

Dr. Wilhelm Buchtrucker (Gedr. Paris).

Bestimmungen A

über die

Behandlung und Verrechnung

von

Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.)

bei

Einlagerung in süddeutschen Transit-Lagerhäusern und Reexpedition unter Anwendung der direkten Frachtsätze von vorgelegenen nach weitergelegenen Stationen.

Gültig vom 1. April 1897.

Hiedurch werden die Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) vom 1. März 1892 sowie der Nachtrag 1 hiezu aufgehoben.



München.

Dr. Wildzeto Buchdruckerei (Gehr. Pareus).

Art. 1.

Begriff und Umfang der Reexpeditionsbegünstigung.

Die Eisenbahn-Verwaltungen, welche an den in der Anlage A genannten Verkehren theilhaftig sind, gewähren für Sendungen von „Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten (einschl. Mehl) aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Cerealien“ in Wagenladungen bei Einlagerung und Reexpedition in den in Art. 5 aufgeführten Lagerhäusern die Anwendung des Reexpeditionsvorsatzes, nämlich die Herstellung desjenigen Frachtfahres, welcher zur Zeit des Weiterverhaudes aus dem Lagerhause für den direkten Verkehr zwischen jener Station, von welcher die Sendung nach der Einlagerungsstation factirt wurde (der ursprünglichen Aufgabe: [Verbands-] Station), und jener Station, wohin die Sendung von der Einlagerungsstation abgefertigt wird (der neuen Bestimmungs- [Verbands-] Station), Geltung hat. (Art. 3.)

Art. 2.

Frachtfarten-Auszug.

1. Zu jeder Frachtfarte, mit welcher ein zur Einlagerung und Reexpedition bestimmtes Gut am Einlagerungsorte eintrifft, fertigt die Einlagerungsstation einen Auszug an.

Für Wagenladungen von 15000 kg und darüber sind **zwei** Frachtfarten-Auszüge anzustellen, wovon der eine über und 10000 kg, der andere über das Restgewicht zu lauten hat.

Der Frachtfarten-Auszug für 10000 kg ist mit Nr. I, derjenige über das Restgewicht ist bei jeder Sendung mit Nr. II zu bezeichnen.

Der Letztere hat die Bemerkung zu tragen:

„Ueber das Gewicht von 10000 kg derselben Ladung ist besonderer Frachtfarten-Auszug angefertigt.“

2. Diese Auszüge, welche dem betreffenden Lagerhause gleichzeitig mit den Frachtbriefen ausgereicht werden, haben im Falle des Weiterverkaufes des Gutes als Verkaufsschein für dasselbe zu dienen.

3. Die Frachtkarten-Auszüge sind genau übereinstimmend mit den Angaben der Frachtkarte und des Frachtbriefes nach Maßgabe des hierfür bestimmten Modells (Anlage B) anzufertigen und vor Abgabe an die Lagerhaus-Verwaltung abzustempeln.

4. In den Frachtkarten-Auszügen ist an der hierzu bestimmten Stelle stets der vom Gute bis zur Einlagerungsstation benützte Weg **vollständig** anzuführen.

5. In der Spalte 10 der Frachtkarten-Auszüge ist nur der auf die letzte Kartirungsstrecke entfallende Frachtbetrag einzufüllen.

Bei Wagenladungen von 15000 kg und darüber ist die Fracht in der Weise einzutragen, daß in Spalte 10 des Frachtkarten-Auszuges:

Nr. I die Fracht für 10000 kg,

Nr. II die Restfracht

vorgetragen erscheint.

Die Summe beider Einträge muß jedoch die bis zur Einlagerungsstation bezahlte Fracht ergeben.

Alle sonst auf dem Gute etwa lastenden Beträge, wie z. B. Nachnahmen (einschl. Vorfrachten), Nebengebühren aller Art u., bleiben in den Frachtkarten-Auszügen außer Betracht.

6. Ist eine Sendung vor Eintreffen in der Einlagerungsstation bereits in einem anderen Lagerhause eingelagert gewesen und unter Quamprücknahme der Reexpeditionen-Begünstigung zum Verland gebracht worden, so ist auf der Rückseite des Frachtkarten-Auszuges die Bemerkung anzubringen:

„Bereits in ... eingelagert, daher Weiterkartierung zur Restfracht ausgeschlossen.“

(vergl. Art. 4, Ziff. 3 b.)

