

Über die Zahl der beschriebenen Werkzeuge über deren Benutzung durch den Unternehmer und dessen Haftbarkeit enthält das später folgende Bedingnißheft über das Legen des Oberbaues das Nöthige.

VI. Lagerung, Magazinirung und Vertheilung des Oberbaumaterials:

Diese Manipulationen hängen von verschiedenen Umständen ab, und werden sehr häufig von der Dringlichkeit des Bahnbauens und von dem muthmaßlichen Fortschritte der Unterbauarbeiten, der Brücken und Durchlässe so influirt, daß die Sparsamkeit im engeren Sinne schwer durchzuführen ist.

Je schneller der Bau vollendet werden muß, und je näher die Vollendung großer Einschnitte, Aufdämmungen, Tunnel, Brücken, oder anderer bedeutender Objecte sich bis an die Zeit erstreckt, wo der Betrieb der Bahn beginnen soll, desto größer wird die Anzahl der Lagerplätze für Oberbaumaterialien oder also der Angriffspunkte für das Legen des Oberbaues sein müssen.

Im Durchschnitt sind die Lagerplätze auf $1\frac{1}{2}$ Meilen Entfernung voneinander und im Allgemeinen so anzulegen, daß die Oberbau-Materialien beim Legen des Oberbaues auf den Gefällen der Bahn abwärts transportirt werden.

Die Bestimmung der Lagerplätze hängt aber auch von der Lage der Bahn zu einer fahrbaren Straße, von den Hauptbergsorten der Schwellen und der Schienen ab, so daß es oft zur Nothwendigkeit wird, da wo es nicht mit unverhältnißmäßigen Kosten verbunden ist, Nothbrücken und Nothgeleise herzustellen.

Sehr häufig muß auch der Oberbau zur Beschaffung des Schotter dienen, und deshalb oft viele Meilen lang sehr frühzeitig noch vor dem Einbringen des Schotterbettes gelegt werden.

Es kann also die Lagerung, Magazinirung und Vertheilung der Oberbaumaterialien nur nach einem gründlichen Studium der allgemeinen Bauverhältnisse einer Bahulinie festgestellt werden, und es ist oft trotz aller Vorsicht nicht zu vermeiden, daß die festgesetzten Lagerplätze später, wenn das Legen des Oberbaues beginnen soll, theilweise dem Zwecke nicht ganz gut entsprechen, weil während der Zufuhr dieser Oberbaumaterialien und während der Ausführung des Unterbaues sich die Verhältnisse ändern, und Arbeiten voran, dem zurückbleiben, bei welchen vorauszusetzen war, daß sie früher vollendet sein werden.

Während die Schwellen gewöhnlich durch die Lieferanten und den längs der Bahn gelegenen Holzbeständen auf die Lagerplätze direct abgeliefert werden, muß bei den übrigen Oberbaumaterialien die Anschaffung von dem Transporte auf die Lagerplätze getrennt werden, wenigstens in so weit, daß der Transport derselben von den dem Bahnbau nächst gelegenen Lagerplätzen ab, durch besondere Unternehmer (Speditoren) besorgt wird.

Sehr förderlich für dieses Geschäft ist es, wenn schon bei Beginn der Ablieferung der Oberbaumaterialien ein oder mehrere tüchtige Unternehmer für das Legen des Oberbaues gewonnen werden, welche geneigt sind, die ihnen zuzuwisenden Oberbaumaterialien auf einen Hauptlagerplatz wo möglich auf einer der neu an erbauenden Bahn zunächst gelegenen Eisenbahnstation zu übernehmen und dieselben gegen entsprechende Entschädigung selbst auf die Lagerplätze zu verfahren.

Der Eisenbahnverwaltung und deren Organen wird durch eine derartige Anordnung viel Zeit durch das Wegfallen der Übernahme der Materialien von dem Speditoren auf den verschiedenen Lagerplätzen und durch die wiederholte Übergabe derselben an die Oberbaumaterialnehmer erspart, welche besser verwendet werden kann.

Auch werden die Kosten für die Herstellung von Magazinen für das Kleinmaterial, und die Kosten der Bewachung sämtlicher Oberbaumaterialien auf den Lagerplätzen wenigstens theilweise erspart.

Der Unternehmer des Oberbaues hat dagegen den Vortheil, die Oberbaumaterialien immer nur da abladen zu können, wo er denselben entsprechend dem täglichen Fortschritte der Unterbauarbeiten unmittelbar braucht, wovon er jederzeit am besten und schnellsten unterrichtet ist. Er erspart also auch mancherlei Transporte und Zeitverluste.

