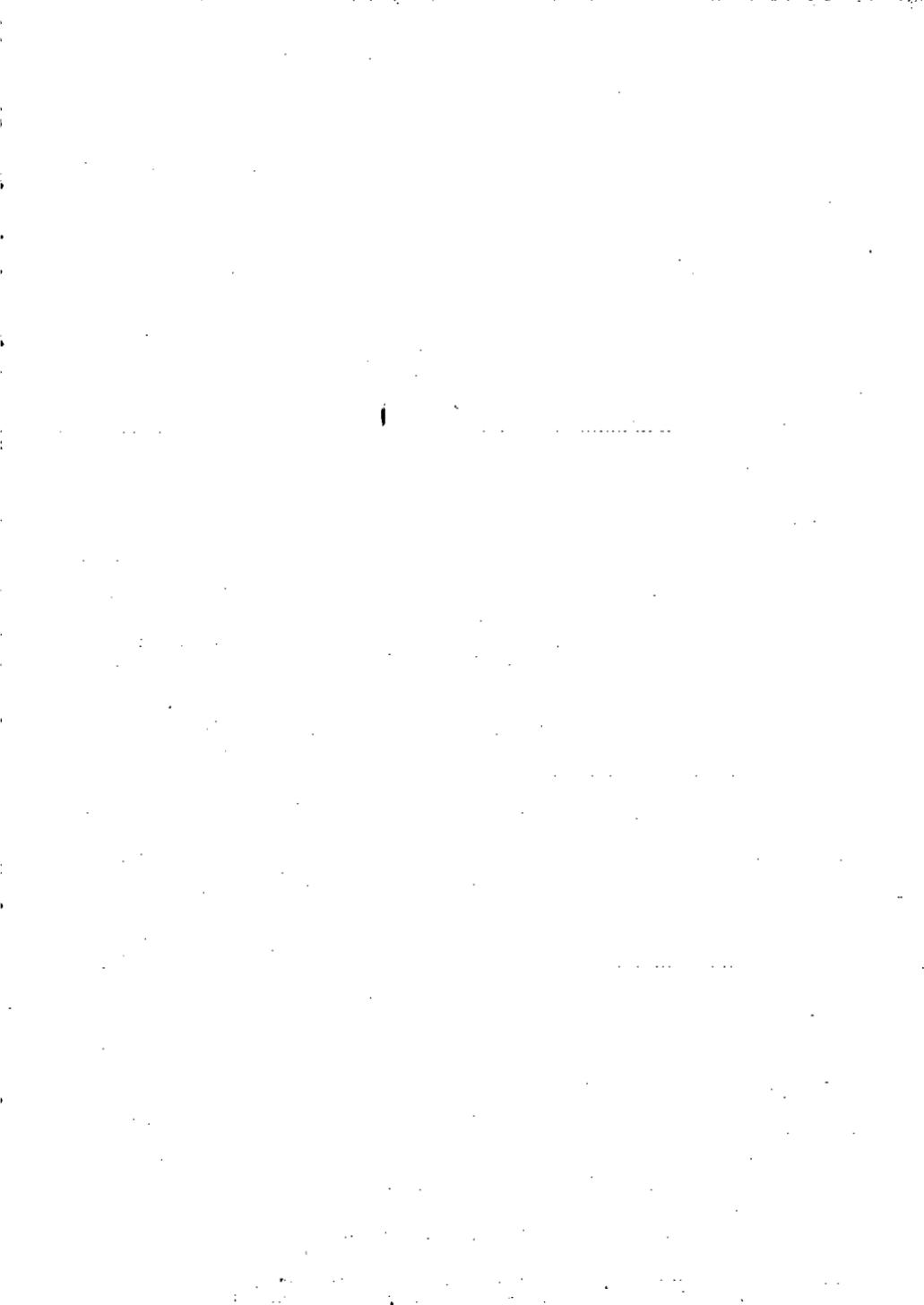
Mit Versandbuch Nr. _____ vom _____ von _____ nach _____

Frachtkarte Nr. _____ vom _____ von _____ nach _____

Frachtkarte Nr. _____ vom _____ von _____ nach _____

zurückgesandt.

(Folgen die Unterschriften.)



Nachträgliche Verfügung.

Anlage V.
(Artikel 21.)Die Station der Bahn
ersuche ich, die nachstehend bezeichnete Sendung:

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit Eilfrachtbrief
Frachtbrief vom 19 zur Beförderung

an in

aufgegeben wurde,

1. auf der Versandstation an zurückzugeben*);
2. in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs aufzuhalten*);
3. in Erwartung weiterer Verfügungen nicht abzuliefern*);
4. an in Station der
..... Eisenbahn abzuliefern*);
5. nur gegen Bezahlung einer Nachnahme von abzuliefern*);
(in Buchstaben)
6. nicht gegen Bezahlung der im Frachtbrief angegebenen Nachnahme, sondern
gegen Bezahlung einer Nachnahme von abzuliefern*);
(in Buchstaben)
7. ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern*);
8. franko abzuliefern*).

....., am 19
(Unterschrift)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

An die Station der Bahn in

Vorstehende vom Absender hier überreichten nachträglichen Verfügungen werden zur Ausführung unter Beachtung der Bestimmungen des Art. 22, § 1, des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr übermittelt. Sie wurden auf dem vom Absender vorgelegten Frachtbriefduplikat wiederholt. Die Bescheinigung über die Nachnahme wurde berichtet (eingezogen). Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm vom Nr.

....., am 19

Die Eilgutabfertigung.Die Frachtgutabfertigung.

(Folgen die Unterschriften.)

Reglement für das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung.

Artikel 1.

§ 1. Das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung hat seinen Sitz in Bern. Die Organisation des Zentralamts im Rahmen der im Artikel 57 des Übereinkommens getroffenen Bestimmungen sowie die Aufsicht über seine Geschäftsführung werden dem schweizerischen Bundesrat übertragen.

§ 2. Die Kosten des Zentralamts werden von den Vertragsstaaten nach dem Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken oder der Strecken getragen, die von Unternehmungen betrieben werden, die zur Beteiligung an den nach den Bedingungen des Übereinkommens ausgeführten Beförderungen zugelassen sind. Indessen tragen die Schiffahrtsunternehmungen nur nach Massgabe der Hälfte ihrer Streckenlängen zu den Kosten bei. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens Fr. 1. 40 für das Kilometer. Die Höhe des auf jedes Geschäftsjahr Eisenbahnstrecke entfallenden Jahreskredits wird für jedes Geschäftsjahr durch den schweizerischen Bundesrat nach Anhörung des Zentralamts und unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse und Bedürfnisse festgesetzt. Der Kredit wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamtes den Betrag des auf dieser Grundlage berechneten Kredits nicht erreicht haben, ist der nicht ausgegebene Rest dem Pensions- und Unterstützungsfonds zuzuführen, dessen Zinsen zur Unterstützung oder Entschädigung der Beamten und Angestellten des Zentralamts dienen sollen, die wegen vorgerückten Alters, infolge von Unfällen oder Krankheit dauernd zur weitem Erfüllung ihrer Dienstpflichten unfähig werden sollten.

Bei Vorlage des jährlichen Geschäftsberichts und der jährlichen Kostenrechnung an die Vertragsstaaten wird das Zentralamt sie auffordern, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu zahlen. Wenn ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt haben sollte, wird er ein zweitesmal hierzu aufgefordert. Wenn diese Aufforderung erfolglos bleibt, hat das Zentralamt sie im Anfang des folgenden Jahres bei Übersendung des Berichts über das verflossene neue Geschäftsjahr zu wiederholen. Wenn bis zum folgenden 1. Juli auch diese Mahnung erfolglos geblieben ist, wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden fälligen Jahresbeiträge zu veranlassen; wenn diese erfolglos bleibt, wird das Zentralamt dem Staat drei Monate später mitteilen, dass, wenn die erwartete Zahlung nicht bis zum Schluss des Jahres geleistet werde, seine Nichtzahlung als stillschweigende Erklärung seines Willens, aus dem Übereinkommen auszuschcheiden, angesehen werden würde. Wenn diesem letzten Schritt bis zum 31. Dezember keine Folge

gegeben wird, wird das Zentralamt von dem stillschweigend durch den säumigen Staat erklärten Wunsch, aus dem Übereinkommen auszuschneiden, Kenntnis nehmen und zur Streichung der Strecken dieses Staates aus der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken schreiten.

Die nicht wiedererlangten Beträge sollen nach Möglichkeit aus den laufenden Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrages, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die übrigen Staaten im Verhältnis der Kilometerzahl ihrer Strecken belastet werden, die zur Zeit der Rechnungsstellung dem Übereinkommen angehörten. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmass beteiligt, wie er bereits während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staats abschliesst, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat. Ein Staat, dessen Strecken unter den im vorhergehenden Absatz genannten Bedingungen gestrichen worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Summen, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar mit fünf vom Hundert Zinsen, deren Lauf am Ende des sechsten Monats nach dem Tage beginnt, an dem das Zentralamt ihn erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

Artikel 2.

§ 1. Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, die die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Mitteilungen enthält, namentlich über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderen Unternehmungen sowie über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, und ausserdem die Nachrichten über Rechtsprechung und Statistik, deren Veröffentlichung es für zweckmässig hält.

§ 2. Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Stück wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugesandt. Weitere gewünschte Stücke sind nach einem von dem Zentralamt festzusetzenden Preise zu zahlen.

Artikel 3.