7. Die Ausstellung von Duplikat-Frachtkarten-Auszügen ist unzulässig.

Art. 3.

Reexpeditionsverfahren.

1. Kommt die zum Frachtkarten-Auszüge gehörige Sendung zum Weiterverkauf, so hat die Lagerhaus-Verwaltung zunächst die Weiterverwendung auf der Rückseite des Auszuges unter Ausfüllung des hierfür vorgesehenen Vordrucks zu beantragen und sodann den Frachtkarten-Auszug zugleich mit dem für den Weiterverkauf auszufüllenden Frachtbriefe der Einlagerungsstation zu übergeben. Die Weiterverwendung erfolgt unter Anwendung desjenigen Frachtbriefes, welcher zu dieser Zeit für den direkten Verkehr von der ursprünglichen Aufgabe-(Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs-(Verbands-) Station Geltung hat.

2. Bei der Reexpedition der Sendung wird der für die letzte Kartirungsstrecke von der ursprünglichen Aufgabe-(Verbands-) Station bis zur Einlagerungsstation bereits bezahlte Frachtbetrag der Partei gutgeschrieben, so daß dem Empfänger des Gutes nur mehr die Restfracht zur Zahlung überwiesen bleibt. Wird die Sendung bei der Wiederaufgabe verkauft, so hat die Lagerhaus-Verwaltung lediglich die Restfracht einzuzahlen. — Beträgt demnach beispielsweise die Gesamtfracht Wien I, K. E. B. (Westbahnhof) — Stuttgart (Hauptbahnhof) für eine Wagenladung von 10000 kg 285 M und die für die Beförderung ab Wien I, K. E. B. (Westbahnhof) bis München S. B. bezahlte Fracht 179 M, so verbleibt bei der Weiterverwendung ab München S. B. nach Stuttgart (Hauptbahnhof) eine Restfracht von 106 M, welche

- a) im Falle der Frachthüberweisung von dem Empfänger
- b) im Frachtkontingentsfalle vom Lagerhause zu bezahlen ist.

3. Lautet der anzuwendende direkte Tarif zwischen der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station und der neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station in Frankfurt während, so wird beim Weiterverkauf des Gutes die Fracht bis zur Einlagerungsstation zu dem für die Uebertragung der Frachten in die Marktwährung von der Verwaltung, welcher die Lagerhausstation angehört, jeweils bekannt gegebenen Kurse ungerchnet. Beträgt derselbe beispielsweise 1 Fre. = 0,80 M., so stellt sich die Frachtberechnung für eine in München O. B. eingelagerte Sendung von 10000 kg Wien I. R. G. B. (Weißbrot) = 288,00 Fre.; Romanschhorn nach den demselben Tarifen, wie folgt: Wien I. R. G. B. (Weißbrot) Romanschhorn 288,00 Fre.; Ab Wien I. R. G. B. (Weißbrot) München O. B. 177 M. = 221,25 Fre.; Rest für München O. B. Romanschhorn 66,75 Fre.; Will dieser Restbetrag transit werden, so wird derselbe bei obigem Kursstande mit 53,40 M. von der Lagerhaus-Verwaltung eingehoben.

4. Hat das Gewicht einer Sendung während der Einlagerung eine Abminderung erfahren, so wird nur der für das Ausgangsgewicht auf die letzte Kartierungsstrecke von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur Einlagerungsstation entfallende Frachtbetrag gutgeschrieben. Wird z. B. eine Sendung mit 10200 kg von Magerfurt nach München S. B. abgefertigt und später mit 10100 kg verpedirt, so werden statt der nach dem Satze von 2,07 M. für 100 kg bis München S. B. bezahlten 211,10 M. nur 209,10 M. als bezahlte Vorfracht berücksichtigt.

5. Sendungen, welche mit einem höheren als dem Eingangsgewichte weiter versendet werden, gehen im Allgemeinen des Anspruches auf das Reexpeditionsverfahren verlustig.

