

Freitag den 31. Oktober 1873.

(477a-1)

Kundmachung.

Das Reichs-Kriegsministerium hat die Sicherstellung der Verfrachtung von militärisch-ävarischen und Landwehrgütern für den ganzen Umfang der Monarchie sowie nach den vorkommenden ausländischen Stationen für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1874 mittelst einer Offertverhandlung angeordnet. Die Routen, auf welchen im Bereiche dieser Militär-Intendanten innerhalb der Grenzen eines oder mehrerer Kronländer die Verfrachtung vonseits der Unternehmer stattfinden, sowie die Strecken und Orte, für welche die Beistellung von Loco-, dann Kaleschfuhren oder Weiwagen für die etwaige Militär-Escorte nöthig sein dürfte, sind aus dem unten folgenden Verzeichnisse zu entnehmen.

Allgemeine Bedingungen:

1. Gegenstand der Offertverhandlung ist die Verfrachtung von Militär-Aerarial- und Landwehr-Gütern aller Art in dem Zeitraume vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1874 von und zu den nachbenannten Stationen, als:

- von und zu der Montursverwaltungs-Anstalt zu Graz;
- von und zu dem Fuhrwehens-Material-Depot zu Marain, und dem Filialdepot in Graz;
- von und zu dem Zeugartillerie-Depot zu Graz, resp. zu dessen Filiale Laibach, und St. Veit, von und zur Pulverfabrik in Stein;
- von der Garnisonsapothek-Apothek in Graz in die kleineren Garnisonsapotheken;
- von den Armeestalten zu den Truppen ohne Unterschied der Waffengattung mit Inbegriff der Genarmee; desgleichen
- zu den Bildungsanstalten.

2. Auf die Transportierung von Verpflegungsgütern erhebt sich die gegenwärtige Verfrachtungs-Sicherstellung nur dann, wenn Versendungen aus einem Verpflegungsbezirke in den andern oder aus einem Kronlande in das andere stattfinden.

Es steht jedoch den Verpflegungsmagazinen oder Generalcommanden respective Militärintendanten frei, die Verpflegungsartikel auch durch andere Becuranten transportieren zu lassen, falls deren Frachtlöhne billiger als die stipulierten Vertrags-Frachtpreise sind.

Naturaltransporte aus den Magazinen zur Mühle und zurück, aus einem Depositorium in das andere, aus der Magazinstation in die entfernter gelegenen Stabs- und Dislocations-Orte gehören in den Manipulationsbetrieb der Verpflegungsmagazine und sind von diesen wie bisher zu besorgen.

3. Die Ueberführung der Baumaterialien zum Bauplatz und Bedarfsorte ist mit der Sicherstellung der Baumaterialien selbst gleichzeitig zu contrahieren und liegt daher außerhalb der allgemeinen Verfrachtung.

4. Die Güterverfrachtung mittelst der Eisenbahn oder Dampfschiffahrt besorgt die Militärverwaltung selbst, daher deren Sicherstellung in der vorliegenden Offertverhandlung nicht inbegriffen ist.

5. Die im Absätze 1 bezeichnete Verfrachtung umfasst sohin unter obigen Ausnahmen alle Sendungen von und zu den Armeestalten, bezüglich die Zu- und Abfahrten von und zu den Eisenbahnstationen oder Abfahrts- und Landungsplätzen der Dampfschiffe, ferner alle Güterversendungen per Achse zu Land mittelst Zugvieh, dann zu Wasser mittelst Segel- oder Ruderschiffen.

Die Zufuhr der Kohlen und des Holzes zu den größeren Städten wird nicht nach Fuhr, sondern nach Zentnern berechnet und auch sogleich bezahlt, wobei Verfrachtungen unter einem Zentner nicht als voll angenommen werden.

6. Diese Verfrachtung wird im Offertwege an den Mindestfordernden überlassen, und es steht jedem österreichischen Staatsbürger, welcher sich über seine Eignung und Befähigung zur Besorgung des Verfrachtungs-Geschäftes gehörig auszuweisen und dem Militär-Aerar die nöthige Sicherheit zu bieten im Stande ist, frei, sich an dieser Verhandlung durch Ueberreichung eines mit den nachbezeichneten Erfordernissen versehenen Offerts zu betheiligen.

7. Die Offerte haben Anbote über sämtliche derlei vorkommende Verfrachtungen innerhalb der Grenzen eines oder mehrerer Kronländer mit Benützung der vorhandenen Wasserstraßen und Landwege zu enthalten, und ob der Transport zu Wasser mittelst Segel- oder Ruderschiffen oder zu Lande per Achse mittelst Zugvieh bewirkt wird, und ebenso rücksichtlich der Zu- und Abfuhr der Eisenbahngüter von den ävarischen Anstalten zu den Eisenbahnstationen und Dampfschiffahrts-Landungs- und Abfahrtsplätzen den Preis eines Zollentners für die ganze Wegestrecke in österreichischer Währung, zahlbar in Banknoten oder sonst gesetzlich anerkanntem Papiergelde, zu enthalten.

8. Bei gleichgestellten Preisen wird unbedingt jenen Offerten der Vorzug gegeben, welche für die größten Ländercomplexe lauten.

9. Bei Sendung gefährlicher Güter, denen eine Militär-Escorte beigegeben wird, müssen für diese Escorte auch die nöthigen Weiwagen beigegeben werden, daher auch für letztere die Preisangebote zu stellen sind.

10. Dort, wo es nothwendig ist und Loco-fuhren angefordert werden, sind auch solche vom Contrahenten beizustellen, und muß der Preis

- a) einer Loco-fuhr für Personen (Kaleschfuhren) und
- b) für Waren- und Material-Transporte, letztere mit dem Ladungsgewichte eines zwei- oder vier-spännigen Wagens, für den ganzen oder halben Tag angegeben werden.

