

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

16 września

№ 76.

Rok 1922.

Treść: 685.	Oświadczenie rządowe z dnia 4 kwietnia 1922 r. w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi	1287
	Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dnia 14 października 1890 r.	1288
686.	Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 31 maja 1922 r. w przedmiocie wykonania Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r. wraz ze zmianami, wprowadzonymi przez Porozumienie dodatkowe z 16 lipca 1895 r. oraz Konwencje dodatkowe z 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r.	1360
687.	Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 sierpnia 1922 r. o komunikacji kolejowej na linii Puck—Hel.	1365

685.

Oświadczenie rządowe

z dnia 4 kwietnia 1922 roku

w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 19 an. I Traktatu między Głównymi Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Polską, podpisanego w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r., a ratyfikowanego przez Polskę zgodnie z ustawą z dnia 31 lipca 1919 r. (Dz. U. R. P. r. 1920 № 110, poz. 728) Rzeczpospolita Polska przystąpiła od dnia 24 lutego 1922 r. do konwencji międzynarodowej z dnia 14 października 1890 r. o przewozie towarów kolejami żelaznymi, ze zmianami, wprowadzonymi przez porozumienie dodatkowe z dnia 16 lipca 1895 r. oraz konwencje dodatkowe z dnia 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r., wraz z deklaracją dodatkową z dn. 20 września 1893 r., o treści następującej:

Konwencja międzynarodowa

o przewozie towarów kolejami żelaznymi

z 14 października 1890 r.

wraz

ze zmianami, wprowadzonymi przez Porozumienie dodatkowe z 16 lipca 1895 r. oraz Konwencje dodatkowe z 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r.

zawarta

między Austro-Węgrami, Belgią, Danją, Francją, Holandją, Luksemburgiem, Niemcami, Rosją, Rumunją, Szwecją, Szwajcarią i Włochami.

Art. 1.

(1) Niniejsza Konwencja międzynarodowa stosuje się do wszelkich przesyłek towarowych, przewożonych na podstawie bezpośredniego listu przewozowego z obszaru jednego z Państw umawiających się, do obszaru drugiego z tychże Państw po liniach kolejowych, wymienionych w załączonej liście, z zastrzeżeniem zmian w tej liście, wprowadzonych w myśl art. 58.

(2) Postanowienia wykonawcze, uchwalone za wspólną zgodą Państw umawiających się w celu wykonania niniejszej Konwencji, będą miały taką samą moc prawną jak i Konwencja.

Art. 2.

Postanowienia Konwencji niniejszej nie stosują się do przewozu przedmiotów następujących:

1. tych przedmiotów, które choćby tylko w jednym z Państw, uczestniczących w przewozie, stanowią przywilej poczty;
2. tych przedmiotów, które z powodu swej objętości, wagi lub innych właściwości nie nadają się do przewozu ze względu na środki przewozowe albo inne urządzenia choćby na jednej z kolei żelaznych, których udział jest niezbędny do wykonania przewozu;
3. tych przedmiotów, których przewóz jest wzbroniony w interesie porządku publicznego na obszarze jednego z Państw uczestniczących w przewozie.

Art. 3.

Postanowienia wykonawcze wyszczególniają przedmioty, które wskutek wysokiej wartości, właściwości przyrodzonych lub też wskutek niebezpieczeństwa, jakie ich przewóz przedstawia dla prawidłowości i bezpieczeństwa eksploatacji, wyłącza się z przewozu międzynarodowego, ujętego przez Konwencję niniejszą lub też przyjmuje się do tego przewozu tylko warunkowo.

Art. 4.

Zarówno warunki wspólnych taryf zrzeczeń lub związków kolei żelaznych jak i warunki odrębnych taryf poszczególnych kolei żelaznych mogą być stosowane do przewozów międzynarodowych o tyle tyl-

Convention internationale

du 14 octobre 1890

sur le

transport de marchandises par chemins de fer

avec les

modifications apportées par l'Arrangement additionnel du 16 juillet 1895 et par les Conventions additionnelles des 16 juin 1898 et 19 septembre 1906

Conclues entre

l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Roumanie, la Russie, la Suède et la Suisse.

Article premier.

(1) La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

(2) Les Dispositions réglementaires, prises d'un commun accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Art. 2.

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

- 1^o les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- 2^o les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport;
- 3^o les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Art. 3.

Les Dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4.

En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de cha-

ko, o ile nie są sprzeczne z Konwencją niniejszą w przeciwnym razie warunki te będą uznawane za nieważne i niebyłe.

Art. 5.

(1) Każda z wymienionych, stosownie do artykułu 1-go, kolei żelaznych obowiązana jest uskutecznić przewóz towarów w komunikacji międzynarodowej na zasadach i warunkach Konwencji niniejszej o tyle:

1. o ile nadawca podda się przepisom Konwencji;
2. o ile przewóz będzie możliwy przy pomocy zwykłych środków przewozowych;
3. o ile nie stoją na przeszkodzie przewozowi okoliczności, spowodowane siłą wyższą.

(2) Koleje żelazne obowiązane są przyjmować do przewozu przesyłki tylko wówczas, kiedy przewóz ich może być uskuteczniiony niezwłocznie. Przepisy szczególne, istniejące na stacji nadawczej, określają, czy stacja ta jest obowiązana do czasowego przechowania przesyłek, których przewóz nie może być uskuteczniiony niezwłocznie.

(3) Wysyłkę towarów uskutecznia się w tej kolejności, w jakiej przyjmowano je do przewozu, chyba że kolej żelazna zdoła przytoczyć względy usprawiedliwiające odstępianie od kolejności wobec warunków eksploatacji lub interesu publicznego.

(4) Wszelkie wykroczenie przeciwko postanowieniom artykułu niniejszego uprawnia do dochodzenia odszkodowania za poniesione straty.

(5) Nadawanie przesyłek do przewozu i ich nadawanie podlegają prawom i przepisom ustawowym, obowiązującym na kolei żelaznej, do której należy stacja nadawcza.

Art. 6.

(1) Do każdej przesyłki międzynarodowej (artykuł 1) winien być dołączony list przewozowy, zawierający dane następujące:

- a. miejscowość i datę sporządzenia listu przewozowego;
- b. oznaczenie stacji i kolei nadawczej;
- c. wskazanie stacji przeznaczenia, nazwiska odbiorcy, tudzież jego adresu i w razie potrzeby wzmiankę, że towar ma być wydany za zgłoszeniem się po niego odbiorcy;
- d. nazwę towaru, jego wagę lub też wzamian wagi inne odpowiednio wskazania zgodnie z odrębnymi przepisami kolei nadawczej; nadto—co do przesyłek w sztukach pojedynczych—ilość sztuk, cechę, numer i rodzaj opakowania każdej sztuki;
- e. żądanie wysyłającego co do zastosowania taryf specjalnych na warunkach, uznanych za dopuszczalne w artykułach 14 i 35;
- f. deklarację w odnośnych wypadkach sumy ubezpieczenia dostawy (artykuły 38 i 40);
- g. wzmiankę, czy przesyłkę wysłać należy jako pośpieszną, lub zwyczajną;

que chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5.

(1) Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1^{er}, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

- 1^o que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
- 2^o que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;
- 3^o que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

(2) Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

(3) Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

(4) Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

(5) La remise au transport et le chargement des marchandises sont réglés conformément aux lois et règlements en vigueur sur les lignes de l'administration dont dépend la gare expéditrice.

Art. 6.

