

Amtsblatt zur Laibacher Zeitung Nr. 221.

Dinstag den 29. September 1874.

(440a—1)

Kundmachung.

Das Reichskriegsministerium hat die Sicherstellung der Verfrachtung von militär-ärarischen und Landwehr-Gütern für den ganzen Umfang der Monarchie sowie nach den vorkommenden ausländischen Stationen für die Zeit vom 1. Jänner 1875 bis Ende Dezember 1875 mittelst einer Offertverhandlung angeordnet. Die Routen, auf welchen im Bereiche dieser Militärintendantz innerhalb der Grenzen eines oder mehrerer Kronländer die Verfrachtung von Seite der Unternehmer stattfinden, wie die Strecken und Orte, für welche die Beistellung von Loco-, dann Kaleschfuhren oder Reitwagen für die etwaige Militärescorte nöthig sein dürfte, sind aus dem unten folgenden Verzeichnisse zu entnehmen.

Bedingungen

bei Uebernahme der Verfrachtungen von Militär-Ärarial- und Landwehrgütern innerhalb der Grenzen der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Allgemeine Bedingungen.

1. Gegenstand der Offertverhandlung ist die Verfrachtung von Militärgütern aller Art in dem Zeitraume vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1875 von und zu den nachbenannten Stationen, als:

- von und zu der Montursverwaltungs-Anstalt in Graz;
- von und zu dem Fuhrwesensmaterial-Depot zu Marcin und dem Filialdepot in Graz;
- von und zu dem Zeugartillerie-Depot in Graz resp. zu dessen Filiale Laibach und St. Veit, von und zur Pulverfabrik, in Stein;
- von der Garnisonsspitals-Apotheke in Graz und Laibach, in die kleineren Garnisons-Apotheken;
- von den Armeenanstalten zu den Truppen, ohne Unterschied der Waffengattung mit Inbegriff der k. k. Gendarmerie; desgleichen
- zu den Bildungsanstalten.

2. Auf die Transportierung von Verpflegungsgütern erstreckt sich die gegenwärtige Verfrachtung-Sicherstellung nur dann, wenn Versendungen aus einem Verpflegsbetriebe in den andern, oder aus einem Kronland in das andere stattfinden; hiebei steht es jedoch den Verpflegsmagazinen oder den General-Commandanten, resp. Militär-Intendanten frei, die Verpflegsmaterialien auch durch andere Veuranten transportieren lassen zu können, falls deren Frachtlöhne billiger als die stipulierten Contract-Fahrtpreise sind.

Naturaltransporte aus den Magazinen zur Mühle und zurück, aus einem Depositorium in das andere, aus der Magazinstation in die entfernter gelegenen Stabs- und Dislocationsorte gehören in den Manipulationsbetrieb der Verpflegsmagazine 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 contrahieren und liegt daher außerhalb der allgemeinen Verfrachtung.

4. Die Güterversendungen 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 Armeenanstalten, bezüglich der Zu- und Abfahrten von und zu den Eisenbahn-Stationen oder Abfahrts- und Landungsplätzen der Dampfschiffe, ferner alle Güterversendungen per Achse zu Land mittelst Zugvieh, dann zu Wasser mittelst Segel- oder Ruder-schiffe.

Die Zufuhr der Kohlen und des Holzes in den größeren Städten wird nicht nach Fuhr, sondern nach Zentner berechnet, und auch fogestaltig 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 Militärärar die nöthige Sicherheit zu bieten im Stande ist, frei, sich an dieser Verhandlung durch Ueberreichung eines mit den nachbezeichneten Erfordernissen versehenen Offertes 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 Ruder-schiffe oder zu Lande per Achse mittelst Zugvieh bewirkt wird, und ebenso rückfichtlich der Zu- und Abfuhr

der Militärgüter von den ärarischen Anstalten zu den Eisenbahn-Stationen und Dampfschiffahrtslandungs- und Abfahrtsplätzen den Preis eines Zollzentners für die ganze Wegestrecke in ö. W. zahlbar in Noten 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 Militärescorte beigegeben wird, müssen für die Escorte auch die nöthigen Reitwagen beigelegt 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 und Kaleschfuhren oder bei

b) für Waren- und Material-Transporte, letztere mit Ladungsgewichte eines zwei- oder vierspännigen Wagens für den ganzen oder halben Tag angegeben werden.