§ 1. Die aus dem internationalen Verkehr herrührenden unbezahlt geliebenen Forderungen können von der fordernden Verwaltung dem Zentralamt zur Erleichterung der Eintreibung mitgeteilt werden. Zu diesem Zwecke fordert das Zentralamt die schuldnerische Unternehmung auf, die geschuldete Summe zu begleichen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die Weigerung genügend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

§ 3. Wenn das Zentralamt der Ansicht ist, dass die Summe ganz oder teilweise wirklich geschuldet wird, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen bestimmen, dass die schuldnerische Unternehmung die Schuld ganz oder teilweise an das Zentralamt abzuführen hat; die so bezahlte Summe bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in Händen des Zentralamts.

§ 4. Wenn eine Unternehmung innerhalb von zwei Wochen die Aufforderung des Zentralamts nicht beachtet, so ist an sie eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen ihrer Nichtbeachtung zu richten.

§ 5. Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat das Zentralamt an den Staat, dem die betreffende Unternehmung angehört, eine mit Gründen versehene Mitteilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Massnahmen in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die Strecken der schuldnerischen Unternehmung weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. Wenn der Staat, dem die schuldnerische Unternehmung angehört, erklärt, dass er trotz der Nichtzahlung die Strecken dieser Unternehmung von der Liste nicht streichen zu lassen gedenkt, oder wenn er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamts unbeantwortet lässt, so wird rechtswirksam angenommen, dass er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit der genannten Unternehmung übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

(Folgen die Unterschriften.)

Reglement für die fachmännische Kommission.

Artikel 1.

In der fachmännischen Kommission sind Deutschland, Frankreich und Italien ständig vertreten. Alle andern Vertragsstaaten können sich in den Sitzungen der Kommission vertreten lassen, wenn sie es für nötig halten.

Artikel 2.

Die Regierungen der Vertragsstaaten teilen ihre Begehren und Anträge nebst Begründung bezüglich der Anlage I dem Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung mit; das Zentralamt bringt sie sofort den übrigen Vertragsstaaten zur Kenntnis; das Zentralamt beruft die Kommission je nach Bedürfnis zu einer Sitzung ein. Die Anberaumung der Kommissionssitzungen wird allen Vertragsstaaten zwei Monate im voraus unter genauer Bezeichnung der Verhandlungsgegenstände mitgeteilt.

Artikel 3.

Die Kommission ist verhandlungsfähig, wenn drei Vertragsstaaten vertreten sind.

Artikel 4.

Die Kommission bezeichnet für jede Tagung ihren Präsidenten und Vizepräsidenten.

Artikel 5.

Die Beschlüsse der Kommission werden mit Stimmenmehrheit der vertretenen Staaten gefasst; bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Präsidenten der Sitzung.

Artikel 6.

Die Staaten tragen die Kosten ihrer Vertretungen.

Artikel 7.

Das Sekretariat und die Schriftführung der Kommission werden vom Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung besorgt.

Artikel 8.

Der Direktor oder in seiner Vertretung der Vizedirektor des Zentralamts wohnen den Sitzungen der Kommission mit beratender Stimme bei.

(Folgen die Unterschriften.)

Protokoll.

Im Begriffe, zur Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, in Gegenwart und unter Beteiligung des Delegierten der Regierungskommission des Saarbeckengebietes, das Nachstehende erklärt und vereinbart:

I. Ratifikation und Inkrafttreten.

Das Übereinkommen ist zu ratifizieren, und die Ratifikationsurkunden sind sobald als möglich in Bern zu hinterlegen; es wird zwischen den Staaten, die es ratifiziert haben, in Kraft treten, sobald eine Vereinbarung hierüber zwischen den Regierungen dieser Staaten zustande gekommen sein wird.

II. Übergangsbestimmungen.

Da der Wert der in den verschiedenen Staaten im Umlaufe befindlichen Geldsorten starken Schwankungen unterworfen ist, kann jeder Staat für einen Zeitraum, der indessen vier Jahre, gerechnet vom Inkrafttreten des Übereinkommens an, nicht überschreiten darf, durch Tarifvorschriften oder durch Massnahmen der Staatsgewalt die Bestimmungen der Artikel 17, 19, 21, 29 und 36 des Übereinkommens abändern, indem bestimmt wird:

1. a) dass die Sendungen im Verkehr aus diesem Staate nur in Frankatur bis zu seinen Grenzpunkten zuzulassen sind;

b) dass die Sendungen beim Eintritt in diesen Staat mit keinerlei Kosten belastet sein oder dass die Sendungen im Verkehr nach diesem Staate bei der Auflieferung nur bis zu seinen Grenzpunkten frankiert werden dürfen;

c) dass die Frachten für Durchgangssendungen durch diesen Staat gemäss den Vereinbarungen unter den Beteiligten entweder im Versandlande oder im Empfangslande bezahlt werden;

2. dass die Sendungen, für die Linien dieser Staaten benutzt werden, nicht mit Nachnahme belastet werden dürfen, und dass Barvorschüsse nicht zuzulassen sind;

3. dass der Versender den Frachtvertrag hinsichtlich der Frankierung und der Nachnahme nicht abändern darf;

4. dass die in den Artikeln 29 und 36 festgesetzten Höchstbeträge von Fr. 50 und von Fr. 100 auf Fr. 25 bzw. Fr. 50 herabgesetzt werden.

Das gegenwärtige Protokoll, das gleichzeitig wie das am heutigen Tage vereinbarte Übereinkommen zu ratifizieren ist, gilt als integrierender Bestandteil dieses Übereinkommens und hat dieselbe Geltung und Dauer wie dieses.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten und der Delegierte der Regierungskommission des Saargebietes dieses Protokoll unterzeichnet.

So geschehen zu Bern, den dreiundzwanzigsten Oktober eintausendneunhundertvierundzwanzig, in einer einzigen Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jeder der unterzeichneten Mächte eine amtliche Ausfertigung zugestellt werden wird.

(Folgen die Unterschriften.)

Internationales Übereinkommen

über den

Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.)

vereinbart zwischen.

Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Polen, Portugal, Rumänien, dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Schweden, der Schweiz und der Tschechoslowakei.

Die Regierungen der oben aufgeführten Staaten, in der Erkenntnis des Nutzens einer Vereinbarung über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr,

haben beschlossen, zu diesem Zwecke auf Grund des in ihrem Auftrag ausgearbeiteten und in dem Protokoll d. d. Bern, 8. Juni 1923, niedergelegten Entwurfes ein Übereinkommen zu treffen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Deutschland:

Herrn Eduard *Hoffmann*, Geschäftsträger in der Schweiz.

Österreich:

Seine Exzellenz Herrn Leo *Di Pauli*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Belgien:

Seine Exzellenz Herrn Fernand *Peltzer*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Bulgarien:

Herrn Dimitri *Mikoff*, Geschäftsträger in der Schweiz.

Dänemark:

Seine Exzellenz Herr Andreas *de Oldenburg*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Die Freie Stadt Danzig:

Seine Exzellenz Herr Jean *de Modzelewski*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister von Polen in der Schweiz.

Spanien:

Seine Exzellenz Herr Emilio *de Palacios y Fau*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Estland:

Herrn Karl *Menning*, Geschäftsträger in Deutschland und der Schweiz.

Finnland:

Herrn Urho *Toivola*, Direktor des finnländischen Sekretariates beim Völkerbunde.

Frankreich:

Seine Exzellenz Herr Henry *Allizé*, Botschafter in der Schweiz;
Herrn Maurice *Sébille*, Abgeordneten;
Herrn *Colson*, Vizepräsidenten des Staatsrates.

Griechenland:

Herrn Vassili *Dendramis*, Geschäftsträger in der Schweiz.

Ungarn.

Herrn Felix *Parcher de Terjékfalva*, Geschäftsträger in der Schweiz.

Italien:

Seine Exzellenz Herr Carlo *Garbasso*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Lettland:

Seine Exzellenz Herr Oskar *Voit*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Deutschland und der Schweiz.

Litauen:

Seine Exzellenz Herr Venceslas *Sidzikauskas*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Deutschland, Geschäftsträger in der Schweiz.

Luxemburg:

Herr Antoine *Lefort*, Staatsrat, Ersten Regierungskommissar in Eisenbahnangelegenheiten.

Norwegen:

Seine Exzellenz Herr Johannes *Irgens*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Italien und der Schweiz.

Die Niederlande:

Seine Exzellenz Herr Willem I. *Doude van Troostwijk*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Polen:

Seine Exzellenz Herr Jean *de Modzelewski*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Portugal:

Seine Exzellenz Herr Antonio M. B. *Ferreira*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Rumänien:

Seine Exzellenz Herr Nicolas *Petresco-Commène*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen:

Seine Exzellenz Herr Miloutine *Yovanovitch*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Schweden:

Seine Exzellenz den Herrn Baron Jonas *Alströmer*, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Die Schweiz:

Herr Bundesrat Giuseppe *Motta*, Vorsteher des Eidgenössischen Politischen Departements.

Tschechoslowakei:

Herr Otakar *Lankaš*, Departementschef im Eisenbahnministerium.

Die in Gegenwart und unter Beteiligung von Herrn Jean Morize, Delegierter der *Regierungskommission des Saarbeckengebietes*, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgeteilt und sie in guter und gehöriger Form befunden haben, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Titel I.

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens.

Artikel 1.

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet.

§ 1. Dieses Übereinkommen findet auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck auf Grund internationaler Fahrausweise und Gepäckscheine Anwendung, deren Beförderungsweg die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschliesslich Strecken umfasst, die in der gemäss Artikel 58 dieses Übereinkommens aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. Von der Anwendung des Übereinkommens sind jedoch ausgenommen:

1. Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsstationen im Gebiet desselben Staates liegen und das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren:

- a) wenn die Durchgangsstrecken von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben werden;
- b) auch dann, wenn die Durchgangsstrecken nicht von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen diese Beförderungen nicht als internationale angesehen werden sollen.

