

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des am 16. Juni 1898 unterzeichneten Zusatzübereinkommens zu dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

(Vom 29. November 1898.)

Tit.

Vom 16. März bis 2. April 1896 hat in Paris die erste der im Art. 59 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 vorgesehenen ordentlichen Revisionskonferenzen stattgefunden. Die Ergebnisse dieser Konferenz sind in dem der gegenwärtigen Botschaft angefügten Zusatzübereinkommen enthalten, welches auf Grund des von der Konferenz formulierten Protokolls vom 2. April 1896 unterm 16. Juni d. J. von den Bevollmächtigten der beteiligten Staaten in Paris unterzeichnet worden und dessen Ratifikation im Art. 4 mit dem Zusatze vorbehalten ist, daß die Niederlegung der Ratifikationsurkunden sobald als möglich stattfinden soll.

Wir beantragen, diese Ratifikation auszusprechen und uns damit zur Mitwirkung bei der Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu ermächtigen. Diesen Antrag gestatten wir uns mit den nachstehenden Bemerkungen zu begleiten:

Der Konferenz sind von unserer Seite die folgenden Vorschläge unterbreitet worden, welche nach vorausgegangener Besprechung mit den Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen und Vertretern des Handels- und Industrievereins formuliert worden waren:

1. Ein Vorschlag auf Ergänzung der Ziffer I des Protokolls zum Art. 1 des Übereinkommens im Sinne einer bessern Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse, die im Grenzverkehr bestehen. Nach den bisherigen Bestimmungen des Protokolls sind Sendungen, welche zwischen zwei Stationen desselben Staates liegen, dann nicht dem internationalen Übereinkommen unterstellt, wenn sie das Gebiet eines fremden Staates auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung desselben Staates angehört, nur transitieren, wie dies z. B. im Verkehr zwischen Konstanz und den unterhalb Schaffhausen und Basel liegenden Stationen der Fall ist, der durch die badische Rheinlinie bedient wird, welche das Gebiet der Kantone Schaffhausen und Basel berührt. Es kommen aber gerade bei der badischen Linie zwischen Basel und Konstanz, und übrigens noch an andern Orten, weitere Kombinationen vor, die es ebenso wenig rechtfertigen würden, den unter ihrem Einfluß stehenden Verkehr nun dem internationalen Recht zu unterstellen.

Um diesen Verhältnissen soweit als nötig Rechnung tragen zu können, ist als Nachsatz zum Absatz 1 des Art. 1 des Protokolls die Bestimmung aufgenommen worden, „daß, wenn die Transittrecken nicht dem Betrieb einer Verwaltung des Staates angehören, in dessen Gebiet die Abgangs- und Endstation liegen, die beteiligten Regierungen durch Sonderabkommen vereinbaren können, daß solche Transporte gleichwohl nicht als internationale zu betrachten sind.“ (Art. 3 des Zusatzübereinkommens.) An Hand dieser Bestimmung werden voraussichtlich jene Verhältnisse genügend reguliert werden können, die auf Grund der bisherigen Bestimmung zu Bedenken Anlass gegeben hatten.

2. Ein Vorschlag zum Art. 13 in dem Sinn, daß auch diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, mit Nachnahme belastet werden dürfen.

Im bisherigen Art. 13 war die Belastung solcher Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, mit Nachnahme verboten; es hat sich aber gezeigt, daß man damit nicht das richtige getroffen hat und daß es dem Bedürfnis des Verkehrs entspricht, den Eisenbahnen anheimzustellen, ob und wie weit sie auch auf diesen Gütern Nachnahmen zulassen wollen. Diesem Bedürfnis, das auch Deutschland und Österreich-Ungarn zu

Anträgen veranlaßt hatte, die mit unserm Antrag dem Sinn nach zusammenfielen, ist durch die im Absatz 1 des Art. 13 vorgenommene Änderung entsprochen. (Siehe Art. 1, IV. des Zusatzübereinkommens.) Dieser Artikel ist — auf Antrag Deutschlands und Österreich-Ungarns — ferner in dem Sinne abgeändert worden, daß der Betrag der Nachnahme bis zur Höhe des Wertes der Sendung gehen darf. Dementsprechend wurde Art. 5 der Ausführungsbestimmungen, wonach ein Höchstbetrag von Fr. 2000 für die Nachnahmen vorgesehen war, gestrichen (siehe Art. 2, IV. [erster Satz] des Zusatzübereinkommens).