6. Bei den in loser Schüttung (alla rinfusa) eingehenden Sendungen, welche in Säcken mit einem höheren als dem

Eingangsgewichte Weiterbeförderung finden und für welche nach Art. 4. Ziff. 1b die Anwendung des Reexpeditionsverfahrens zulässig ist, wird der direkte Frachtsatz von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station für das Eingangsgewicht auf Grund des Frachtkarten-Auszeuges berechnet und der auf der letzten Kartierungsstrecke bis zur Einlagerungsstation erhobene Frachtbetrag gutgeschrieben. Die Fracht für das zufällige Mehrgewicht — die Säcke — wird nach den für Getreide u. i. w. in Wagenladungen von 10000 kg bestehenden Tarifen ab der Einlagerungsstation bis zur neuen Bestimmungsstation berechnet und im Frachtbrieft von der Restfracht getrennt angelegt. — Ist z. B. eine Sendung von Preßburg mit einem Gewichte von 10100 kg in Ulm eingetroffen und wird dieselbe von da nach Stuttgart mit einem Gewichte von 10200 kg verpedirt, so wird der direkte Frachtsatz Preßburg—Stuttgart für 10100 kg hergestellt und die Fracht für das Mehrgewicht von 100 kg für die Strecke Ulm—Stuttgart auf dem Weiterverkauf-Frachtbrieft besonders nach dem bezüglichlichen Getreidefrachtsatz berechnet.

7. Stellt sich bei einer Sendung die für die letzte Kartierungsstrecke von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur Einlagerungsstation tarifmäßig bezahlte Fracht höher als jene ab der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station nach der neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station, so wird bei der Weiterverendung der entfallende Unterschieds-Frachtbetrag an die Lagerhaus-Verwaltung gegen Quittung auf dem Frachtkarten-Auszuge sofort ausgezahlt. — Wurde z. B. die Fracht Saffy-München O. B. 6,67 Fre., dagegen die Fracht Saffy-Lindau transit nur 6,30 Fre. für 100 kg betragen, so wäre eine mit 10100 kg in München O. B. eingegangene und mit 10000 kg nach Lindau transit weitergehende Sendung, wie folgt, zu behandeln:

Bezahlt wären von Saffy bis München D. M. 673,70 Gros.
für 10100 kg

Es würden jedoch nur gut gerechnet

für 10000 kg 667 Gros.

Die direkte Fracht Saffy-Lindau transit würde

betragen 630 Gros.

und bestände somit eine Differenz von 37 Gros.,
welche der Lagerhaus-Verwaltung gegen Darlehnung
auf dem Frachtförten-Auszuge auszubezahlen wäre.

8. Den Lagerhaus-Verwaltungen ist es gestattet, zwei
Sendungen von 5000 kg. für welche die in Art. 2 vor-
geschriebenen Frachtförten-Auszüge Nr. II ausgesetzt
worden sind, beim Weiterverkauf zu einer Ladung von
10000 kg zu vereinigen. Die Weiterverladung erfolgt
alsdann unter Anwendung des direkten Frachtförtes, wenn
die zu einer Ladung vereinigten Sendungen von einer und
derselben ursprünglichen Leistungsweg eingetroffen sind
und nach der gleichen Bestimmungsweg (Verbands-) Station
weitergehen.

Gelangt z. B. eine Sendung Getreide zu 10200 kg von
München Ostbahnhof nach Karlsruhe Hauptbahnhof zur Aufgabe
und werden derselben seitens des Lagerhauses zwei Fracht-
förten-Auszüge Nr. II Wels—München Ostbahnhof über
5212 kg und 5295 kg beigegeben, denen zufolge die bereits
bezahlte Fracht nach dem Sage von 104 M. für 100 kg
54,30 M. und 55,10 M., zusammen 109,40 M. beträgt, so
werden beim Weiterverkauf 106,10 M. für 10200 kg als
bereits bezahlte Fracht gutgerechnet und von dem Empfänger
in Karlsruhe 150,90 M., d. i. die Fracht Wels—Karlsruhe
Hauptbahnhof nach dem Sage von 2,52 M. für 100 kg,
sonach 257 M. für 10200 kg abzüglich 106,10 M. Wels—
München Ostbahnhof eingehoben.

Art. 4.

Anwendbarkeit des Reexpeditionsverfahrens.