2. Beförderungen zwischen Stationen zweier Nachbarstaaten, wenn sie auf der ganzen Strecke von Eisenbahnen des einen dieser Staaten bewirkt werden und keiner dieser Staaten widerspricht.

§ 3. Die Tarife bestimmen, in welchen Verbindungen internationale Fahrausweise und Gepäckscheine verabfolgt werden.

Artikel 2.

Beteiligung anderer Unternehmungen als der Eisenbahnen.

§ 1. Ausser Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmässig betriebene Kraftwagen- oder Schiffahrtslinien aufgenommen werden, die im Anschluss an eine Eisenbahn internationale Beförderungen unter der Verantwortung eines der Vertragsstaaten oder einer in die Liste eingetragenen Eisenbahn ausführen.

§ 2. Die Unternehmungen, die solche Linien betreiben, haben alle Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch dieses Übereinkommen übertragen sind, vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenartigkeit der Beförderungsart ergebenden Abweichungen. Die durch dieses Übereinkommen festgesetzten Haftungsbestimmungen dürfen jedoch nicht geändert werden.

§ 3. Jeder Staat, der eine der in § 1 bezeichneten Linien in die Liste eintragen lassen will, muss dafür Sorge tragen, dass die in § 2 bezeichneten Abweichungen in gleicher Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

Artikel 3.

Anschlussabfertigung.

§ 1. Das Übereinkommen ist auch anwendbar, wenn der Reisende und sein Gepäck von einer nicht in einen internationalen Tarif aufgenommenen Station zunächst nach einer in diesem Tarif enthaltenen Anschlussstation desselben Staates und von dort aus nach der in diesem Tarif enthaltenen Bestimmungsstation entweder mit einem durchgehenden Fahrausweis und Gepäckschein, in dem die Tarifsätze für die direkte Strecke und die Anschlussstrecke zusammengerechnet sind, oder mit zwei aneinanderschliessenden Fahrausweisen befördert werden. Werden zwei Fahrausweise ausgestellt, so ist auf dem zweiten Fahrausweis die ursprüngliche Abgangsstation zu vermerken.

§ 2. Die Eisenbahnen bestimmen, inwieweit und unter welchen Bedingungen von gewissen Stationen aus eine solche Anschlussbeförderung beansprucht werden kann. Diese Stationen werden in ein Verzeichnis aufgenommen, das den anderen beteiligten Eisenbahnen mitgeteilt wird.

Artikel 4.

Beförderungspflicht der Eisenbahn.

Soweit ein internationaler Tarif besteht oder eine Anschlussbeförderung nach Artikel 3 vorgesehen ist, kann die Beförderung nicht verweigert werden, wenn:

- a) der Reisende den Bedingungen dieses Übereinkommens nachkommt;
- b) die Beförderung mit den regelmässigen Beförderungsmitteln möglich ist;
- c) die Beförderung nicht auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;
- d) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelpen vermochte.

Titel II.

Beförderungsvertrag.

Kapitel I.

Beförderung der Reisenden.

Artikel 5.

Berechtigung zur Fahrt.

§ 1. Der Reisende muss bei Antritt der Fahrt mit einem Fahrausweis versehen sein. Die Tarife können Ausnahmen zulassen.

§ 2. Der Reisende ist verpflichtet, den Fahrausweis bis zur Beendigung der Reise aufzubewahren. Er hat ihn auf Verlangen jedem mit der Prüfung betrauten Beamten vorzuzeigen und bei Beendigung der Fahrt abzugeben.

Artikel 6.

Fahrausweise.

§ 1. Die für eine internationale Beförderung nach diesem Übereinkommen ausgegebenen Fahrausweise müssen das Zeichen Φ tragen.

§ 2. Die Fahrausweise müssen folgende Angaben enthalten:

- a) die Abgangs- und die Bestimmungsstation;
- b) den Beförderungsweg; wenn die Benutzung verschiedener Wege oder Beförderungsmittel gestattet ist, ist dies ersichtlich zu machen;
- c) die Zuggattung und die Wagenklasse;
- d) den Fahrpreis;
- e) den ersten Geltungstag;
- f) die Geltungsdauer.

§ 3. Die Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Fahrausweise zu drucken und auszufüllen sind, sowie deren Form und Inhalt.

§ 4. Die Fahrausweise in Heftform, die Kontrollscheine enthalten, sowie die zusammengestellten Fahrscheinhefte bilden einen einzigen Fahrausweis im Sinne dieses Übereinkommens.

Die von amtlichen Reisebüros oder privaten Agenturen in einem Hefte vereinigten Fahrausweise bilden je einen besonderen Fahrausweis, der je nach dem einzelnen Fall den inneren Bestimmungen des betreffenden Staates oder denen dieses Übereinkommens untersteht.

§ 5. Ein Fahrausweis ist, soweit die Tarife nicht Ausnahmen zulassen, nur übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

Der Handel mit Fahrausweisen und deren Wiederverkauf zu einem von den Tarifen abweichenden Preise unterliegen in jedem Staate den Gesetzen und Verordnungen dieses Staates.

Artikel 7.

Fahrpreisermäßigung für Kinder.

§ 1. Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahr, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, sind ohne Fahrausweis frei zu befördern.

§ 2. Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein besonderer Platz beansprucht wird, sind zu ermässigten Preisen zu befördern, die nicht mehr als die Hälfte der Preise der Fahrausweise für Erwachsene betragen dürfen.

Diese Ermässigung braucht für Fahrausweise, die schon eine Ermässigung gegenüber dem allgemeinen Tarif geniessen, nicht gewährt zu werden.

Artikel 8.

Geltungsdauer der Fahrausweise.

§ 1. Die Geltungsdauer der Fahrausweise muss durch den Tarif bestimmt werden.

§ 2. Diese Geltungsdauer muss mindestens betragen:

bei einfacher Fahrt:

für je auch nur angefangene 150 km 1 Tag;

bei Hin- und Rückfahrt:

für Entfernungen bis und mit 50 km 2 Tage;

für Entfernungen von 51—100 km 3 Tage;

für je auch nur angefangene weitere 100 km 1 Tag.

§ 3. Besondere Fahrausweise zu ermässigten Preisen können eine andere Geltungsdauer haben.

Artikel 9.

Anweisung und Vorausbestellung der Plätze.

§ 1. Für die Anweisung der Plätze gelten die Bestimmungen der einzelnen Eisenbahnen.

§ 2. Ob und unter welchen Bedingungen für einzelne Züge bestimmte Plätze bestellt werden können, bestimmen die Tarife oder die Fahrpläne.

Artikel 10.

Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenstationen.

Ob und unter welchen Bedingungen der Reisende innerhalb der Geltungsdauer der Fahrausweise die Fahrt unterbrechen darf, bestimmen die Tarife.

Artikel 11.

Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung.

Der Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung als der Fahrausweis angibt, ist dem Reisenden unter den in den Tarifen enthaltenen Bedingungen gegen Zahlung des vorgesehenen Zuschlags gestattet.

Artikel 12.

Reisende ohne gültigen Fahrausweis.

Ein Reisender, der keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen kann, hat unbeschadet seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit ausser dem Fahrpreis für die durchfahrene Strecke einen Zuschlag zu bezahlen, der sich nach den Vorschriften der Eisenbahn, wo die Vorzeigung des Fahrausweises verlangt wurde, berechnet; in Ermanglung solcher Vorschriften hat der Reisende einen Zuschlag in Höhe des Fahrpreises für die durchfahrene Strecke zu bezahlen.

Artikel 13.

Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Personen.

§ 1. Folgende Personen werden in die Züge nicht zugelassen oder können unterwegs von der Fahrt ausgeschlossen werden:

- a) betrunkene Personen und solche, die den Anstand verletzen oder die Vorschriften der Gesetze und Reglemente nicht beachten; solche Personen haben weder Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises noch der bezahlten Gepäckfracht;
- b) Personen, die wegen einer Krankheit oder aus andern Gründen Mitreisenden augenscheinlich lästig fallen würden, wenn nicht ein besonderes Abteil für sie im voraus gemietet ist oder ihnen sonst gegen Bezahlung angewiesen werden kann. Unterwegs erkrankte Personen sind jedoch wenigstens bis zur nächsten geeigneten Station zu befördern, wo sie Pflege finden können. Das Fahrgeld und die Gepäckfracht sind nach Abzug des Betrages für die durchfahrene Strecke zu erstatten.

§ 2. Für die Beförderung von Personen, die an ansteckenden Krankheiten leiden, sind die internationalen Vereinbarungen und mangels solcher die in den einzelnen Staaten geltenden Bestimmungen massgebend.

Artikel 14.

Von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossene Gegenstände.

§ 1. Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schusswaffen, explosionsfähige, leicht entzündbare und ätzende Stoffe, sowie Gegenstände, die geeignet sind, den Reisenden lästig zu fallen, dürfen nicht in die Personenwagen mitgenommen werden.

Reisende, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes eine Schusswaffe führen, sowie Jäger und Schützen dürfen jedoch Handmunition mitnehmen; die in den geltenden Reglementen der berührten Gebiete festgesetzten untersten Gewichtsgrenzen dürfen aber nicht überschritten werden. Den Begleitern von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagen oder Wagenabteilen fahren, ist gestattet, geladene Schusswaffen mitzuführen.

§ 2. Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu überzeugen, wenn triftige Gründe eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 1 vermuten lassen.

§ 3. Der Zuwiderhandelnde haftet für jeden aus der Übertretung des Verbotes (§ 1) entstehenden Schaden und verwirkt ausserdem die durch die Gesetze und Reglemente festgesetzten Strafen.