(1) Toute expédition internationale (article 1^{er}) doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra les mentions suivantes:

- a. le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée;
- b. la désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice;
- c. la désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire et, le cas échéant, la mention que la marchandise est adressée bureau restant ou en gare;
- d. la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis;
- e. la demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35;
- f. la déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40);
- g. la mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse;

- h. wyszczególnienie dołączonych do przesyłek dokumentów, niezbędnych do wykonania formalności celnych, podatkowych i policyjnych, w razie zaś potrzeby—wskazówki, przewidziane w artykule 10, ustęp (4);
- i. wzmiankę w odnośnym wypadku o uiszczeniu przewoźnego zgóry, gdy wysyłający uiszczył należności za przewóz, bądź też tylko wniósł sumę na zabezpieczenie ich pokrycia [artykuł 12, ustęp (3)].
- k. wskazanie zaliczenia, obciążającego przesyłkę oraz zaliczek, udzielonych przez kolej żelazną (artykuł 13);
- l. wskazanie drogi przewozu z oznaczeniem stacji, na których mają być załatwione formalności celne, jako też rewizja policyjna o ile ta okaże się konieczną.

W braku takiego wskazania kolej żelazna sama wybiera drogę, jaką uzna za najdogodniejszą dla nadawcy. Kolej żelazna jest odpowiedzialna za skutek tego wyboru tylko w tym wypadku, jeżeli z jej strony zaszło poważne uchybienie.

Jeżeli nadawca wskazał drogę, to kolej żelazna może przy wykonaniu przewozu zastosować inną drogę tylko pod warunkami następującymi:

1. ażeby formalności celne i akcyzowe oraz rewizja policyjna, w razie jej potrzeby, zawsze odbywały się na stacjach, wskazanych przez nadawcę;
2. ażeby przewoźne nie było większe od tego, któreby pobrano w razie zastosowania drogi, wskazanej w liście przewozowym przez nadawcę;
3. aby termin dostawy nie przekraczał terminu, odpowiadającego drodze, wskazanej w liście przewozowym. Jeżeli stacja wysyłająca wybrała inną drogę, to obowiązana jest zawiadomić o tem nadawcę;

m. nazwisko lub firmę nadawcy, stwierdzone własnoręcznym podpisem jak również jego adres. Podpis może być drukowany lub odbity zapomocą stempla, jeżeli na to pozwalają prawa lub przepisy ustawowe, obowiązujące w miejscu nadania.

(2) Szczegółowe przepisy, tyczące się sporządzenia i treści listu przewozowego, w szczególności zaś stosowanego wzoru blankietu są zamieszczone w postanowieniach wykonawczych.

(3) Zabrania się umieszczać w liście przewozowym wszelkie inne oświadczenia, zastępować list przewozowy innymi dokumentami lub dołączać do niego inne papiery, poza dozwolonymi przez Konwencję niniejszą.

(4) Wszakże, jeżeli prawa i przepisy ustawowe, obowiązujące w miejscu wysłania tego wymagają, kolej żelazna może zażądać od nadawcy, oprócz listu przewozowego, jeszcze dokumentu, który pozostaje w rękach zarządu kolei, jako dowód, stwierdzający umowę o przewóz.

(5) Każdy zarząd kolei żelaznej ma również prawo do swego wewnętrznego użytku wprowadzić zeszyty grzbietowe, które pozostają na stacji nadaw-

h. l'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police qui doivent accompagner la marchandise, et éventuellement les indications prévues à l'article 10, alinéa (4);

i. la mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport [article 12, alinéa (3)];

k. le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (article 13);

l. la mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane, ainsi que les vérifications de police qui pourraient être nécessaires.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes:

¹ les opérations de douane et d'octroi, ainsi que les vérifications de police qui pourraient être nécessaires, auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

² il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

³ la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

Si la gare d'expédition a choisi une autre voie, elle doit en aviser l'expéditeur;

m. le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expéditions le permettent.

(2) Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux Dispositions pour l'exécution de la Convention.

(3) Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

(4) Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

(5) L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare

czej i są zaopatrzone w ten sam numer co list przewozowy i jego wtórnik.

Art. 7.

(1) Nadawca jest odpowiedzialny za zgodność z rzeczywistością wskazówek i oświadczeń, zamieszczonych w liście przewozowym i ponosi wszelkie następstwa, wynikające z oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, niedokładnych lub niedostatecznych.

(2) Kolej żelazna ma prawo w każdym czasie sprawdzać, czy zawartość przesyłek jest zgodna ze wskazaniami listu przewozowego. Sprawdzenie to ułatwia się zgodnie z prawami i przepisami ustawowymi tego kraju, w którym ma ono miejsce. Osobę uprawnioną do rozporządzenia przesyłką należy w sposób odpowiedni zawiadamiać, aby była obecna przy sprawdzaniu z wyjątkiem wypadków, gdy sprawdzanie odbywa się na mocy zarządzeń policyjnych, jakie każde państwo ma prawo poczynić w interesie bezpieczeństwa i porządku publicznego.

(3) Prawa i przepisy ustawowe każdego państwa stanowią również o zakresie prawa i obowiązku kolei żelaznej co do ustalania i sprawdzania wagi przesyłki oraz ilości sztuk.

(4) Postanowienia wykonawcze ustalą dopłatę, która ma być pobrana na korzyść kolei żelaznych, biorących udział w przewozie w razie niezgodnego z rzeczywistością oznaczenia zawartości przesyłek, lub wskazania wagi mniejszej od rzeczywistej, jako też w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę. Dopłatę rzeczoną pobiera się niezależnie od dodatkowej opłaty, w odnośnym wypadku, za różnicę w należnościach za przewóz i od pokrycia wszelkich strat, mogących wyniknąć, a także niezależnie od grzywny, nakładanej na mocy prawa karnego i przepisów policyjnych.

(5) Nie pobiera się dopłaty:

- a. w razie niedokładnego wskazania wagi przesyłki, jeżeli na mocy przepisów, działających na stacji nadawczej, obowiązek ważenia ciążył na kolei żelaznej;
- b. w razie niedokładnego wskazania wagi lub przeciążenia wagonu, jeżeli nadawca zażądał w liście przewozowym zważenia wagonu przez kolej żelazną;
- c. w razie przeciążenia wagonu, które powstało w drodze skutkiem wpływów atmosferycznych, jeżeli nadawca udowodni, że przy ładowaniu wagonu zastosował się do przepisów obowiązujących na stacji nadawczej;
- d. w razie powstałego w drodze zwiększenia się wagi przesyłki, które nie spowodowało przeciążenia wagonu, o ile nadawca udowodni, że zwiększenie wagi powstało wskutek wpływów atmosferycznych.

(6) Roszczenia o zapłacenie lub zwrot dopłat (§ 3, pozycje (1) do (5) i § 9 poz. (2) Postanowień wykonawczych) ulegają przedawnieniu po upływie roku, o ile między stronami nie nastąpiło ich uznanie, ugoda dobrowolna lub o ile nie zapadł wyrok sądowy. Bieg przedawnienia roszczeń o zapłacenie dopłat rozpoczyna się z chwilą uiszczenia przewoźnego lub z chwilą nadania przesyłki, jeżeli przewoźne nie było opłacone; bieg zaś przedawnienia roz-

expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Art. 7.

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

(2) Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

(3) Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

(4) Les Dispositions réglementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de déclaration inexacte du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids réel, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

(5) La surtaxe n'est pas due:

- a. en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la station expéditrice;
- b. en cas d'indication inexacte du poids ou de surcharge d'un wagon, lorsque l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit effectué par le chemin de fer;
- c. en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la station expéditrice;
- d. en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport et n'occasionnant pas de surcharge, en tant que l'expéditeur prouve qu'elle doit être attribuée aux influences atmosphériques.

