

(275—1)

Rundmachung.

Das hohe Kriegsministerium hat die Sicherstellung der Verfrachtung von militärischen Gütern für den ganzen Umfang der Monarchie, so wie nach den vorkommenden ausländischen Stationen, für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1866 mittelst einer Offertverhandlung angeordnet.

Die Routen, auf welchen im Bereiche dieses Landes-General-Kommando innerhalb der Grenzen eines oder mehrerer Kronländer die Verfrachtung von Seite der Unternehmer stattfindet, so wie die Strecken und Orte, für welche die Beistellung von Lokos, dann Kalesch-Fuhren oder Beiwägen für die etwaige Militär-Eskorte nöthig sein dürfte, sind aus dem unten folgenden Verzeichnisse zu entnehmen.

Allgemeine Bedingungen.

1. Gegenstand der Offertverhandlung ist die Verfrachtung von Militär-Aerarial-Gütern — aller Art in dem Zeitraume vom 1. Jänner 1866 bis Ende Dezember 1866 von und zu den nachbenannten Stationen, als:

A. im Inlande.

- a) Von und zu den Monturs-Kommissionen in Stockerau, Prag, Brünn, Altfen, Graz, Venedig, Jaroslau und dem Depot in Wien;
- b) von und zu den Fuhrwesens-Materialdepots zu Klosterneuburg, Marcin, Prag, Dtschan, Treviso, Pest, Thorda und Drohobicz;
- c) von und zu den Zeug-Artillerie-Kommanden in Wien nebst Filialen Steinfeld, Linz, Salzburg, in Graz, zu Innsbruck nebst dessen Filialen Kufstein, Franzensfeste, Bozen in Karlstadt nebst dessen Filialen Gzettin, Essegg, Brood, Gradisca, in Prag nebst Filialen zu Theresienstadt, Josefstadt und Bergstadt, in Olmütz nebst dessen Filialen zu Brünn und Troppau, in Krakau nebst dessen Filiale zu Lemberg, in Komorn nebst dessen Filialen zu Ofen, Pressburg, Neusohl, Kaschau, Nagy-Banya, Debreczin, in Karlsburg nebst Filiale zu Hermannstadt, in Temesvar nebst dessen Filialen zu Peterwardein und Urad, in Stein nebst dessen Filialen zu St. Veit und Laibach, in Triest nebst Filiale zu Pola, in Zara nebst dessen Filialen zu Spalato, Vessina, Sebenico, Clissa und Anin, in Ragusa mit den Filialen zu Kastelnovo, Cattaro und Budua, in Venedig nebst Filiale zu Rovigo, in Verona nebst Filiale zu Peschiera, Palmanova, in Mantua nebst Filiale zu Legnago und Borgoforte;
- d) von und zu dem Feuergelehr-Zeug-Artillerie-Kommando in Wien nebst Filiale zu Prag;
- e) von und zu dem Geschütz- und Zeug-Artillerie- und Raketen- und Zeug-Artillerie-Kommando in Wien und bei Wiener-Neustadt;
- f) zu den Beschäl- und Remontirungs-Kommanden zu Stadt bei Lambach, Graz, Rimburg an der Elbe, Brünn, Drohobicz, Stuhlweissenburg, Großwardein, Seps St. György

- g) zu den Gestäten in Mezöhegyes, Babilna, Kisser, Radau, Piber;
- h) von und zu dem Pionnier- und Zeug-Depot in Klosterneuburg, Verona und Pest;
- i) von dem Haupt-Medikamenten-Depot in Wien, dann den Medikamenten-Depots zu Prag, Pest, Lemberg, Laibach, in die kleineren Medikamenten-Depots, Festungs- und Garnisons-Apotheken;
- k) von den Armee-Anstalten zu den Truppen ohne Unterschied der Waffengattung mit Inbegriff der k. k. Gendarmerie; desgleichen
- l) zu den Bildungs-Anstalten.

B. in's Ausland.

1. Von den Armee-Anstalten zu Prag nach Mainz, Ulm und Rastatt.

2. Auf die Transportirung von Verpflegsgütern erstreckt sich die gegenwärtige Verfrachtungssicherstellung nur dann, wenn Verfrach-

tungen aus einem Verpflegsbetriebe in den anderen, oder aus einem Kronlande in das andere stattfinden. Hierbei steht es jedoch den Verpflegs-Magazinen oder den Landes-General-Kommanden frei, die Verpflegsartikel auch durch andere Vekturanten transportiren lassen zu können, falls deren Frachtlöhne billiger als die für das betreffende Kronland stipulirten Kontraktfrachtpreise sind. Natural-Transporte aus den Magazinen zur Mühle und zurück, aus einem Depotitorium in das andere, aus der Magazins-Station in die entfernter gelegenen Stabs- und Dislokations-Orte gehören in den Manipulations-Betrieb der Verpflegs-Magazine und sind von diesen, wie bisher, zu besorgen.