Artikel 15.

Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen.

§ 1. Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in Personenwagen mitnehmen, wenn keine Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizeivorschriften oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entgegenstehen, und wenn die Wagen dadurch nicht beschädigt werden können. Jedem Reisenden steht für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung; weitere Beschränkungen können die Tarife bestimmen.

§ 2. Lebende Tiere dürfen in die Personenwagen nicht mitgenommen werden. Jedoch sind kleine Hunde und andere kleine Haustiere zugelassen, soweit nicht Polizeivorschriften der einzelnen Staaten entgegenstehen und kein Mitreisender widerspricht.

Die Tarife oder Fahrpläne können die Mitnahme von Tieren in bestimmte Gattungen von Wagen oder Zügen verbieten oder zulassen.

Die Tarife bestimmen, ob und für welche Tiere eine Beförderungsgebühr zu bezahlen ist.

§ 3. Die in die Personenwagen mitgenommenen Gegenstände und Tiere sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Artikel 16.

Verspätungen. Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen.

Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluss an einen anderen Zug versäumt, oder fällt ein Zug ganz oder teilweise aus, und will der Reisende seine Reise fortsetzen, so hat ihn die Eisenbahn nebst seinem Gepäck, soweit es mög-

lich ist, und zwar ohne Preiszuschlag, mit einem auf der gleichen oder auf einer anderen Strecke derselben Eisenbahnen nach derselben Bestimmungsstation fahrenden Zuge zu befördern, wenn hierdurch die Ankunft auf der Bestimmungsstation beschleunigt wird. Der Stationsvorstand hat gegebenenfalls auf dem Fahrausweis die Versäumung des Anschlusses oder den Zugausfall zu bescheinigen, die Geltungsdauer des Fahrausweises soweit erforderlich zu verlängern und ihn mit Gültigkeitsvermerk für den neuen Weg, für eine höhere Wagenklasse oder für einen Zug mit höheren Fahrpreisen zu versehen. Die Eisenbahn ist indessen berechtigt, durch den Tarif oder durch die Fahrpläne einzelne Züge von der Benutzung auszuschliessen.

Kapitel II.

Gepäckbeförderung.

Artikel 17.

Begriff des Reisegepäcks. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

§ 1. Als Reisegepäck werden nur die Gegenstände angesehen, die zum persönlichen Gebrauch des Reisenden für seine Reise bestimmt und in Reisekoffer, Reisekörbe, Reisetaschen, Reisesäcke, Hutschachteln oder dergleichen verpackt sind.

§ 2. Ferner sind zur Beförderung als Reisegepäck unter der Bedingung zugelassen, dass sie dem Gebrauch des Reisenden dienen:

- a) Trag- und Rollstühle für Kranke;
- b) Kinderwagen;
- c) Warenproben- und Musterkoffer;
- d) tragbare Musikinstrumente in Kasten, Futteralen und anderen Umschliessungen;
- e) Geräte für Schausstellungen von Artisten unter der Bedingung, dass ihre Art und Verpackung, ihr Rauminhalt und ihr Gewicht das rasche Verladen und Unterbringen in die Gepäckwagen gestatten;
- f) Vermessungsgeräte bis zu 4 m Länge und Handwerkzeug;
- g) Fahrräder, auch einsitzige Motorräder, wenn die Zubehörstücke von ihnen entfernt sind, und wenn die Brennstoffbehälter Ablasshähne haben und vollständig leer sind; ferner: ein- und zweisitzige Handschlitten, Skis und Schlittschuhsegel.

§ 3. Die Tarife können noch andere, nicht zum Reisebedarf gehörende Gegenstände, auch Tiere in genügend sicheren Behältern, als Reisegepäck zulassen.

§ 4. Die nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände sind zur Beförderung als Reisegepäck nicht zugelassen.

Artikel 18.

Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Gepäck. Zuschläge.

§ 1. Der Inhaber des Gepäckscheins ist für die Beachtung der Vorschriften des Artikels 17 verantwortlich und trägt alle Folgen einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

§ 2. Vermutet die Eisenbahn eine solche Zuwiderhandlung, so hat sie das Recht, nachzuprüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke den Vorschriften entspricht. Der Inhaber des Gepäckscheins wird aufgefordert, bei der Prüfung zugegen zu sein. Falls er sich nicht einstellt oder nicht zu erreichen ist, so hat die Nachprüfung in Ermanglung anderer gesetzlicher oder reglementarischer Bestimmungen des Staates, in dem sie stattfindet, unter Zuziehung von zwei der Eisenbahn nicht angehörenden Zeugen, zu erfolgen. Wird eine Zuwiderhandlung festgestellt, so hat der Inhaber des Gepäckscheins die Kosten der Nachprüfung zu bezahlen.

§ 3. Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 4 des Artikels 17 hat der Inhaber des Gepäckscheins unbeschadet seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit den Unterschied der Beförderungsgebühren nachzubezahlen, den etwaigen Schaden zu ersetzen und ausserdem einen Zuschlag zu entrichten.

Der Zuschlag beträgt für das Kilogramm Rohgewicht der von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände 15 Fr., mindestens aber 30 Fr. für jede Gepäcksendung bei den gemäss Art. 3, Ziffer 4, des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossenen oder bei den in der Anlage I zum Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in die Klassen I und II eingereihten Gegenständen, und 5 Fr., mindestens aber 10 Fr. für jede Sendung in den übrigen Fällen.

Wenn die für den Binnenverkehr der Eisenbahn, wo die Zuwiderhandlung festgestellt wurde, geltenden Vorschriften niedrigere Gesamtzuschläge vorsehen, sind diese zu erheben.

Artikel 19.

Verpackung und Beschaffenheit des Gepäcks.

§ 1. Gepäckstücke, deren Verpackung ungenügend oder deren Herrichtung zur Beförderung mangelhaft ist, können zurückgewiesen werden. Werden sie gleichwohl zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, in den Gepäckschein einen Vermerk über den Zustand aufzunehmen.

§ 2. Auf den Gepäckstücken müssen der Name und die Adresse des Reisenden sowie die Bestimmungsstation in genügender Haltbarkeit verzeichnet sein. Gepäckstücke, die diese Angaben nicht tragen, können zurückgewiesen werden.

§ 3. Der Reisende hat alte Gepäckzettel, Adressen oder andere Aufschriften, die sich auf frühere Beförderungen beziehen, zu entfernen.

Artikel 20.

Abfertigung. Gepäckschein.

§ 1. Reisegepäck wird nur gegen Vorweis eines mindestens bis zur Bestimmungsstation des Gepäcks gültigen Fahrausweises abgefertigt.

Die Tarife bestimmen, ob und inwieweit Reisegepäck ohne Fahrausweis zur Beförderung zugelassen ist.

§ 2. Bei der Auflieferung des Gepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein zu verabfolgen.

§ 3. Im übrigen richtet sich das Verfahren für die Abfertigung des Reisegepäcks nach den für die Aufgabestation geltenden Bestimmungen.

§ 4. Die Gepäckscheine, die für internationale Sendungen ausgegeben werden, sind nach dem diesem Übereinkommen als Anlage I beigegebenen Muster auszustellen.

§ 5. Die Gepäckscheine müssen folgende Angaben enthalten:

- a) die Aufgabe- und Bestimmungsstation;
- b) den Beförderungsweg;
- c) den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Gepäck aufgegeben worden ist;
- d) die Anzahl der Fahrausweise (mit Ausnahme des in § 1, 2. Absatz, vorgesehenen Falles);
- e) die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke;
- f) die Gepäckfracht und etwaige andere Gebühren;
- g) gegebenenfalls den Betrag (in Buchstaben) des nach Artikel 35 angegebenen Interesses an der Lieferung.

§ 6. Die Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Gepäckscheine zu drucken und auszufüllen sind.

Artikel 21.

Auslieferung.

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

§ 2. Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, auf der Bestimmungsstation die Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, die Zeit abgelaufen ist, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur zoll-, steuer-, finanzamtlichen, polizeilichen oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Abfertigung erforderlich ist.

§ 3. Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur verpflichtet, wenn die Empfangsberechtigung nachgewiesen wird; wird dieser Nachweis für ungenügend erachtet, so kann die Eisenbahn Sicherstellung verlangen.

§ 4. Das Gepäck ist auf der Station auszuliefern, nach der es abgefertigt war. Auf rechtzeitiges Verlangen des Inhabers des Gepäckscheins kann es jedoch, wenn die Umstände dies gestatten, auch keine zoll-, steuer-, finanzamtlichen, polizeilichen oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entgegenstehen, gegen Rückgabe des Gepäckscheins und, wenn es der Tarif vorschreibt, gegen Vorzeigung des Fahrausweises auf der Aufgabestation zurückgegeben oder auf einer Zwischenstation ausgeliefert werden.

§ 5. Der Inhaber des Gepäckscheins, dem das Gepäck nicht unter den im vorstehenden § 2 bezeichneten Bedingungen ausgeliefert wird, kann verlangen, dass ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der Abforderung bescheinigt werden.

§ 6. Im übrigen unterliegt die Auslieferung den bei der ausliefernden Bahn bestehenden Bestimmungen.

Kapitel III.

Gemeinsame Bestimmungen für Personen- und Gepäckbeförderung.

Artikel 22.

Züge. Fahrpläne. Tarifauszüge.

§ 1. Zur Beförderung dienen die im Fahrplan enthaltenen regelmässigen und die nach Bedarf verkehrenden Züge.

§ 2. Die Eisenbahnen haben die Fahrpläne der Züge ihrer eigenen Strecken rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen. Aus ihnen müssen Gattung, Wagenklassen und Abfahrzeiten, für die grösseren Übergangs- und die Endstationen auch die Ankunftszeiten der Züge sowie die wichtigeren Zuganschlüsse zu ersehen sein.

