

e) das der Ladung beigefügte Siegelmuster bei Leichterungen im Ursprungskahn zu belassen und bei Umladungen dem neuen Fahrzeug beizugeben. Verletzt der DSU diese Sorgfaltspflichten, so hat er für den nachgewiesenen Schaden voll aufzukommen.

(3) Die Avisierung von Einzelwaggons oder Wagen- gruppen mit geleichterter Ware hat sinngemäß, jedoch terminlich entsprechend Abschnitt I § 9 Abs. 1 dieser Anordnung zu erfolgen.

§ 16

Erfüllungshindernisse

(1) Bei vorübergehenden, nachweisbaren Erfüllungshindernissen, die vom Lieferer nicht verschuldet wurden, hat der Lieferer die Verpflichtung, den Besteller von den Erfüllungshindernissen unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Der Besteller ist verpflichtet, binnen 48 Stunden nach Erhalt der Mitteilung über die Erfüllungs- behinderung des Lieferers zu entscheiden, ob er auf Beibehaltung des vertraglichen Lieferzeitraumes oder auf Verlängerung des Lieferzeitraumes um die Zeit der Erfüllungsbehinderung besteht.

(2) Sinngemäß gilt dieselbe Regelung bei vorüber- gehenden, nachweisbaren Abnahmehindernissen, die vom Besteller nicht verschuldet wurden.

(3) Von der Erfüllungsbehinderung und der verein- barten Verlängerung gegenüber dem ursprünglich ver- traglich festgelegten Lieferzeitraum sind in jedem Falle die übergeordneten Dienststellen zu unterrichten.

Abschnitt III

§ 17

Empfang und Entladung

(Feststellung von ganzlichem oder teilweisem Verlust oder von Beschädigungen des Gutes bei Eisenbahn- transporten)

(1) Die Eisenbahnwagen sind vor Entladung auf vor- handene äußere Mängel vom Empfänger genau zu überprüfen, und bei offensichtlicher Beschädigung, Beraubung, Rieselspur, verschiedenen, verletzten oder verschwundenen Plomben ist eine bahnamtliche Tat- bestandsaufnahme anfertigen zu lassen. Aus der bahn- amtlichen Tatbestandsaufnahme muß vor allem hervor- gehen, daß die Aufnahme des Tatbestandes am Tage des Einganges vor dem Entfernen der Plomben und vor der Entladung erfolgte. Weiterhin muß aus der Tat- bestandsaufnahme zu ersehen sein, ob der Transport- verlust durch Verschulden des Verladers oder der Reichsbahn entstanden ist. Auf Grund der Tatbestands- aufnahme/Protokoll ist bei derartigen Transportschäden (Fehlgewicht gegenüber Verladegewicht) beim Verlater bzw. Transportträger fristgemäß zu reklamieren; Män- gelrügen und Schadensersatzansprüche sind geltend zu machen. Beim Streckengeschäft ist in den Verträgen zu vereinbaren, daß diese Mängelrügen und Schadens- ersatzansprüche gegen den ersten Versender geltend zu machen sind.

(2) Die Tatbestandsaufnahme der Deutschen Reichs- bahn erfolgt gemäß § 81 der Eisenbahn-Verkehrsord- nung. Dem Verfügungsberechtigten wird auf sein Ver- langen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme aus- gehändigt. Der Absender oder Empfänger kann den teilweisen Verlust oder die Beschädigung des Gutes auch durch amtlich anerkannte Sachverständige fest- stellen lassen. Zu dieser Feststellung ist die Deutsche Reichsbahn hinzuzuziehen.