1. Das Reexpeditionsverfahren findet für jede Sendung
nur einmal statt. Dasselbe gelangt nur in jenen direkten
Verfahren bezw. Tarifen zur Anwendung, welche in dem
als Anlage A beigefügten Verzeichnisse aufgeführt sind oder
für welche eine bezügliche Bekanntmachung durch die ein-
schlägigen Tarife erfolgt, und zwar auf solche Sendungen,

a) für welche zwischen der ursprünglichen Aufgabe-
(Verbands-) Station und der neuen Bestimmungs- (Ver-
bands-) Station ein beiderseitig als beförderungs-
berechtigter anerkannter Leistungsweg über die Einlagerungs-
station führt oder für welche andernfalls die direkten Fracht-
sätze bei Einlagerung und Reexpedition in gewissen Lager-
häusern in den Tarifen ausdrücklich zugestanden sind;

b) welche mit keinem höheren als dem Ein-
gangsgewichte weitergeführt werden. (Bei den in lo-
schüttung [alla rinfasa] eingehenden Sendungen ist jedoch
eine Ueberschreitung des Eingangsgewichtes um das Gewicht
der zur Weiterbeförderung einer Sendung verwendeten Säcke
höchstens bis zum Mehrgewichte von 1,5% zulässig);

c) welche an die betreffenden Lagerhausverwaltungen*)
adressiert und von diesen bei der Weiterbeförderung zur
Aufgabe gebracht werden. (Es ist jedoch gestattet, in den

*) Nur bei denjenigen Lagerhäusern, welche der Bahnanstalt
selbst gehören — ausgenommen jedoch das Lagerhaus der groß-
badiischen Staatseisenbahnen in Konstanz — wird zugelassen,
daß die Sendungen in den Einlagerungsstationen auch unter der
Adresse der einlagernden Firma einlangen bezw. von derselben
höchste Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. In letzterem
Falle ist neben dem Empfänger des Lagerhauses namentlich zu machen,
durch dessen Vermittlung die betreffende Reexpedition zu bewirken
ist (z. B. Herrn A. K., Lagerhaus in N.).

Frachtbrieven auch die Firma zu nennen, welche als Eigentümern beim als Vermittlerin erscheint;

d) welche im Lagerhause nicht länger als ein Jahr eingelagert bleiben. Sendungen, welche länger als ein Jahr eingelagert bleiben, gehen jeder Frachtbegünstigung verlustig.

2. Sendungen, bei welchen auch nur eine der obigen Bedingungen nicht erfüllt ist, haben auf das Reexpeditionsverfahren keinen Anspruch. (Vergl. jedoch die Schlußbemerkung Seite 18.)

3. In den nachstehend unter a—d angeführten Fällen kann die Ausgleichung der Unterschiede zwischen den bei direkter Abfertigung zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten nach Weiterbeförderung der Sendungen nur im Wege der Frachtrückerstattung — ohne Zinsvergütung — erfolgen:

- a) wenn auf die Sendung während der Lagerung eine Frachtrückerstattung gewährt worden ist;
- b) wenn die Sendung aus einem vor der Einlagerungsstation gelegenen Lagerhause unter 'Anspruchnahme der Reexpeditions-Begünstigung zum Verfracht gebracht worden ist;
- c) wenn die Sendung mit Umkartierung in die Einlagerungsstation gelangt ist, beim Weiterverfracht aber der von der ursprünglichen Aufgabe nach der neuen Bestimmungs-Station bestehende Satz verlangt wird;
- d) wenn die Sendung nach durchgeführtem Reexpeditions-Verfahren auf Antrag des Aufgebers nachträglich nach einer anderen als der im Frachtbrieft bezeichneten Bestimmungsstation geleitet wird, in welchem Falle es dem Erweisen der beteiligten Eisenbahn Verwaltungen anheimgestellt bleibt, ob eine Rückführung auf den direkten Satz überhaupt zu gestatten ist.

Der Anspruch auf Gewährung der Reexpeditions-Begünstigung im Rückvergütungswege ist innerhalb 3 Monaten, vom Tage der Weiterleitung gerechnet, geltend zu machen, und zwar unter Vorlage des Original-Frachtbrieftes bis zur Einlagerungsstation, des Frachtkarten-Ansatzes, des Duplikat-Frachtbrieftes über die Weiterleitung von der Einlagerungsstation und einer Bestätigung des Lagerhauses über die Identität der Sendung.