11. Ist der Offertent verpflichtet, seinem Offerte das von der betreffenden Handels- und Gewerbekammer oder dort, wo eine solche nicht besteht, das von der hiezu berufenen Behörde ausgestellte Zeugnis über seine Eignung zur Ausübung des Verfrachtungs-Geschäftes, dann ein von der politischen Ortsobrigkeit bestätigtes Zeugnis über die Solidität und das zureichende Vermögen zur Sicherstellung für das Aerar beizulegen.

Diese dem Offertenten nur versiegelt zu übergebenen und versiegelt zu belassenden Certificate, in welchen das etwa eingetretene Ausgleichsverfahren angedeutet werden muß, sind stempelfrei. Ein im Ausgleichsverfahren befindlicher Concurrent wird, so lange dieses Verfahren nicht beendet ist, zur Einbringung von Offerten nicht geeignet erkannt.

12. Außerdem ist jedes Offert, je nachdem dasselbe für den Umfang eines oder mehrerer Kronländer gestellt wird, mit einem Badium zu belegen, welches vorläufig auf folgende Pauschalsummen festgesetzt wird, und zwar: Steiermark 400 fl., Kärnten und Krain 700 fl. österr. Währung.

13. Die Badien können entweder in barem Gelde oder in Reahypotheken oder in österreichischen Staats-schuld-Verschreibungen oder aber endlich in Actien oder Prioritäts-Obligationen jener Gesellschaften, welche eine Staatsgarantie genießen, erlegt werden. Die österr. Staats-schuld-Verschreibungen werden nach dem Börsencurse des Erlegtages, insofern sie jedoch mit einer Verlosung verbunden sind, keinesfalls nach dem Nennwertge, die genannten Actien oder Prioritätsobligationen aber nach dem Börsencurse des Erlegtages mit einem 10perc. Abschlage angenommen.

Staatsgarantie genießen bis jetzt folgende Industrie-Unternehmungen: die österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Kaiserin Elisabethbahn, die südliche Staats-, lombardisch-venetianische, central-italienische Eisenbahngesellschaft, die Theißbahn, die galizische Karl-Ludwigsbahn, die böhmische Westbahn, die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft, die südnord-deutsche Verbindungsbahn und die österreichische Staats-Eisenbahngesellschaft.

Pfandbestellungs- und Bürgschaftsurkunden können nur dann als Badium oder Caution angenommen werden, wenn dieselben durch Einverleibung auf ein unbewegliches Gut gesetzlich gesichert und mit der Bestätigung der betreffenden Finanzprocuratur bezüglich ihrer Annehmbarkeit versehen sind.

Wechsel werden weder als Badium noch als Caution angenommen.

14. Die Badien derjenigen Offertenten, welchen eine Lieferung bewilligt wird, sind auf den doppelten Betrag der im § 12 der „Bedingungen“ betreffend angelegten Pauschalsumme zu erhöhen und bleiben in dem Falle, als diese Badien in barem Gelde oder Reahypotheken oder in österreichischen Staats-Schuldverschreibungen oder in Pfandbestellungs- und Bürgschaftsurkunden erlegt wurden, bis zur Erfüllung des von den Offertenten abzuschließenden Contractes als Erfüllungscaution liegen, können jedoch auch gegen andere vorschriftsmäßig geprüfte und bestätigte Cautionsinstrumente ausgetauscht werden.

Würde von einem mit einer Leistung theilnehmenden Offertenten das Badium in Actien oder in Prioritätsobligationen der eine Staatsgarantie genießenden Gesellschaften erlegt, so hat derselbe bei dem Contractabschlusse anstatt dieser Actien oder Prioritätsobligationen entweder bares Geld oder Reahypotheken oder österreichische Staats-Schuldverschreibungen oder Pfandbestellungs- und Bürgschaftsurkunden zu erlegen, und es hat die sofort erlegte Caution bis zur Erfüllung des Contractes erliegen zu bleiben.

Die erlegten Badien derjenigen Offertenten, deren Anbote nicht genehmigt wurden, werden sogleich zurückgestellt.

15. In dem Offerte, welches mit dem gesetzlichen Stempel versehen und von dem Offertenten unter Angabe seines Charakters und Wohnortes eigenhändig gefertigt sein muß, hat sich derselbe ausdrücklich den von ihm eingesehenen, in dem Blatte der „N. N. Ztg.“ ddo.

(Nummer und Datum anzugeben) abgedruckten Bedingungen für die Uebernahme der Verfrachtung militärischer Güter vollinhaltlich zu unterwerfen.

Auch ist in dem Offerte die als Badium erlegte Summe stets mit dem entfallenden Betrage in österreichischer Währung auszudrücken.

16. Das Offert ist für den Offertenten, welcher sich des Rücktritts-befugnisses und der im § 862 des a. b. Gesetzbuches normierten Fristen zur Annahme seines Versprechens ausdrücklich begibt, vom Momente der Ueberreichung, für das k. k. Militär-Aerar aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Erstehende von der erfolgten Genehmigung seines Offertes seitens des k. k. Reichs-Kriegsministeriums verständigt worden ist.

17. Der Offertent bleibt übrigens an sein Offert auch dann gebunden, wenn von den darin cumulation enthaltenen Anboten für den Transport mittelst Achse oder zu Wasser für Beistellung von Loco- und Kalesch-fuhren zc. nur ein oder der andere angenommen wurde.

18. Die diesen Bestimmungen gemäß ausgefertigten Offerte sind versiegelt bis längstens

10. November 1873,

12 Uhr mittags, entweder unmittelbar beim k. k. Reichs-Kriegsministerium oder bei dem betreffenden General-commando zu überreichen.

Offerte, welche nicht mit allen in diesen Bedingungen vorgeschriebenen Erfordernissen versehen sind, oder welche erst nach Ablauf des festgesetzten Termines, sei es beim Reichs-Kriegsministerium oder bei einem General-commando, überreicht werden, bleiben unberücksichtigt.

Im telegraphischen Wege gestellte Offerte werden ebenfalls nicht berücksichtigt.

Specielle Bedingungen.