Ausser Kraft getretene Fahrpläne sind sofort zu entfernen.

§ 3. Auf jeder dem internationalen Verkehr dienenden Station muss der Reisende den Tarif oder Tarifauszug einsehen können, der die Preise der dort verkäuflichen internationalen Fahrausweise und die entsprechenden Gepäckfrachten enthält.

Artikel 23.

Grundsätze für die Berechnung der Beförderungspreise. Tarife.

§ 1. Die Beförderungspreise sind nach Massgabe der zu Recht bestehenden und in jedem Staate gehörig veröffentlichten Tarife zu berechnen. Diese Tarife

müssen alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren nötigen Angaben enthalten und gegebenenfalls bestimmen, in welcher Weise den Verschiedenheiten der Währungen Rechnung getragen werden soll.

§ 2. Die Tarife müssen die besonderen Bedingungen für die Beförderung enthalten.

Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden. Ihre Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen, andernfalls sind sie nichtig.

Direkte internationale Tarife sowie deren Abänderungen treten an dem in der Veröffentlichung angegebenen Tage in Kraft. Erhöhungen dieser Tarife oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen sind spätestens 8 Tage vor dem für die Einführung festgesetzten Zeitpunkt zu veröffentlichen.

Falls internationale Fahrausweise oder Gepäckscheine ohne Bestehen eines direkten Tarifs ausgegeben werden und eine Eisenbahn ihren Tarif ändert, kann die Durchführung der Änderung bei den andern Bahnen frühestens 8 Tage nach Eintreffen der Mitteilung beansprucht werden.

Tarife, die nur für eine bestimmte Zeit eingeführt sind, treten mit Ablauf dieser Zeit ausser Kraft.

Artikel 24.

Verbot von Sonderübereinkommen.

Jedes Sonderübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Reisenden eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

Dagegen sind Preisermässigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, ebenso Ermässigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrts-, Erziehungs- und Unterrichtszwecke gewährt werden.

Artikel 25.

Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden.

Die Reisenden haben die zoll-, steuer- und finanzamtlichen, polizeilichen und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften hinsichtlich ihrer Person und hinsichtlich der Untersuchung ihres Gepäcks und Handgepäcks zu befolgen. Dieser Untersuchung haben sie beizuwohnen, vorbehaltlich der durch die Reglemente zugelassenen Ausnahmen. Die Eisenbahn ist gegenüber den Reisenden von jeder Haftung für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschriften befreit.

Artikel 26.

Rückerstattungen.

§ 1. Ist ein Fahrausweis nicht benutzt worden, so kann vorbehaltlich der in den §§ 3 und 4 bezeichneten Abzüge der bezahlte Fahrpreis zurückverlangt werden.

§ 2. Ist ein Fahrausweis infolge von Tod, Krankheit oder Unfall des Reisenden oder wegen zwingender Gründe ähnlicher Art nur teilweise benutzt worden, so wird vorbehaltlich der in den §§ 3 und 4 bezeichneten Abzüge der Unterschied zwischen dem bezahlten Gesamtpreis und dem nach dem Normaltarif für die zurückgelegte Strecke berechneten Fahrpreis erstattet.

§ 3. Von der Rückerstattung ausgeschlossen sind die Steuern, Zuschläge für Platzkarten, Herstellungskosten für Fahrausweise in Heftform und die für den Verkauf der Fahrausweise bezahlten Provisionen.

§ 4. Von dem zu erstattenden Betrag wird ausser den etwaigen Portoauslagen für seine Zusendung eine Gebühr von 10 %, jedoch nicht weniger als Fr. —. 50 und nicht mehr als Fr. 3 für die Fahrkarte abgezogen.

Dieser Abzug findet nicht statt, wenn ein unbenutzt gebliebener Fahrausweis am Ausgabebetrag der Ausgabestelle zurückgegeben wird.

§ 5. Verzichtet ein Reisender, der infolge von Anschlussversäumnis wegen Zugverspätung den Anschlusszug versäumt hat oder durch den Ausfall eines Zuges oder durch eine Verkehrsunterbrechung an der fahrplanmässigen Fortsetzung seiner Reise verhindert worden ist, auf die Weiterreise, so ist er berechtigt, von der Eisenbahn die Anwendung der Bestimmung des § 2 zu verlangen; die Abzüge nach § 4 dürfen jedoch nicht gemacht werden.

§ 6. Auf Fahrausweise zu ermässigtem Preise kann eine Rückerstattung nur in den Fällen und im Umfang des § 5 beansprucht werden; die nach Artikel 7, § 2, Absatz 1, ausgegebenen Kinderfahrkarten gelten nicht als Fahrausweise zu ermässigtem Preis im Sinne dieser Bestimmung.

§ 7. Für verlorene Fahrausweise wird keine Rückerstattung gewährt.

§ 8. Wird das aufgegebene Gepäck zurückgenommen, ehe es die Aufgabestation verlassen hat, so kann die bezahlte Gepäckfracht zurückverlangt werden.

Wird das Gepäck auf einer Unterwegsstation zurückgenommen, so kann die Frachterstattung nur in den Fällen und im Umfang der Bestimmungen der §§ 2 und 5 verlangt werden.

In beiden Fällen wird eine Gebühr von Fr. —. 50 für den Gepäckschein und eine etwaige Steuer abgezogen.

§ 9. Die Tarife können abweichende Bestimmungen treffen, die jedoch keine Erschwerungen für die Reisenden enthalten dürfen.

§ 10. Alle Ansprüche auf Rückerstattungen nach den Bestimmungen der §§ 1, 2, 5, 6 und 8 dieses Artikels sind erloschen, wenn sie nicht binnen sechs Monaten nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Fahrausweises bei der Eisenbahn geltend gemacht worden sind.

§ 11. Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind bei der Festsetzung der Beförderungspreise und Gebühren Fehler vorgekommen, so muss der Mehr- oder Minderbetrag erstattet werden.

§ 12. Von der Eisenbahn festgestellte Überzahlungen müssen, wenn sie für einen Fahrausweis oder Gepäckschein den Betrag von Fr. —. 50 übersteigen, soweit möglich von Amts wegen den Beteiligten mitgeteilt und möglichst bald ausgeglichen werden.

§ 13. In allen anderen in diesem Artikel nicht vorgesehenen Fällen sowie in Ermanglung von besonderen, zwischen den Eisenbahnen getroffenen Vereinbarungen gelten die Bestimmungen des Binnenverkehrs der einzelnen Eisenbahnen.

Artikel 27.

Streitigkeiten.

Streitigkeiten unter den Reisenden und Streitigkeiten zwischen den Reisenden und den Bediensteten entscheidet vorläufig auf den Stationen der Aufsichtsbeamte, während der Fahrt der Zugführer.

Titel III.

Haftung der Eisenbahnen. Klagen.

Kapitel I.

Haftung.

Artikel 28.

Haftung für die Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren.

§ 1. Die Haftung der Eisenbahn für die Tötung oder Verletzung eines Reisenden infolge eines Zugunfalls sowie für den Schaden, der durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges oder durch Anschlussversäumnis verursacht wird, richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Die Vorschriften dieses Titels finden in diesen Fällen keine Anwendung.

§ 2. Für Handgepäck und Tiere, deren Überwachung dem Reisenden nach Artikel 15, § 3, obliegt, haftet die Eisenbahn nur insoweit, als der Schaden durch ihr Verschulden entstanden ist.

§ 3. Eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen ist in diesen Fällen ausgeschlossen.

Artikel 29.

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für das Reisegepäck.

§ 1. Die Eisenbahn, die Reisegepäck unter Aushändigung eines internationalen Gepäckscheins zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Auslieferung.

§ 2. Jede nachfolgende Eisenbahn tritt dadurch, dass sie das Gepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen, unbeschadet der die Empfangsbahn betreffenden Vorschrift des Artikels 42, § 2.

Artikel 30.

Umfang der Haftung.

§ 1. Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Gepäcks in der Zeit von der Annahme bis zur Auslieferung oder durch verspätete Auslieferung entsteht.

§ 2. Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gepäcks von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, dass der Schaden durch ein Verschulden des Reisenden, durch die natürliche Beschaffenheit des Gepäcks oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Sie ist von der Haftung für Schäden befreit, die aus der besonderen Beschaffenheit des Gepäcks oder daraus entstehen, dass das Gepäck mangelhaft verpackt war oder von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände trotzdem als Gepäck aufgegeben wurden.

Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer Gefahr entstehen, die mit der besonderen Beschaffenheit des Gepäcks, mit Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, dass von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände als Gepäck aufgegeben wurden, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist.

§ 3. Sie ist von der Haftung für den Schaden aus der verspäteten Auslieferung befreit, wenn sie beweist, dass die Verspätung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

Artikel 31.

Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks.

Wenn von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gepäcks Entschädigung zu leisten ist, so kann beansprucht werden:

- a) wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist, der Ersatz dieses Schadens bis zur Höhe von 20 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts;
- b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist, ein Pauschalsatz von 10 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts.

Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Gepäckfracht, Zöllen und sonstigen Kosten für das verlorene Gepäck bezahlt worden ist, jedoch ohne weiteren Schadenersatz, vorbehaltlich der in den Artikeln 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen.

Artikel 32.

Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden verlorenen Gepäcks.

§ 1. Ein fehlendes Gepäckstück gilt nach Ablauf des vierzehnten Tages nach der Abforderung als verloren.