Art. 5.

Verzeichnis der Lagerhäuser.

Gegenwärtige Bestimmungen gelten vorerst für den Lagerhaus-Verkehr nachstehend verzeichneter Lagerhäuser:

- a) der hiesigen Schrammverwaltung in Lindau;
- b) der hiesigen Lagerhausverwaltung in München Südbahnhof;
- c) der bayerischen Handelsbank in München Ostbahnhof;
- d) der Firma C. Schmederer in München Ostbahnhof;
- e) des Stadtmagistrates in Rosenheim;
- f) der k. württemb. Staatsbahnen in Friedrichshafen;
- g) der k. württemb. Staatsbahnen in Ulm;
- h) der großh. badischen Staatsbahnen in Konstanz;
- i) der Mannheimer Getreide-Lagerhaus-Gesellschaft in Mannheim;
- k) der preussischen Bahnen in Ludwigshafen a. Rh.;
- l) der Stadt Frankfurt in Frankfurt a. M.;
- m) der hiesigen Ludwigsbahn und der Mainzer Lagerhaus-Gesellschaft in Mainz;
- n) der Mainzer Lagerhaus-Gesellschaft in Gustavsburg.

Art. 6.

Kartierung und Berechnung der Reexpeditionssendungen.
1. Die Berechnung der Frachtkarte, mit welcher das zur Einlagerung bestimmte Gut am Einlagerungsort angekommen ist, geschieht in gewöhnlicher Weise.

2. Die Weiterfaktung einer nach Art. 3. abgefertigten Sendung erfolgt unter Anwendung desjenigen Frachttarifes, welcher zur Zeit des Weiterverkehrs für den direkten Verkehr von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station Geltung hat, wobei der für die letzte Kartierungsstrecke bis zur Einlagerungsstation bereits bezahlte Frachtbetrag in der Karte als **Frankatur** vorgetragen und in der Spalte für überwiegene Fracht lediglich der nach Abzug dieses Betrages verbleibende Rest der Gesamtfracht eingezeichnet wird, so daß dem Empfänger nur mehr diese Restfracht bei der Wiederaufgabe des Gutes von Seite der Lagerhaus-Verwaltung frankiert, so hat diese die Restfracht einzuzahlen. Die Weiterfaktung erfolgt in diesem Falle durchaus in Frankatur. (Siehe Beispiele in Art. 3, Ziff. 2 und 3.)

Hat das Gewicht einer Sendung während der Lagerung eine Abminderung erfahren, so wird nur der für das Ausgangsgewicht auf die letzte Kartierungsstrecke bis zur Einlagerungsstation entfallende Frachtbetrag als bereits bezahlte Frankatur gutgeschrieben. (Siehe Beispiel in Art. 3, Ziff. 4.)

Geht eine Sendung mit einem höheren als dem Eingangsgewicht weiter und ist die Anwendung des Reexpeditionsverfahrens nach Art. 4, Ziff. 1b überhaupt zulässig, so wird der direkte Frachttarif von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station für das Eingangsgewicht berechnet. Auf die letzte Kartierungsstrecke bis zur Einla-

gerungsstation wird auch in diesem Falle als bereits bezahlte Frankatur der Frachtbetrag gutgeschrieben, welcher bis zur Einlagerungsstation für das eingegangene (geringere) Gewicht erhoben worden ist. Für das zulässige Mehrgewicht — die Säcke — wird die Fracht nach den für Getreide u. s. w. in Wagenladungen von 10000 kg bestehenden Tarifen ab der Einlagerungsstation bis zur neuen Bestimmungsstation berechnet, im Frachtbriele gesondert von der Restfracht angelegt und mit getrennter Frachtkarte nach der Bestimmungsstation in gewöhnlicher Weise frankiert, wobei die in der Karte für die Hauptsendung angegebene Verzehrsleistung maßgebend ist.

Die beiden zu einem Frachtbriele gehörigen Karten dürfen während des Transportes nicht von einander getrennt werden und es ist in jeder derselben auf die zugehörige zweite Karte Bezug zu nehmen. (Siehe Beispiel in Art. 3, Ziff. 6 und ferner Art. 7.)