3. Eine Anregung in der Richtung, daß die im § 6 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Übereinkommen als zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen zu den ordentlichen Lieferfristen von allen beteiligten Staaten dem Centralamt mitgeteilt und von diesem publiziert werden sollen.

Dieser Antrag ist dadurch erledigt worden, daß die zur Prüfung desselben bestellte Kommission einen entsprechenden Wunsch formulierte (Protokoll der Konferenzen vom 28. März 1896, S. 241), welcher in der Konferenz unbestritten blieb, und, ohne daß derselbe zum Gegenstand des Zusatzübereinkommens gemacht worden ist, seither allseitige Beachtung gefunden hat.

4. Zum Art. 15 ist eine authentische Interpretation oder eine zusätzliche Erläuterung begehrt worden, ob dem Absender nur das Recht eingeräumt sei, die Zurückgabe des Gutes auf der Versandstation vor dessen Absendung zu verlangen, oder ob der Artikel den Absender berechtige, die Rücksendung des Gutes nach erfolgtem Abrollen ohne Abschluß eines neuen Frachtvertrages zu begehren.

Die Diskussion über dieses Begehren und über die damit im Zusammenhang stehenden weitergehenden Anträge anderer Staaten hat zu einer Änderung des ersten Absatzes von Art. 15 geführt, durch welche auch den Bedenken, von welchen der Bundesrat ausgegangen, Rechnung getragen und das Verfügungsrecht des Absenders im Sinne der zu Tage getretenen Bedürfnisse des Verkehrs erweitert ist (Art. 1, V. des Zusatzübereinkommens).

5. Eine Anregung, den Art. 38 in dem Sinne zu bereinigen, daß die Zweifel beseitigt werden, welche bei Auslegung des zweiten Absatzes darüber entstanden waren, ob für die Zahlung des Frachtzuschlages bei Deklaration des Interesses an der Lieferung nur der Absender, oder nicht vielmehr überhaupt derjenige haftbar sei, welcher für die Fracht aufzukommen hat.

Die Entscheidung der Konferenz erfolgte, in Übereinstimmung mit dem im allgemeinen bereits eingehaltenen Verfahren, im letzteren Sinn (Art. 1, IX. des Zusatzübereinkommens).

6. Die Anregung endlich einer Ermäßigung des Frachtzuschlages bei Deklaration des Interesses an der Lieferung, und einer Reduktion der bei der Berechnung in Betracht zu ziehenden Streckeneinheit.

Auch dieser Anregung ist durch die im § 9, Absatz 2 und 3 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 38 des Übereinkommens vorgenommene Änderung Rechnung getragen worden (Art. 2, V. des Zusatzübereinkommens).

Die Schweiz darf sich also mit dem Erfolg, den ihre Vorschläge und Anregungen gefunden haben, zufrieden geben. Ebenso besteht kein Grund, die Änderungen, die aus den weitergehenden Anträgen anderer Staaten hervorgegangen sind, nicht als wertvolle Verbesserungen des internationalen Übereinkommens anzuerkennen und anzunehmen. Diese beziehen sich auf:

Art. 6, wo der litt. l die Verpflichtung der Eisenbahn beigefügt wurde, dem Absender Nachricht zu geben, wenn sie einen andern als den von diesem vorgeschriebenen Transportweg gewählt hat (Art. 1, II. des Zusatzübereinkommens).