Wenn es nicht möglich ist, schon bei Beginn der Ablieferung der Oberbaumaterialien dieselbe in obiger Weise an den Unternehmer des Oberbaues zu übergeben, so ist es nöthig an jedem Orte einer Ingenieur-Section ein gut verschließbares Magazin für das kleine Material zu besitzen, sei es nun, daß in der Nähe der Bahn ein passendes Local gemiethet werden kann, oder daß ein neues möglichst billiges Magazin hergestellt werden muß, welches leicht wieder zu anderen Zwecken verwendet werden kann.

Es ist aber auch in diesem Falle zweckmäßig, diese Kleinmaterialien, welche dem Diebstahl und anderen Verluste sehr ausgesetzt sind, so bald als möglich dem Oberbaumaterialien zu übergeben, welcher für dieselben zu haften hat und welchem bei der Abrechnung seiner Verdienstbeträge der Werth des in Verlust gerathenen Theiles in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug darf dem Unternehmer unter keiner Form wieder ersetzt werden, weil sonst die Verluste welche ohnedem oft bis zu 5% zu betreffen sind, sich übermäßig vergrößern.

Jeder Section ist ein Magazinsaufseher zuzutheilen, welcher die Einnahme und Ausgabe in Evidenz zu halten hat, und für die gute Verwaltung zu nächst haftet, ohne daß übrigens der Sectionsleiter von einer Haftung der ihm angetheilten Oberbaumaterialien entbunden werden kann.

Im Ubrigen ist nach den bestehenden Vorschriften über das Material und Rechnungswesen zu verfahren.

Da die Auslagen für die Expedition von Oberbaumaterialien 3 bis 5% der Gesamtkosten des Oberbaues betragen, so ist es nicht unnöthig das Verhältniß zu dem Expediten zu präcisiren. Es wird deshalb im Nachstehenden ein Vertrag über die Expedition von Schienen als Muster für ähnliche Verträge und für solche über die Expedition von Weichen, Kreuzungen, Schienenbefestigungsmittel etc. aufgeführt.

Die Preise für die Expedition der Oberbaumaterialien richten sich natürlich sehr nach den lokalen Verhältnissen.

Der Preis *pr.* Cent. und *pr.* Meile stellt sich auf 5 bis 7 Kr. und überschreitet noch den letzten Preis bei besonders ungünstigen Verkehrsverhältnissen und schwieriger Zufahrt zu den Lagerplätzen.

Vertrag

für die Expedition von Schienen.

§. 1.

Gegenstand des Vertrages.

Die in überträgt
 dem in und
 dieser übernimmt die Expedition der in der nachstehenden Tabelle bezeich-
 neten Schienen von
 auf die in der Tabelle bemerkten Lagerplätze der Linie
 unter den in nachstehenden Paragraphen vereinbar-
 ten Bedingungen.

Sec. tion	Auf die Lagerplätze	Länge der Schienen			Zusammen	
		18'	21'	24'	Stückzahl	Zoll-Centn.
		Stückzahl				
	Summe					
	Gesammt - Summe der zu expedirenden Schienen					

§. 2.

Gewähr für die Quantität des Expeditions - Gegenstandes.

Da die in §. 1 namhaft gemachten Quantitäten sich auf den ge-
 genwärtigen Stand der Barten gründen, so kann dem Spediteur die ge-
 nauere Richtigkeit dieser Quantitäten nicht gewährleistet werden. Der Spe-
 diteur ist daher verpflichtet, in dem Falle, wenn die zur Verführung kom-
 menden Quantitäten in der Wirklichkeit größer sein würden, als in der
 Tabelle bemerkt ist, auch den Mehrbetrag unter denselben Bedingun-
 gen des Vertrages zu expediren. Andererseits steht demselben in dem
 Falle, daß sich ein minderer Betrag ergeben würde, kein Anspruch auf

Entschädigung aus diesem Grunde zu.

§. 3

Übergabe der Schienen an dem Speditoren.

Die Schienen werden dem Speditoren auf den Lagerplätzen in

durch den Sections-Ingenieur oder durch die von diesem hierzu beauftragten gegen Auswechslung von Liefer- und Empfangscheinen auf welchen die Stückzahl, die Länge und das Gewicht der Schienen aufgeführt sein muß, übergeben.

Der Speditoren ist verpflichtet, auf dem für die Abgabe der Materialien bestimmten Lagerplatz in einen Bevollmächtigten aufzustellen, welcher die zu spedirenden Schienen in seinem Namen übernimmt.