19. Die Verfrachtung hat auf den kürzesten und die Sicherheit und Conservation des zur Versendung gelangenden Gutes nicht gefährdenden Routen directe vom Ergänzungs- oder Anschaffungs- zum Verbrauchs- oder Bedarfsorte zu geschehen, und muß das Frachtgut dort, wo es geschehen kann, zu gunsten des k. k. Militärärars affecurirt werden.

20. Dem Unternehmer bleibt es übrigens hiebei freigestellt, insoweit eine andere entferntere Route selbst zu wählen, jedoch wird ihm vonseits des Aerars nur jener Preis vergütet, welcher nach dem Vertrage bei der Verfrachtung als Frachtpreis für die kürzeste Route entfällt, und es kann auch hiedurch keine Aenderung in der für die vertragsmäßig ausgesprochene Route festgesetzten Verfrachtungszeit angefordert werden.

21. Die Zahlung des Frachtpreises geschieht am Uebernahmorte von der übernehmenden Anstalt oder Truppe, wenn das Militär-Aerarialgut unbeschädigt abgegeben worden ist, an den Verfrachtungsunternehmer persönlich oder an seinen zum Geldempfang und zur Quittierung hierüber berechtigten Bevollmächtigten.

22. Der Contrahent hat alle mit der Verfrachtung verbundenen Mauthen und sonstigen Auslagen aus Eigenem zu tragen.

23. Der Verfrachtungsunternehmer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, insofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung ohne sein oder der von ihm zur Ausführung des Transportes verwendeten Personen Verschulden durch höhere Gewalt, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Im Falle eines solchen Verlustes oder einer solchen Beschädigung des Frachtgutes wird der Zustand dieses letzteren, sowie die Höhe des dem Frachtführer nach Artikel 396 des allgemeinen Handelsgesetzbuches obliegenden Ersatzes durch Sachverständige festgestellt, welche über Vorschlag der betreffenden Militärbehörde durch das zunächst gelegene Gericht ernannt werden.

24. Für Beschädigungen, welche dem Militär-Aerarialgute durch nicht abzuwendende Elementarereignisse zugegangen sind, hat der Verfrachtungsunternehmer im allgemeinen nicht zu haften. Jedoch muß in einem solchen Falle der Verfrachtungsunternehmer durch ortsobrigkeitliche Zeugnisse die angeblichen Elementarereignisse darthun und durch gerichtliche Zeugenaussagen oder Kunstbefunde den Beweis liefern, daß trotz allen anzuwendenden möglichen und wirklich angewendeten Vorsichtsmaßregeln und Schutzmitteln dem beschädigenden Einflusse dieser Zufälle nicht vorgebeugt werden konnte. Wird dieser Beweis nicht hergestellt oder hat der Unternehmer die ihm obgelegene Affecuranz des Frachtgutes unterlassen, obwohl dieselbe nach der Sachlage und mit Wirkung für den eingetretenen Zufall ausführbar gewesen wäre, so hat er auch einen solchen zufälligen Schaden dem Militärärar zu ersetzen.

25. Der Contrahent ist verpflichtet, bei sämtlichen innerhalb der Grenzen eines Kronlandes oder innerhalb

des Rayons, für welchen ihm die Verfrachtung übertragen ist, befindlichen Armeenanstalten, dann im Siege der Militär-Verwaltungsbehörde Bestellte zu ernennen, welche über erhaltenes Aviso das zu verfrachtende Gut vom Orte der Absendung zu übernehmen und an den Ort der Bestimmung, insofern derselbe innerhalb des Rayons, auf welchem er die Verfrachtung übernommen hat, liegt, directe oder an den für das nächstgelegene Kronland vom Aerar aufgestellten Verfrachtungsunternehmer, sofern das Gut in den dem letzteren zustehenden Verfrachtungs-Rayon abzuschicken und weiter zu spedieren ist, zu leiten, daher sämmtliche für die Verfrachtung der Militär-Aerarialgüter aufgenommenen Spediteure, deren Name und Ubicationsort entsprechend verlaublich wird, unter sich in gegenseitige Geschäftsverbindung und Einverständnis zu treten haben werden.

26. In Rücksicht solcher Verfrachtungs-Uebergänge ist jeder Frachtunternehmer, welcher ein Aerarialgut nicht unmittelbar von einer Militärbehörde oder Anstalt, sondern von einem Verfrachter übernimmt, verpflichtet, bei der Uebernahme die Anzahl und Beschaffenheit der Collien, Ballen und Kisten zc. mit Beziehung auf den Labchein genau zu untersuchen, im Falle von Abgängen oder Verletzungen entweder unter Vermittlung der nächsten Militärbehörde oder im Wege eines gerichtlichen, oder wenn auch dies unmöglich wäre, eines unter Leitung der Ortsbehörde durch unparteiische Schlichter vorzunehmenden Augenscheines Art und Umfang des Schadens zu constatieren, widrigens angenommen würde, daß er die Ladung vollzählig und im unbeschädigten Zustande übernommen habe und für alle bei der endlichen Abgabe des Gutes an eine Militär-Anstalt oder Behörde hervorkommenden Abgänge und Beschädigungen auch dann dem Aerar den Ersatz zu leisten verpflichtet wäre, wenn auch erwiesen würde, daß dieselben aus der Zeit vor seiner Uebernahme des Gutes herrühren.

Der Frachtunternehmer, welcher in obiger Beziehung das Aerarialgut zur weiteren Verfrachtung an den Verfrachter des nächsten Kronlandes übergibt, hat sich sohin über die vollständige und unbeschädigte Uebergabe der Ladung durch eine ausdrückliche Bestätigung des übernehmenden Spediteurs auszuweisen, widrigens er für alle bei der endlichen Ablieferung des Gutes an eine Militärbehörde oder Anstalt vorkommenden Abgänge oder Beschädigungen in solidum mit allen nach ihm bei dem Transporte dieses Gutes beteiligten Unternehmern dem Aerar zu haften hätte.