11. Ist der Offerent 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 Sicherheitsleistung für das Ärar beizulegen.

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

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

13. Die Badien können entweder in barem Gelde oder in Realhypotheken oder in österreichischen Staats-schuldverschreibungen, oder aber endlich in Actien oder Prioritäts-Obligationen jener Gesellschaften, welche eine Staatsgarantie genießen, erlegt werden. Die österreichischen Staats-schuldverschreibungen werden nach dem Börsencurse des Erlagstages, insofern sie jedoch mit einer Verlosung verbunden sind, keinesfalls über den Nennwerth; die genannten Actien und Prioritäts-Obligationen aber nach dem Börsencurse des Erlagstages mit einem 10% Abschlage angenommen.

Staatsgarantie genießen bis jetzt folgende Industrieunternehmen: Die österreichische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Kaiserin-Elisabethbahn, die südliche Staats-, lomb.-venet. central-italienische Eisenbahngesellschaft, die Theißbahn, die galizische Karl Ludwig-Bahn, die böhmische Westbahn, die Lemberg-Ezer-nomitzer Eisenbahngesellschaft, die süd.-nord.-deutsche Verbindungsbahn und die österreichische Staatseisenbahngesellschaft.

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

Wechsel werden weder als Badium noch als Caution angenommen.

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

Wurde von einem mit einer Lieferung betheilten Offerenten das Badium in Actien oder Prioritäts-Obligationen der eine Staatsgarantie genießenden Gesellschaften erlegt, so hat derselbe bei dem Contractabschlusse anstatt dieser Actien oder Prioritäts-Obligationen entweder bares Geld oder Realhypotheken 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.

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

15. In dem Offerte, welches mit dem gesetzlichen Stempel versehen und von dem Offerenten 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. 18 abgedruckten Bedingungen für die Uebernahme der Verfrachtung militärischer Güter vollständig zu unterwerfen.

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

16. Das Offerte ist für den Offerenten, welcher sich des Rücktritts-Befugnisses und der im § 862 des a. b. G. B. normierten Fristen zur Annahme seines Verpfandes ausdrücklich begibt, vom Momente der Ueberreichung, — für das k. k. Militär-Ärar aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Erstehende von der erfolgten Genehmigung seines Offertes seitens des k. k. Reichskriegsministeriums verständigt worden ist.

17. Der Offerent bleibt übrigens an sein Offerte auch dann gebunden, wenn von den darin cumulativ 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

27. Oktober 1874,

12 Uhr mittags entweder unmittelbar beim k. k. Reichs-Kriegsministerium oder bei der Militär-Intendantz in Graz 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 Reichskriegsministerium oder bei einer Militär-Intendantz überreicht worden, bleiben unberücksichtigt. Im telegraphischen Wege gestellte Offerte werden ebenfalls nicht berücksichtigt.

Spezielle Bedingungen.

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

20. Dem Unternehmer bleibt es übrigens hiebei freigestellt, insoweit eine andere, entferntere Route selbst zu wählen, jedoch wird ihm von Seite des Ärars 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 vertragemäßig ausgesprochene Route festgesetzten Verfrachtungszeit angefordert werden.