(6) L'action en paiement ou remboursement de surtaxes (§ 3, alinéas (1) à (5), et § 9, alinéa (2), des Dispositions réglementaires) est prescrite par un an, lorsqu'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de la dette, une transaction ou un jugement. La prescription court, pour les actions en paiement de surtaxes, du jour du paiement du prix de transport, ou, dans le cas où il n'y aurait pas eu de frais de transport à payer, du jour de la re-

czeń o zwrot dopłat rozpoczyna się od dnia ich uiszczenia. Do przedawnienia powyższego stosują się postanowienia artykułu 45, ustępy (3) i (4). Postanowienia zaś artykułu 44, ustęp (1) nie mają zastosowania.

Art. 8.

(1) Umowę o przewóz uważa się za zawartą z chwilą, kiedy stacja nadawcza przyjęła do przewozu przesyłkę wraz z listem przewozowym. Stacja nadawcza stwierdza przyjęcie przesyłki do przewozu, kładąc na liście przewozowym stempel stacji nadawczej, wskazujący datę przyjęcia.

(2) Ostemplowanie należy skutecznie natychmiast po całkowitem dostarczeniu przesyłki, wyszczególnionej w tymże liście przewozowym. Nadawca może żądać, aby ostemplowanie odbyło się w jego obecności.

(3) List przewozowy, opatrzony stemplem, służy za dowód umowy o przewóz.

(4) Co się jednak tyczy przesyłek, które ładuje sam nadawca na mocy taryf lub specjalnych umów, o ile takie umowy są dozwolone na obszarze Państwa, w obrębie którego mają być stosowane, to zawarte w liście przewozowym dane co do wagi i ilości sztuk mogą służyć za dowód przeciw kolei żelaznej tylko wówczas, gdy kolej sprawdziła wagę i ilość sztuk oraz zaświadczyła to w liście przewozowym.

(5) Kolej żelazna jest obowiązana zaświadczyć przyjęcie przesyłki i datę przyjęcia jej do przewozu na wtórniku listu przewozowego, który nadawca winien przedstawić kolei jednocześnie z listem przewozowym.

(6) Wtórnik ten nie ma znaczenia ani listu przewozowego, dołączonego do przesyłki ani też konosamentu.

Art. 9.

(1) Jeżeli właściwości towaru wymagają opakowania w celu zabezpieczenia towaru od zaginięcia, braku albo uszkodzenia w drodze, wówczas troska o należyte opakowanie należy do obowiązku nadawcy.

(2) Jeżeli nadawca nie spełnił tego obowiązku, wówczas kolej żelazna, o ile nie odmówi przyjęcia przesyłki, ma prawo żądać, ażeby nadawca stwierdził w liście przewozowym w formie odpowiedniej wzmianki bądź całkowity brak opakowania, bądź też jego wadliwość i żeby prócz tego złożył stacji nadawczej oddzielne oświadczenie, według wzoru, podanego w postanowieniach wykonawczych.

(3) Nadawca ponosi odpowiedzialność za skutki stwierdzonych w ten sposób wadliwości, jak również i za usterki opakowania, nie dające się zewnątrznie zauważyć. Wszystkie straty, wynikające skutkiem tych wadliwości opakowania, ponosi nadawca, który w odpowiednim wypadku winien również odszkodować kolej żelazną. Jeżeli nadawca nie złożył wspomnianego oświadczenia, wówczas odpowiada za dostrzegalne zewnętrzne braki w opakowaniu tylko w takim razie, jeżeli działał w złej wierze.

mise des marchandises au transport; pour les actions en remboursement de surtaxes, elle court du jour du paiement de la surtaxe. Les dispositions de l'article 45, alinéas (3) et (4), sont applicables à la prescription mentionnée ci-dessus. La disposition de l'article 44, alinéa (1), ne s'applique pas dans ce cas.

Art. 8.

(1) Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

(2) L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

(3) Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

(4) Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

(5) Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

(6) Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Art. 9.

(1) Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

(2) Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement defectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les Dispositions réglementaires.

(3) L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défauts d'emballage sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10.

(1) Nadawca przesyłki obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego wszelkie dokumenty niezbędne do załatwienia formalności celnych, podatkowych czy policyjnych przed wydaniem przesyłki odbiorcy. Nadawca jest odpowiedzialny wobec kolei żelaznej za straty, które mogą wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, z wyjątkiem wypadków, gdy wina nastąpiła ze strony kolei żelaznej.

(2) Kolej żelazna nie jest obowiązana sprawdzać prawidłowości i dostateczności tych dokumentów.

(3) Dopóki przesyłka znajduje się w drodze, formalności celne, podatkowe i policyjne załatwia kolej żelazna. Może ona pod swoją odpowiedzialnością zlecić te czynności komisantowi lub też dokonać ich sama. W obu wypadkach kolej żelazna spełnia obowiązki komisanta.

(4) Jednakże osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką może osobiście lub też przez wskazanego w liście przewozowym pełnomocnika być obecną przy załatwianiu formalności celnych w celu udzielenia wszelkich niezbędnych wyjaśnień, dotyczących się taryfikacji przesyłki oraz w celu zgłoszenia swych uwag. Upoważnienie to, służące osobie uprawnionej, nie daje jej jednak prawa do objęcia przesyłki w swe posiadanie, ani też do załatwiania czynności celnych.

(5) Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia, odbiorca ma prawo sam załatwić formalności celne i podatkowe, jeżeli list przewozowy nie zawiera w tym względzie innych wskazówek. Gdy tych formalności nie załatwi ani odbiorca, ani osoba trzecia, wskazana przez nadawcę w liście przewozowym, powinna je załatwić kolej żelazna.

Art. 11.

(1) Przewoźne oblicza się zgodnie z taryfami, prawnie obowiązującymi i należycie ogłoszonymi. Wszelka umowa postronna, którą przyznano by jednemu lub kilku nadawcom zniżki taryfowe, jest wzbrowiona i pozbawiona mocy prawnej. Dozwolone są wszakże zniżki taryfowe, należycie ogłoszone i w równej mierze na jednakowych warunkach dla wszystkich dostępne.

(2) Poza przewoźnym i opłatami dodatkowymi lub specjalnymi przewidzianymi w taryfie, nie można pobierać na rzecz kolei żelaznych innych należności oprócz sum przez nie wydatkowanych, jako to: cła wywozowego, przywozowego i tranzytowego, nie wskazanych w taryfie kosztów dostawy kołowej przesyłek z jednej stacji na drugą i wydatków na naprawę, która wskutek zewnętrznych lub wewnętrznych właściwości towarów była niezbędna do ich zabezpieczenia. Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i wykazane w liście przewozowym z załączeniem dowodów usprawiedliwiających.

Art. 12.

(1) Jeżeli przewoźne nie było opłacone przy nadaniu przesyłki, w takim razie uważa się je za przekazane na odbiorcę. Dozwala się opłacać przy

Art. 10

(1) L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

(2) Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

(3) Les formalités de douane, d'octroi et de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

(4) Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

(5) A l'arrivée de la marchandise à destination, le destinataire a le droit d'accomplir les formalités de douane et d'octroi, à moins d'indication contraire dans la lettre de voiture. Au cas où ces formalités ne sont accomplies ni par le destinataire, ni par un tiers désigné par l'expéditeur dans la lettre de voiture, le chemin de fer est tenu de les accomplir.

Art. 11.

(1) Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

(2) Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12.

(1) Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du de-

nadaniu dowolną część przewoźnego tytułem frankatury.

(2) Kolej żelazna nadawca ma prawo żądać opłaty przewoźnego zgóry, gdy, według jej zdania towar podlega łatwemu zepsuciu lub, gdy z uwagi na swą małą wartość nie zabezpiecza w dostatecznej mierze kosztów przewozu.