Art. 7, dessen Absatz 4 durch Aufnahme der Bestimmung ergänzt worden ist, daß auch bei zu niedriger Angabe des Gewichts ein Frachtzuschlag für die am Transporte beteiligten Bahnen erhoben werden soll (Art. 1, II. des Zusatzübereinkommens) — und auf den Inhalt des § 3 der Zusatzbestimmungen zum Art. 7, welcher seinem ganzen Inhalt nach eine redaktionelle Umarbeitung erfahren hat und in seiner neuen Fassung eine durch die Erfahrung begründete Ermäßigung der Frachtzuschläge bedeutet, welche im Falle unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung und bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens bisher angedroht waren (Art. 2, II. des Zusatzübereinkommens).

Auch der neue Absatz 5 des Art. 7 schließt eine Erleichterung des Verkehrs in sich, sofern bei unrichtiger Gewichtsangabe nicht nur ein Frachtzuschlag auch dann nicht erhoben werden soll, wenn die Eisenbahn, geltenden Bestimmungen gemäß oder auf Verlangen des Absenders, zur Verwiegung des Wagens verpflichtet war, sondern auch der infolge von Witterungseinflüssen etwa entstandenen Überlastung billige Rechnung zu tragen ist (Art. 1, II. des Zusatzübereinkommens).

Art. 12. Durch die Verweisung auf den neuen Absatz 4 zum Art. 45 ist die Unterbrechung der Verjährung auch für Frachtreklamationen einheitlich geordnet, während nach dem bisherigen Übereinkommen die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt wird, maßgebend waren (Art. 1, III. des Zusatzübereinkommens). Für die Schweiz bringt diese Neuerung keine Änderung; sie entspricht der im Absatz 3 des Art. 45 des Transportgesetzes vom 29. März 1893 bereits enthaltenen Vorschrift, welche laut Art. 12 dieses Gesetzes ebenfalls für die Frachtreklamationen gilt.

Die neue Fassung des Absatz 2 zu Art. 26 hat den Zweck, der laut dem bisherigen Art. 26 möglichen Eventualität, soweit als thunlich, zuvorzukommen, daß der Absender um sein Klagerecht kommen könnte, wenn er das Frachtbriefduplikat nicht mehr in Händen hat; indem festgestellt wird, daß ein Anspruch des Absenders an die Eisenbahn ausnahmsweise auch dann geltend gemacht werden könne, wenn er — mangels des Frachtbriefduplikats — den Nachweis beibringt, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat (Art. 1, VI. des Zusatzübereinkommens).

Die Änderungen im Art. 31 haben den Zweck, zur Vermeidung von Anständen bezüglich der die Haftpflicht der Bahn beschränkenden Momente durch deren Erwähnung im Frachtbriefe Klarheit zu schaffen; die in Ziffer 1, 3 und 6 vorgesehenen Vereinbarungen der Eisenbahn mit dem Absender sollen nur gültig sein, wenn sie in den Frachtbrief aufgenommen sind (Art. 1, VII. des Zusatzübereinkommens).

Zur Sicherung des Reklamanten wird durch den Zusatz zu Absatz 1 des Art. 36 die Eisenbahn verpflichtet, über den daselbst behandelten Vorbehalt des Entschädigungsberechtigten eine Bescheinigung zu erteilen (Art. 1, VIII. des Zusatzübereinkommens).

Art. 40. Durch die Ersetzung der Worte „délai de transport“ durch „délai de livraison“ im französischen Text des Übereinkommens ist ein Fehler berichtigt, welcher sich seiner Zeit eingeschlichen hat (Art. 1, X. des Zusatzübereinkommens).

Art. 44. Die Verlängerung der Frist für Entschädigungsansprüche für Verspätung auf 14 Tage liegt im Interesse des Publikums (Art. 1, XI. des Zusatzübereinkommens).