21. Die Zahlung des Frachtpreises geschieht am Uebernahmssorte von der übernehmenden Anstalt oder Truppe — wenn das Militär-Ärarialgut 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 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 zum Frachtfuhrer 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-Ärarialgute 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 Kunstbefunde den Beweis liefern, daß trotz allen anzuwendenden möglichen und wirklich angewendeten Vorsichtsmaßregeln und Schutzmitteln dem beschädigenden Einflüsse dieser Vorfälle nicht vorgebeugt werden konnte, wird dieser Beweis nicht hergestellt, oder hat der Un-

ternehmer die ihm obgelegene Affecurierung 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 Armeeanstalten, dann im Sitze der Militär-Verwaltungsbehörde Bestellte zu ernennen, welche über erhaltenes Aviso das zu verfrachtende Gut vom Orte der Abfertigung zu übernehmen und an den Ort der Bestimmung, insofern derselbe innerhalb des Rayons, auf welchem er die Verfrachtung übernommen hat, liegt, direct oder an den für das nächstgelegene Kronland vom Arar aufgestellten Verfrachtungs-Unternehmer, sofern das Gut in den dem Letzteren zustehenden Verfrachtungs-Rayon abzusenden und weiter zu spedieren ist, zu leiten; daher sämtliche, für die Verfrachtung der Militär-Aerarial-Güter aufgenommene Expediture, deren Name und Abicationsort entsprechend verlaubar 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 Militäranstalt oder Behörde, sondern von einem Verfrachter übernimmt, verpflichtet, bei der Uebernahme die Anzahl und Beschaffenheit der Collien, Ballen und Kisten zc. mit Beziehung auf den Ladschein 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 vollständig und im unbeschädigten Zustande übernommen habe und für alle bei der endlichen Abgabe des Gutes an eine Militäranstalt oder Behörde hervorkommenden Abgänge oder Beschädigungen auch dann dem Arar den Ersatz zu leisten verpflichtet wäre, wenn auch erwiesen wurde, 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 Expediturs auszuweisen, widrigens er für alle bei der endlichen Ablieferung des Gutes an eine Militärbehörde oder Anstalt herkommende Abgänge oder Beschädigungen in solidum mit allen nach ihm bei dem Transporte dieses Gutes beteiligten Unternehmern dem Arar zu haften hätte.

Die Vergütung des Frachtlohnes an jene Becturanten, 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 obbenannten übernehmenden Anstalt oder Truppe zu geschehen, die Zahlung selbst wird aber, wenn sich im Orte des Verfrachtungs-Ueberganges ein Militär-, Platz- oder Stationscommando befindet, welches in solchen Fällen, dann überhaupt bei der Uebergabe und Uebernahme der Fracht von einem an den anderen Verfrachter zu intervenieren hätte, durch Vermittlung desselben, sonst aber durch directe 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 unbeschädigte Frachtübergabe respective Uebernahme gehörig ausgewiesen hat und gegen den Anspruch der Frachtlohnzahlung keine weiteren Bedenken bestehen.

27. Sämtliche 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 jenen mit der Dampfschiffahrt, welcher von der Militärverwaltung selbst besorgt wird, kommt bloß hier zu bemerken, daß der Contrahent, dem die weitere Verfrachtung obliegt, sich bei Uebernahme der Fracht nach den im Punkte 26 der vorliegenden Bedingungen enthaltenen Bestimmungen zu benehmen und zur Behebung der Fracht die nach dem Gewichtsverhältnisse vermöge Punkt 27 der Bedingungen angesetzten Termine zu achten hat.

Uebrigens ist der Verfrachter gehalten, sich hiebei sowohl über das zugewiesene Aviso wegen der zu übernehmenden Verfrachtung, sowie über den Zeitpunkt, mit welchem ihm von Seite des Eisenbahn- oder Dampfschiffahrts-Expediturs 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 Einverständnisse 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 festgestellt, 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 Aufladungsplatz direct 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 nothwendige 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 Frachtlohnbetrag zu bezahlen sein, welcher sich ergibt, wenn der nach Gewicht oder Ladung sonst entfallende Frachtlohn durch die Zahl der Verfrachtung cursmäßig oder sonst als Mitteldurchschnittszeit festgesetzten Tag dividirt und ein 10% Betrag dieser Quotienten für jeden Tag der Verspätung von dem bedungenen Gesamt-Frachtlohnsvordienste in Abzug gebracht wird.