Die Vergütung des Frachtlöhnes an jene Vecturanten, welche die Fracht nicht unmittelbar an die betreffende Bedarfsanstalt, sondern an einen andern Verfrachter zur Weitertransportierung übergeben, hat zwar ebenfalls laut § 21 der vorliegenden Bedingungen von Seite der obenannten übernehmenden Anstalt oder Truppe zu geschehen, die Zahlung selbst wird aber, wenn sich im Orte des Verfrachtungs-Ueberganges ein Militär-, Platz- oder Stations-Commando befindet, welches in solchen Fällen, dann überhaupt bei der Uebernahme und Uebernahme der Fracht von einem an den andern Verfrachter zu intervenieren hätte, durch Vermittlung desselben, sonst aber durch directe Zusendung an den Verfrachter oder dessen gesetzlich Bevollmächtigten zu bewirken sein, vorausgesetzt jedoch, daß sich der Verfrachter, wie es diesem im § 26 ausgesprochen ist, über die vollständige unbeschädigte Frachtübergabe respective Uebernahme gehörig ausgewiesen hat und gegen den Anspruch der Frachtlöhnezahlung keine weiteren Bedenken bestehen.

27. Sämmtliche Contrahenten sind verpflichtet, sobald ihnen das Aviso zur Uebernahme der Verfrachtung zukommt, das zu verfrachtende Gut

a) im Zollgewichte von 1 bis 200 Zentner binnen 24 Stunden und jede höhere Gewichtslast aber binnen 3 Tagen zu übernehmen und per Achse wenigstens 3 Meilen des Tages zurückzulegen.

Bei Berechnung der zur Verfrachtung per Achse bemessenen Zeit wird der Tag des Auf- und Abladens nicht gezählt.

b) Beim Transporte mittelst Eisenbahn so wie jenem der Dampfschiffahrt, welcher von der Militär-Verwaltung selbst besorgt wird, kommt bloß hier zu bemerken, daß der Contrahent, dem die weitere Verfrachtung obliegt, sich bei der Uebernahme der Fracht nach den im Punkte 26 der vorliegenden Bedingungen enthaltenen Bestimmungen zu benehmen und zur Behebung der Fracht die nach dem Gewichtsverhältnisse vermög Punkt 27 der Bedingungen angeordneten Termine zu beachten hat.

Uebrigens ist der Verfrachter gehalten, sich hiebei sowohl über das zugekommene Aviso wegen der zu übernehmenden Verfrachtung, sowie über den Zeitpunkt, mit welchem ihm von Seite des Eisenbahn- oder Dampfschiffahrts-Expedit die Güter zur Disposition gestellt wurden, legitimieren zu können.

c) Beim Transporte zu Wasser mittelst Ruder- oder Segelschiff kann namentlich bei längeren Fahrten im allgemeinen kein Termin festgestellt werden, doch bleibt es der abspedierenden Behörde überlassen, im Einverständnis mit dem Contrahenten von Fall zu Fall den Termin festzustellen, binnen welchem das Militär-Aerarialgut an dem Orte seiner Bestimmung anlangen muß.

Es wird daher bloß festgesetzt, daß die Verladung per Schiff

bis 50 Zentner 2 Tage

100 " 4 "

von 100 Zentner aufwärts 8 Tage nach erhaltenem Aviso stattfinden muß, und daß nach geschehener Verladung das Schiff den nächstfolgenden Tag, Elementarereignisse ausgenommen, vom Landungs- bezüglich Auf-ladplage directe an den Bestimmungsort abzugehen hat.

28. Trifft die auf eine oder die andere Art verfrachtete Ladung verspätet ein, wird sonach die unter gewöhnlichen Verhältnissen und Umständen entweder cursmäßig festgesetzte oder für die betreffende Route speciell bestimmte, unerlässlich notwendige Mitteldurchschnittszeit auffallend überschritten, — kann weiters eine derlei Verspätung nicht zureichend durch Nachweisung unüberwindlicher zufälliger Hindernisse gerechtfertigt werden, so wird dem Contrahenten für die sonst unbeanstandet übergebene Ladung nur jener mindere Frachtlöhnsbetrag zu bezahlen sein, welcher sich ergibt, wenn der nach Gewicht oder Ladung sonst entfallende Frachtlohn durch die Zahl der zur Verführung cursmäßig oder sonst als Mitteldurchschnittszeit festgesetzten Tage dividirt und ein 10% Betrag dieses Quotienten für jeden Tag der Verspätung von dem bedungenen Gesamt-Frachtlöhnsverdienste in Abzug gebracht wird.

29. Der Ersteher wird beim Eintritte von Kriegsereignissen, insofern jenes einzelne Kronland oder jener Ländercomplex, innerhalb dessen ihm die Verfrachtung übertragen worden ist, in den Kriegsschauplatz fällt oder nahe an denselben grenzt, von den eingegangenen Vertragsverbindlichkeiten bezüglich jenes Kronlandes, welches eben in den Kriegsschauplatz fällt oder unmittelbar an denselben grenzt, auf die Dauer des Krieges enthoben.

Die diesfälligen Preisansforderungen haben sich daher nur auf friedliche Verhältnisse und den ungestörten Verkehr mittelst der gewöhnlichen Verfrachtungsarten und Mittel zu gründen.

Bei eintretenden Kriegsereignissen werden besondere Anbote eingeholt oder Verfrachtungen von der Militärverwaltung selbst besorgt.

30. Der Contrahent ist verpflichtet, auf dem Ladungsscheine die richtige Uebernahme des Militär-Aerarialgutes nach Anzahl der Colli, Ballen, Kisten zc. und dem angegebenen Sporcogewichte zu bestätigen.

31. Bei Verfrachtungen per Achse ist der Contrahent verpflichtet, vollkommen geeignete Wagen beizustellen, dieselben zum Schutze des Aerarialgutes gegen die Witterungs- und Elementarereignisse mit zureichenden guten Flechten, Plachen oder Rohrmatten zu versehen, Packstricke, Stroh und sonstige zum Packen nöthige Erfordernisse beizugeben. Wenn unzerlegbare Fuhrwerke oder Geschütze und Munitionswägen transportirt würden, welche beim Transporte durchaus nicht zusammengepackt werden dürfen, sind für dieselben die nöthigen Zugthiere beizustellen, für welche nach dem constatirten Gewichte der transportirt werdenden Fuhrwerke und Geschütze, einschließlich der auf den Fuhrwerken etwa verladenen Lasten, die festgesetzte Vergütung per Zollzentner und Meile geleistet wird.