Art. 45 ordnet die Unterbrechung der Verjährung von Entschädigungsforderungen ebenso, wie die der Frachtreklamationen einheitlich und beseitigt Mißstände, welche die bisherige Aner-

kennung der Verjährungsfristen nach dem Recht der einzelnen Staaten herbeigeführt hatten. Für die Schweiz bedingt die Änderung keine Neuerung, da sie, wie bei Art. 12, dem im Art. 45 des Transportgesetzes bereits enthaltenen Grundsatz entspricht (Art. 1, XII. des Zusatzübereinkommens).

Von den Änderungen in den Ausführungsbestimmungen sind noch hervorzuheben:

daß, im Interesse des Abfertigungspersonals, die internationalen Eilgutfrachtbriefe künftig auf weißem Papier mit rotem Rand gedruckt werden sollen. Das Frachtbriefformular erhält einige redaktionelle Verbesserungen. Die dem Formular von 1890 entsprechenden Formulare können noch während eines Jahres, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Zusatzübereinkommens an, verwendet werden. Im Interesse des Verkehrs wird dem Absender gestattet, nachrichtliche Vermerke auf dem Frachtbriefe anzubringen, was bisher untersagt war, wie z. B.: Von Sendung des N. N., im Auftrage des N. N., zur Verfügung des N. N. u. s. w. (Zusatzübereinkommen § 2 und Anlage 2);

daß bezüglich unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegebener gleichartiger Güter an Stelle des bisher vorgeschriebenen speciellen Anerkenntnisses des Absenders künftig ein Generalrevers treten kann (§ 4);

daß bei Frankosendungen die frankierten Gebühren von der Versandstation auch im Frachtbriefduplikat eingetragen werden müssen und in solchen Fällen zur Erhebung von Frachtreklamationen auch die Beibringung des Frachtbriefduplikats genügt (§ 5);

die Änderungen in der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen.

Endlich wurden durch eine neue Ziffer zum Protokoll vom 14. Oktober 1890, die über die Dauer des internationalen Übereinkommens erhobenen Zweifel beseitigt und wird allseitig anerkannt, „daß das internationale Übereinkommen für jeden beteiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage des Inkrafttretens desselben und weiter auf je drei Jahre ins solange verbindlich ist, als nicht einer der beteiligten Staaten spätestens ein Jahr vor Ablauf eines Trienniums den übrigen Staaten die Absicht erklärt hat, von dem Übereinkommen zurückzutreten“.

Die Konferenz, welche das Zusatzübereinkommen feststellte, hat auf den Wunsch der französischen Regierung in Paris stattgefunden. An derselben haben namens der Schweiz die Herren Minister Lardy, alt Bundesrat Welte, G. de Seigneux und Pl. Weissenbach teilgenommen. Die Umwandlung der von der Konferenz vereinbarten Feststellungen in einen Vertrag erfolgte, wie eingangs erwähnt, am 16. Juni 1898, ebenfalls in Paris. Daß dieselbe erst jetzt zu stande kam, hängt damit zusammen, daß vorher über einige Fragen formeller Natur das Einverständnis der beteiligten Regierungen eingeholt werden mußte. Heute, nachdem auch diese Fragen bereinigt sind, darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß die vorbehaltenen Ratifikationen in kürzerer Zeit erhältlich gemacht werden.

Im ganzen wird das Zusatzübereinkommen, wenn es auch hervorragende grundsätzliche Neuerungen nicht in sich schließt, als eine weitere Sicherung des internationalen Eisenbahnverkehrs bezeichnet werden dürfen und dem verkehrtreibenden Publikum eine Reihe willkommener Erleichterungen bieten.