§ 2. Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück innerhalb eines Jahres nach der Abforderung wiederaufgefunden, so hat die Eisenbahn den Reisenden, wenn sein Aufenthaltsort bekannt ist oder sich ermitteln lässt, hiervon zu benachrichtigen.

§ 3. Innerhalb von 30 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Reisende verlangen, dass ihm das Gepäck nach seiner Wahl auf der Bestimmungstation oder der Aufgabestation kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung und vorbehaltlich aller Ansprüche auf Entschädigung wegen Verspätung gemäss Artikel 34 und gegebenenfalls Artikel 35, § 3, ausgeliefert werde.

§ 4. Wird das wieder aufgefundene Gepäck nicht innerhalb der in § 3 vorgesehenen Frist von 30 Tagen zurückverlangt, oder wird es erst nach Ablauf eines Jahres nach der Abforderung wiedergefunden, so kann die Eisenbahn darüber nach den Gesetzen oder Reglementen ihres Staates verfügen.

Artikel 33.

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Reisegepäcks.

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag des Minderwerts des Gepäcks zu zahlen, und zwar ohne weiteren Schadenersatz vorbehaltlich der in den Artikeln 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

- a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Fall des Verlustes der ganzen Sendung zu zahlen wäre;
- b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Fall des Verlustes dieses Teils der Sendung zu zahlen wäre.

Artikel 34.

Höhe der Entschädigung für Reisegepäck bei verspäteter Auslieferung.

§ 1. Bei verspäteter Auslieferung hat die Eisenbahn, falls der Reisende nicht nachweist, dass ein Schaden aus dieser Verspätung entstanden ist, eine Entschädigung von 0. 10 Fr. für das Kilogramm des Rohgewichts des Gepäcks, soweit es verspätet ausgeliefert worden ist, für je angefangene 24 Stunden von der Abforderung an gerechnet, höchstens aber für 14 Tage, zu zahlen.

§ 2. Wird der Nachweis erbracht, dass ein Schaden aus der Verspätung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung zu zahlen, die das Vierfache der in § 1 dieses Artikels bestimmten Pauschalentschädigung nicht übersteigen darf.

§ 3. Die in den §§ 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Entschädigungen können nicht neben der bei gänzlichem Verlust zu leistenden Entschädigung verlangt werden.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verloren gegangenen Teil zu entrichten.

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die im Artikel 33 vorgesehene Entschädigung.

Artikel 35.

Angabe des Interesses an der Lieferung.

§ 1. Für jede Gepäcksendung kann das Interesse an der Lieferung angegeben werden. Der Betrag ist auf dem Gepäckschein zu vermerken.

In Ermanglung einer entgegenstehenden Vorschrift der Tarife muss die angegebene Summe in der Währung des Versandstaates ausgedrückt werden.

§ 2. Es wird eine besondere Gebühr von einem Viertel vom Tausend der angegebenen Summe für je angefangene 10 km erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen, auch einen Mindesterhebungsbetrag festsetzen.

§ 3. Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann bei verspäteter Auslieferung beansprucht werden:

- a) wenn nicht nachgewiesen wird, dass ein Schaden aus dieser Verspätung entstanden ist, bis zur Höhe des angegebenen Interesses 0. 20 Fr. für das Kilogramm des Rohgewichts des verspätet ausgelieferten Gepäcks, für je angefangene 24 Stunden von der Abforderung an gerechnet, höchstens aber für 14 Tage;
- b) wenn der Nachweis erbracht wird, dass ein Schaden aus der Verspätung entstanden ist, eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Interesses.

Ist der Betrag des angegebenen Interesses geringer als die im Artikel 34 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese an Stelle der unter *a* und *b* erwähnten Beträge verlangt werden.

§ 4. Wird der Nachweis erbracht, dass ein Schaden aus einem gänzlichen oder teilweisen Verlust oder aus einer Beschädigung des Gepäcks entstanden ist, das den Gegenstand einer Angabe des Interesses an der Lieferung bildet, so kann ausser der in den Artikeln 31 und 33 vorgesehenen Entschädigung Schadenersatz bis zur Höhe der angegebenen Summe beansprucht werden.

Artikel 36.

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

In allen Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den Artikeln 31, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

Artikel 37.

Verzinsung der Entschädigungsbeträge.

Der Reisende kann sechs vom Hundert Zinsen der ihm auf einen Gepäckschein gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von 10 Franken übersteigt.

Diese Zinsen laufen vom Tage der im Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

Artikel 38.

Rückerstattung der Entschädigung.

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Ausserdem hat die Eisenbahn im Falle eines Betruges unbeschadet der strafrechtlichen Folgen Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem zu Unrecht gezahlten Betrage gleichkommt.

Artikel 39.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

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

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Reisenden Verrichtungen ausüben, die der Bahn nicht obliegen, gelten sie als Beauftragte des Reisenden, für den sie tätig sind.

Kapitel II.

Reklamationen. Klagen. Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Beförderungsvertrag. Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

Artikel 40.

Reklamationen.

§ 1. Aussergerichtliche Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag müssen schriftlich bei der in Artikel 42 näher bezeichneten Eisenbahn angebracht werden.

§ 2. Zur Geltendmachung sind die gemäss Artikel 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. Der Berechtigte muss den Fahrausweis, den Gepäckschein und sonstige Belege, die er seiner Reklamation beifügen will, in Urschrift oder Abschrift vorlegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Die Eisenbahn kann bei der endgültigen Erledigung der Reklamation die Rückgabe der Fahrausweise und Gepäckscheine verlangen.

Artikel 41.

Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechnigte Personen.

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn ist nur befugt, wer den Fahrausweis oder den Gepäckschein vorweist oder, wenn er den Fahrausweis oder den Gepäckschein nicht beibringen kann, seine Berechnigung nachweist.

Artikel 42.

Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind. Zuständigkeit.

§ 1. Ansprüche auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Beförderungsvertrags geleistet sind, können nur gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat.

§ 2. Sonstige Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag können nur gegen die Abgangsbahn, die Bestimmungsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Auch wenn die Bestimmungsbahn das Gepäck nicht erhalten hat, kann sie gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

§ 3. Die Klage kann, wenn nicht in Staatsverträgen oder Konzessionen ein anderes bestimmt ist, nur vor den zuständigen Gerichten des Staates erhoben werden, dem die beklagte Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Eisenbahnunternehmen mehrere Eisenbahnnetze mit selbständiger Betriebsverwaltung in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Eisenbahnnetze als besondere Eisenbahn im Sinne dieser Vorschrift angesehen.

§ 4. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

§ 5. Die Vorschriften dieses Artikels finden keine Anwendung auf den Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander nach Massgabe des Kapitels III dieses Titels.

Artikel 43.

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks.

§ 1. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gepäcks von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Reisenden behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und das Gewicht des Gepäcks und, soweit dies möglich ist, den Betrag, die Ursache und den Zeitpunkt des Schadens sofort, womöglich in Gegenwart des Reisenden, durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen.

Dem Reisenden ist auf sein Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme auszuhändigen.

§ 2. Wenn der Reisende die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, dass der Zustand und das Gewicht des Gutes, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gemäss den Gesetzen und Reglementen des Staates, in dem die Auslieferung stattgefunden hat, gerichtlich festgestellt wird.

§ 3. Bei Verlust eines Gepäckstücks ist der Reisende, um die Nachforschungen der Eisenbahn zu erleichtern, verpflichtet, eine möglichst genaue Beschreibung des verloren gegangenen Gepäckstücks zu geben.

Artikel 44.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag.

§ 1. Mit der Abnahme des Gepäcks sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag erloschen.

§ 2. Jedoch erlöschen nicht:

1. Entschädigungsansprüche, bei denen der Reisende nachweist, dass der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Auslieferung, wenn sie an eine der in Artikel 42, § 2, bezeichneten Eisenbahnen innerhalb einer Frist von nicht mehr als vierzehn Tagen, den Tag der Abnahme nicht mitgerechnet, angebracht werden;

3. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung:

- a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Abnahme des Gepäcks durch den Reisenden gemäss Artikel 43 festgestellt ist;
- b) wenn die Feststellung, die gemäss Artikel 43 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Abnahme festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

- a) dass sich die Eisenbahn dem Reisenden gegenüber nicht zur Feststellung des Zustandes des Gepäcks auf der Bestimmungsstation bereit erklärt hat;
- b) dass unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Abnahme des Gepäcks der Antrag auf Feststellung gemäss Artikel 43 angebracht wird;
- c) dass der Reisende beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist;

5. Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen.

§ 3. Der Reisende kann die Abnahme des Gepäcks so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung der behaupteten Schäden stattgegeben ist.

Vorbehalte bei der Abnahme des Gepäcks sind wirkungslos, sofern sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

§ 4. Wenn von mehreren im Gepäckschein verzeichneten Stücken bei der Auslieferung einzelne fehlen, so kann der Reisende, ehe er die anderen annimmt, von der Eisenbahn eine Bescheinigung hierüber verlangen.

§ 5. Die Haftung für gänzlichen Verlust erlischt, wenn das Gepäck nicht binnen 6 Monaten nach der Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird, unbeschadet der Verpflichtung der Eisenbahn, den Reisenden auch später zu benachrichtigen, falls das Gepäckstück wiedergefunden wird und die zur Ermittlung der Adresse des Reisenden nötigen Merkmale trägt.

Artikel 45.

Verjährung der Klagen aus dem Beförderungsvertrag.

§ 1. Klagen aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahr, wenn die geschuldete Summe nicht bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt worden ist.

Die Verjährung beträgt indessen drei Jahre, wenn es sich um Klagen wegen eines durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachten Schadens oder wegen des in Artikel 38 erwähnten Falles des Betruges handelt.