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

4. Die Güter-Versendungen mittelst der Eisenbahn oder Dampfschiffahrt besorgt die Militär-Verwaltung 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 Armee-Anstalten bezüglich der Zu- und Abfahrten von und zu den Eisenbahn-Stationen oder Abfahrts- und Landungsplätzen der Dampfschiffe; ferner alle Güter-Sendungen per Achse zu Land mittelst Zugvieh, dann zu Wasser mittelst Segel- oder Ruderschiffen.

6. Diese Verfrachtung wird im Offertwege an den Mindestfordernden überlassen und es steht jedem österreichischen Staatsbürger, welcher sich über seine Eignung und Befähigung zur Versorgung 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 Angebote 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- oder Abfuhr der Militär-Güter von den ärarischen Anstalten zu den Eisenbahnstationen und Dampfschiffahrts-Landungs- und Abfahrtsplätzen den Preis eines Zollzentners für die ganze Wegestrecke in österr. Währung, zahlbar in Banknoten oder sonst gesetzlich anerkanntem Papiergelde, zu enthalten.

8. Bei gleich gestellten Preisen wird unbedingt jenen Offerten der Vorzug gegeben, welche für die größten Länder-Komplexe lauten.

9. Bei Sendung gefährlicher Güter, denen eine Militär-Eskorte beigegeben wird, müssen für diese Eskorte auch die nöthigen Beiwagen beigegeben werden, daher auch für letztere die Preis-Anbote zu stellen sind.

10. Dort, wo es nothwendig ist und Lokofuhren angefordert werden, sind auch solche vom Kontrahenten beizustellen und auch der Preis a) einer Lokofuhr für Personen und Kalesch-fuhren, oder

b) für Waaren- und Material-Transporte, letztere mit dem Ladungsgewichte eines 2- oder 4spännigen Wagens, für den ganzen oder halben Tag anzugeben.

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

Diese dem Offerten nur versiegelt zu übergebenden und versiegelt zu belassenden Zertifikate, in welchen das etwa eingetretene Ausgleichsverfahren angedeutet werden muß, sind stempelfrei.

Ein im Ausgleichsverfahren befindlicher Kontrakt 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 Pauschal-Summe festgesetzt wird, und zwar:

für Nieder- und Oberösterreich	800 fl.
„ Salzburg	400 „
„ Steiermark	400 „
„ Tirol	400 „
„ Böhmen	1000 „
„ Mähren	500 „
„ Schlesien	400 „
„ Venetien	1000 „
„ Kärnten, Krain und Küstenland	1000 „
„ Ungarn	1000 „
„ Siebenbürgen	500 „
„ Galizien und Bukovina	1000 „
„ Banat und serb. Wojwodschaf	500 „
„ Kroatien und Slavonien	500 „
„ Falmatien	500 „

österr. Währung.

13. Die Badien können entweder in barem Gelde oder in Real-Hypotheken, oder in österr. Staatsschuldverschreibungen, oder aber endlich in Aktien oder Prioritäts-Obligationen jener Gesellschaften, welche eine Staatsgarantie genießen, erlegt werden. Die österr. Staatsschuldverschreibungen werden nach dem Börsenkurse des Erlagstages, insofern sie jedoch mit einer Verlosung verbunden sind, keinesfalls über den Nennwerth, die genannten Aktien oder Prioritäts-Obligationen aber nach dem Börsenkurse des Erlagstages mit einem 10% Abschlage angenommen.

Staatsgarantie genießen bis jetzt folgende Industrie-Unternehmungen:

Die österr. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, die Kaiserin Elisabethbahn, die südliche Staats-, lombardisch-venetianische, Zentral-italienische Eisenbahn-Gesellschaft, die Theißbahn, die galizische Karl Ludwigsbahn, die böhmische Westbahn, die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft, die südnorddeutsche Verbindungsbahn und die österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Pfandbestellungs- und Bürgschafts-Urkunden können nur dann als Badium oder Kautions angenommen werden, wenn dieselben durch Einverleibung auf ein unbewegliches Gut gesetzlich sichergestellt und mit der Bestätigung der betreffenden Finanz-Prokuratur bezüglich ihrer Annehmbarkeit versehen sind.

Wechsel werden weder als Badium noch als Kautions angenommen.

14. Die Badien derjenigen Offerten, welchen eine Lieferung bewilligt wird, sind auf den doppelten Betrag der in §. 12 der „Bedingungen“ angeführten Pauschalsumme zu erhöhen und bleiben in dem Falle, als diese Badien in barem Gelde oder Real-Hypotheken, oder in österr. Staatsschuldverschreibungen, oder in Pfandbestellungs- und Bürgschafts-Urkunden erlegt wurden, bis zur Erfüllung des von den Offerten abzuschließenden Kontraktes als Erfüllungskautions liegen, können jedoch auch gegen andere vorschriftsmäßig geprüfte und bestätigte Kautionsinstrumente ausgetauscht werden.