Der Bundesrat kann daher seinen Antrag auf Ratifikation nur wiederholen und benützt den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. November 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Genehmigung des am 16. Juni 1898 unterzeichneten
Zusatzübereinkommens zu dem internationalen
Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr,
vom 14. Oktober 1890.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
29. November 1898;

in Anwendung des Art. 85, Ziffer 5, der Bundes-
verfassung,

b e s c h l i e ß t :

1. Dem am 16. Juni 1898 von dem Bevollmächtigten des schweizerischen Bundesrates und den Bevollmächtigten derjenigen Staaten, welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890 abgeschlossen haben oder demselben beigetreten sind, nämlich: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande und Rußland, in Paris unterzeichneten Zusatzübereinkommen zu dem genannten Übereinkommen wird die Genehmigung erteilt.

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

Beilage.**Zusatzübereinkommen**

zu dem

internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

Seine Majestät der *deutsche Kaiser, König von Preußen*, im Namen des *deutschen Reiches*, seine Majestät der *Kaiser von Österreich, König von Böhmen u. s. w.*, und *apostolischer König von Ungarn*, letzterer gleichzeitig im Namen seiner Durchlaucht des *Fürsten von Liechtenstein* handelnd, seine Majestät der *König von Belgien*, seine Majestät der *König von Dänemark*, der *Präsident der französischen Republik*, seine Majestät der *König von Italien*, seine königliche Hoheit der *Großherzog von Luxemburg*, ihre Majestät die *Königin der Niederlande* und in ihrem Namen ihre Majestät die *Königin Regentin des Königreiches*, seine Majestät der *Kaiser aller Rußen* und der *schweizerische Bundesrat*, für angemessen erachtend, in den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, und der darauf bezüglichen Vereinbarung vom 16. Juli 1895 gewisse Abänderungen eintreten zu lassen, haben beschlossen, zu diesem Zwecke ein Zusatzübereinkommen abzuschließen, und zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

.....

.....

.....

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

Art. 1.

Das internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 wird wie folgt abgeändert:

I. — Art. 6. Der Littera *l* wird folgender Absatz 4 beigefügt:

„Hat die Versandstation einen anderen Transportweg gewählt, so hat sie davon dem Absender Nachricht zu geben.“

II. — Art. 7, Abs. 4, erhält folgende Fassung:

„Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichts, sowie bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens, ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Eisenbahnen nach Maßgabe der Ausführungsbestimmungen zu zahlen.“

Außerdem wird folgender Absatz 5 beigefügt:

„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 Frachtbriefe die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat.
- c. Bei einer während des Transports infolge von Witterungseinflüssen eingetretenen Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens die für die Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat.“

III. — Art. 12, Abs. 4, erhält folgende Fassung:

„Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch auf Rückzahlung oder Nachzahlung verjährt in einem Jahre vom Tage der Zahlung an, sofern er nicht unter den Parteien durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt ist. Auf die Verjährung finden die Bestimmungen des Art. 45, Abs. 3 und 4, Anwendung. Die Bestimmung des Art. 44, Abs. 1, findet keine Anwendung.“

IV. — Art. 13, Abs. 1, erhält folgende Fassung:

„Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Wertes desselben mit Nachnahme zu belasten. Bei denjenigen Gütern, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist (Art. 12, Abs. 2), kann die Belastung mit Nachnahme verweigert werden.“

V. — Art. 15, Abs. 1, erhält folgende Fassung:

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

VI. — Art. 26, Abs. 2, erhält folgende Fassung:

„Vermag der Absender das Frachtbriefduplikat nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen, es wäre denn, daß er den Nachweis beibringt, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.“

VII. — Art. 31, Ziff. 1, 3 und 6 erhalten folgende Fassung:

„1. In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportiert werden:

„Für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

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

„Für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.

„6. In Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Tiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist:

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

VIII. — Art. 36, Abs. 1, erhält folgenden Zusatz:

„Über den Vorbehalt wird eine Bescheinigung erteilt.“

IX. — Art. 38. Im Absatz 2 werden die Worte „welchen der Absender zu zahlen hat“ ersetzt durch die Worte „welcher zu zahlen ist“.