Stellt sich bei einer Sendung die für die letzte Kartierungsstrecke von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur Einlagerungsstation taritmäßig bezahlte Fracht höher als jene von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station nach der neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station, so wird bei der Weiterverladung der sich ergebende Unterschiedsbetrag an die Lagerhausverwaltung gegen Quittung auf dem Frachtkarten-Auszuge sofort ausbezahlt und behufs Entlastung der Einlagerungsstation in der Spalte 16 der Nachweisung, nicht aber auch in der Frachtkarte, mit rother Tinte vorgetragen und als Nachnahme verrechnet. In der Karte wird statt der ursprünglich bezahlten nur die zu berechnende direkte Fracht von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station in Frankatur vorgetragen und bleibt die Spalte für die Restfracht unausgefüllt. (Siehe Beispiel in Art. 3, Ziff. 7.)

3. Als Versandstation ist in den für den Weiterverkauf das Einlagerungsquies ausgetheilten Frachtkarten die Einlagerungsstation und unterhalb des Namens derselben durch einen Strich hiervon getrennt — die ursprüngliche Aufgabe (Verbands-) Station, von welcher das Gut nach der Einlagerungsstation karriert wurde, anzugeben; also z. B. München S. B.

Zusatz.

4. Die Weiterverand-Karten werden in getrennter Nummernfolge für jede Stationsverbindung und für jeden Zeitungszeitung ausgefertigt, so daß die Frachtkarten von jeder einzelnen ursprünglichen Abfertigungs- nach jeder Bestimmungsstation und für jeden Zeitungszeitung unter sich mit fortlaufenden Nummern zu versehen sind.

5. Dementsprechend sind für jede einzelne Verkehrsbeziehung und jeden Zeitungszeitung besondere Nachweisungen anzulegen und dürfen in den letzteren die Weiterverand-Karten ab der Einlagerungsstation weder mit den Lokalfrachtkarten derselben, noch mit den Frachtkarten der ursprünglichen Versandstation vermengt werden.

6. In jeder Weiterverandkarte ist die Herkunft des Gutes durch die Bemerkung: „Angelommen von . . .“ ausdrücklich vorzunehmen.

7. Die Verrechnung der Weiterverandarten erfolgt seitens der Einlagerungsstation mittels besonderer Nachweisungen (Anlage C).

In die Spalte 8 dieses Modells ist die für die letzte Kartrungsstrecke bis zur Einlagerungsstation bezahlte und schon früher verrechnete, zutreffende Kasse die für das reepedite mindere Gewicht entfallende Fracht einzufüllen. Die verbleibende Restfracht wird im Frachungsstalle in der Spalte 9, im Falle der Frachüberverweisung in der Spalte 10 vorgetragen. Spalte 8 der Nachweisung bildet für die

Einlagerungsstation keinen Belastungsposten und bleibt daher beim Uebertrag der Nachweisungen in die Güterrechnung (Zusammenstellung) außer Betracht.

In der Spalte 16 erscheinen

- a) mit rother Tinte die nach Art. 3, Ziff. 7 zu verrechnenden Hinauszahlungen an das Lagerhaus,
- b) mit schwarzer Tinte die gewöhnlichen Nachnahmen.

Für den Uebertrag in die Güterrechnung (Zusammenstellung) sind beiderlei Nachnahmen zu einer Summe zu vereinigen.

8. Sämtliche Nachweisungen über die im direkten Verkehr (einschl. Landau transit) reepeditierten Sendungen sind in eine besondere Zusammenstellung aufzunehmen und ist deren Endsumme in die Hauptzusammenstellung über die im direkten Verkehr abgegangenen Güter zu übertragen.

9. Die zu einer Nachweisung gehörigen Frachtkartenauszüge sind mit fortlaufenden Nummern zu versehen und der Nachweisung als Belege beizufügen.

10. Die Verrechnung der nach Ziffer 2 Abs. 3 dieses Art. auszufertigenden Weiterverandarten für das Mehrgewicht — die Sätze — erfolgt gesondert von den übrigen Gütern in gewöhnlichen Nachweisungen.

Art. 7.