29. Der Erstehrer 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 demselben grenzt, auf die Dauer des Krieges entbunden.

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 Verfrachtungen von der Militärverwaltung selbst besorgt.

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

31. Bei Verfrachtung der 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 Munitionswagen transportiert würden, welche beim Transporte durchaus nicht zusammengeklappt werden dürfen, sind für dieselben die nöthigen Zugthiere beizustellen, für welche nach dem constatirten Gewichte der transportiert werdenden Fuhrwerke und Geschütze, einschließend der auf den Fuhrwerken etwa verladenen Lasten, die festgesetzte Vergütung per Zollzentner und Meile geleistet wird.

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

33. Ueber derlei Ereignisse und die 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 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 Stockung des Transportes durch die nächstgelegene Militärbehörde der abspezierenden Armeeanstalt oder Truppe in dem Falle allsogleich 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 diese bewirkt 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- oder Munitionstransporten und feuergefährlichen Gütern überhaupt sind solche separiert zu verladen, auf den betreffenden Wagen schwarze Fahnen auszustrecken. — Die Fuhrleute sind von der Gefährlichkeit des ausgeladenen 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 zur 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 Futterungszeit angenommen.

In jenen Fällen, wo eine Kalesch- oder Locofuhr 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 hinaus fortbenützt, oder endlich eine solche Fahrgelegenheit zu einer längeren, mehrere Tage umfassenden Fahrt benützt wurde und sich der Contrahent für derlei einzeln vorkommende terminüberschreitende Fuhrbenutzungen nicht durch andere, während der Contractsdauer mit minderer Benützung beigegebene Fuhr, 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 Fuhrbenützung contractmäßig festgesetzten Vergütungsbetrage 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 Dampfschiffe wird das Aerarialgut von der abspezierenden Armeeanstalt oder von der zunächst an der Eisenbahnstation oder dem Dampfschiff-Abfahrtsort stationierten 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 Directiven (Punkt 26 und 27) vom Contrahenten für die Landfracht oder zur Verfrachtung mittelst Ruder- oder Segelschiff übernommen, sohin entweder direct bis an den Verbrauchs- oder Bedarfsort weiter transportiert oder an den im nächstgelegenen Kronlandsbezirke aufgestellten Contrahenten für die Land- und Wasserfahrt behufs der Weiterbeförderung an den Bedarfs- oder Verbrauchsort übergeben.

40. Für Verfrachtungen mit Ruder- und Segelschiffen wird bemerkt, daß wenn wegen Unfahrbarkeit der einen oder anderen Stromstrecke das verladene Militär-Aerarialgut durch mindestens drei 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 abspezierende Anstalt hievon 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, wenn derlei Vorfälle voraussichtlich nicht eintreten.

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

42. Die zur militärararischen Verfrachtung benützten Ruder- und Segelschiffe müssen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Tragfähigkeit zureichend erprobt sein, worüber sich dort, wo ein k. k. Hafenamt besteht, sowie über den Tunnelade-Raum des Schiffes mit dem Hafenamte — 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 Seilmatten und alle möglichen Schutzmittel vor dem Einbringen der Rasse und sohin vor Beschädigungen geschützt werden.

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

Wenn der Schiffsraum eine Zuladung von Privatgut gestattet, bleibt der Contrahent für alle und jede

Verhütung, welche das Avarialgut infolge 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 Contrahent verbunden, das etwa über Bord geworfene Avarialgut dem Avar 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, daß editto politico di navigazione, und die sonstigen Schiffsfahrtsgesetze 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 Mercantiltgesetzen 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 Schiffe oder der Schiffsladung gehalten sein, hievon der nächstgelegenen Militärbehörde Anzeige zu erstatten und Hilfe und Unterstützung anzufordern.

