

Amtsblatt zur Laibacher Zeitung Nr. 234.

Freitag den 11. Oktober 1872.

(393a—1)

Kundmachung.

Das Reichs-Kriegsministerium hat die Sicherstellung der Verfrachtung von militärisch-ärarischen und Landwehr-Gütern für den ganzen Umfang der Monarchie, sowie nach den vorkommenden ausländischen Stationen für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1873 mittels einer Offertverhandlung angeordnet. Die Routen, auf welchen im Verreiche dieser Militär-Anstalten innerhalb der Grenzen eines oder mehrerer Kronländer die Verfrachtung von Seite der Unternehmer statfinden, sowie die Strecken und Orte, für welche die Verfrachtung von Voco, 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-Ärarial- und Landwehr-Gütern aller Art in dem Zeitraume vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1873 von und zu den nachbenannten Stationen, als:

- von und zu der Montureverwaltungs-Anstalt zu Graz;
- von und zu dem Fuhrwesens-Material-Depot zu Marcin;
- von und zu dem Zeugartillerie-Depot zu Graz, resp. zu dessen Filiale Laibach und St. Veit, von und zur Pulverfabrik in Stein;
- von der Garnisonsspitals-Apotheke in Graz in die kleineren Garnisonsapotheken;
- von den Armeenanstalten zu den Truppen ohne Unterschied der Waffengattung mit Inbegriff der Gendarmerie; desgleichen
- zu den Bildungsanstalten.

2. Auf die Transportierung von Verpflegs-Gütern erstreckt sich die gegenwärtige Verfrachtungs-Sicherstellung nur dann, wenn Versendungen aus einem Verpflegsbegirke in den andern oder aus einem Kronlande in das andere stattfinden.

Es steht jedoch den Verpflegsmagazinen oder Generalcommanden respective Militärintendanten frei, die Verpflegsartikel auch durch andere Beccuranten 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 Verpflegsmagazine 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 Güterversendungen mittels 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 Eisenbahnstationen oder Abfahrts- und Landungsplätzen der Dampfschiffe, ferner alle Güterversendungen per Achse zu Land mittels Zugvieh, dann zu Wasser mittels Segel- oder Ruder Schiffen.

Die Zufuhren der Kohlen und des Holzes zu den größeren Städten wird nicht nach Fuhr sondern nach Zentner berechnet und auch fogestaltig bezahlt, wobei Verführungen 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-Ärar 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 mittels Segel- oder Ruder Schiffen, oder zu Lande per Achse mittels Zugvieh bewirkt wird, und ebenso rücksichtlich der Zu- und Abfuhr der Militärgüter von den ärarischen Anstalten zu den Eisenbahnstationen und Dampfschiffahrts-Landungs- und Abfahrtsplätzen, den Preis eines Zollcentners für die ganze Wegestrecke, in österreichischer Währung zahl-

bar in Banknoten oder sonst gesetzlich anerkanntem Papiergelde, zu enthalten.

8. Bei gleichgestellten Preisen wird unbedingt jenen Offerten der Vorzug gegeben, welche für die größten Länder-Complexe 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 Preis-Anbote zu stellen sind.

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

- a) einer Voco-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 Ärar beizulegen.

Diese dem Offertenten 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, 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 Pauschalsumme festgesetzt wird, und zwar: Steiermark 400 fl., Kärnten und Krain 700 fl. österr. Währung.

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 Staatsverschreibungen werden nach dem Börsencurse des Erlagstages, insofern sie jedoch mit einer Verlosung verbunden sind, keinesfalls nach dem Nennwerthe, die genannten Actien oder Prioritätsobligationen aber nach dem Börsencurse des Erlagstages 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-Ludwigbahn, die böhmische Westbahn, die Vemberg-Ezernowitzer Eisenbahngesellschaft, die süd-nord-deutsche Verbindungsbahn und die österreichische Staats-Eisenbahngesellschaft.

Pfandbestellungen- und Bürgschaftsurkunden können nur dann als Badium oder Caution angenommen werden, wenn dieselben durch Einverleibung auf ein unbewegliches Gut gesetzlich sichergestellt 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 angeführten Pauschalsumme zu erhöhen und bleiben in dem Falle, als diese Badien in barem Gelde oder Realhypotheken oder in österreichischen Staats-Schuldverschreibungen oder in Pfandbestellungen- und Bürgschaftsurkunden erlegt wurden, bis zur Erfüllung des von den Offertenten abzuschließenden Contractes als Erfüllungscapution liegen, können jedoch auch gegen andere vorschriftsmäßig geprägte und bestätigte Cautionsinstrumente ausgetauscht werden.