32. Die übernommene Fracht ist unangehalten auf derselben Achse mit Zurücklegung von wenigstens drei Meilen per Tag an den Bestimmungsort zu überführen. Nur stattgefunden Elementarereignisse und infolge derselben eingetretene gänzliche Sperrung der Communication, sowie Ueberschwemmungen, Erd- und Felsenstürze, zerstörte Brücken zc. bilden hiebei eine Ausnahme.

33. Ueber derlei eingetretene Ereignisse und die hiedurch bedingte Verspätung des Eintreffungstermines am Bestimmungsorte ist sich zur Wahrung vor dem sonst festgesetzten Hörsabzuge mit den ortsbürgerlichen, dort, wo es thunlich, mit den von der competenten Gerichtsbehörde bestätigten Zeugnissen zu legitimieren.

34. Während eines solchen, durch Elementarereignisse bedingten Aufenthaltes des Transportes haftet der Contrahent für das zur Verfrachtung übernommene Militär-Aerarialgut wie während des Transportes selbst, und ist verpflichtet, eine solche durch Elementarereignisse herbeigeführte Unterbrechung oder Stöckung des Transportes durch die nächstgelegene Militärbehörde der abspedierenden Armeenanstalt oder Truppe in dem Falle alsogleich zur Kenntnis zu bringen, wenn das den Weitertransport hemmende Hindernis voraussichtlich binnen der nächsten 3 Tage nicht behoben werden könnte.

35. Wenn das Volumen und die Gewichtslast des zu verfrachtenden Aerarialgutes eine Zuladung von Privatgut gestattet und dieselbe bemerkt wird, bleibt der Contrahent für alle und jede Beschädigung, welche das Aerarialgut infolge der bewirkten Zuladung von Privatgut erleiden könnte, streng verantwortlich und ersatzpflichtig.

36. Bei Pulver- und Munitionstransporten und feuergefährlichen Gütern überhaupt sind solche separat zu verladen, auf den betreffenden Wagen schwarze Fahnen auszustrecken. — Die Fuhrleute sind von der Gefährlichkeit des aufgeladenen Gutes zu verständigen, das Tabakrauchen ihnen zu untersagen, sie dürfen in der Nähe der mit feuergefährlichen Gütern beladenen Wagen kein Feuer oder Licht unterhalten, derlei Wagen müssen in entsprechender Entfernung von einander fahren und dürfen nur außerhalb der Ortschaften auf entsprechenden Plätzen halten und übernachten.

Die Zuladung von Privatgut bei diesen Transporten ist streng verboten.

37. Bei allen größeren Transporten per Achse, unbedingt aber bei allen Transporten von Gewehren, Pulver, Munition und feuergefährlichen Materialien überhaupt, müssen vom Contrahenten Conducteure oder Schaffner für Beaufsichtigung von derlei Transporten beigegeben werden, welche den Anordnungen der etwa beigegebenen Militärescorte sich zu fügen haben.

38. Für die Kalesch- oder Locofuhren wird der halbe Tag von 6 Uhr früh bis 12 Uhr und von 1 Uhr nachmittags bis 7 Uhr, der ganze Tag von 6 Uhr früh bis 7 Uhr abends mit Rücksicht auf die Fütterzeit angenommen.

In jenen Fällen, wo eine Kalesch- oder Locofuhr entweder schon vor 6 Uhr früh bestellt oder bei einer halben Tage über die 12., rückwärtlich 7. Stunde hinaus, jedoch nicht durch einen ganzen Tag, oder eine ganztägige Fuhr über 7 Uhr abends hinaus fortbenützt, oder endlich eine solche Fahrgelegenheit zu einer längeren, mehre Tage umfassenden Fahrt benützt wurde und sich der Contrahent für derlei einzeln vorkommende terminüberschreitende Fahrbenützigungen nicht durch andere, während der Contractsdauer mit minderer Benützung beigegebene Fuhren, wofür jedoch contractmäßig die volle Zahlung für den halben oder ganzen Tag geleistet wurde, ausgeglichen finden sollte, ist nach Umständen von dem für die halbe, beziehungsweise ganztägige Fahrbenützigung contractmäßig festgesetzten Vergütungsbeitrag der für eine Stunde entfallende Betrag zu berechnen und dieser zur Basis der nach Billigkeitsgrundsätzen festzusetzenden Vergütung für obige Terminüberschreitung anzunehmen.

39. Bei Verfrachtung mit der Eisenbahn oder mittelst der Dampfmaschine wird das Aerarialgut von der abspedierenden Armeenanstalt oder von der zunächst an der Eisenbahnstation oder dem Dampfschiff-Abfahrtsort stationirten Militärbehörde selbst zur ununterbrochenen Ueberführung bis an den Ausgangspunkt der Bahn oder bis an den Landungsplatz des Dampfschiffes angeordnet, vom Ausgangspunkte der Bahn oder am Landungsplatz des Dampfschiffes aber unter Beobachtung der für den Uebergang einer Verfrachtung von einem auf den andern Verfrachter festgesetzten Directiven (Punkte 26 und 27) vom Contrahenten für die Landfracht oder zur Verfrachtung mittelst Ruder- oder Segelschiff übernommen, sohin entweder directe bis an den Verbrauchsort oder Bedarfsort weiter transportirt oder an den im nächstgelegenen Kronlandsbezirke aufgestellten Contrahenten für die Land- und Wasserfahrt behufs der Weitertransportierung an den Bedarfs- oder Verbrauchsort übergeben.