Es versteht sich ferner von selbst, daß in allen Unglücksfällen, welche nicht vorauszu sehen oder abzuwenden waren, daher als casus fortuiti majores anzusehen sind, sich vom Contrahenten nach den allgemeinen Schiffsfahrtsgesetzen mit der prova di fortuna zu recht fertigen ist, so wie sich derselbe der Lex Rhodia de jactu in allen Fällen, wo letzteres zum Vortheile des Avarars sich anwenden läßt, unterziehen muß.

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

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

Sollte sich aber ein Erstherr weigern, diese Contractsurkunde 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. Militär-Avarar soll sowohl in einem solchen Falle, als auch wenn der Erstherr zwar das förmliche Vertragsinstrument fertigte, aber entweder die Vertragscaution 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 genauen Erfüllung zu verhalten, 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 Erstherr zu zahlen gewesenen Preisen aus dessen Vermögen zu erholen, in welchem Falle die Caution auf Abschlag dieser Differenz zurückbehalten oder wenn sich keine solche zu ersetzende Differenz ergäbe oder der Cautionsbetrag dieselbe überstiege, in der Eigenschaft als Angeld als verfallen eingezogen wird.

Uebrigens soll es auch dem k. k. Militär-Avarar freistehen, alle jene Maßregeln zu ergreifen, welche zur unaufgehaltenen Erfüllung des Vertrages führen, wobei jedoch auch anderseits dem Erstherr 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 Contractsurkunde vertretenden Bedingungen trägt der Erstherr, wobei bemerkt wird, daß sich rückichtlich der Bemessung und Einhebung der betreffenden Stempelgebühren nach der vom Kriegsministerium erlassenen Circularverordnung vom 7. Juni 1861, Abth. 12, Nr. 2505, welche bei sämtlichen Militär-Anstalten und Behörden eingelesen 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-Avarar 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 vonseiten der Militärbehörde ergehen, mit welchem allen auf das Verfrachtungsgegeschäfte bezüglichen Verhandlungen zu pflegen sein werden, der die erforderlichen Rechnungen zu legen und die im Vertrage bedungenen Zahlungen im Namen alle gemeinschaftlichen Offerten zu beheben und hierüber zu quittieren hat, kurz der in allen auf das Verfrachtungsgegeschäfte Bezug nehmenden Angelegenheiten als der Bevollmächtigte der die Verfrachtung in Gesellschaft unternehmenden Mitglieder insoweit anzusehen ist, bis nicht dieselben einstimmig einen anderen Bevollmächtigten mit gleichen Befugnissen ernannt und denselben mittelst einer von allen Geschäftsgliedern gefertigten Erklärung der mit der Ueberwachung der Contractserfüllung beauftragten Behörde namhaft gemacht haben.

Alle aus diesem Verfrachtungsvertrage für den Erstherr 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-Avarar nicht vorzieht, den Vertrag für aufgelöst zu erklären, wozu es in beiden Fällen einseitig berechtigt sein soll.

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. (Nummer und Datum anzugeben) abgedruckten allgemeinen und speciellen Bedingungen für die Verfrachtung der Militär-Avarialgüter, denen ich mich (wir uns) vollinhaltlich unterwerfe (unterwerfen) die während des Zeitraumes vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1875 innerhalb des Kronlandes vorkommenden Verfrachtungen sämtlicher Militärgüter zu Wasser mit Ruder- oder Segelschiffen, zu Lande per Achse, ferner die Beistellung der Voco- und Kaleschfuhren und Weiwagen für die Militärescorte um nachfolgende Preise übernehmen zu wollen.

I. 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.

II. Für die Güterzu- und Abfuhr von und zu den Eisenbahnstationen oder Abfahrts- und Landungsplätzen der Dampfschiffe per Zollzentner für die ganze Wegestrecke (mit dem Anbote wie sub I).

III. Die Verfrachtung zu Wasser, und zwar: von . . . bis . . . a . . . ö. W., dann von . . . bis . . . a . . . ö. W. . . u. f. w. (gleichfalls nach dem Anbote wie sub I).