X. — Art. 40. Im französischen Text werden die Worte „délai de transport“ überall ersetzt durch die Worte „délai de livraison“.

XI. — Art. 44. Das Wort „siebenten“ in Ziffer 2 wird durch das Wort „vierzehnten“ ersetzt.

XII. — Art. 45. Es wird folgender Absatz 4 beigefügt:

„Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reklamation bei der Eisenbahn einreicht, so wird die Verjährung für so lange gehemmt, als die Reklamation nicht erledigt ist. Ergeht auf die Reklamation ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Reklamanten schriftlich bekannt macht und ihm die der Reklamation etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Der Beweis der Einreichung oder der Erledigung der Reklamation, sowie der der Rückstellung der Beweisstücke obliegt demjenigen, der sich auf diese Thatsachen beruft. Weitere Reklamationen, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.“

Art. 2.

Die Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 und deren Anlagen werden wie folgt geändert:

I. — § 2, Abs. 1, erhält folgende Fassung:

„Zur Ausstellung der internationalen Frachtbriefe sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes Papier,

für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden roten Streifen, gedruckt sein. Die Frachtbriefe müssen zur Beurkundung ihrer Übereinstimmung mit den diesfallsigen Vorschriften den Kontrollstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandlandes tragen.“

Im Absatz 3 des deutschen Textes werden die Worte „der geschriebenen Worte“ gestrichen.

Es werden folgende Absätze 8 und 9 beigelegt:

„Es ist — jedoch ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn — gestattet, auf dem Frachtbriefe folgende nachrichtliche Vermerke anzubringen:

von Sendung des NN,
im Auftrage des NN,
zur Verfügung des NN,
zur Weiterbeförderung an NN,
versichert bei NN.

„Diese Vermerke können sich nur auf die ganze Sendung beziehen und müssen auf dem unteren Teile der Rückseite des Frachtbriefes eingetragen werden.“

II. — § 3. Dieser Paragraph erhält folgende Fassung:

„Wenn die im § 1, Ziff. 4, und in der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer acht gelassen werden, beträgt der Frachtzuschlag 15 Fr. für jedes Bruttokilogramm des ganzes Versandstückes.

„In allen andern Fällen beträgt der in Art. 7 des Übereinkommens vorgesehene Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, sofern diese eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, einen Franken für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschiedes der Fracht von der

Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber 1 Franken.

„Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichtes beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht.

„Im Falle der Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht. Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Überlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, als auch der Frachtzuschlag für Überlastung erhoben.

„Der Frachtzuschlag für Überlastung (Abs. 4) wird erhoben :

- a. Bei Verwendung von Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende Anschrift tragen: wenn das angeschriebene „Ladegewicht“ oder die angeschriebene „Tragfähigkeit“ bei der Beladung um mehr als 5 % überschritten ist.
- b. Bei Verwendung von Wagen, welche zwei Anschriften tragen, und zwar: „Ladegewicht (Normalbelastung) und Tragfähigkeit (Maximalbelastung)“: wenn die Belastung diese Tragfähigkeit überhaupt übersteigt.“

III. — § 4. Dieser Paragraph wird durch folgenden Absatz 2 ergänzt:

„Sofern ein Absender gleichartige, der Verpackung bedürftige Güter unverpackt oder mit denselben Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er an Stelle der besonderen Erklärung für jede Sendung ein für allemal eine allgemeine Erklärung nach dem in der

Nr. X.	par 0,825 litre .	pour 825 millilitres.
Nr. XXXVI.	0,015 mètre . . .	15 millimètres.
	0,010 mètre . . .	10 millimètres.
Nr. XXXVIII.	2,5 kilogrammes	2 kilogrammes, 500 grammes.
	1,2 mètre cube .	1 mètre cube, 200 décimètres cubes.
Nr. XLII.	1,2 mètre cube .	1 mètre cube, 200 décimètres cubes.
Nr. XLIII.	0,5 gramme. . .	50 centigrammes.
	0,5 mètre cube .	500 décimètres cubes.
Nr. XLIV.	par 1,34 litre . .	pour 1 litre, 34 centilitres.
	13,40 litres . . .	13 litres, 40 centilitres.
	par 1,86 litre . .	pour 1 litre, 86 centilitres.
	par 0,9 litre . .	pour 90 centilitres.
	par 0,8 litre . .	pour 80 centilitres.