40. Für Verfrachtungen mit Ruder- oder Segelschiffen wird bemerkt, daß wenn wegen Unschiffbarkeit der einen oder anderen Stromstrecke das verladene Militär-Aerarialgut durch mindestens 3 Tage nicht weiter befördert werden könnte und sohin bis zur Behebung dieses Anstandes voraussichtlich längere Zeit liegen bleiben müßte, der Verfrachtungsunternehmer verpflichtet ist, sogleich für eine andere Weiterbeförderungsart des Frachtlöhnes zu sorgen, unter Einem aber auch die nächstgelegene Militärbehörde oder die abspedierende Anstalt hiervon in Kenntnis zu setzen.

Der Contrahent hat daher durch seine Bestellen Sorge zu tragen, daß ein derlei Fall ihm sowie durch ihn der Militärbehörde mitgetheilt, übrigens zur Verfrachtung überhaupt nur dann die Wasserstraße gewählt werde, wann derlei Vorfälle voraussichtlich nicht eintreten.

41. Bei der Verfrachtung zu Wasser haben für den Contrahenten im allgemeinen dieselben Grundsätze zu gelten, welche bei der Verfrachtung zu Lande ausgesprochen wurden, und ist sich mit Rücksicht auf die allgemein festgestellte Bedingung wegen Versicherung des zu verfrachtenden Gutes bezüglich der Beschädigungen desselben durch Elementarereignisse oder Zufälle während des Transportes nach den diesfälligen bestehenden Bestimmungen zu richten.

42. Die zur militärararischen Verfrachtung benützten Ruder- und Segelschiffe müssen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Tragfähigkeit zureichend erprobt sein, worüber sich dort, wo ein l. l. Hafenaname besteht, sowie über den Tonnellate-Raum des Schiffes mit dem vom Hafenaname — sonst mittelst des von der betreffenden politischen Behörde ausgestellten Certificates auszuweisen kommt.

43. Das militärararische Gut darf nicht auf dem Verdecke geladen und muß durch Unterlagen, dann Rohrmatten und alle möglichen Schutzmittel vor dem Einbringen der Rasse und sohin vor Beschädigungen wohl verwahrt werden.

44. Bei Munitions- und Gewehrtransporten zu Wasser ist die beigegebene Escortemannschaft unentgeltlich mitzuführen, hinsichtlich des Feuers und des Lichtes jede mögliche Vorsicht zu beobachten und auf dem Schiffe eine schwarze Fahne auszustrecken.

Wenn der Schiffsraum eine Zuladung von Privatgut gestattet, bleibt der Contrahent für alle und jede Beschädigung, welche das Aerarialgut infolge der bewirkten Zuladung von Privatgut erleiden könnte, verantwortlich.

45. Bei einem Unglücksfalle, wenn zur Rettung der ganzen Ladung etwas über Bord geworfen werden

Formulare zum Offerte.

Ich Endesgefertigter erkläre (Wir Endesgefertigten erklären zur ungetheilten Hand, d. i. Einer für Alle und Alle für Einen) in Gemäßheit der von mir (uns) eingesehenen, in dem Blatte der N. N. Zeitung Nr. . . . ddo. (Nummer und Datum anzugeben) abgedruckten allgemeinen und speciellen Bedingungen für die Verfrachtung der Militär-Arrarialgüter, denen ich mich (wir uns) vollinhaltlich unterwerfe (unterwerfen), die während des Zeitraumes vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1874 innerhalb des Kronlandes . . . vorkommenden Verfrachtungen sämtlicher Militärarrarialgüter zu Wasser mit Ruder- oder Segelschiffen, zu Lande per Achse, ferner die Beistellung der Loco- und Kalesch-fahren und Weiwagen für die Militärescorte um nachfolgende Preise übernehmen zu wollen:

1. Verfrachtung per Achse für Frachtgüter ohne Unterschied der Gattung (ob nicht gefährlich, ob gefährlich oder voluminöse) zu . . . (mit Buchstaben der Preis anzusehen) per Zollzentner und die ganze Wegestrecke.
2. Für die Güterzu- und Abfuhr von und zu den Eisenbahnstationen oder Abfahrts- und Landungsplätzen der Dampfschiffe per Zollzentner für die ganze Wegestrecke (mit Abote wie sub 1).
3. Verfrachtung zu Wasser, und zwar:
von . . . bis . . . à . . . ö. W.
(gleichfalls nach dem Abote wie sub 1).
4. Einen zweispännigen Weiwagen à . . . ö. W., detto detto den ganzen Tag à . . . ö. W.
5. Eine Kaleschfuhr für den halben Tag à . . . ö. W., detto detto den ganzen Tag à . . . ö. W.
6. Eine zweispännige Loco-fuhr mit dem Ladungsgewichte von . . . Zentnern für den halben Tag à . . . ö. W., detto detto den ganzen Tag à . . . österr. Währung.
7. Eine vierspännige Loco-fuhr mit dem Ladungsgewichte von . . . Zentner für den halben Tag à . . . ö. W., detto detto den ganzen Tag à . . . ö. W. beizustellen.

Beigebogen wird das Zeugnis der Handels- und Gewerbelammer zu N. N. über die Eignung des (der) Gefertigten zur Ausübung des Expeditionsgeschäftes und das gerichtlich bestätigte Zeugnis über dessen (deren) Solvilität, Vermögensverhältnisse und die hierdurch gebotene Gewährleistung für das hohe Militärarrar.

Das vorgeschriebene Badium pr. . . . wird in Staatsschuldbeschreibungen (oder in Barem) unter gestiegeltem Couvert beige-schlossen.
Sig. am . . . 18 . . .

Unterschrift.

Aufschrift auf das Offert von außen.

Offert des N. N. wegen Uebernahme der Verfrachtung und Beistellung von sonst erforderlichen Fahren im Jahre 1874 innerhalb des Kronlandes N. N.

Aufschrift auf das unter besonderem Couvert einzureichende Badium.

Badium des N. N. zum Offert wegen Verfrachtung der Militärgüter pro . . . innerhalb des Kronlandes N. N., bestehend in . . . fl. in Staatspapieren oder . . . Stück Banknoten à 100 fl., . . . Stück Banknoten à 10 fl. u. s. w.