Würde von einem mit einer Lieferung betheiligten Offertenten das Badium in Actien oder in Prioritätsobligationen der eine Staatsgarantie genießenden Gesellschaften erlegt, so hat derselbe bei dem Contractabschlusse dieser Actien oder Prioritätsobligationen entweder bares Geld oder Realhypotheken oder österreichische Staats-Schuldverschreibungen oder Pfandbestellungen- 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 ge-

fertigt 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 Rücktrittsbeschlusses und der im § 862 des a. b. Gesetzbuches normierten Fristen zur Annahme seines Versprechens ausdrücklich begibt, vom Momente der Ueberreichung, für das l. l. Militär-Ärar aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Erstehende von der erfolgten Genehmigung seines Offertes seitens des l. l. Reichs-Kriegsministeriums verständigt worden ist.

17. Der Offertent bleibt übrigens an sein Offert auch dann gebunden, wenn von den darin cumulativ enthaltenen Anboten für den Transport mittels Achse oder zu Wasser, für Beistellung von Voco- und Kaleschfuhren etc. nur ein oder der andere angenommen wurde.

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

4. November 1872,

12 Uhr mittags, entweder unmittelbar beim l. l. 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.

Zu 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 direct vom Ergänzungs- oder Anschaffungs- zum Verbrauchs- oder Bedarfsorte zu geschehen, und muß das Frachtgut dort, wo es geschehen kann, zu gunsten des l. l. Militär-Ärars affecuriert werden.

20. Dem Unternehmer bleibt es übrigens hiebei freigestellt, insofern 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 vertragsmäßig ausgesprochene Route festgesetzten Verfrachtungszeit angefordert werden.

21. Die Zahlung des Frachtpreises geschieht am Uebernahmorte 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 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, 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 Artikel 396 des allgemeinen Handelsgesetzbuches obliegenden Erfahres 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 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 Zeugnisaussagen oder Rufsbesunde 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 derselbe nach der Sachlage und mit Wirkung für den eingetretenen Zufall ausfahrbar gewesen wäre, so hat er auch einen solchen zufälligen Schaden dem Militär-Ärar 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 Armeen, 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 abzufinden und weiter zu spedieren ist, zu leiten, daher sämtliche für die Verfrachtung der Militär-Aerarialgüter aufgenommenen Spediteure, deren Name und Uicationsort entsprechend verlautbart wird, unter sich in gegenseitige Geschäfts-Verbindung und Einverständnis zu treten haben werden.

26. In Rücksicht solcher Verfrachtungs-Übergänge 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 etc., mit Beziehung auf den Ladchein 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 Augenscheins, Art und Umfang des Schadens zu constatieren, widrigenfalls 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 hervor kommenden 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, widrigenfalls 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 Frachtlohnes 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 obbenannten übernehmenden Anstalt oder Truppe zu geschehen, die Zahlung selbst wird aber, wenn sich im Orte des Verfrachtungs-Überganges ein Militär-, Platz- oder Stations-Commando 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 diesem in § 26 ausgesprochen ist, über die vollständige unbeschädigte Frachtübergabe respective Uebernahme gehörig ausgewiesen hat und gegen den Anspruch der Frachtlöhnszahlung 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 pr. 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 angelegten Termine zu beachten 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-Expedits 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 festgesetzt 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 festgesetzt, daß die Verladung per Schiff bis 50 Zentner 2 Tage

100 " 4
von 100 Zent. aufwärts 8 Tage nach erhaltenem Aviso stattfinden muß, und daß nach geschehener Verladung das Schiff den nächstfolgenden Tag, Elementarereignisse ausgenommen, vom Landungs- bezüglich Ausladungs- 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 dem Gewicht oder Ladung sonst entfallende Frachtlohn durch die Zahl der zur Verfrachtung cursmäßig oder sonst als Mitteldurchschnittszeit festgesetzten Tage dividiert, und ein 10% Betrag dieses Quotienten für jeden Tag der Verspätung von dem bedungenen Gesamtfachtlöhns-Bedienste in Abzug gebracht wird.

29. Der Erstehende 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 entbunden.

Die diesfälligen Preisanforderungen haben sich daher nur auf friedliche Verhältnisse und den unge störten 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 etc. und dem angegebenen Sporengewichte 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 transportiert würden, welche beim Transporte durchaus nicht zusammengepackt werden dürfen, sind für dieselben die nöthigen Zugthiere beizustellen, für welche nach dem constatirten Gewichte der transportiert werdenben 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 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 etc. bilden hievon eine Ausnahme.