Leitung der Reepeditionsendungen.

1. Die Reepeditionsendungen sind bei ihrem Weiterverande über jenen Weg zu leiten, welcher von dem Gute bei direkter Abfertigung von der ursprünglichen Aufgabe (Verbands-) Station nach der neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station über die Einlagerungsstation einzuhalten gewesen wäre.

2. Führen von der ursprünglichen Aufgabe (Verbands-) Station nach der neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station mehrere nach den Verkehrsleitungs-Vorschriften zugelassene

Wege über die Einlagerungsstation, so sind die Sendungen über den am Tage des Weiterverandes gültigen, oder wenn an diesem kein die Einlagerungsstation berührender Weg beförderungsberechtigt ist, über den nach den Verkehrsleitungs-Vorschriften nächstfolgenden, die Einlagerungsstation berührenden Weg zu legen. Bei der Wahl des Weges ab der Einlagerungsstation ist ferner zu berücksichtigen, daß dieser im Zusammenhange mit der bis zur Einlagerungsstation benützten Teilstrecke, wenn thunlich, einen für den Verkehr von der ursprünglichen Aufgabe (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station beförderungsberechtigten Gesamtleitungsweg erzeuge.

3. In den Weiterverandarten sind die vollständigen Leitungsweg von der ursprünglichen Aufgabe (Verbands-) Station nach der neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station einzutragen, und zwar rückföhrlich der Teilstrecke bis zur Einlagerungsstation die thätföhrlich benützten, den Frachtkarten-Auszügen zu entnehmenden Wege.

Art. 8.

Aufstellung der Abrechnung.

1. Die reexpedirende Bahn wird über die im Lagerhausverföhr abgefertigten Sendungen für jeden Abrechnungs-Verband eine Abrechnung in der Weise aufstellen, daß die Anteile, welche jede der vor der Einlagerungsstation gelegenen Bahnen aus der Beförderung von der ursprünglichen Aufgabe (Verbands-) Station bis zur Einlagerungsstation bezogen hat, den betreffenden Bahnen wieder zur Last gesetzt werden, und zwar in der ursprünglichen Wöhrung, wegen derjenigen Anteile, welche auf jede einzelne Bahnverwaltung der Gesamtleiste aus dem directen Frachtföhr von der ursprünglichen Aufgabe (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station entfallen, als

Gut haben der einzelnen Bahnen in der Wöhrung des bei der Reexpedition angewendeten Tarifs zu verrechnen sind.

2. Die reexpedirende Bahn hat die Versandnachweisungen über die Reexpeditionssendungen den Controllen der Empfangsbahnen behufs Prüfung und Anerkennung bis zum 12. des dem Reexpeditionsmonat folgenden Monats zu überreichen. Für die richtige Berechnung und Einhebung der frachtföhrlichen Geböhren ist die Reexpeditions-Station, für die richtige Berechnung und Einhebung der überwieenen Frachtföhr von der Einlagerungs- bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station die letztere verantwortlich. Nach erfolgter Prüfung sind die Nachweisungen mit den Originalfrachtkarten bis zum 25. des dem Reexpeditionsmonat nachfolgenden Monats an die Controle der reexpedirenden Bahn als Abrechnungsstelle zurückzusenden.

3. Die Aufstellung der Lagerhaus-Abrechnungen hat alsdann auf Grund der Originalfrachtkarten so fröhrzeitig zu erfolgen, daß die Ausgleichung der Unterschiedsbeträge noch in demselben Abrechnungsmonate, in welchem der Weiterverand stattgefunden hat, ermöglicht wird. Die Bekanntgabe der Saldi an die Abrechnungsstellen hat so rechtzeitig zu erfolgen, daß diese Stellen bis spätestens 20. des auf den Reexpeditions-Monat zweitfolgenden Monats in den Besitz der Anmeldung gelangen. Die Begleichung der aus diesen Abrechnungen sich ergebenden Saldi aber hat stets in jenen Verbänden Abrechnungen stattzufinden, in welche die Sendungen im Falle directer Kartierung von der ursprünglichen Aufgabe (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station einzubeziehen gewesen wären.