Wurde von einem mit einer Lieferung theilten Offerten das Badium in Aktien oder Prioritäts-Obligationen der eine Staatsgarantie genießenden Gesellschaften erlegt, so hat derselbe bei dem Kontraktabschlusse anstatt dieser Aktien oder Prioritäts-Obligationen entweder bares Geld oder Real-Hypotheken, oder österr. Staatsschuldverschreibungen, oder Pfandbestellungs- und Bürgschafts-Urkunden zu erlegen, und es hat die sofort erlegte Kautions bis zur Erfüllung des Kontraktes erliegen zu bleiben.

Das erlegte Badium derjenigen Differenzen, deren Anbote nicht genehmigt wurden, wird sogleich zurückgestellt.

15. In dem Offerte, welches mit dem gesetzlichen Stempel versehen und von dem Differenten unter Angabe seines Charakters und Wohnortes eigenhändig gefertigt sein muß, hat sich derselbe ausdrücklich den von ihm eingesehenen, in dem Blatte der N. N. Zeitung Nr. 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 österr. Währung auszudrücken.

16. Das Offert ist für den Differenten, welcher sich des Rücktrittsbeschlusses und der im §. 862 des all. bürgerl. Gesetzbuches normirten Fristen zur Annahme seines Versprechens ausdrücklich begibt, vom Momente der Ueberreichung — für das k. k. Militär-Aerar aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Erstere von der erfolgten Genehmigung seines Offertes Seitens des k. k. Kriegsministeriums verständigt worden ist.

17. Der Different bleibt übrigens an sein Offert auch dann gebunden, wenn von den darin kumulativ enthaltenen Anboten für den Transport mittelst Achse oder zu Wasser, für Beistellung von Loko- und Kaleschfuhren ic. nur ein oder der andere angenommen würde.

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

20. September 1865

bis 12 Uhr Mittags entweder unmittelbar beim k. k. Kriegsministerium, oder bei dem Landes-General-Kommando, welches die daselbst einlangenden Offerte uneröffnet dem k. k. Kriegsministerium einzusenden hat, zu überreichen. Offerte, welche nicht mit allen in diesen Bedingungen vorgeschriebenen Erfordernissen versehen sind, oder welche erst nach Ablauf des festgesetzten Termins, — sei es beim Kriegsministerium oder bei einem Landes-General-Kommando, — überreicht werden bleiben unberücksichtigt.

Im telegrafischen Wege gestellte Offerte werden ebenfalls nicht berücksichtigt.

Spezielle Bedingungen.

19. Die Verfrachtung hat auf den kürzesten und die Sicherheit und Konsevation des zur Versendung gelangenden Gutes nicht gefährdenden Routen direkte vom Ergänzungs- oder Anschaffungs- zum Verbrauchs- oder Bedarfs-Orte zu geschehen, und muß das Frachtgut dort, wo es geschehen kann, zu Gunsten des k. k. Militär-Aerars affekurirt werden.

20. Dem Unternehmer bleibt es übrigens hiebei freigestellt, insofern eine andere entferntere Route selbst zu wählen, — jedoch wird ihm von Seite des Aerars nur jener Preis vergütet, welcher nach dem Betrage 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 Uebernahmsorte von der übernehmenden Anstalt oder Truppe, wenn das Militär-Aerarial-Gut unbeschädigt abgegeben worden ist, an den Verfrachtungs-Unternehmer persönlich oder an seinen zum Geldempfang und zur Quittierung hierüber berechtigten Bevollmächtigten.

22. Der Kontrahent hat alle mit der Verfrachtung verbundenen Mauth- und sonstigen Auslagen aus Eigenem zu tragen.

23. Der Verfrachtungs-Unternehmer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern 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 die natürliche Beschaffenheit des Gutes 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 Ar-

tikel 396 des allgemeinen Handelsgesetzbuches obliegenden Erfasses 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 Elementar-Einflüsse zugegangen sind, hat der Verfrachtungs-Unternehmer im Allgemeinen nicht zu haften. Jedoch muß in einem solchen Falle der Verfrachtungs-Unternehmer durch ortsobrigkeitliche Zeugnisse die angeblichen Elementar-Ereignisse darthun und durch gerichtliche Zeugnisaussagen oder Kunstbesunde den Beweis liefern, daß trotz allen anzuwendenden möglichen und wirklich angewendeten Vorsichtsmaßregeln und Schugmitteln dem beschädigenden Einflusse dieser Zufälle nicht vorgebeugt werden konnte.