VII. — Anlage 1. Die Ziffer XII erhält folgende Fassung:

„Grünkalk, d. h. der gebrannte Kalk, welcher in den Gaswerken zur Reinigung des Leuchtgases gedient hat, wird nur in offenen Wagen befördert.“

Anlage 1. Der französische Text des ersten Absatzes Ziffer 3 der Nummer XXVII wird wie folgt abgeändert:

„de renoncer à toute indemnité pour avaries et pertes, soit des réipients, soit de leur contenu, résultant du transport dans des réipients fermés hermétiquement.“

VIII. — Anlage 2. Außer der im Absatz 1 des § 2 der Ausführungsbestimmungen vorgesehenen Änderung (vergleiche oben unter I), erhält das Formular des Frachtbriefes und des Frachtbriefduplikates folgende Änderungen:

1. Es wird eine neue Rubrik eingeschaltet zur Angabe des Ladegewichtes oder gegebenen Falls der Lade-
fläche des Wagens bei Aufgabe von Gütern in vollen
Wagenladungen.
2. Es wird eine Anmerkung eingeschaltet, nach welcher
der Absender verpflichtet ist, die Nummern der von
ihm beladenen Wagen in den Frachtbrief einzutragen.
3. Die Rückseite des Duplikates erhält den gleichen Vor-
druck wie die des Frachtbriefes.

Demgemäß tritt an Stelle der Anlage 2 der Ausführungsbestimmungen die beigefügte neue Anlage 2.

Es wird eine Frist von einem Jahre, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens der gegenwärtigen Bestimmungen, festgesetzt, während welcher die dem Formulare vom Jahre 1890 entsprechenden Frachtbriefe und Duplikate im internationalen Verkehr noch verwendet werden dürfen. Nach Ablauf dieser Frist werden nur noch Frachtbriefe und Duplikate nach dem neuen Formulare zugelassen.

IX. — Dem § 4 der Ausführungsbestimmungen wird folgende Anlage 3 a beigefügt:

Kontrolstempel der Eisenbahn.
 Wagen
 Nr. (1) (Eigentümer, Ladegewicht, Ladefläche)
 Der Frachtkarte
 (1) Wenn die Wagen vom Absender verladen sind, muss dieser die Wagennummern hier eintragen.

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT.

FRACHTBRIEF-DUPLIKAT.

(Formular I.) Gewöhnliche Fracht. (Weisses Papier.)
 (Formular II.) Eilfracht. (Weisses Papier mit einem rothen Streifen am oberen und unteren Rand auf der Vorder- und Rückseite.)

An

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

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

ZEICHEN und NUMMER	ANZAHL	ART der VERPACKUNG	INHALT	WIRKLICHES BRUTTOGEWICHT: Kilogramm	ABGERUNDETES NETTOGEWICHT: Kilogramm	ERKLÄRUNG wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen incl. Bleiverschüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	ANGABE DER ANZUWENDENDEN TARIFE und ROUTENVORSCHRIFT
Betrag der Frankatur. Deklarirtes Interesse an der Lieferung. Baar-Vorschuss nach Eingang. Betrag. Spezifikation obiger Nachnahme.							
Stempel der Versand-Station:		Wiege-Stempel:		Stempel der Empfangs-Station:		Frankaturvermerk des Absenders. den 18 Unterschrift und Adresse des Absenders:	

Kontrolstempel der Eisenbahn.
 Wagen
 Nr. (1) (Eigentümer, Ladegewicht, Ladefläche)
 Der Frachtkarte
 (1) Wenn die Wagen vom Absender verladen sind, muss dieser die Wagennummern hier eintragen.