4. Die durch die reexpedirende Bahn zu vervielföhtigen den Lagerhaus-Abrechnungen kommt den Rechnungsabföhrungen sind in je einer Abschrift für jede beteiligte

Verwaltung an die betreffende Abrechnungsstelle als Anlage zu den Verbands-Abrechnungen zu überenden. Eine weitere Abschrift ist für die Stelle beizufügen, welcher die Erstellung der Verbands-Abrechnung obliegt.

5. Die Kosten der Aufstellung und Vervielfältigung werden in derselben Weise wie die sonstigen Abrechnungskosten vom Verbande getragen.

Schlussbemerkung.

Für Sendungen, welche nach Art. 4 vom Reexpeditionss-Verfahren ausgeschlossen sind, werden bezüglich der Auflassung von Expeditionsgeldern für die Ankunft in und Abfertigung von den Einlagerungsstationen von den einzelnen Verwaltungen besondere Bestimmungen erlassen.

Anlage A.

Verzeichnis

der Verkehre bezw. Tarife, für welche die in Art. 3 angegebene Abfertigungsweise unter den in Art. 4 festgesetzten Beischränkungen in Betracht kommt.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-luxemburgischer Verkehr.
Combinierter Schiffs- und Bahnverkehr von Stationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach:

- a) Bayern;
- b) Württemberg, Baden u.;
- c) Lindau und Vorarlberg;
- d) der Schweiz, sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz.

Deutsch-italienischer Verkehr.

Grenz-Verkehr Rußland-Vorarlberg, einschließlich der Bodensee-Stationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Norschach.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Getreideverkehr.

Österreichisch-ungarisch-französischer Getreideverkehr.

Österreich-ungarisch-Lindau-vorarlberger Getreideverkehr.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Getreideverkehr (einschließlich Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz).

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland.

(Bezeichnung der rezipierenden
Bahn.)

(Einfahrungsstation.)

Anlage B.

Frachtkarten-Auszug.

Mit Frachtkarte Nr. vom ... ten ... 189... ist von der
Station ... der ... -Bahn via ...
im Wagen Nr. ... nachbezeichnete Sendung dahier eingetroffen und
der Lagerhaus-Verwaltung ... überwiesen worden

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Versender und ursprüng- liche Auf- gabestation	Em- pfänger	Der Colli					Zur Berech- nung gezogenes Gewicht kg	Fracht	
		Zeichen	Nr.	An- zahl	Ver- pack- ungs- art	Inhalt		für 100 kg	Be- rechnete Fracht
								M.	M. S.

... den ... ten ... 189... (Stempel der Ein-
fahrungsstation.)

NB. Die Anwendung der direkten Transit-Karte findet im Falle der Weiter-
sendung nur bei Rückgabe dieses Frachtkarten-Auszuges statt. Die
Gültigkeit desselben beträgt 12 Monate nach erfolgter Ausfertigung.
(Siehe Rückseite.)

Norddeutsch-deutscher Verkehr.
Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transit-Verkehr.
Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Getreideverkehr (Ver-
kehr zwischen Österreich-Ungarn einer- und Württem-
berg, Baden u. andererseits).
Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenz-Verkehr.
Südöstereichisch-ungarisch-deutscher Verkehr.

Lager-Nummer

Die unterfertigte Lagerhaus-Verwaltung beantragt die Weiterverwendung des oben bezeichneten Gutes im Gewichte von Kilogramm an Herrn in und ersucht, die auf das weiter versendete Gewicht für die Beförderung bis berechnete Fracht mit gegen Anrechnung des direkten Transpitsages dem Empfänger in Gutschrift zu bringen.

den 189

Die Lagerhaus-Verwaltung.

Die Weiterbeförderung nach erfolgt mit Gutschrift Nr. vom heutigen Tage.

den 189

Der leitende Beamte.

(Bezeichnung der betreffenden Bahn.)

Anlage C.

Verkehr

über

Nachweisung

der

im Monate 189 von der Station

im Lagerhaus-Verfahre

abgefertigten Güter-Sendungen

Transit-Verkehr von (ursprüngliche Aufgabestation)
nach (neue Bestimmungstation)

Siehe Rückseite.



Antheile der Bahnverwaltungen								
Zur die Beförderung von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis								
haben erhalten:								
Zur die Beförderung von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station haben zu erhalten:								