(3) Jeżeli, w razie nadania przesyłki z opłatą należności zgóry, opłaty przewozowe nie mogą być ściśle określone przy nadaniu, kolej żelazna może żądać złożenia, tytułem zabezpieczenia, sumy, odpowiadającej w przybliżeniu wysokości tych opłat.

(4) W razie nieprawidłowego zastosowania taryfy lub omyłek przy obliczaniu przewoźnego i opłat dodatkowych, nadpłata podlega zwrotowi, niedobór zaś pokryciu, co należy niezwłocznie podać do wiadomości osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką.

Roszczenie o wyrównanie różnic ulega przedawnieniu po roku, licząc od dnia uiszczenia opłaty, o ile pomiędzy stronami nie nastąpiło uznanie długu, ugoda dobrowolna lub o ile nie zapadł wyrok sądowy. Do tego przedawnienia stosują się postanowienia artykułu 45, ustępy (3) i (4). Postanowienia zaś zawarte w ustępie (1) artykułu 44 w tym wypadku nie mają zastosowania.

Art. 13.

(1) Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości jej wartości.

(2) Za obciążenie przesyłki zaliczeniem pobiera się opłatę określoną w taryfie.

(3) Kolej żelazna nie jest obowiązana do wypłacenia zaliczenia nadawcy dopóty, dopóki zostanie ono wpłacone przez odbiorcę. Kolej żelazna nie jest obowiązana do płacenia zgóry wydatków w gotówiznie, poczynionych na przesyłkę przed przyjęciem jej do przewozu.

(4) Jeżeli przesyłka zostanie wydana odbiorcy bez uprzedniego pobrania zaliczenia, to odpowiedzialność za straty spada na kolej żelazną, która obowiązana jest do niezwłocznej wypłaty nadawcy sumy tych strat do wysokości zaliczenia, z prawem regresu do odbiorcy.

(5) Zaliczki w gotówiznie mogą być dopuszczone tylko z zachowaniem przepisów, obowiązujących na kolei nadawczej.

Art. 14.

(1) Postanowienia wykonawcze ustalają zasady ogólne co do maksymalnych terminów dostawy, co do obliczania, tudzież początku, przerwy i upływu terminów dostawy.

(2) Jeżeli według praw i przepisów ustawowych jednego z Państw umawiających się dozwolone są specjalne taryfy ze zniżeniami opłatami i przedłużeniami terminami dostawy, to koleje żelazne tego Państwa mogą stosować także taryfy z terminami przedłużeniami i w komunikacji międzynarodowej.

(3) Terminy dostawy określone są poza tym przez przepisy tych taryf, które w każdym oddzielnym wypadku są stosowane.

stinataire. Il est permis de payer une partie quelconque des frais de transport à titre d'affranchissement.

(2) Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

(3) Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

(4) En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée et l'ayant-droit devra en être avisé le plus tôt possible. L'action en rectification est prescrite par un an à partir du jour du paiement, lorsqu'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de la dette, une transaction ou un jugement. Les dispositions contenues dans l'article 45, alinéas (3) et (4), sont applicables à la prescription mentionnée ci-dessus. La disposition de l'alinéa (1) de l'article 44 ne s'applique pas dans ce cas.

Art. 13.

(1) L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur.

(2) L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

(3) Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

(4) Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

(5) Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur pour le chemin de fer expéditeur.

Art. 14.

(1) Les Dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

(2) Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

(3) Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15.

(1) Jedynie nadawcy służy prawo rozporządzenia przesyłką, którą nadawca może bądź odebrać z powrotem na stacji nadawczej, bądź wstrzymać w drodze, bądź zażądać wydania jej na stacji przeznaczenia, lub na stacji pośredniej, albo też na stacji, leżącej poza stacją przeznaczenia, lub też na linii odgałęzionej, nie tej osobie, która była wskazana w liście przewozowym, jako odbiorca, lecz innej, bądź żądać wysłania przesyłki z powrotem na stację nadawczą. Kolej żelazna może, według swego uznania, przyjąć dodatkowe zlecenie nadawcy co do obciążenia zaliczeniem, zwiększenia, zmniejszenia lub też odwołania zaliczeń, tudzież co do frankowania przesyłek. Wszelkie inne zlecenia dodatkowe, prócz wyżej wymienionych, są niedopuszczalne.

(2) Wszakże nadawca może korzystać ze służącego mu prawa tylko wtedy, gdy okaże wtórnik listu przewozowego. Kolej żelazna, któraby załatwiła zlecenie nadawcy, nie żądając od niego okazania wtórnika, ponosi odpowiedzialność za wynikające stąd straty przed obiorcą, któremu wtórnik ten został dostarczony przez nadawcę.

(3) Kolej żelazna jest obowiązana wykonać wymienione zlecenie nadawcy tylko wtedy, gdy je otrzymała za pośrednictwem stacji nadawczej.

(4) Prawo, służące nadawcy, chociażby będącemu w posiadaniu wtórnika listu przewozowego, ustaje z chwilą, gdy, po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia, list przewozowy został wydany odbiorcy, lub w razie, gdy odbiorca wystąpi przeciw kolei żelaznej z powództwem wzmiankowanym w art. 16. Poczynając od tej chwili, prawo rozporządzenia przesyłką przechodzi na odbiorcę, z którego zleceniami kolej żelazna obowiązana jest się liczyć pod odpowiedzialnością przed nim za przesyłkę.

(5) Kolej żelazna nie ma prawa odmawiać wykonania zleceń, wskazanych w pierwszym zdaniu ustępu (1), ani też odwlekać lub zmieniać ich wykonanie, o ile skutek wykonania tych zleceń nie zostaje naruszona prawidłowość przewozu.

(6) Wskazane w ustępie (1) zlecenia winny być udzielane przez nadawcę pisemnie i za własnoręcznym podpisem, według wzoru, ustalonego w Postanowieniach wykonawczych. Zlecenie takie winno być powtórzone we wtórniku listu przewozowego, który musi być jednocześnie okazany kolei żelaznej i zwrócony przez nią nadawcy.

(7) Wszelkie zlecenie, udzielone przez nadawcę w innej formie, będzie uważane za nieważne i niebyłe.

(8) Kolej żelazna ma prawo żądać zwrotu kosztów połączonych z wykonaniem zleceń, przewidzianych w ustępie (1), o ile tylko te zlecenia nie wynikały z winy samej kolei.

Art. 16.

(1) Kolej żelazna obowiązana jest wydać list przewozowy i przesyłkę w miejscu przeznaczenia odbiorcy za jego pokwitowaniem i po opłaceniu przez niego wszystkich należności z listu przewozowego.

Art. 15.

(1) L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise: soit en la retirant à la gare de départ; soit en l'arrêtant en cours de route; soit en la faisant délivrer au lieu de destination, ou en cours de route, ou encore à une station située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture; soit en ordonnant son retour à la gare de départ. Le chemin de fer peut à son gré, à la demande de l'expéditeur, accepter des dispositions ultérieures tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait de remboursements, ou bien à l'affranchissement des envois. Des dispositions ultérieures autres que celles indiquées ci-dessus ne sont pas admises.

(2) Toutefois, l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

(3) Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

(4) Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. À partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

(5) Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention dans la première phrase de l'alinéa (1), ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

(6) Les ordres mentionnés à l'alinéa (1) doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les Dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

(7) Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

(8) Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa (1), à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Art. 16.