Der Name des Bevollmächtigten ist sogleich nach Abschluß des Vertrages der Gesellschaft bekannt zu geben.

§. 4

Vorsorge beim Aufladen, Transport und Abladen.

Die Schienen müssen vorsichtig aufgeladen, auf dem Wagen gehörig versichert, und vorsichtig abgeladen werden, so zwar, daß sie in keiner Beziehung Beschädigungen erleiden, namentlich nicht verbogen oder verstoßen werden.

Die Schienen werden auf den Lagerplätzen sortirt und in Haufen von höchstens

18' langen Schienen 600 Stücken

21' " " 720 "

24' " " 800 " so ge.

schichtet, daß eine Verbiegung der Schienen durch das Eigengewicht nicht vorkommen kann.

§. 5

Übernahme auf den Lagerplätzen.

Die Übernahme der Schienen geschieht auf den im §. 1 bezeichneten Lagerplätzen durch den Sections-Ingenieur oder durch die von ihm hierzu Beauftragten gegen Abgabe von Empfangscheinen an den Spediteur oder seine Fuhrleute. Die Empfangscheine müssen die im §. 3, aufgeführten Angaben enthalten.

§. 6.

Controle und Haftung.

Die Summe und das Gewicht aller Schienen, wie sie auf den einzelnen Lagerplätzen mittelst Empfangscheinen übernommen wurden, muß am Ende der Expedition übereinstimmen mit der Summe und dem Gewichte aller Schienen welche der Spediteur am Abgaborte in durch den Sections-Ingenieur oder durch den zur Abgabe Beauftragten, übergeben wurden.

Für die richtige Ablieferung aller in übernommenen Schienen ist der Spediteur der Gesellschaft verantwortlich, und verpflichtet, die fehlenden Stücke nach den Preisen zu vergüten, wie sie der Gesellschaft loco Lagerplatz in wo die Schienen dem Spediteur übergeben wurden, zu stehen kommen.

Für Beschädigungen von Schienen während des Transportes, oder während des Auf- und Abladens ist der Spediteur verpflichtet diejenige Entschädigung zu zahlen, welche dem Minderwerthe der Schienen entspricht, und welche von dem Inspector der Linie gemeinschaftlich mit dem betreffenden Sectionsingenieur endgiltig festgesetzt wird.

§. 7.

Expeditions-Termine.

Die Expedition der Schienen beginnt am^{ten} 18... und ist dieselbe den Bedürfnissen des Baufortschrittes und den Schienenvorräthen entsprechend, beziehungsweise nach näherer Angabe des Sectionsingenieurs in als Übergeber zu betreiben, wobei jedoch bestimmt wird, daß der Spediteur nicht verpflichtet ist, ein größeres Quantum als KollCentr.

Somit würde die approximative Gesamt-Verdienstsumme für die Expedition betragen Ö. W. fl.

Die Bezahlung geschieht bei der Casse in
 durch Vermittlung der Inspection in
 auf Grund der von dem Sections-Ingenieur in
 an diese Inspection eingesendeten Empfangscheine (§. 5.) die der
 Expeditoren jedesmal am 20^{ten} eines Monats dem Sections-Ingenieur
 zurück zu geben hat.

Zur Ermittlung des Gewichtes der Schienen wird das Normal-
 gewicht zu Grunde gelegt, welches in dem Walzwerke
 in der
 Weise festgestellt wird, daß durch Abwägen von je 10 untadel-
 haften Musterschienen jeder Längengattung von 18, 21 und 24 Fuß
 das mittlere Gewicht für ein Stück gefunden wird.

§. 9 Streitigkeiten.

Streitigkeiten, welche sich über die Auslegung oder den Voll-
 zung dieses Vertrages zwischen der Gesellschaft und d..... Spe-
 ditoren ... erheben sollten, werden, wenn sie sich nicht durch gegen-
 seitige Verständigung erledigen, ohne Rücksicht darauf, welcher
 Theil als Kläger auftritt, vor dem zuständigen Gerichte in Wien
 ausgetragen.

Beide kontrahirenden Theile verzichten auf die Einrede des Fru-
 thums, sowie auf das im §. 934 des allg. b. G. B. eingeräumte
 Rechtsmittel wegen Verletzung über die Hälfte.

§. 10, §. 11 und §. 12

lauten wie die §§. 5, 6, und 7 des Vertrages über die Lie-
 ferung von Drehscheiben und Schribebrücken.