Wird dieser Beweis nicht hergestellt oder hat der Unternehmer die ihm obgelegene Affekurirung 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 Militär-Aerar zu ersetzen.

25. Der Kontrahent ist verpflichtet, bei sämtlichen innerhalb der Grenzen eines Kronlandes oder innerhalb des Rayons, für welchen ihm die Verfrachtung übertragen ist, befindlichen Armees-Anstalten, dann im Siege der Landes-Militär-Verwaltungs-Behörde — Bestellte zu ernennen, welche über erhaltenes Aviso das zu verfrachtende Gut vom Orte der Absendung zu übernehmen und an den Ort der Bestimmung, in so ferne derselbe innerhalb des Rayons, auf welchem er die Verfrachtung übernommen hat, liegt, direkte — oder an den für das nächstgelegene Kronland vom Aerar aufgestellten Verfrachtungs-Unternehmer — soferne das Gut in den dem Letzteren zustehenden Verfrachtungs-Rayon abzusenden und weiter zu expediren ist, zu leiten, da sämtliche für die Verfrachtung der Militär-Aerarial-Güter aufgenommene Spediteure, deren Name und Ubikationsort entsprechend verlautbart wird, unter sich in gegenseitige Geschäftsverbindung und Einverständnis zu treten haben werden.

26. In Rücksicht solcher Verfrachtungs-Übergänge ist jeder Frachtunternehmer, welcher ein Aerarialgut nicht unmittelbar von einer Militär-Anstalt oder Behörde, sondern von einem Verfrachter übernimmt, verpflichtet, bei der Uebernahme die Anzahl und Beschaffenheit der Kollien, Ballen und Kisten ic. mit Beziehung auf den Ladschein genau zu untersuchen, im Falle von Abgängen oder Verletzungen entweder unter Vermittlung der nächsten Militär-Behörde, 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 konstatiren, widrigenfalls angenommen würde, daß er die Ladung vollständig und im unbeschädigten Zustande übernommen habe und er für alle bei der endlichen Abgabe des Gutes an eine Militär-Anstalt oder Behörde hervorkommenden Abgänge oder 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, — widrigenfalls er für alle bei der endlichen Ablieferung des Gutes an eine Militär-Behörde oder Anstalt hervorkommenden Abgänge oder Beschädigungen in solidum mit allen nach ihm bei dem Transporte dieses Gutes theilhaftigen Unternehmern dem Aerar zu haften hätte.

Die Vergütung des Frachtlohnes an jene Beauftragten, welche die Fracht nicht unmittelbar an die betreffende Bedarfs-Anstalt, sondern an einen andern Verfrachter zur Weitertransportierung übergeben, hat zwar ebenfalls — laut §. 21 der vorliegenden Bedingungen — von Seite der obbenannten übernehmenden Anstalt oder Truppe

zu geschehen; die Zahlung selbst wird aber, wenn sich im Orte des Verfrachtungs-Überganges ein Militär-Platz- oder Stations-Kommando befindet — welches in solchen Fällen dann überhaupt bei der Uebergabe und Uebernahme der Fracht von einem an den andern Verfrachter zu interveniren hätte — durch Vermittlung desselben, sonst aber durch direkte Zusendung an den Verfrachter oder dessen gesetzlichen Bevollmächtigten zu bewirken sein, vorausgesetzt jedoch, daß sich der Verfrachter, wie es in diesem §. 26 ausgesprochen ist, über die vollständige und unbeschädigte Frachtübergabe, resp. Uebernahme, gehörig ausgewiesen hat und gegen den Anspruch der Frachtlohnzahlung keine weiteren Bedenken bestehen.

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

a) wenn solches ganz oder auf die Strecke von wenigstens 3 Meilen bis zur nächsten Eisenbahn-Station oder Landungsplatz per Achse geführt werden muß, im Gewichte von 1 bis 30 Zentner binnen 48 Stunden, über 30 Ztr. bis 60 Ztr. binnen 4 Tagen,

„ 60 „ „ 100 „ „ 5 „
über 100 „ „ 8 „

zu übernehmen und beim Transporte per Achse wenigstens drei Meilen des Tages zurückzulegen. Erstreckt sich die Entfernung des Ausladeortes von der Eisenbahnstation oder dem Landungsplatz nicht auf 3 Meilen, so hat der Kontrahent nach Verlauf von 48 Stunden nach erhaltenem Aviso bis 60 Zentner, binnen 3 Tagen bis 100 Zentner, und binnen 5 Tagen jede höhere Gewichtslast zu verladen und längstens am nachfolgenden Tage nach der Verladung bis zu den Eisenbahnstationen oder Landungsplätzen verfügen zu lassen und für deren unverzügerte Weiterexpedition zu sorgen.