§ 2. Die Verjährung beginnt:

- a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung
mit dem Tage der Auslieferung;
- b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes
mit dem Tage, an dem die Auslieferung hätte erfolgen sollen;
- c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beförderungs- und Nebengebühren oder von Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern
mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;
- d) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags
mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;
- e) bei sonstigen, die Personenbeförderung betreffenden Ansprüchen
mit dem Tage des Ablaufs der Gültigkeitsdauer des Fahrausweises.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in der Frist nicht einbezogen.

§ 3. Wenn der Reisende eine schriftliche Reklamation gemäss Artikel 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat, wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheides und der Rückgabe der Belege liegt dem ob, der sich auf diese Tatsachen beruft.

Weitere Reklamationen hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die Gesetze und Reglemente des Staates, wo die Klage angestellt wird.

Artikel 46.

Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche.

Ansprüche, die gemäss den Artikeln 26, § 10, 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Kapitel III.

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

Artikel 47.

Abrechnung zwischen den Eisenbahnen.

Jede Eisenbahn hat den übrigen beteiligten Eisenbahnen die ihnen zukommenden Anteile an den Beförderungsgebühren zu bezahlen, die sie erhoben hat oder hätte erheben müssen.

Artikel 48.

Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung.

§ 1. Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Gepäcks geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Massgabe folgender Bestimmungen zu:

- a) die Eisenbahn, die den Schaden allein verursacht hat, haftet ausschliesslich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich ihre Anteile an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden auf ihrer Strecke nicht verursacht worden ist; die Verteilung erfolgt nach dem Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

Artikel 49.

Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist.

Die Vorschriften des Artikels 48 finden auch bei Entschädigung für verspätete Auslieferung Anwendung. Wird die Verspätung durch Unregelmässigkeit

keiten veranlasst, die im Bereich mehrerer Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen nach Verhältnis der Zeitdauer der auf ihren Strecken vorgekommenen Verspätung zu verteilen.

Artikel 50.

Verfahren bei Rückgriffen.

§ 1. Keine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 48 oder 49 Rückgriff genommen wird, ist befugt, die Rechtmässigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn über die Entschädigung gerichtlich entschieden worden ist, nachdem der Eisenbahn in gehöriger Weise der Streit verkündet und ihr die Möglichkeit gegeben war, in dem Rechtsstreit zu intervenieren. Der Richter der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für die Intervention.

§ 2. Die den Rückgriff nehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen erlischt.

§ 3. Der Richter hat in einem und demselben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen er befasst ist, zu entscheiden.

§ 4. Den beklagten Eisenbahnen steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

§ 5. Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Artikel 51.

Zuständigkeit im Rückgriffsverfahren.

§ 1. Der Richter des Wohnsitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für alle Rückgriffsansprüche ausschliesslich zuständig.

§ 2. Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den nach § 1 dieses Artikels zuständigen Richtern.

Artikel 52.

Besondere Vereinbarungen über den Rückgriff.

Die Befugnis der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, bleibt unberührt.

Titel IV.

Verschiedene Vorschriften.

Artikel 53.

Anwendung des inneren Rechts.

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Gesetze und Reglemente für den inneren Verkehr jedes Staates Anwendung.

Artikel 54.

Allgemeine Vorschriften über das Verfahren.

In allen Rechtsstreitigkeiten, zu denen die diesem Übereinkommen unterworfenen Beförderungen Anlass geben, richtet sich das Verfahren nach dem Recht des zuständigen Richters, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

Artikel 55.

Vollstreckbarkeit von Urteilen. Beschlagnahmen und Sicherstellungen.

§ 1. Urteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Richter infolge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnisverfahrens erlassen und nach den für den urteilenden Richter massgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete jedes anderen Vertragsstaates Vollstreckbarkeit, sobald die in diesem Staat vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhalts ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, durch die der Kläger, weil er im Rechtsstreit unterliegt, ausser in dessen Kosten zu einer weiteren Entschädigung verurteilt wird.

§ 2. Aus einer internationalen Beförderung herrührende Forderungen einer Eisenbahn gegen eine andere Eisenbahn, die nicht dem gleichen Staat angehört wie die erstere, können nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört, mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

§ 3. Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluss sämtlicher beweglichen, der betreffenden Eisenbahn gehörenden Gegenstände, die zu diesem Material gehören, kann im Gebiet eines anderen Staates als desjenigen, dem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, dem die betreffende Eisenbahn angehört, mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

§ 4. Eine Sicherstellung für die Kosten des Rechtsstreits kann bei Klagen, die auf Grund des internationalen Beförderungsvertrags erhoben werden, nicht gefordert werden.

Artikel 56.

Währungen. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen.

§ 1. Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens oder seiner Anlagen gelten Goldfranken im Werte von $\frac{1}{5,18}$ Golddollar der Vereinigten Staaten von Amerika.

§ 2. Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge, die in inländischer Währung bezahlt werden, umrechnet (Umrechnungskurse), durch Schalteraushang oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

§ 3. Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

Artikel 57.

Einrichtung eines Zentralamtes für die internationale Eisenbahnbeförderung.

§ 1. Um die Ausführung dieses Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, wird ein Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung errichtet, das die Aufgabe hat:

- a) die Mitteilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und einer jeden der beteiligten Eisenbahnen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Eisenbahnen zur Kenntnis zu bringen;
- b) Nachrichten aller Art, die für das internationale Beförderungswesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
- c) auf Verlangen der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander zu treffen;
- d) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen untereinander zu fördern;
- e) die geschäftliche Behandlung der Vorschläge zur Abänderung dieses Übereinkommens zu übernehmen und, wenn ein Anlass dazu vorliegt, den Zusammentritt von Konferenzen (Artikel 60) vorzuschlagen.

§ 2. Ein besonderes Reglement, das die Anlage II zu diesem Übereinkommen bildet, trifft Bestimmung über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit nötigen Mittel. Dieses Reglement und die an ihm durch Vereinbarung aller Vertragsstaaten

vorgenommenen Änderungen haben dieselbe Geltung und Gültigkeitsdauer wie das Übereinkommen selbst.

Artikel 58.

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken.

§ 1. Das in Artikel 57 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen und auf dem laufenden zu halten. Zu diesem Zweck erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Streichung von Strecken einer Eisenbahn oder einer der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmungen.

§ 2. Eine neue Strecke nimmt am internationalen Beförderungsdienst erst nach Ablauf eines Monats vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilungen über ihre Eintragung an teil.

§ 3. Das Zentralamt streicht eine Strecke, sobald derjenige Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, dass sie nicht mehr in der Lage ist, den durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen nachzukommen.

§ 4. Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der erfolgten Streichung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, mit der gestrichenen Strecke alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Beförderungen sind jedoch vollständig auszuführen.

Artikel 59.

Zulassung neuer Staaten.

§ 1. Ein an diesem Übereinkommen nicht beteiligter Staat, der ihm beitreten will, richtet seinen Antrag an die schweizerische Regierung, die ihn allen Vertragsstaaten mitteilt unter Beifügung einer Äusserung des Zentralamts über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staats hinsichtlich der internationalen Beförderung.

§ 2. Wenn innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Absendung dieser Mitteilung nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben haben, ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen und macht die schweizerische Regierung dem Antragsteller und allen Vertragsstaaten hiervon Mitteilung.

Andernfalls teilt die schweizerische Regierung allen Staaten und dem Antragsteller mit, dass die Prüfung des Antrags vertagt ist.

§ 3. Jeder Beitritt wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam.

Artikel 60.

Revision des Übereinkommens.

Die Vertreter der Vertragsstaaten treten zur Revision des Übereinkommens auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen zusammen.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten ist eine Konferenz schon früher einzuberufen.

Artikel 61.

Zusatzbestimmungen.

§ 1. Die von den einzelnen dem Übereinkommen angehörenden Staaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens etwa erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

§ 2. Die Vereinbarungen über die Annahme dieser Bestimmungen können auf den Eisenbahnen, die ihnen beigetreten sind, in der in den Gesetzen und Reglementen jedes Staates vorgeschriebenen Form in Kraft gesetzt werden; sie können aber die Vorschriften des Übereinkommens nicht abändern.

Ihre Einführung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Artikel 62.

Dauer der durch den Eintritt zum Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen.

§ 1. Die Dauer dieses Übereinkommens ist unbeschränkt. Jedoch kann jeder Vertragsstaat unter den nachstehenden Bedingungen zurücktreten:

Das Übereinkommen ist bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens für jeden Vertragsstaat verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Frist zurückzutreten wünscht, hat diese Absicht wenigstens ein Jahr vorher der schweizerischen Regierung mitzuteilen, die allen Vertragsstaaten davon Kenntnis gibt.

In Ermanglung einer Kündigung innerhalb der bezeichneten Frist erstreckt sich die Verpflichtung ohne weiteres auf weitere drei Jahre, und so fort von drei zu drei Jahren, sofern nicht wenigstens ein Jahr vorher auf den 31. Dezember des letzten Jahres eines der dreijährigen Zeiträume gekündigt wird.

§ 2. Für die neuen Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume zugelassen werden, ist das Übereinkommen bis zum Ende dieses Zeitraums und weiter bis zum Ende jedes folgenden Zeitraums verbindlich, sofern sie nicht wenigstens ein Jahr vor dem Ablauf eines Zeitraums ihren Rücktritt erklärt haben.

Artikel 63.**Texte des Übereinkommens und deren Verhältnis zueinander.**

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und gezeichnet.

Dem französischen Text sind ein deutscher und ein italienischer Text beigelegt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Text.

Zu Urkund dessen haben die obgenannten Bevollmächtigten und der Delegierte der Regierungskommission des Saarbeckengebietes das gegenwärtige Übereinkommen unterzeichnet.