33. Ueber derlei eingetretene Ereignisse und die hierdurch bedingte Verspätung des Eintreffens termines 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 abspedierenden Armeenanstalt 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 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 ersapflich.

36. Bei Pulver- und Munitionstransporten und feuergefährlichen Gütern überhaupt sind solche separat zu verladen, auf den betreffenden Wagen schwarze Fahnen auszustechen. — 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 strenge 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 Locofuhr 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 einem halben Tage über die 12., rückfichtlich 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 benötigt wurde und sich der Contrahent für derlei einzeln vorkommende terminsüberschreitende Fahrbenutzungen nicht durch andere, während der Contractsdauer mit milderer Benützung beigegebene Fuhrten, 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 Termine überschreitung anzunehmen.

39. Bei Verfrachtung mit der Eisenbahn oder mittelst der Dampfschiffe wird das Aerarialgut von der spedierenden Armeenanstalt oder von der zunächst an der Eisenbahnstation oder dem Dampfschiff-Anfahrtsorte stationierten Militärbehörde selbst zur ununterbrochenen Ueberführung bis an den Ausgangspunkt der Bahn oder bis an den Landungsplatz des Dampfschiffes aufgegeben, vom Ausgangspunkte der Bahn oder am Landungsplatz des Dampfschiffes oder 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 directe bis an den Verbrauchsort oder Bedarfsort weiter transportiert oder an den im nächstgelegenen Kronlandsbezirke aufgestellten Contrahenten für die Land- und Wasserfahrt behufs der Weiterpedierung an den Bedarfs- oder Verbrauchsort übergeben.

40. Für Verfrachtungen mit Ruder- oder Segelschiffen wird bemerkt, daß, wenn wegen Unfahrbarkeit 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 Frachtgutes 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 Pflichten-Grundsätze zu gelten, welche bei der Verfrachtung zu Lande ausgesprochen wurden, und ist sich mit Rücksicht auf die allgemein festgestellte Bedingung wegen Affecuranz des zu verfrachtenden Gutes bezüglich der Beschädigungen desselben durch Elementarereignisse oder Zufälle während des Transportes nach den diesfalls bestehenden Bestimmungen zu richten.

42. Die zur militärrarischen 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 Tonnellate-Raum des Schiffes mit dem Hafenamte — sonst mittelst des von der betreffenden politischen Behörde ausgestellten Certificates, auszuweisen kommt.

43. Das militärrarische Gut darf nicht auf dem Verdecke geladen und muß durch Unterlagen, dann Rohrmatten und alle möglichen Schutzmittel vor dem Einbringen der Nässe 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 auszustechen.

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.

müßte, bleibt der Contrahent 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 Theil verschont geblieben wäre.

Der Contrahent ist überhaupt verpflichtet, das editto politico di navigatione, die sonstigen Schiffahrts-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 Schiffe oder der Schiffladung gehalten sein, hievon 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 majores* anzusehen sind, sich vom Contrahenten nach den allgemeinen Schiffsfahrts-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 Avarars sich anwenden läßt, unterziehen muß.

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

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

Sollte sich aber ein Ersteher weigern, diese Contractsurkunde zu unterfertigen oder zu deren Unterfertigung trotz der an ihn ergangenen Einladung nicht erscheinen, so vertritt das genehmigte Offerte in Verbindung mit den gegenwärtigen Bedingungen die Stelle eines Vertrages, und das l. l. Militärärar soll sowohl in einem solchen Falle, als auch wenn der Ersteher zwar das förmliche Vertraginstrument 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 der 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 Ersteher 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. Militärärar freistehen, alle jene Maßregeln zu ergreifen, welche zur unaufgehaltenen Erfüllung des Vertrages führen, wobei jedoch auch andererseits dem Ersther 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 Erstehet, 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 sämmtlichen Militäranstalten und Behörden eingesehen werden kann, zu bemessen ist.

Wenn ein Offert von mehreren Unternehmern gemeinschaftlich überreicht wird, so haben sie in demselben ausdrücklich zu erklären, daß sie sich dem k. k. Militärärar 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 Verfrachtungsgeschäft bezüglichen Verhandlungen zu pflegen sein werden, der die erforderlichen Rechnungen zu legen und die im Vertrage bedingenen Zahlungen im Namen aller gemeinschaftlichen Offerenten zu beheben und hierüber zu quittieren hat, kurz der in allen auf das Verfrachtungsgeschäft 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 Verpfändungsvertrage für den
Ersther 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 Mi-
nisterium nicht vorzieht, den Vertrag für aufgelöst zu
erklären, wozu es in beiden Fällen einseitig berechtigt
sein soll.