(1) Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

(2) Po nadejściu przesyłki na miejsce przeznaczenia, odbiorca, działając bądź w interesie własnym, bądź cudzym, może żądać w swym imieniu, aby, po wykonaniu przez niego zobowiązań, wynikających z umowy o przewóz, były mu przyznane przez kolej żelazną jego prawa, wypływające z tej umowy, w szczególności: odbiorca ma prawo żądać od kolei żelaznej oddania mu listu przewozowego i wydania przesyłki. Prawo to ustaje, jeżeli nadawca, będąc w posiadaniu wtórnika, dał kolei żelaznej, zgodnie z artykułem 15 rozporządzenie odmienne.

(3) Stację przeznaczenia, wskazaną przez nadawcę, należy uważać za miejsce wydania przesyłki.

Art. 17.

Przyjęcie przesyłki i listu przewozowego wkłada na odbiorcę obowiązek uiszczenia kolei żelaznej wszystkich należności z tegoż listu przewozowego.

Art. 18.

(1) Jeżeli przewóz natrafia na przeszkody lub zostaje wstrzymany z powodu siły wyższej lub skutkiem wypadku nadzwyczajnego, przesyłka zaś nie może być przewieziona inną drogą, w takim razie kolej żelazna winna zażądać nowych wskazań od nadawcy.

(2) Nadawca może rozwiązać umowę o przewóz, powinien jednak zapłacić kolei żelaznej, jeżeli z jej strony niema żadnej winy, wszystkie koszty przygotowania przewozu, koszty wyładunku i należność za przewóz w stosunku do odległości, już przebytej.

(3) Jeżeli w razie przerwy, przewóz może być wykonany inną drogą, to kolej żelazna ma prawo rozstrzygnąć, czy leży w interesie nadawcy przewieźć przesyłkę tą inną drogą, czy też, zatrzymać przesyłkę, żądając wskazań od nadawcy. Jeżeli przesyłka zostaje skierowaną na stację przeznaczenia inną drogą, kolej żelazna ma prawo żądać uiszczenia dodatkowej należności.

(4) Jeżeli nadawca nie jest w posiadaniu wtórnika listu przewozowego, wówczas poczynione przezeń w wypadkach, przewidzianych w artykule niniejszym, rozporządzenia nie mogą dotyczyć zmiany osoby odbiorcy, ani też miejsca przeznaczenia przesyłki.

Art. 19.

Sposób wydawania przesyłek, tudzież sposób obowiązującego kolej żelazną w pewnych wypadkach dostarczania przesyłki do mieszkania odbiorcy, niezamieszkałego na stacji przeznaczenia, określa się na podstawie praw i przepisów ustawowych stosowanych na kolei, obowiązanej do wydania przesyłki.

Art. 20.

Kolej żelazna odbiorca obowiązana jest pobrać, przy wydaniu przesyłki, wszelkie należności z listu przewozowego, w szczególności przewoźne, opłaty

(2) Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport moyennant l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire.

(3) La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18.

(1) Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

(2) L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

(3) Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur. Au cas où la marchandise est acheminée sur la gare de destination par une autre route, le chemin de fer est fondé à exiger le paiement des frais supplémentaires.

(4) Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Art. 19.

La livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture,

dodatkowe, opłaty celne i inne wydatki, które były konieczne do wykonania przewozu, zaliczenia oraz inne sumy, które mogą obciążać przesyłkę. Kolej żelazna ściąga te należności tak na rachunek własny, jak również na rachunek kolei poprzednich lub innych osób interesowanych.

Art. 21.

Kolej żelaznej służy prawo zastawu na towarze co do wszystkich należności, wskazanych w artyku-
le 20. Prawo zastawu pozostaje w mocy do czasu, dopóki towar znajduje się w rękach kolei żelaznej lub też osoby trzeciej, przechowującej go na zlecenie kolei.

Art. 22.

Działanie i skutki prawa zastawu określają prawa Państwa, w którego obrębie nastąpić ma wydanie przesyłki.

Art. 23.

(1) Każda kolej żelazna, która pobrała przy przyjęciu lub przy wydaniu przesyłki przewoźne i inne wynikające z umowy o przewóz należności, obowiązana jest zapłacić uczestniczącym w przewozie kolejom należne im udziały tego przewoźnego i tych należności.

(2) Ostatnia z uczestniczących w przewozie kolei żelaznych odpowiada za ściągnięcie należności z listu przewozowego, jeżeliby nastąpiło wydanie przesyłki bez pobrania przypadających od odbiorcy należności. W tym wypadku kolej żelazna zachowuje prawo dochodzenia należności od odbiorcy.

(3) Zdanie przesyłki przez jedną kolej żelazną kolei następnej nadaje kolei zdającej prawo niezwłocznego obciążenia rachunku bieżącego kolei następnej sumą przewoźnego i należności, wynikających z listu przewozowego w chwili przekazywania przesyłki, pod warunkiem uskutecznienia ostatecznego rozrachunku zgodnie z ustępem (1) artykułu niniejszego.

(4) Wzajemne wierzytelności kolei żelaznych, wynikające z przewozów międzynarodowych, nie podlegają zajęciu w razie, jeżeli dłużna kolej znajduje się w innym Państwie, niż kolej wierzycielka. Wyjątek stanowi wypadek, kiedy zajęcie nastąpiło na mocy wyroku władz sądowych Państwa, do którego należy kolej wierzycielka.

(5) Zajęciu nie może również podlegać tabor kolejowy oraz wszelki znajdujący się w nim i należący do kolei żelaznej inwentarz ruchomy na obszarze innego Państwa, niż tego, do którego należy kolej, będąca właścicielką taboru, z wyjątkiem, gdy zajęcie następuje z mocy wyroku sądowego tego Państwa, do którego należy kolej właścicielka.

Art. 24.

(1) W razie przeszkód przy wydaniu przesyłki, stacja obowiązana do jej wydania winna niezwłocz-

notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23.

(1) Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

(2) Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

(3) La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa (1) du présent article.

(4) Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

(5) Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

Art. 24.

(1) Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée

nie zawiadomić o tem nadawcę, za pośrednictwem stacji wysyłającej i zażądać jego rozporządzenia. Jeżeli w liście przewozowym wyrażono żądanie o takim zawiadomieniu, w takim razie należy zawiadomić nadawcę telegraficznie. Koszt takiego zawiadomienia obciąża przesyłkę. W razie odmowy przyjęcia przesyłki przez odbiorcę, nadawcy służy prawo rozporządzenia przesyłką nawet w tym wypadku, gdyby nie mógł okazać wtórnika listu przewozowego. W żadnym wypadku towar nie może być zwrócony na stację nadawczą bez wyraźnej zgody nadawcy.

(2) Pozatem, niezależnie od przepisów artykułu następnego, w wypadkach przeszkód przy wydaniu przesyłki, należy się stosować do praw i przepisów ustawowych, obowiązujących na kolei żelaznej, wydającej przesyłkę.

Art. 25.

(1) We wszystkich wypadkach zaginięcia częściowego braku, bądź też uszkodzenia przesyłki, zarządy kolejowe obowiązane są wszcząć niezwłocznie dochodzenia, ustalić ich wyniki na piśmie i zawiadomić o nich osoby interesowane na ich żądanie, w każdym zaś razie — stację nadawczą.

(2) Jeżeli kolej żelazna ujawni lub przypuszcza częściowy brak lub uszkodzenie przesyłki, albo osoba uprawniona do rozporządzania wskazała na istnienie takiego braku lub uszkodzenia, kolej żelazna winna niezwłocznie sporządzić protokół w celu ustalenia stanu przesyłki, wysokości strat, oraz, o ile to jest możliwe, przyczyny częściowego braku i uszkodzenia przesyłki, tudzież czasu, w którym one zaszły. Zaginięcie przesyłki należy również stwierdzać protokólnie.