So geschehen zu Bern, den dreiundzwanzigsten Oktober eintausendneuhundertvierundzwanzig, in einer einzigen Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jeder der unterzeichneten Mächte eine amtliche Ausfertigung zugestellt werden wird.

(Folgen die Unterschriften.)

Gepäckscheinmuster.

Das Muster besteht aus drei zum Durchpausen eingerichteten Blättern mit nachstehendem Aufdruck :

1. Blatt

Nr.		Internationale Gepäcksendung.			Ⓢ						
(Name der Eisenbahnverwaltung.)											
Gepäckschein-Stamm											
von		nach			über						
Datum		Zahl der Fahr- anweise		Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg						
19.....					Gepäckfracht						
					Fracht- berechnung in Einheiten zu 10 kg						
					<table border="0"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>ohne Freigeäck für kg</td> <td></td> </tr> <tr> <td>mit Freigeäck für kg</td> <td></td> </tr> </table>		{	ohne Freigeäck für kg		mit Freigeäck für kg	
{	ohne Freigeäck für kg										
	mit Freigeäck für kg										
Zug Nr.					*)						
				 Interesse an der Lieferung						
					Nebengebühren						
					Erhebungsbetrag						

150 mm

2. Blatt.

Nr.		Internationale Gepäcksendung.			Ⓢ						
(Name der Eisenbahnverwaltung.)											
Gepäckbegleitschein											
von		nach			über						
Datum		Zahl der Fahr- anweise		Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg						
19.....					Gepäckfracht						
					Fracht- berechnung in Einheiten zu 10 kg						
					<table border="0"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>ohne Freigeäck für kg</td> <td></td> </tr> <tr> <td>mit Freigeäck für kg</td> <td></td> </tr> </table>		{	ohne Freigeäck für kg		mit Freigeäck für kg	
{	ohne Freigeäck für kg										
	mit Freigeäck für kg										
Zug Nr.					*)						
				 Interesse an der Lieferung						
					Nebengebühren						
					Erhebungsbetrag						

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

3. Blatt, Vorderseite.

Nr.	Internationale Gepäcksendung.				
(Name der Eisenbahnverwaltung.)					
Gepäckempfangsschein					
von nach					
über					
Datum	Zahl der Fahr- anweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg	Gepäckfracht	
19.....				Fracht- berechnung in Einheiten zu 10 kg	{ ohne Freigepäck für kg mit Freigepäck für kg
Zug Nr.					
 Interesse an der Lieferung				
	Nebengebühren				
	Erhebungsbetrag				

3. Blatt, Rückseite.

Für die Beförderung gelten das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr und die in Betracht kommenden Tarife.

Der Reisende ist verpflichtet, der zoll-, steuer-, finanzamtlichen, polizeilichen und sonstigen verwaltungsbehördlichen Abfertigung seines Gepäcks beizuwohnen, soweit nicht von den zuständigen Eisenbahnen Ausnahmen zugelassen sind.

Gegen Rückgabe dieses Scheins wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert.

(Folgen die Unterschriften.)

Anlage II
(Artikel 57)**Reglement für das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung.****Artikel 1.**

§ 1. Das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung hat seinen Sitz in Bern. Die Organisation des Zentralamts im Rahmen der im Art. 57 des Übereinkommens getroffenen Bestimmungen sowie die Aufsicht über seine Geschäftsführung werden dem schweizerischen Bundesrat übertragen.

§ 2. Die Kosten des Zentralamts werden von den Vertragsstaaten nach dem Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken oder der Strecken getragen, die von Unternehmungen betrieben werden, die zur Beteiligung an den nach den Bedingungen des Übereinkommens ausgeführten Beförderungen zugelassen sind. Indessen tragen die Schiffahrtsunternehmungen nur nach Massgabe der Hälfte ihrer Streckenlängen zu den Kosten bei. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 0.80 Fr. für das Kilometer. Die Höhe des auf jedes Kilometer Eisenbahnstrecke entfallenden Jahreskredits wird für jedes Geschäftsjahr durch den schweizerischen Bundesrat nach Anhörung des Zentralamts und unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse und Bedürfnisse festgesetzt. Der Kredit wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamts den Betrag des auf dieser Grundlage berechneten Kredits nicht erreicht haben, ist der nicht ausgegebene Rest dem Pensions- und Unterstützungsfonds zuzuführen, dessen Zinsen zur Unterstützung oder Entschädigung der Beamten und Angestellten des Zentralamts dienen sollen, die wegen vorgerückten Alters, infolge von Unfällen oder Krankheit dauernd zur weiteren Erfüllung ihrer Dienstpflichten unfähig werden.

Bei Vorlage des jährlichen Geschäftsberichts und der jährlichen Kostenrechnung an die Vertragsstaaten wird das Zentralamt sie auffordern, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu zahlen. Wenn ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt hat, wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert. Wenn diese Aufforderung erfolglos bleibt, hat das Zentralamt sie im Anfang des folgenden Jahres bei Übersendung des Berichts über das verflossene neue Geschäftsjahr zu wiederholen. Wenn bis zum folgenden 1. Juli auch diese Mahnung erfolglos geblieben ist, wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden fälligen Jahresbeiträge zu veranlassen; wenn diese erfolglos bleibt, wird das Zentralamt dem Staat drei Monate später mitteilen, dass, wenn die erwartete Zahlung nicht bis zum Schluss des Jahres geleistet werde, seine Nichtzahlung als stillschweigende

Erklärung seines Willens, aus dem Übereinkommen auszuschneiden, angesehen werden würde. Wenn diesem letzten Schritt bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben wird, wird das Zentralamt von dem stillschweigend durch den säumigen Staat erklärten Wunsch, aus dem Übereinkommen auszuschneiden Kenntnis nehmen und zur Streichung der Strecken dieses Staates aus der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken schreiten.

Die nicht wiedererlangten Beträge sollen nach Möglichkeit aus den laufenden Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrages, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die übrigen Staaten im Verhältnis der Kilometerzahl ihrer Strecken belastet werden, die zur Zeit der Rechnungsstellung dem Übereinkommen angehört. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmass beteiligt, wie er bereits während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschliesst, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat. Ein Staat, dessen Strecken unter den im vorhergehenden Absatz genannten Bedingungen gestrichen worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Summen, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar mit fünf vom Hundert Zinsen, deren Lauf am Ende des sechsten Monats nach dem Tage beginnt, an dem das Zentralamt ihn erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

Artikel 2.

§ 1. Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, die die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Mitteilungen enthält, namentlich über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderen Unternehmungen sowie über die von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände und ausserdem die Nachrichten über Rechtsprechung und Statistik, deren Veröffentlichung es für zweckmässig hält.

§ 2. Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Stück wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugesandt. Weitere gewünschte Stücke sind nach einem von dem Zentralamt festzusetzenden Preise zu zahlen.

Artikel 3.

§ 1. Die aus dem internationalen Verkehr herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können von der fordernden Verwaltung dem Zentralamt zur Erleichterung der Eintreibung mitgeteilt werden. Zu diesem Zweck fordert das Zentralamt die schuldnerische Transportunternehmung auf, die geschuldete Summe zu begleichen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die Weigerung genügend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

§ 3. Wenn das Zentralamt der Ansicht ist, dass die Summe ganz oder teilweise wirklich geschuldet wird, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen bestimmen, dass die schuldnerische Unternehmung die Schuld ganz oder teilweise an das Zentralamt abzuführen hat; die so bezahlte Summe bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in Händen des Zentralamts.

§ 4. Wenn eine Unternehmung innerhalb von zwei Wochen der Aufforderung des Zentralamts nicht nachkommt, so ist an sie eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen der Nichtbeachtung zu richten.

§ 5. Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so hat das Zentralamt an den Staat, dem die betreffende Unternehmung angehört, eine mit Gründen versehene Mitteilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Massnahmen in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die Strecken der schuldnerischen Unternehmung weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. Wenn der Staat, dem die schuldnerische Unternehmung angehört, erklärt, dass er trotz der Nichtzahlung die Strecken dieser Unternehmung von der Liste nicht streichen zu lassen gedenkt, oder wenn er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamts unbeantwortet lässt, so wird rechtswirksam angenommen, dass er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit der genannten Unternehmung übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

(Folgen die Unterschriften.)

Protokoll.

Im Begriffe, zur Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, in Gegenwart und unter Beteiligung des Delegierten der Regierungskommission des Saarbeckengebietes, das Nachstehende erklärt und vereinbart:

Das Übereinkommen ist zu ratifizieren, und die Ratifikationsurkunden sind sobald als möglich in Bern zu hinterlegen; es wird zwischen den Staaten, die es ratifiziert haben, in Kraft treten, sobald eine Vereinbarung hierüber zwischen den Regierungen dieser Staaten zustande gekommen sein wird.

Das gegenwärtige Protokoll, das gleichzeitig wie das am heutigen Tage vereinbarte Übereinkommen zu ratifizieren ist, gilt als integrierender Bestandteil dieses Übereinkommens und hat dieselbe Geltung und Dauer wie dieses.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten und der Delegierte der Regierungskommission des Saarbeckengebietes dieses Protokoll unterzeichnet.

So geschehen in Bern, den dreiundzwanzigsten Oktober eintausendneuhundertvierundzwanzig, in einer einzigen Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jeder der unterzeichneten Mächte eine amtliche Ausfertigung zugestellt werden wird.

(Folgen die Unterschriften.)



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der am 23. Oktober 1924 unterzeichneten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr. (Vom 27. Februar 1925....

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1930
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.03.1925
Date	
Data	
Seite	505-652
Page	
Pagina	
Ref. No	10 029 306

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.