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT.

FRACHTBRIEF.

(Formular I.) Gewöhnliche Fracht. (Weisses Papier.)
 (Formular II.) Eilfracht. (Weisses Papier mit einem rothen Streifen am oberen und unteren Rand auf der Vorder- und Rückseite.)

An

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

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

ZEICHEN und NUMMER	ANZAHL	ART der VERPACKUNG	INHALT	WIRKLICHES BRUTTOGEWICHT: Kilogramm	ABGERUNDETES NETTOGEWICHT: Kilogramm	ERKLÄRUNG wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen incl. Bleiverschüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	ANGABE DER ANZUWENDENDEN TARIFE und ROUTENVORSCHRIFT
Betrag der Frankatur. Deklarirtes Interesse an der Lieferung. Baar-Vorschuss nach Eingang. Betrag. Spezifikation obiger Nachnahme.							
Stempel der Versand-Station:		Wiege-Stempel:		Stempel der Empfangs-Station:		Frankaturvermerk des Absenders. den 18 Unterschrift und Adresse des Absenders:	

Allgemeine Erklärung.

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

.....

.....

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß
 diese Güter
 unverpackt*)
 in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung*)

.....

.....

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

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

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

X. — Anlage 4. Diese Anlage erhält folgende geänderte Fassung:

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

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

Die Güter-Expedition der
Eisenbahn zu ersuche(n) ich (wir), die
mittelst Frachtbrief d. d.
den 18 zur Beförderung
an
zu
aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

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

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern ;
2. an in Station
der Eisenbahn zu senden ;
3. nur gegen Bezahlung des Nachnahmebetrages von
..... (mit Worten) abzuliefern ;
4. nicht gegen Bezahlung des im Frachtbrief angegebenen,
sondern des Nachnahmebetrages von
(mit Worten) abzuliefern ;
5. ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern ;
6. frachtfrei abzuliefern.

(Unterschrift.)

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

Art. 3.

Das Protokoll vom 14. Oktober 1890 wird wie folgt geändert:

I. — Abs. 1 der Ziff. I erhält folgenden Zusatz:

„Wenn die Transitstrecken nicht dem Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehören, so können die beteiligten Regierungen durch Sonderabkommen vereinbaren, daß solche Transporte gleichwohl nicht als internationale zu betrachten sind.“

II. — Es wird folgende neue Ziff. V beigefügt:

„Hinsichtlich des Art. 60 ist allseitig anerkannt, daß das internationale Übereinkommen für jeden beteiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage des Inkrafttretens desselben und weiter auf je drei Jahre insolange verbindlich ist, als nicht einer der beteiligten Staaten spätestens ein Jahr vor Ablauf eines Trienniums den übrigen Staaten die Absicht erklärt hat, von dem Übereinkommen zurückzutreten.“

Art. 4.

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

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

So geschehen zu Paris, in zehn Exemplaren, den 16. Juni 1898.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Vollziehungsprotokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten derjenigen Staaten, welche die Übereinkunft vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr vollzogen haben oder ihr beigetreten sind, haben sich heute am 16. Juni 1898 im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zum Zwecke der Unterzeichnung des von den betreffenden Regierungen vereinbarten Zusatzübereinkommens zu dem gedachten internationalen Übereinkommen versammelt.

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

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

So geschehen zu Paris, in zehn Exemplaren, am 16. Juni 1898.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des am
16. Juni 1898 unterzeichneten Zusatzübereinkommens zu dem internationalen
Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. (Vom 29.
November 1898.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.11.1898
Date	
Data	
Seite	244-266
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 551

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.