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

b) Beim Transporte mittelst Eisenbahn, sowie jenem mit der Dampfschiffahrt, welcher von der Militär-Verwaltung selbst besorgt wird, kommt bloß hier zu bemerken, daß der Kontrahent, dem die weitere Verfrachtung obliegt, sich bei Uebernahme der Fracht nach dem im Punkte 26 der vorliegenden Bedingungen enthaltenen Bestimmungen zu benehmen und zur Behebung der Fracht die nach dem Gewichts-Verhältnisse vermögten Punkt 27 der Bedingungen angeordneten Termine zu achten hat.

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

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

Es wird daher bloß festgestellt, daß die Verladung pr. Schiff bis 50 Ztr. 2 Tage

„ 100 „ „ 4 „
von 100 „ „ aufwärts

8 Tage nach erhaltenem Aviso stattfinden muß und daß nach geschehener Verladung das Schiff den nachfolgenden Tag — Elementar-Ereignisse ausgenommen — vom Landungs- bezüglich Ausladeplatz direkte an den Bestimmungsort abzugehen hat.

28. Trifft die auf eine oder die andere Art verfrachtete Ladung verspätet ein und wird sonach die unter gewöhnlichen Verhältnissen und Umständen entweder kursormäßig festgesetzte oder für die betreffende Route speziell bestimmte unerlässlich nothwendige Mitteldurchschnittszeit auf fallend überschritten, kann weiters eine derlei Verspätung nicht zureichend durch Nachweisung

unüberwindlicher zufälliger Hindernisse gerechtfertigt werden, so wird dem Kontrahenten für die sonst unbeanstandet übergebene Ladung nur jener niedere Frachtlöhnsbetrag zu bezahlen sein, welcher sich ergibt, wenn der nach dem Gewichte der Ladung sonst entfallende Frachtlohn durch die Zahl der zur Verführung kurzfristig oder sonst als Mittel-Durchschnittszeit festgesetzten Tage dividirt und ein 10% Betrag dieses Quotienten für jeden Tag der Verspätung von dem bedungenen Gesamtfrachtlöhns-Verdienste in Abzug gebracht wird.

29. Der Ersther wird beim Eintritte von Kriegsereignissen, insofern jenes einzelne Kronland oder jener Länderkomplex, 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 Preisforderungen 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 die Verfrachtung von der Militär-Verwaltung selbst besorgt.

30. Der Kontrahent ist verpflichtet, auf dem Ladungsscheine die richtige Uebernahme des Militär-Aerarialgutes nach Anzahl der Kollis, Ballen, Kisten etc. und dem angegebenen Sporko-Gewichte zu bestätigen.

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

32. Die übernommene Fracht ist unaufgehalten auf derselben Achse, mit Zurücklegung von mindestens 3 Meilen per Tag, an den Bestimmungsort zu überführen. Ausgenommen sind stattgefundenen Elementar-Ereignisse und die in Folge derselben eingetretene gänzliche Sperrung der Kommunikation, sohin Ueberschwemmungen, Erd- und Felsenstürze, zerstörte Brücken.

33. Ueber derlei Ereignisse und hiedurch bedingte Verspätung des Eintreffungstermines am Bestimmungsorte ist sich zur Wahrung vor dem sonst festgesetzten Pönalabzuge mit den ortsobrigkeitlichen, dort, wo es thunlich, mit den von der kompetenten Gerichtsbehörde bestätigten Zeugnissen zu legitimiren.

34. Während eines solchen durch Elementar-Ereignisse bedingten Aufenthaltes des Transportes haftet der Kontrahent für das zur Verfrachtung übernommene Militär-Aerarialgut, wie während des Transportes selbst, und ist verpflichtet, eine solche durch Elementar-Ereignisse herbeigeführte Unterbrechung oder Stockung des Transportes durch die nächstgelegene Militärbehörde der abspedirenden Armee-Anstalt oder Truppe in dem Falle alsogleich zur Kenntniß zu bringen, wenn das den Weitertransport hemmende Hinderniß voraussichtlich binnen der nächsten drei Tage nicht behoben werden könnte.

35. Wenn das Volumen und die Gewichtslast des zu verfrachtenden Aerarialgutes eine Zuladung von Privatgut gestattet und diese bewirkt wird, bleibt der Kontrahent für alle und jede Beschädigung, welche das Aerarialgut in Folge 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 aufzustecken. — 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 Kontrahenten Kondukteure oder Schaffer zur Beaufsichtigung von derlei Transporten beigegeben werden, welche den Anordnungen der etwa beigegebenen Militär-Eskorte sich zu fügen haben.

38. Für die Kalesch- oder Lokofuhren wird der halbe Tag von 6 Uhr Früh bis 12, und von 1 Uhr Nachmittags bis 7 Uhr, der ganze Tag von 6 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends mit Rücksicht auf die Fütterungszeit angenommen.