§ 18

Qualitätsfeststellung

(1) Weichen die vom Empfänger festgestellten Quali- tätswerte (Feuchtigkeitsgehalt, Hektolitergewicht, Schwarzbesatz, Körnerbeimischung, Schädlingsbefall)

aus einer Durchschnittsprobe gegenüber den Qualitäts- feststellungen des Verladers im Frachtbrief, Ladeschein bzw. Verladeprotokoll ab, so ist das der Ladung bei- gefügte ordnungsgemäße Siegelmuster einem zugelas- senen Untersuchungsinstitut zur Analysierung auf die ab- weichenden Qualitätsmerkmale zuzuleiten. Der Ver- lader ist davon zu benachrichtigen und die Beanstan- dung auszusprechen. Diese Untersuchung ist die erste amtliche Analyse und für die Abrechnung maßgebend, wenn nicht bereits der Verlater eine amtliche Unter- suchung hat durchführen lassen, was aus dem Fracht- brief, Ladeschein und Verladeprotokoll hervorgehen muß. In diesem Fall gilt die vom Empfänger veran- laßte amtliche Untersuchung als Kontrollanalyse. Für die Qualitätsfeststellung und Abrechnung von Import- getreide gelten die Anweisungen des Staatssekretariats für Erfassung und Aufkauf vom 14. Oktober und 10. November 1953.

(2) Dem Verlater/Empfänger steht zu, durch die For- derung einer Kontroll- Dzw. Schiedsanalyse gegen das Ergebnis der amtlichen Erstuntersuchung — unter gleichzeitiger Benachrichtigung des Vertragspartners — Einspruch zu erheben. Das Ergebnis der Kontrollunter- suchung der amtlichen Untersuchungsstelle scheidet die Qualitätfeststellungen der eigenen Untersuchungen der Verlater/Empfänger aus. Das Mittel zwischen erster amtlicher Untersuchung und Kontrolluntersuchung gilt als Abrechnungsgrundlage. Bei Anfechtung der Kontrolluntersuchung kann der Verlater/Empfänger bei gegenseitiger Verständigung die Schiedsanalyse beim Forschungsinstitut für Ernährungsforschung in Potsdam-Rehbrücke beantragen. Von der ersten amt- lichen und der Kontrolluntersuchung sowie Schieds- analyse scheidet das am weitesten abweichende Erge- bnis aus. Das Mittel aus den verbleibenden Qualitäts- feststellungen ist endgültig und bildet die Abrechnungs- grundlage. Die Kosten der Kontrollanalyse hat der An- tragsteller, die Kosten der Schiedsanalyse der unter- liegende Teil zu tragen.

(3) Wird Schädlingsbefall bei der Entladung fest- gestellt, so ist darüber sofort die Beanstandung dem Lieferer telegrafisch zuzuleiten. Eine solche Beanstan- dung gilt nicht, wenn der Schädlingsbefall erst nach er- folgter Entladung auf dem Lager des Empfängers fest- gestellt wird.

(4) Das Gewicht ist bei Kahnentladungen im Beisein des Schiffsführers, der sich von der Genauigkeit der Waage und Durchführung der ordnungsgemäßen Ge- wichtsfeststellung zu überzeugen hat, festzustellen. Bei Gewichtsdivergenzen zwischen Verladegewicht laut Ver- ladeprotokoll und tatsächlich festgestelltem Empfangs- gewicht ist durch einen vereidigten Wäger ein Ver- wiegeprotokoll auszustellen und vom Schiffsführer mit zu unterzeichnen.

§ 19

Gewichtsfeststellung

Das Transportrisiko nach § 8 trägt der Empfangs- VEAB nicht, wenn er dem Verlater nach weisen kann, daß er seine Sorgfaltspflicht bei Verladungen verletzt hat. Bei größeren Fehlgewichten ist die Transportpolizei zur Aufklärung der Ursachen und Feststellung des Schuldigen hinzuzuziehen.

§ 20

Höchstschwundsätze

(1) Die zulässigen Höchstschwundsätze beim Trans- port betragen:

- a) bei Transporten mit der Reichsbahn und auf dem Wasserweg bei loser Schüttung bei Getreide und Speisehülsenfrüchten 0,30%