(3) Stwierdzenia takiego należy dokonywać zgodnie z prawami i przepisami ustawowymi kraju, w którym się ono odbywa.

(4) Nadto, każdej osobie interesowanej służy prawo żądać sądowego stwierdzenia stanu przesyłki.

Art. 26.

(1) Prawa do powództwa przeciwko kolejom żelaznym z umowy o przewóz międzynarodowy posiada tylko osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką.

(2) O ile nadawca nie przedstawi wtórnika, może on zgłosić roszczenie tylko z upoważnienia odbiorcy, chyba, że udowodni, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

Art. 27.

(1) Kolej żelazna, która przyjęła przesyłkę do przewozu wraz z listem przewozowym, jest odpowiedzialna za wykonanie przewozu na całym szlaku aż do chwili jej wydania.

(2) Każda kolej następna, przyjmując przesyłkę wraz z pierwotnym listem przewozowym, uczestniczy tem samem w umowie o przewóz stosownie do brzmienia listu przewozowego i bierze na siebie zobowiązanie załatwienia przewozu na podstawie tego listu.

de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné immédiatement par télégraphe. Les frais de cet avis sont à la charge de la marchandise. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture. En aucun cas, la marchandise ne peut être retournée sans le consentement exprès de l'expéditeur.

(2) Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25.

(1) Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tout cas à la gare d'expédition.

(2) Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage et, autant que possible, la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

(3) La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

(4) En outre, tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26.

(1) Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

(2) Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire, à moins qu'il n'apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Art. 27.

(1) Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

(2) Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

(3) Powództwo, oparte na umowie o przewóz międzynarodowy może być kierowane, z wyjątkiem wypadków wzajemnego regresu kolei żelaznych do siebie, tylko przeciw zarządowi pierwszej kolei, lub tej, która ostatnio przyjęła towar z listem przewozowym, albo tej wreszcie, na której linii szkoda powstała. Wybór pomiędzy zarządami pomienionych kolei należy do powoda.

(4) Powództwo może być wniesione tylko do sądu, znajdującego się w Państwie, gdzie zarząd kolei pozwanej ma swą siedzibę, sądu właściwego, według praw tego Państwa.

(5) Prawo wyboru pomiędzy wskazanymi w ustępie (3) kolejami żelaznymi ustaje z chwilą wszczęcia powództwa.

Art. 28.

Roszczenia oparte na umowie o przewóz międzynarodowy mogą być kierowane także i przeciw innemu zarządowi poza wymienionymi w artykule 27 ustęp (3), w drodze powództwa wzajemnego lub sprzeciwu, jeżeli roszczenie opiera się na tej samej umowie o przewóz.

Art. 29.

Kolej żelazna ponosi odpowiedzialność za swych pracowników, jak również za inne osoby, z których usług korzysta przy dokonaniu podjętego przez się przewozu.

Art. 30.

(1) Kolej żelazna ponosi odpowiedzialność, z uwzględnieniem postanowień, zawartych w artykułach następujących, za straty, wynikłe wskutek zaginięcia, częściowego braku lub uszkodzenia towaru od chwili przyjęcia go do przewozu aż do czasu wydania. Kolej żelazna zwalnia się od tej odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że strata powstała z winy uprawnionego do rozporządzania przesyłką, lub też wskutek jego zleceń, nie wynikłych z winy kolei, wskutek przyrodzonych właściwości samego towaru (zepsucia wewnętrznego, ilościowego zmniejszenia się, zwykłego wycieku i t. d.), lub też wskutek siły wyższej.

(2) Jeżeli wskazane w liście przewozowym miejsce przeznaczenia przesyłki nie jest stacją kolejową, odpowiedzialność kolei żelaznej, oparta na Konwencji niniejszej, kończy się na ostatniej stacji kolejowej. Co do dalszego przewozu stosuje się artykuł 19.

Art. 31.

(1) Kolej żelazna nie ponosi odpowiedzialności:

1. za szkodę na towarze, który na mocy przepisów taryfowych albo osiągniętego z nadawcą porozumienia, wyrażonego w liście przewozowym, przewożony jest w wagonach niekrytych,

o ile szkoda wynikła jako skutek niebezpieczeństwa, połączonego z tego rodzaju przewozem;

2. za szkodę na towarze, który zgodnie z oświadczeniem nadawcy w liście przewozowym (ar-

(3) L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

(4) L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

(5) Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa (3) est éteint.

Art. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa (3), lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale est fondée sur le même contrat de transport.

Art. 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30.

(1) Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

(2) Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31.

(1) Le chemin de fer n'est pas responsable:

¹⁰ De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport;

²⁰ de l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans

tykuł 9) był nadany bez opakowania lub w opakowaniu wadliwym, aczkolwiek wobec właściwości swoich i w celu zabezpieczenia od zaginięcia lub uszkodzenia towar wymagał odpowiedniego opakowania,

o ile szkoda wynikła z powodu braku lub wadliwego stanu opakowania;

3. za szkodę na towarze, załadowanym przez nadawcę i wyładowanym przez odbiorcę, stosownie do przepisów taryfowych, albo też osiągniętego z nadawcą, a wyrażonego w liście przewozowym porozumienia, jeżeli takie porozumienia dozwolone są na obszarze Państwa, w którego obrębie mają być stosowane,
- o ile szkoda wynikła wskutek niebezpieczeństwa, połączonego z czynnością naładunkową i wyładunkową, lub też wskutek wadliwego załadowania;

4. za szkodę na towarze, który dla swych właściwości przyrodzonych narażony jest na szczególne niebezpieczeństwo zaginięcia, częściowego braku lub uszkodzenia, mianowicie wskutek połamania, rdzy, wewnętrznego zepsucia, wzmożonego wycieku, wysychania i rozsypania,

o ile szkoda wynikła wskutek pomienionego niebezpieczeństwa;

5. za szkodę wyrządzoną zwierzętom żywym,
- o ile szkoda ta wynikła ze szczególnego niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem tych zwierząt;

6. za szkodę przy przewozie towarów i zwierząt żywych, którym, stosownie do przepisów taryf lub porozumienia z nadawcą, wyrażonego w liście przewozowym, powinien towarzyszyć dozorca,

o ile szkoda powstała wskutek niebezpieczeństwa, któremu zapobiec miał za zadanie dozorca.

(2) Jeżeli z okoliczności danego wypadku wynika, że szkoda mogła nastąpić wskutek jednej z powyżej wymienionych przyczyn, to, dopóki osoba uprawniona do roszczeń nie udowodni rzeczy przeciwnej, obowiązuje domniemanie, że szkoda powstała wskutek jednej z tych przyczyn.

Art. 32.

(1) Co do towarów, które wskutek właściwości przyrodzonych tracą zazwyczaj na swej wadze podczas przewozu, kolej żelazna ponosi odpowiedzialność za stratę na wadze o tyle tylko, o ile strata przekracza normy, przewidziane w Postanowieniach wykonawczych.

(2) W tych wypadkach, gdy kilka sztuk towaru przewozi się za jednym listem przewozowym, strata na wadze według tych norm oblicza się oddzielnie dla każdej sztuki, jeżeli waga każdej sztuki jest wskazana w liście przewozowym lub może być ustalona w inny sposób.

(3) Takie ograniczenie odpowiedzialności jednakże nie może mieć zastosowania, jeżeli będzie udowodnione, że strata na wadze zależy od okoliczności danego wypadku, wynikła nie wskutek właści-

la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage;

- 3^o de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement, ou d'un chargement défectueux;

- 4^o de l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger;

- 5^o de l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

- 6^o de l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écartier.

(2) Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32.

(1) En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les Dispositions réglementaires.