In jenen Fällen, wo eine Kalesch- oder Lokofuhr entweder schon vor 6 Uhr Früh bestellt, oder bei einem halben Tage über die 12., rückwärtlich 7. Stunde hinaus, jedoch nicht durch einen ganzen Tag, oder eine ganztägige Fuhr über 7 Uhr Abends benützt, oder endlich eine solche Fahrgelegenheit zu einer längeren, mehrere Tage umfassenden Fahrt benützt würde und sich der Kontrahent für derlei einzeln vorkommende terminüberschreitende Fuhrbenutzungen nicht durch andere während der Kontraktsdauer mit minderer Benützung beige stellte Fuhr, wofür jedoch kontraktmäßig die volle Zahlung für den halben oder ganzen Tag geleistet wurde, ausgleichen finden sollte, ist nach Umständen von dem für die halbe, beziehungsweise ganztägige Fuhrbenützung kontraktmäßig festgesetzten Vergütungsbetrag der für eine Stunde entfallende Betrag zu berechnen und dieser zur Basis der nach Billigkeits-Grundsätzen festzusetzenden Vergütung für obige Terminüberschreitungen anzunehmen.

39. Bei Verfrachtung mit der Eisenbahn oder mittelst der Dampfschiffe wird das Aerarialgut von der spedirenden Armee-Anstalt oder von der zunächst an der Eisenbahnstation oder dem Dampfschiff-Abfahrtsorte stationirten Militärbehörde selbst zur ununterbrochenen Ueberführung bis an den Ausgangspunkt der Bahn oder bis an den Landungsplatz des Dampfschiffes aufgegeben, vom Ausgangspunkte der Eisenbahn oder am Landungsplatze des Dampfschiffes aber unter Beobachtung der für den Uebergang einer Verfrachtung von einem auf den andern Verfrachter festgesetzten Direktiven (Punkt 26 und 27) vom Kontrahenten für die Landfracht oder zur Verfrachtung mittelst Ruder- oder Segelschiff übernommen, sohin entweder direkte bis an den Verbrauch- oder Bestimmungsort weiter transportirt, oder an den im nächstgelegenen Kronlands Bezirke aufgestellten Kontrahenten für die Land- oder Wasserfahrt behufs der Weiterpedirung an den Bedarfs- oder Verbrauchsort übergeben.

40. Für Verfrachtungen mit Ruder- und Segelschiffen wird bemerkt, daß, wenn wegen Unfahrbarkeit der einen oder andern 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 Frachtgutes zu sorgen, unter Einem aber auch die nächstgelegene Militärbehörde oder die abspedirende Anstalt hiervon in Kenntniß zu setzen.

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

41. Bei der Verfrachtung zu Wasser haben für den Kontrahenten im Allgemeinen dieselben Haftungsgrundsätze zu gelten, welche bei der Verfrachtung zu Land ausgesprochen wurden,

und ist sich mit Rücksicht auf die allgemein festgestellte Bedingung wegen Affekurierung des zu verfrachtenden Gutes, bezüglich der Beschädigungen desselben durch Elementar-Ereignisse oder Zufälle während des Transportes, nach den diesfalls bestehenden Bestimmungen zu achten.

42. Die zur militär-ärarischen Verfrachtung benützten Ruder- und Segelschiffe müssen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Tragfähigkeit zureichend erprobt sein, worüber sich dort, wo ein k. k. Hasenamt besteht, sowie über den Sonnenladeraum des Schiffes mit vom Hasenamte, — sonst mittelst des von der betreffenden politischen Behörde ausgestellten Zertifikates auszuweisen kommt.

43. Das militär-ärarische Gut darf nicht auf dem Verdecke geladen und muß durch Unterlagen, dann Rohrmatten und alle möglichen Schutzmittel vor dem Eindringen der Masse und sohin vor Beschädigungen wohl verwahrt werden.

44. Bei Munitions- und Gewehr-Transporten zu Wasser ist die beigegebene Eskorte-Mannschaft unentgeltlich mitzuführen, hinsichtlich des Feuers und Lichtes jede mögliche Vorsicht zu beobachten und auf dem Schiffe eine schwarze Fahne aufzustecken.

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

45. Bei einem Unglücksfalle, wenn zur Rettung der ganzen Ladung etwas über Bord geworfen werden müßte, bleibt der Kontrahent verbunden, das etwa über Bord geworfene ärarische Gut dem Aerar in dem Falle vollständig zu ersetzen, wenn das an Bord befindliche Privatgut vom Seewurfe ganz oder zum Theile verschont geblieben wäre.

Der Kontrahent ist überhaupt verpflichtet, das editto politico di navigazione und die sonstigen Schiffsahrtsgesetze zu beachten, 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 Merkantilgesetzen zu verhalten, welche in den bezüglichen Häfen festgesetzt sind.