Das sohin angefertigte und gesiegelte, mit dem Badium belegte Offert ist mittelst Einbegleitungsschreiben entweder an die betreffende Militär-intendantz oder directe an das Reichs-Kriegsministerium innerhalb des vermöge allgemeiner, durch die Landeszeitung bewirkter Kundmachung festgesetzten Termines vorzulegen.

Verzeichnis

der laut vorstehender Kundmachung sicherzustellenden
A. Frachtrouten und Weiwagen. *)
Zu Land mit Ausschluß der Eisenbahn

von	über	bis umgekehrt	Badium
(Gustwerk) Maria-Zell	—	Kapfenberg **) (Eisenbahnstation)	200 fl.
Spielfeld	—	*Radkersburg	100 fl.
Bruck a. M.	—	Leoben	—
Stein in Krain	—	*St. Veit in Krain	—
Laibach	—	*Rudolfsmerth	—
—	Rudolfsmerth	*Stein	5 00 fl.
—	—	*Carlstadt	—
Billach (Tardis)	—	*Maltborghetto	—
—	—	*Mont Prebil	—
Klagenfurt	—	Ferlach	—
St. Peter Eisenbahnstation	—	*Zume	100 fl.
Billach	—	Brigen	100 fl.

*) Bei welcher Station in der Colonne „bis“ das Zeichen * vorkommt, bis dorthin beziehungsweise von dort aus sind auch die Weiwagen für die Escorte nöthig und daher zu offerieren.

**) Von Maria-Zell bis Kapfenberg ist für die Verfrachtung von Geschützrohren bis 50, 80 und 100 Zollcentnern zu offerieren.

B. Loco- und Kalesch-fahren.

Station	Art der Leistung	Badium
Graz und Umgebung	Verfrührung vom Eisenbahn-Frachtmagazin in die Stadt und Vorstädte und vice versa per Sporco-Zollzentner ohne Auf- und Abladen.	400 fl.
	Verfrührung vom Eisenbahnfrachtmagazin auf das Lazarethfeld und vice versa per Sporco-Zollzentner ohne Auf- und Abladen.	
	Detto zum falsdorfer Pulvermagazin.	
	Verfrührung vom Bahnhofe Kalsdorf zu dem dortigen Pulvermagazin et vice versa per Sporco-Zollzentner nebst Auf- und Abladen.	
	Vom Pulvermagazine in Kalsdorf aufs Lazarethfeld per Zollzentner.	
	Ueberführung von Schner, Lehm, Schotter und Bauschutt ans sämtlichen Militär-Etablissements in Graz auf die hiefür bestimmten Ablagerungsorte per Fuhr, oder auf den halben und ganzen Tag.	
	Ueberführung von Requisitionen, Bauholz, Ziegeln, Kalk und Sand von Graz nach Felscherhof und vice versa per Fuhr.	
	Nach Thalerhof und vice versa per Fuhr	
	„Libenau „ „ „ „ „ „ „ „	
	In die Göslinger-Au 2c. „ „ „ „ „ „ „ „	
Ueberführung leerer oder mit nicht mehr als 10 Zollcentnern beladener Fuhrwerke: Vom Eisenbahn Frachtmagazin in das Zeug-artillerie-Etablissement et vice versa.	für halben oder ganzen Tag.	
Vom Eisenbahn Frachtmagazin auf das Lazarethfeld et vice versa.		
Vom Eisenbahn Frachtenmagazine in das Fuhrwesens-Material-Fillialdepot zu Schönau und vice versa.	für halben oder ganzen Tag.	
Ueberführung von mit mehr als 10 Zoll-Zentner beladener Fuhrwerke vom Eisenbahn-Frachtmagazin: In das Zeugartillerie-Etablissement et vice versa.		
	Auf das Lazarethfeld et vice versa.	

Eisenbahn-Station in Laibach	Verfrührung per Sporco-Zollzentner: Zum dortigen Pulvermagazin et vice versa in die Stadt Laibach	150 fl.
------------------------------	---	---------

Laibach und Umgebung	Beistellung einer einspännigen Kalesche einer zweispännigen Kalesche eines einspännigen Frachtwagens eines zweispännigen Frachtwagens für halben oder ganzen Tag.	50 fl.
----------------------	---	--------

Stein in Krain und Umgebung	Ueberführung des Brennholzes sammt Auf- und Abladen, dann Schlichten auf zwei Klafter Höhe per Kubit-Klafter: a) vom städtischen Schwemmplatz auf den neuen ärarischen Holzplatz der Pulverfabrik; b) vom städtischen Schwemmplatz zum Pulvertrodenwerke am nördlichen Ende des Etablissements. Ueberführung von Brennholz nebst Auf- und Abladen ohne Schlichten. c) vom neuen ärarischen Holzplatz in das Salpetermagazin; d) vom alten oder neuen ärarischen Holzplatz in die Kaserne am Rayenberg.	50 fl.
-----------------------------	---	--------

St. Veit in Krain	Beistellung von einem Paar angeschirrter Pferde für eine ärarische Kalesche für den ganzen und halben Tag	50 fl.
-------------------	---	--------

Eisenbahn-Station St. Veit in Krain	Verfrührung per Sporco-Zentner zum Pulver- oder Salpeter-Magazin der Zeug-artillerie-Section in St. Veit	10 fl.
	Verfrührung von der Eisenbahn-Station zum Pulver- oder Salpeter-Magazine in St. Veit per Sporco-Zentner	

K. k. Militär-Intendantz zu Graz, 1873.

(475—3) Nr. 1177.
Rathsstelle zu besetzen.

Bei dem k. k. Landesgerichte in Laibach ist eine systemisirte Rathsstelle mit der VII. Rangklasse und den damit gesetzlich verbundenen Bezügen zu besetzen. — Die Bewerber um diese Rathsstelle, zu deren Erlangung insbesondere auch die Kenntnis der krainischen (slovenischen) Sprache in Wort und Schrift erforderlich ist, wollen ihre gehörig belegten Gesuche bis zum 10. November d. J. bei dem gefertigten Präsidium im vorschriftsmäßigen Wege überreichen.