(2) Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

(3) Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances de fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que

wości przyrodzonych towaru, albo, że ustalona norma tej straty nie odpowiada właściwościom przyrodzonym towaru lub okolicznościom, w których powstała strata na wadze.

(4) W razie zaginięcia przesyłki nie mogą być czynione żadne potrącenia z powodu straty na wadze.

Art. 33.

Jeżeli wydanie przesyłki nie nastąpi w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy (artykuł 14), wówczas osoba uprawniona może uważać przesyłkę za zaginioną bez dostarczania innego dowodu.

Art. 34.

Jeżeli na zasadzie artykułów poprzedzających kolej żelazna jest obowiązana do odszkodowania za zaginięcie lub częściowy brak przesyłki, odszkodowanie to oblicza się według zwyczajnych cen handlowych, jakie dla tego samego rodzaju i gatunku towarów istniały w miejscu i w czasie nadania przesyłki do przewozu, w razie zaś braku takich cen, wedle wartości zwykłej. Nadto podlegają zwrotowi cło, przewoźne i inne koszty, o ile zostały już opłacone.

Art. 35.

Kolejom żelaznym dozwala się ogłaszać specjalne warunki (taryfy specjalne) z określeniem w nich maksymalnych norm odszkodowania za zaginięcie, częściowy brak lub uszkodzenie przesyłki, z tem jednak zastrzeżeniem, że stosowanie tych specjalnych taryf dawać będzie obniżkę opłaty za całkowity przewóz w porównaniu z opłatą, obliczoną wedle odpowiednich taryf normalnych każdej z kolei żelaznych, oraz, że maksymalna norma odszkodowania zastosowana będzie na całej drodze przewozu.

Art. 36.

(1) Osoba, uprawniona do otrzymania odszkodowania za przesyłkę zaginioną, otrzymując je, może uczynić na pokwitowaniu zastrzeżenie, aby w razie odnalezienia przesyłki w przeciągu czterech miesięcy po upływie terminu dostawy, kolej żelazna zawiadomiła ją o tem niezwłocznie. O uczynieniu takiego zastrzeżenia wydaje się zaświadczenie na piśmie.

(2) W tym wypadku osoba uprawniona do otrzymania odszkodowania w przeciągu trzydziestu dni od dnia, w którym została zawiadomiona przez kolej żelazną, może żądać według swego wyboru wydania przesyłki bez kosztów na stacji nadawczej lub stacji przeznaczenia, wskazanej w liście przewozowym, pod warunkiem zwrotu otrzymanego od kolei odszkodowania.

(3) Jeżeli wzmiankowane w ustępie (1) zastrzeżenie nie było uczynione lub, jeżeli osoba do otrzymania odszkodowania nie zgłosiła żadnego żądania w ciągu wymienionego w ustępie (2) 30-dniowego terminu, lub też wreszcie, jeżeli przesyłka została odnaleziona później, niż w cztery miesiące po upływie terminu dostawy, kolej żelazna może postąpić z odnalezioną przesyłką według praw krajowych.

la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

(4) En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être faite aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (article 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Art. 35.

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36.

(1) L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer. Il sera donné acte par écrit de cette réserve.

(2) Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

(3) Si la réserve dont il est question à l'alinéa (1) ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa (2) ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

Art. 37.

W razie uszkodzenia przesyłki kolej żelazna winna zapłacić całkowitą sumę, o którą zmniejszyła się wartość towaru. Jeżeli przesyłka była przewieziona na podstawie taryfy specjalnej w myśl artykułu 35, odszkodowanie będzie stosunkowo zmniejszone.

Art. 38.

(1) Jeżeli przy nadaniu przesyłki dostawa była ubezpieczona, to w razie zaginięcia przesyłki lub też częściowego jej braku, może być przyznane, prócz odszkodowania, przewidzianego w artykule 34, w razie zaś uszkodzenia, prócz odszkodowania, przewidzianego w artykule 37, jeszcze dodatkowe wynagrodzenie za straty, wynagrodzenie nie większe jednak, niż zadeklarowana suma ubezpieczenia. Osoba uprawniona do otrzymania wynagrodzenia powinna udowodnić istnienie i wysokość tych strat.

(2) Postanowienia wykonawcze określają maksymalne normy dodatkowej opłaty, przypadającej do pobrania w razie zadeklarowania ubezpieczenia dostawy.

Art. 39.

Kolej żelazna ponosi odpowiedzialność za straty, spowodowane przez niezachowanie terminów dostawy (artykuł 14), o ile nie udowodni, że opóźnienie wynikało wskutek okoliczności, niezależnych od jej woli i postępowania.

Art. 40.

(1) W razie przekroczenia terminu dostawy mogą być zgłaszane żądania wypłaty odszkodowania, bez udowadniania strat, wynikłych wskutek opóźnienia, jak następuje:

- $\frac{1}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{1}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{2}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{2}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{3}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{3}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{4}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{4}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{5}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, przekraczające $\frac{4}{10}$ terminu dostawy.

(2) W razie udowodnienia strat, może być przyznane odszkodowanie w kwocie nie przewyższającej wszakże sumy przewoźnego.

(3) Przy ubezpieczeniu dostawy można żądać bez udowadniania strat, wynikłych wskutek opóźnienia, wypłaty odszkodowania, jak następuje:

- $\frac{2}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{1}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{4}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{2}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{6}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{3}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{8}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{4}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{10}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, przekraczające $\frac{4}{10}$ terminu dostawy.

Art. 37.

En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38.

(1) S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et, en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

(2) Les Dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire qui devra être payée en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasioné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40.

(1) En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

- $\frac{1}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{1}{10}$ du délai de livraison;
- $\frac{2}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{2}{10}$ du délai de livraison;
- $\frac{3}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{3}{10}$ du délai de livraison;
- $\frac{4}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{4}{10}$ du délai de livraison;
- $\frac{5}{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $\frac{4}{10}$ du délai de livraison.

(2) Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

(3) S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

- $\frac{2}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{1}{10}$ du délai de livraison;
- $\frac{4}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{2}{10}$ du délai de livraison;
- $\frac{6}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{3}{10}$ du délai de livraison;
- $\frac{8}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{4}{10}$ du délai de livraison;
- $\frac{10}{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $\frac{4}{10}$ du délai de livraison.

(4) W razie udowodnienia strat, poniesionych wskutek opóźnienia, może być przyznane odszkodowanie w wysokości poniesionych strat. W jednym i drugim wypadku wysokość odszkodowania nie może przekraczać zadeklarowanej sumy ubezpieczenia. Jeżeli jednak zadeklarowana suma jest niższa od przewoźnego, które należałoby zwrócić w myśl ustępu (2) w razie braku deklaracji, wówczas odszkodowanie może wynosić sumę przewoźnego.

Art. 41.

Wypłaty pełnego i całkowitego odszkodowania, obejmującego sumę strat wraz z odsetkami, można żądać we wszystkich tych wypadkach, gdy straty spowodowane były wskutek złej woli lub poważnego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej.

Art. 42.

Osoba uprawniona do otrzymania odszkodowania może żądać wypłaty odsetek w wysokości sześciu w stosunku rocznym od sumy przyznanego odszkodowania. Odsetki te liczą się od dnia zgłoszenia roszczenia.

Art. 43.

Odpowiedzialność, wynikająca z umowy o przewóz, nie rozciąga się na przedmioty, które, pomimo że są wyłączone z przewozu lub dozwolone do przewozu pod pewnymi warunkami, oddano do przewozu pod niewłaściwą lub niedokładną nazwą albo, gdy nadawca nie zachował co do tych przedmiotów przepisanych środków ostrożności.