Es soll daher der Kontrahent bei einem aus was immer für einer Ursache sich ergebenden Unglücke mit dem Schiffe oder der Schiffsladung gehalten sein, hiervon der nächstgelegenen Militärbehörde Anzeige zu erstatten und Hilfe und Unterstützung anzusuchen.

Es versteht sich ferner von selbst, daß in allen Unglücksfällen, welche nicht vorauszusehen oder abzuwenden waren, daher als casus fortuiti majoris anzusehen sind, sich vom Kontrahenten nach den allgemeinen Schiffsahrtsgesetzen mit der Provadi fortuna zu rechtfertigen ist, sowie sich derselbe dem Lex Rhodia de jactu in allen Fällen, wo letzteres zum Vortheile des Aerars sich anwenden läßt, unterziehen muß.

Der Kontrahent verliert jeden Anspruch auf Ersatz der das Militär-Aerar treffenden Havarietangente, sobald er bei einer Havarie ohne Einwilligung der Vertreter des Aerars dem Ausspruche eines Schiedsgerichtes sich unterzieht.

46. Auf Grundlage der von dem k. k. Kriegsministerium genehmigten Offerte werden mit den Erstheren förmliche Vertrags-Urkunden ausfertigt.

Sollte sich aber ein Ersther weigern, diese Kontrakt-Urkunden 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. Militärärar soll sowohl in einem solchen Falle, als auch wenn der Ersther zwar das förmliche Vertragsinstrument fertigte, aber entweder die Vertragskaution innerhalb der oben festgesetzten Frist nicht erlegte, oder in einem anderen Punkte diese Bedingungen nicht genau erfüllte, das Recht und die Wahl haben, ihn entweder zu deren genauer Erfüllung zu verhalten, oder den Kontrakt für aufgelöst zu erklären, die darin bedungenen Leistungen auf dessen Gefahr und Unkosten neuerdings wo immer feilzubieten, oder auch außer dem Lizitationswege von wem immer und um

was immer für Preise sich zu verschaffen, und die Differenz zwischen dem neuen und den dem Kontraktbrüchigen Ersterer zu zahlen gewesen. Preisen aus dessen Vermögen zu erholen, in welchem Falle die Kaution auf Abschlag dieser Differenz zurückbehalten, oder wenn sich keine solche zu erzielende Differenz ergebe, oder der Kautionsbetrag dieselbe übersteige, in der Eigenschaft als Angeld als verfallen eingezogen wird.

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

Die Auslagen für Stempelung des Kontraktes oder der Kontraktstelle vertretenden Bedingungen trägt der Ersterer, wobei bemerkt wird, daß sich rücksichtlich der Bemessung und Einhebung der betreffenden Stempelgebühren nach der vom Kriegsministerium erlassenen Zirkular-Berordnung vom 7. Juni 1861, Abtheilung 12, Nr. 2505, welche bei sämtlichen Militär-Anstalten 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. Militär-Aerar für die genaue Erfüllung der Verfrachtungsbedingungen in solidum, das heißt: 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 Differenten zu beheben und hierüber zu quittiren hat, kurz, der in allen auf das Verfrachtungs-Geschäft Bezug nehmenden Angelegenheiten als der Bevollmächtigte der die Verfrachtung in Gesellschaft unternehmenden Mitglieder in so lange anzusehen ist,

bis nicht dieselben einstimmig einen andern Bevollmächtigten mit gleichen Befugnissen ernannt und denselben mittelst einer von allen Gesellschaftsgliedern gefertigten Erklärung der mit der Ueberwachung der Kontrakterfüllung beauftragten Behörde namhaft gemacht haben.

Alle aus diesem Verfrachtungs-Vertrage für den Ersterer 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 Militär-Aerar nicht vorzieht, den Vertrag für aufgelöst zu erklären, wozu es in beiden Fällen einseitig berechtigt sein soll.

Die etwa entspringenden Rechtsstreitigkeiten werden von dem Landesmilitär-Gerichte ausgetragen, dem sich der Differerter ausdrücklich unterwirft.

Formular 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. pdo. (Nummer und Datum anzugeben) abgedruckten allgemeinen und speziellen Bedingungen für die Verfrachtung der Militär-Ararialgüter, denen ich mich (wir uns) vollinhaltlich unterwerfe (unterwerfen), die während des Zeitraumes vom 1. Jänner 1866 bis Ende Dezember 1866 innerhalb des Kronlandes vorkommenden Verfrachtungen sämtlicher Militärgüter, zu Wasser mit Ruder- oder Segelschiffen, zu Lande per Achse, ferner die Beistellung der Loko- und Kaleschfuhren und Weimägen für die Militär-Eskorte am nachfolgende Preise übernehmen zu wollen:

1. Verfrachtung pr. Achse; für Frachtgüter ohne Unterschied der Gattung (ob nicht gefährlich, ob gefährlich, oder voluminös) zu (mit Buchstaben den Preis anzusehen) pr. Zollzentner und die ganze Wegestrecke.