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-Aerarialgüter, denen ich mich (wir uns) vollinhaltlich unterwerfe (unterwerfen), die während des Zeitraumes vom 1. Jänner bis Ende Dezember 1873 innerhalb des Kronlandes . . . vorkommenden Verfrachtungen sämmtlicher Mitglieder zu Wasser mit Ruder- oder Segelschiffen, zu Lande per Achse, ferner die Beistellung der Loco- und Kaleschfuhren und Bewägen 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 anzusetzen) per Zollentner und die ganze Wegestrecke.

2. Für die Güterzu- und Abfuhr von und zu den Eisenbahnstationen oder Abfahrts- und Landungsplätzen der Dampfschiffe per Zollcentner für die ganze Wegestrecke (mit Anbote wie sub 1).

3. Verfrachtung zu Wasser, und zwar:

von	bis	à	ö. W.
"	bis	à	ö. W.

(gleichfalls nach dem Anbote wie sub 1).

4. Einen zweispännigen Beiwagen à
5. Eine Kaleschfuhr für den halben Tag à

6. W., detto detto den ganzen Tag à . . . 6. W.

6. Eine zweispännige Locofuhr mit dem Ladungs-
gewichte von . . . Zentner für den halben Tag
à . . . ö. W., detto detto den ganzen Tag à . . .
öfterr. Währung.

7. Eine vierspännige Pockfuhr mit dem Ladungs-
gewichte 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 Gewerbekammer zu N. N. über die Eignung des (der) Gefertigten zur Ausübung des Expeditionsgeschäftes und das gerichtlich bestätigte Zeugnis über dessen (deren) Soli-
bität, Vermögensverhältnisse und die hierd. rd gebotene Gewährleistung für das hohe Militärärar.

Das vorgeschriebene Vadium pr. . . . , wird in Staatschuldverschreibungen oder in Barem unter gesiegelttem Couvert beigezschlossen.

Sig. am . . . 18 . . . Unterschrift.

Aufschrift auf das Offert von außen.

Offert des R. N. wegen Uebernahme der Verfrachtung und Beistellung von sonst erforderlichen Fuhrern im Militärjahr . . . innerhalb des Kronlandes R. N.

Aufschrift auf das unter besonderem Convert
einzureichende Badium.

Badium des N. N. zum Offerte wegen Verfrachtung der Mitlärgüter 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 schon ausgearbeitete und gesiegelte, mit dem Badium belegte Offert ist mittelst Einbegleitungsschreiben entweder an die betreffende Militärintendanz oder directe an das Reichs-Kriegsministerium innerhalb des vermöge allgemeiner, durch die Landeszeitung bewirkten Rundmachung festgesetzten Termines vorzulegen.

Verzeichnis

der laut vorstehender Rundmachung sicherzustellenden

A. Frachtrouten und Weiwägen. *)
Zu Land mit Ausschluß der Eisenbahn

von	über	bis umgekehrt	Bar
-----	------	---------------	-----

von	nach	die angelegte	dinn
(Fußwerk)	—	Kapfenberg **)	—
Maria-Zell	—	(Eisenbahnstation)	200 fl.
Spiefeld	—	*Radkersburg	100 fl.
Bruck a. M.	—	Leoben	—
Stein	—	*St. Veit in	—
in Krain	—	Kärnten	—
Leibach	—	*Rudolfswerth	—
Rudolfswerth	—	*Stein	—
—	—	*Carlsbadt	500 fl.
Willsch	{ Tarvis }	*Walsborghetto	—
Klagenfurt	—	*Mont Predil	—
—	—	Ferlach	—
St. Peter	—	*Triume	100 fl.
Eisen-	—	—	—
bahnstation	—	—	—
Willsch	—	Brizen	100 fl.