K. k. Landesgerichtspräsidium Laibach, am 20. October 1873.

müßte, bleibt der Contrahent verbunden, das etwa über Bord geworfene ärarische Gut dem Arrar in dem Falle vollständig zu ersetzen, wenn das an Bord befindliche Privatgut vom Seewurfe ganz oder zum Theil verschont geblieben wäre.

Der Contrahent ist überhaupt verpflichtet, das tutto politico di navigazione, die sonstigen Schiff-fahrt-Gesetze zu achten, überhaupt was die ordinären oder extraordinären Havarien betrifft und falls das Schiff oder dessen Ladung auf der Reise oder im Hafen ein Unglück treffen sollte, sich nach jenen Mercantilgesetzen zu verhalten, welche in den bezüglichen Häfen festgesetzt sind. Es soll daher der Contrahent bei einem aus was immer für einer Ursache sich ergebenden Unglücke mit dem Schiff: oder der Schiffsladung gehalten sein, hievon der nächstgelegenen Militärbehörde Anzeige zu erstatten und Hilfe und Unterstützung anzufuchen.

Es versteht sich ferner von selbst, daß in allen Unglücksfällen, welche nicht voraussehen oder abzuhelfen waren, daher als casus fortuiti majores anzusehen sind, sich vom Contrahenten nach den allgemeinen Schiff-fahrt-Gesetzen mit der prova di fortuna zu rechtfertigen ist, so wie sich derselbe der Lex Rhodia de jacta in allen Fällen, wo letzteres zum Vortheile des Arrars sich anwenden läßt, unterziehen muß.

Der Contrahent verliert jeden Anspruch auf Ersatz der das Militär-Arrar treffenden Havarietangente, sobald er bei einer Havarie ohne Einwilligung der Vertreter des Arrars dem Anspruche eines Schiedsgerichtes sich unterzieht.

46. Auf Grundlage der von dem k. k. Reichs-Kriegsministerium genehmigten Offerte werden mit den Ersehnen förmliche Vertragsurkunden ausgefertigt.

Sollte sich aber ein Erseher weigern, diese Contracturkunde zu unterfertigen oder zu deren Unterfertigung trotz der an ihn ergangenen Einladung nicht erscheinen, so vertritt das genehmigte Offert in Verbindung mit den gegenwärtigen Bedingungen die Stelle eines Vertrages, und das k. k. Militärarrar soll sowohl in einem solchen Falle, als auch wenn der Erseher zwar die Vertragsurkunde innerhalb der oben festgesetzten Frist nicht unterfertigt oder in einem anderen Punkte diese Bedingungen nicht genau erfüllt, das Recht und die Wahl haben, ihn entweder zu der genauen Erfüllung zu verpflichten, oder den Contract für aufgelöst zu erklären, die darin bedungenen Leistungen auf dessen Gefahr und Unkosten neuerdings wo immer feilzubieten oder auch ausser dem Licitationswege von wem immer und um was immer für Preise sich zu verschaffen und die Differenz zwischen den neuen und den dem contractbrüchigen Ersehner zu zahlen gewesenen Preisen aus dessen Vermögen zu erholen, in welchem Falle die Caution auf Abschlag dieser Differenz zurückbehalten, oder wenn sich eine solche zu ersetzende Differenz ergäbe, oder der Cautionsbetrag dieselbe überstiege, in der Eigenschaft als Angeld als versallen eingezogen wird.

Uebrigens soll es auch dem k. k. Militärarrar freisich, alle jene Maßregeln zu ergreifen, welche zur unaufgehaltenen Erfüllung des Vertrages führen, wobei jedoch auch andererseits dem Erseher der Rechtsweg für alle jene Ansprüche, welche er aus dem Vertrage stellen zu können vermeint, offen bleibt.

Die Auslagen für Stempelung des Contractes oder der Contractsstelle vertretenden Bedingungen trägt der Erseher, wobei bemerkt wird, daß sich rücksichtlich der Bemessung oder Einhebung der betreffenden Stempelgebühren nach der vom Kriegsministerium erlassenen Circularverordnung vom 7. Juni 1861, Abth. 12, Nr. 2505, welche bei sämtlichen Militäranstalten und Behörden eingesehen werden kann, zu benehmen ist.

Wenn ein Offert von mehreren Unternehmern gemeinschaftlich überreicht wird, so haben sie in demselben ausdrücklich zu erklären, daß sie sich dem k. k. Militärarrar für die genaue Erfüllung der Verfrachtungsbedingungen in solidum, das ist: Einer für Alle und Alle für Einen, verbinden, zugleich haben sie aber Einen aus ihnen oder einen Dritten namhaft zu machen, an welchen alle Aufträge und Bestellungen von Seite der Militärbehörden ergehen, mit welchem alle auf das Verfrachtungs-geschäft bezüglichen Verhandlungen zu pflegen sein werden, der die erforderlichen Rechnungen zu legen und die im Vertrage bedungenen Zahlungen im Namen aller gemeinschaftlichen Offertanten zu beheben und hierauf zu quittieren hat, kurz der in allen auf das Verfrachtungs-geschäft Bezug nehmenden Angelegenheiten als Bevollmächtigter der die Verfrachtung in Gesellschaft unternehmenden Mitglieder insoweit anzusehen ist, bis nicht dieselben einstimmig einen anderen Bevollmächtigten mit gleichen Befugnissen ernannt und denselben mit Genehmigung von allen Gesellschaftsgliedern gefertigten Erklärungs- und Ueberwachungs-Contract erfüllt haben.

Alle aus diesem Verfrachtungsvertrage für den Erseher hervorgehenden Rechte und Verbindlichkeiten gehen im Falle seines Todes auf seine Erben, im Falle er aber zur Verwaltung seines Vermögens unfähig würde, auf seine gesetzlichen Vertreter über, wenn es das Militärarrar nicht vorzieht, den Vertrag für aufgelöst zu erklären, wozu es in beiden Fällen einseitig berechtigt sein soll.