2. Für die Güter-Zu- und Abfuhren von und zu den Eisenbahnstationen oder Abfahrts-

und Landungsplätzen der Dampfschiffe, pr. Zollzentner für die ganze Wegestrecke (mit dem Anbote wie sub 1).

3. Verfrachtung zu Wasser und zwar: von . . . bis . . . österr. Währ., von . . . bis . . . österr. Währ. u. s. w. (gleichfalls nach dem Anbote wie sub 1).

4. Einen ein- oder zweispännigen Beiwagen . . . österr. Währung pr. Meile.

5. Eine Kaleschfuhr für den halben Tag . . . österr. Währung, für den ganzen Tag . . . österr. Währ.

6. Eine zweispännige Lokofuhr mit dem Ladungsgewichte von . . . Zentner, für den halben Tag . . . österr. Währ., für den ganzen Tag . . . österr. Währ.

7. Eine vierspännige Lokofuhr mit dem Ladungsgewichte von . . . Zentner, für den halben Tag . . . österr. Währ., für den ganzen Tag . . . österr. Währ. beizustellen.

Beigebogen wird das Zeugniß der Handels- und Gewerbekammer zu N. N. über die Eignung des (der) Gefertigten zur Ausübung des Expeditionsgeschäftes und das gerichtlich bestätigte Zeugniß über dessen (deren) Solidität, Vermögensverhältnisse und die hierdurch gebotene Gewährleistung für das hohe Militär-Aerar. Das vorgeschriebene Badium pr. . . wird in Staats-schuldverschreibungen oder in Barem unter gesiegeltem Couvert besonders beigefügt.

Sign. . . . am . . . ten . . . 1865.

Unterschrift.

Aufschrift auf das Offert von Außen.
Offert des N. N. wegen Uebernahme der Verfrachtung und Beistellung von sonst erforderlichen Fuhrn im Jahre 1866, innerhalb des Kronlandes N. N.

Aufschrift auf das unter besonderem Couvert einzureichende Badium.

Badium des N. N. zum Offerte wegen Verfrachtung der Militärgüter pro 1866 innerhalb des Kronlandes N. N., bestehend in . . . fl. in Staatspapieren oder . . . Stück Banknoten österr. Währ. à 100 fl., à 10 fl. u. s. w.

Verzeichniß

der laut vorstehender Kundmachung sicherzustellenden

A. Frachtrouten und Beiwägen *)

a) zu Land, mit Ausschluss der Eisenbahn.

Von	über	bis und umgekehrt	Badium	Von	über	bis und umgekehrt	Badium
Stein in Krain	—	† St. Veit in Kärnten	1000 fl.	Palmanuova	—	† Udine	60 fl.
Laibach	—	† Stein		—	—	† Sagrado	
—	Neustadt	† Karlstadt		—	—	† Gorbrippo	60 fl.
—	—	† Malborghetto		—	—	† Protogruaro	
Willach	Tarvis	† Mont Predil	300 fl.	Belluno	—	† Conegliano	500 fl.
Klagenfurt	—	† St. Veit in Kärnten		Serravalle	—	—	
Adelsberg	—	† Fiume		Feltre	—	† Trient	
St. Peter (Eisenbahnstation)	—	† Fiume		Primolano	—	† Bozen	
Bozen	—	Sigmundskron (Pulvermagazin)	1000 fl.	Balsugana	—	† Sigmundskron (Pulvermagazin)	300 fl.
		† Meran		—	—	† Innsbruck	
		† Glarus		Padua	Monfelicce	† Este	20 fl.
		† Nauders		—	—	† Rovigo	
		† Landek		Berona	—	† Badia	20 fl.
		† Bludenz		—	—	† Regnago	
Innsbruck	—	† Feldkirch	1000 fl.	Chiavenneta	—	Fort Wohlgemuth	100 fl.
		† Bregenz		—	—	„ Slavath	
Bregenz	—	† Innsbruck	1000 fl.	—	—	„ Molinary	100 fl.
—	—	† Nauders		und von einem Fort zum andern	—	—	
—	—	† Franzesefeste	1000 fl.	—	—	† Ostiglia	100 fl.
—	—	† Lindau		—	—	† Borgoforte	
—	—	† Riva	1000 fl.	—	—	dieß u. jenseits des Po	100 fl.
—	—	—		—	—	† St. Benedetto	
—	—	—	—	—	—	† Servolo bei Triest	100 fl.

*) Bei welcher Station in der Kolonne „bis“ das Zeichen † vorkommt, bis dorthin beziehungsweise von dort aus sind auch die Beiwägen für die Eskorte nöthig und daher zu offeriren.