IV. Einem ein- oder zweispännigen Weiwagen a . . . ö. W. per Meile.

V. eine Kaleschfuhr für den halben Tag a . . . ö. W., eine Kaleschfuhr für den ganzen Tag a . . . ö. W.

VI. eine zweispännige Voco- oder Kaleschfuhr mit dem Ladungsgewichte von . . . Zentnern für den halben Tag a . . . ö. W. und solche für den ganzen Tag a . . . ö. W.;

VII. eine vier-spännige Voco- oder Kaleschfuhr mit dem Ladungsgewichte von Zentnern für den halben Tag a . . . ö. W., eine solche für den ganzen Tag a . . . ö. W. beizustellen. Beigebogen wird das Zeugnis der Handels- und Gewerbekammer zu N. N. über die Eignung des (der) Gefertigten zur Ausübung des Expeditionsgeschäftes und das gerichtlich bestätigte Zeugnis über dessen (deren) Solidität, Vermögensverhältnisse und die hiedurch gebotene Gewährleistung für das hohe Militär-Avarar. Das vorgeschriebene Badium per . . . wird in Staatsschuldverschreibungen oder im Varen unter gesiegeltem Couvert besonders beigegeben. (Sign.) am . . . ten . . . 1874.

Aufschrift auf das Offert von Außen:

Offert des N. N. wegen Uebernahme der Verfrachtung und Beistellung von sonst erforderlichen Fuhren im Jahre 1875 innerhalb des Kronlandes N. N.

Aufschrift auf das unter besonderem Convent einzureichende Badium:

Badium des N. N. zum Offerte wegen Verfrachtung der Militärgüter pro 1875 innerhalb des Kronlandes N. N. bestehend in . . . fl. in Staatspapieren oder . . . Stück Banknoten ö. W. a 100 fl. (a 10 fl. u. f. w.)

Das sohin ausgefertigte und gesiegelte, mit dem Badium belegte Offert ist mittelst Einbegleitungsschreiben entweder an das betreffende Generalcommando respective Militär-Intendant, oder direct an das k. k. Reichskriegsministerium innerhalb des vermöglichen allgemeinen durch Landeszeitung bewirkten Rundmachung festgesetzten Termines vorzulegen.

Verzeichnis

der laut vorstehender Rundmachung sicherzustellenden

A. Frachtrouten und Weiwagen. *)

Zu Land mit Ausschluß der Eisenbahn

von	über	bis und umgekehrt	Badium
(Gutsort)	—	Kapfenberg **) (Eisenbahnstation)	200 fl.
Maria-Zell	—	*Radkersburg	100 fl.
Spieisfeld	—	*St. Veit in Krain	
Stein in Krain	—	*Rudolfswerth	
Laibach	—	*Stein	
	Rudolfswerth	*Carlstadt	500 fl.
Willach	Tarvis	*Malborghetto	
Klagenfurt	—	*Mont Predil	
		Ferlach	

*) 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 nach Kapfenberg ist für Verfrachtung von Geschützröhren bis 50, 80 und 100 Zollcentnern zu offerieren.