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

**) Von Maria-Zell bis Kapsenberg ist für die Verführung von Gefäßröhren bis 50, 80 und 100 Zollcentnern zu offerieren.

H. POCO, und Kaleschfuhren.

Station	Art der Leistung	Pa- dinn
Graz und Umgebung	Verföhrung vom Eisenbahn-Frachtmagazin in die Stadt und Verfabde und vice versa per Sporco-Zollzentner ohne Auf- und Abladen.	
	Verföhrung vom Eisenbahnfrachtmagazin auf das Lazarethfeld und vice versa per Sporco-Zollzentner ohne Auf- und Abladen.	
	Deito zum Kalsdorfer Pulvermagazin.	
	Verföhrung vom Bahnhofe Kalsdorf zu dem dortigen Pulvermagazin et vice versa per Sporco-Zollzentner nebst Auf- und Abladen.	
Graz und Umgebung	Vom Pulvermagazine in Kalsdorf aufs Lazarethfeld per Zollzentner	
	Ueberföhrung von Schner, Lehm, Schotter und Baufchutt aus fämmtlichen Militär-Etabliffements in Graz auf die hiefür bestimmten Ablagerungsorte per Fuhr, oder auf den halben und ganzen Tag	
	Ueberföhrung von Requisites, Bauholz, Ziegeln, Kalk und Sand von Graz nach Felferhof und vice versa per Fuhr	400 fl.
	Nach Thalerhof und vice versa per Fuhr..	
Graz und Umgebung	" Libenau " " " "	
	in die Göffinger-An zc. " " " "	
	Ueberföhrung leerer oder mit nicht mehr als 10 Zollzentner beladener Fuhrwerke:	
	Vom Eisenbahn Frachtmagazin in das Zeug-artillerie-Etabliffement et vice versa.	
Graz und Umgebung	Vom Eisenbahn Frachtmagazin auf das Lazarethfeld et vice versa.	
	Ueberföhrung von mit mehr als 10 Zoll-Zentner beladener Fuhrwerke vom Eisenbahn-Frachtmagazin:	
	In das Zeugartillerie-Etabliffement et vice versa.	
	Auf das Lazarethfeld et vice versa.	
Graz und Umgebung	Beftellung einer zweifpännigen Kalesche:	
	von Graz nach Kalsdorf und retour	
	von Graz auf den Artillerie-Uebungs-platz und retour	
	einer einfpännigen Kalesche für halben einer zweifpännigen Kalesche oder ganzen Tag.	
Eisenbahn-Station in Laibach	Verföhrung per Sporco-Zollzentner: Zum dortigen Pulvermagazin et vice versa in die Stadt Laibach	150 fl.
Laibach und Umgebung	Beftellung einer einfpännigen Kalesche für halben einer zweifpännigen Kalesche oder ganzen eines einfpännigen Frachtwagens eines zweifpännigen Frachtwagens	50 fl.
Stein in Krain und Umgebung	Ueberföhrung des Brennholzes fämmt Auf- und Abladen, dann Schlichten auf zwei Klafter Höhe per Kubit-Klafter:	
	a) vom fädtifchen Schwemmplatz auf den neuen ärarifchen Holzplatz der Pulverfabrik;	
	b) vom fädtifchen Schwemmplatz zum Pulvertrodenwerke am nördlichen Ende des Etabliffements.	
	Ueberföhrung von Brennholz nebst Auf- und Abladen ohne Schlichten	50 fl.
Stein in Krain und Umgebung	c) vom neuen ärarifchen Holzplatz in das Salpetermagazin;	
	d) vom alten oder neuen ärarifchen Holzplatz in die Kaserne am Layenberg.	
	Beftellung eines zweifpännigen Frachtwagens für den eines einfpännigen Frachtwagens ganzen eines Paares Pferde mit 2 oder halben Leiterwägen zur Holzverföhrung von den Pulverholzplätzen zum Holzschoppen Tag	50 fl.
St. Veit in Kränten	Beftellung von einem Paar angefehritter Pferde für eine ärarifche Kalesche für den ganzen und halben Tag	
Eisenbahn-Station St. Veit in Kränten	Verföhrung per Sporco-Zentner zum Pulver- oder Salpeter-Magazin der Zeug-Artillerie-Section in St. Veit	10 fl.
Eisenbahn-Station St. Veit in Kränten	Verföhrung von der Eisenbahn-Station zum Pulver- oder Salpeter-Magazine in St. Veit per Sporco-Zentner	

K. k. Militär-Intendant zu Graz,
1872.

(394—2) Mr. 10730.

Kundmachung.

Das k. k. Postcours-Bureau im h. Handelsministerium in Wien hat eine neue Auflage des Postcoursbuches in einem Bande herausgegeben.

Der Ankaufspreis dieses Buches, welches die Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffahrts-Verbindungen in Oesterreich-Ungarn enthält, ist mit einem Gulden festgesetzt.

Die Bestellungen dieses nützlichen Nachschlagebuches wollen unter Anschluß des betreffenden Kostenbetrages entweder an die gefertigte Postdirection oder auch an jedes beliebige k. k. Postamt im k. k. österreichisch-ungarischen Postbezirke gerichtet werden. Triest, am 4. October 1872.

A. k. Post-Direction.