B. Voco- und Kaleschfuhren.

Station	Art der Leistung	Badium
	Verfrachtung vom Eisenbahn-Frachtmagazin in die Stadt und Vorstädte und vice versa per Sporco-Zollcentner ohne Auf- und Abladen.	
	Verfrachtung vom Eisenbahn-Frachtmagazin auf das Lazarethfeld und vice versa per Sporco-Zollcentner ohne Auf- und Abladen.	
	Detto zum Kalsdorfer Pulvermagazin.	
	Verfrachtung vom Bahnhofe Kalsdorf zu dem dortigen Pulvermagazin et vice versa per Sporco-Zollcentner nebst Auf- und Abladen.	
	Vom Pulvermagazin in Kalsdorf aufs Lazarethfeld per Zollcentner.	
	Ueberführung von Schnee, Lehm, Schotter und Bauhütt aus sämtlichen Militär-Etablissements in Graz auf die hiefür bestimmten Ablagerungsorte per Fuhr, oder auf den halben und ganzen Tag.	
Graz	Ueberführung von Requisiten, Bauholz, Ziegeln, Kalk und Sand von Graz nach Felsberg et vice versa per Fuhr.	
und	Nach Thalerhof und vice versa per Fuhr	
	„Libenau	
	In die Göttinger-Au zc. „	400 fl.
Umgebung	Ueberführung leerer oder mit nicht mehr als 10 Zollcentnern beladener Fuhrwerke: Vom Eisenbahn-Frachtmagazin in das Zeugartillerie-Etablissement et vice versa.	
	Vom Eisenbahn-Frachtmagazin auf das Lazarethfeld et vice versa.	
	Vom Eisenbahn-Frachtmagazin in das Fuhrwesen-Material-Fillialdepot zu Schönau und vice versa.	
	Ueberführung von mit mehr als 10 Zollcentnern beladener Fuhrwerke vom Eisenbahn-Frachtmagazin:	
	In das Zeugartillerie-Etablissement et vice versa.	
	Auf das Lazarethfeld et vice versa.	
	einer zweispännigen Kalesche: von Graz nach Kalsdorf und retour von Graz auf den Artillerie-Übungsplatz und retour	
	einer einspännigen Kalesche für halben oder ganzen Tag.	
	einer zweispännigen Kalesche für halben oder ganzen Tag.	
Eisenbahn-Station in Laibach	Verfrachtung per Sporco-Zollcentner: Zum dortigen Pulvermagazin et vice versa	150 fl.
Laibach und Umgebung	einer einspännigen Kalesche für halben oder ganzen Tag	50 fl.
	einer zweispännigen Kalesche für halben oder ganzen Tag	
	eines einspännigen Frachtwagens für halben oder ganzen Tag	
	eines zweispännigen Frachtwagens für halben oder ganzen Tag	
	Ueberführung des Brennholzes sammt Auf- und Abladen, dann Schlichten auf zwei Klafter Höhe per Kubit-Klafter:	
	a) vom städtischen Schwemmplatz auf den neuen Avarischen Holzplatz der Pulverfabrik;	
	b) vom städtischen Schwemmplatz zum Pulvertrodenwerke am nördlichen Ende des Etablissements.	
Stein in Krain	Ueberführung von Brennholz nebst Auf- und Abladen ohne Schlichten.	
und	c) vom neuen Avarischen Holzplatz in das Salpetermagazin;	
Umgebung	d) vom alten oder neuen Avarischen Holzplatz in die Kaserne am Katzenberg.	50 fl.
	eines einspännigen Frachtwagens für den ganzen Tag	
	eines zweispännigen Frachtwagens für den ganzen Tag	
	eines Paars Pferde mit 2 Leiternwagen zur Holzverfrachtung von den beiden Holzplätzen zum Holzschoppen	
St. Veit in Krain	Beistellung von einem Paar angeschirrten Pferden für eine Avarische Kalesche für einen halben und ganzen Tag.	10 fl.
	Verfrachtung von der Eisenbahn-Station zum Pulver- oder Salpeter-Magazine in St. Veit per Sporco-Zollcentner für einen halben oder ganzen Tag	

K. k. Militär-Intendant zu Graz, 1874.

(436—3)

Concursverlautbarung.

Bei der k. k. Seebehörde in Triest ist eine Conceptsprakticanten-Stelle womit das Adjutum jährlicher sechshundert Gulden verbunden ist, zu besetzen.

Bewerber um diese Stelle wollen ihre gehörig instruierten, mit dem Nachweis über die ordnungsmäßig absolvierten juristisch-politischen Studien und die vollkommene Kenntnis der deutschen und italienischen Sprache belegten Gesuche binnen 4 Wochen,

vom 10. September l. J. angefangen, an die k. k. Seebehörde gelangen lassen.

Triest, am 9. September 1874.

Von der k. k. Seebehörde.