Art. 44.

(1) Z chwilą, kiedy przewoźne i inne ciężące na przesyłce opłaty zostały uiszczone i przesyłkę odebrano, wygasają wszelkie roszczenia do kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz.

(2) Roszczenia wszakże nie wygasają:

1. jeżeli osoba uprawniona może udowodnić, że straty powstały wskutek złej woli lub poważnego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej;
2. gdy roszczenia tyczą się odszkodowania za straty, powstałe wskutek opóźnienia dostawy, o ile zostały zgłoszone do jednej z odpowiedzialnych, zgodnie z ustępem (3) artykułu 27, kolei żelaznej w terminie nie przekraczającym czternastu dni, nie licząc dnia odbioru przesyłki;
3. gdy roszczenia tyczą się szkód, które były ustalone zgodnie z artykułem 25 przed przyjęciem przesyłki przez odbiorcę, albo których ustalenia należało dokonać stosownie do artykułu 25, lecz nie dokonano z winy kolei żelaznej;
4. gdy roszczenia tyczą się szkód, nie dających się zauważyć zewnętrznie i stwierdzonych po odebraniu przesyłki, jednakże tylko pod następującymi warunkami:
 - a. żądanie stwierdzenia powinno być zgłoszone do kolei żelaznej lub do właściwego sądu w myśl artykułu 25 niezwłocznie po

(4) Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée. Toutefois, si la somme déclarée est inférieure au prix de transport qui pourrait être restitué dans le cas de l'alinéa (2) s'il n'y avait pas eu déclaration d'intérêt, le montant de l'indemnité pourra atteindre le prix de transport.

Art. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Art. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44.

(1) Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

(2) Toutefois l'action n'est pas éteinte:

- 1^o si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer;
- 2^o en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa (3), dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de la réception;
- 3^o en cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- 4^o en cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:
 - a. la demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu

ujawnieniu szkody, najpóźniej jednak w siedem dni po odebraniu przesyłki;

- b. osoba uprawniona powinna udowodnić, że szkoda nastąpiła w czasie między nadaniem przesyłki do przewozu a jej odbiorem.

Jeżeli jednak stwierdzenie stanu przesyłki przez odbiorcę mogło nastąpić na stacji przeznaczenia i kolej żelazna oświadczyła gotowość swą w tym względzie, postanowienie podane w pozycji 4 nie stosuje się.

(3) Odbiorcy wolno nawet po otrzymaniu listu przewozowego i opłaceniu przewoznego odmówić przyjęcia przesyłki, dopóki, zgodnie z jego żądaniem, szkoda przezeń wskazana nie zostanie stwierdzona. Zastrzeżenia, poczynione przy odbiorze przesyłki, mają znaczenie tylko wówczas, gdy kolej żelazna wyraziła na nie swoją zgodę.

(4) Gdyby przy odbiorze przesyłki okazał się brak niektórych przedmiotów, wymienionych w liście przewozowym, w takim razie odbiorca może wyłączyć z pokwitowania (artykuł 16) przedmioty brakujące, wyszczególniając je oddzielnie.

(5) Wszystkie roszczenia, wzmiankowane w artykule niniejszym, zgłaszać należy na piśmie.

Art. 45.

(1) Roszczenia o odszkodowanie za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie i opóźnienie dostawy przesyłki ulegają przedawnieniu po roku, o ile odszkodowanie nie było już przedtem ustalone mocą uznania przez kolej żelazną w drodze ugody dobrowolnej lub wyroku sądowego. Termin zgłaszania roszczeń o odszkodowanie za straty w myśl pozycji 1, ustępu (2) artykułu 44 ulega przedawnieniu po trzech latach.

(2) W wypadkach uszkodzenia lub częściowego braku przesyłki, przedawnienie liczy się od dnia wydania przesyłki, w wypadkach zaś zaginięcia lub opóźnienia dostawy — od dnia upływu terminu dostawy.

(3) Przerwę przedawnienia określają prawa kraju, gdzie było zgłoszone roszczenie.

(4) W razie zgłoszenia na piśmie reklamacji do kolei żelaznej przez osobę uprawnioną, bieg przedawnienia zawiesza się, dopóki reklamacja nie zostanie rozstrzygnięta. W razie odrzucenia reklamacji, termin wznawia się od dnia udzielenia przez kolej reklamantowi odpowiedzi pisemnej i zwrotu załączonych przy reklamacji dowodów usprawiedliwiających. Udowodnienie faktu zgłoszenia reklamacji lub udzielenia odpowiedzi na nią, jak również zwrotu dowodów, należy do strony, powołującej się na te okoliczności. Dalsze reklamacje, zgłaszane do kolei żelaznej lub instancji wyższych, nie zawieszają biegu przedawnienia.

Art. 46.

Roszczenia, które na zasadzie postanowień artykułów 44 i 45 wygasły lub uległy przedawnieniu,

immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise;

- b. l'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue au 4^o.

(3) Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

(4) Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (article 16) les colis non livrés en les désignant spécialement.

(5) Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45.

(1) Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, alinéa (2), 1^o.

(2) En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expiré le délai de livraison.

(3) L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

(4) En cas de réclamation écrite, adressée au chemin de fer par l'ayant-droit, la prescription cesse de courir tant que la réclamation est en suspens. Si la réclamation est repoussée, la prescription reprend son cours à partir du jour où le chemin de fer a notifié par écrit sa réponse au réclamant et restitué les pièces justificatives qui auraient été jointes à la réclamation. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures adressées au chemin de fer ou aux autorités supérieures ne suspendent pas la prescription.

Art. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne

nie mogą być zgłaszane ponownie ani w drodze wzajemnego powództwa, ani też w drodze sprzeciwu.

Art. 47.

(1) Kolei żelaznej, która zapłaciła na mocy postanowień niniejszej Konwencji odszkodowanie, służy prawo regresu do innych kolei, które wzięły udział w przewozie, stosownie do następujących postanowień:

1. odpowiedzialność ponosi wyłącznie ta kolej, z której winy powstały straty;
2. jeżeli straty powstały z winy kilku kolei, to każda z nich odpowiada za straty, wynikłe z jej winy. W razie jeżeli takie rozróżnianie będzie z powodu okoliczności danego wypadku niemożliwe, w takim razie udział winnych kolei w wynagrodzeniu strat ustala się według zasad, wskazanych w pozycji 3;
3. jeżeli nie może być udowodnione, czy straty powstały z winy jednej, czy też kilku kolei, wówczas wszystkie uczestniczące w przewozie koleje, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że straty na ich liniach nie powstały, ponoszą odpowiedzialność w stosunku do wysokości przewoźnego, które przypadłoby każdej kolejki według taryfy, w razie prawidłowego wykonania przewozu.

(2) W razie niewypłacalności jednej z kolei żelaznych, wzmiankowanych w artykule niniejszym, wynikające stąd straty dla kolei, która wypłaciła odszkodowanie, dzielą się pomiędzy wszystkimi kolejami, uczestniczącymi w przewozie, w stosunku do wysokości przewoźnego, każdej z nich przypadającego

Art. 48.

(1) Przepisy artykułu 47 stosują się także w wypadkach przekroczenia terminu dostawy. Jeżeli przekroczenie to powstało wskutek wspólnej winy kilku kolei żelaznych, to każda z nich jest odpowiedzialna w stosunku do wielkości opóźnienia na jej własnej linii.

(2) W braku umów odrębnych, podział terminu dostawy między wszystkimi uczestniczącymi w przewozie kolejami żelaznymi uskuteczni się w sposób podany w Postanowieniach wykonawczych.

Art. 49.

W wypadkach regresu, ustaje solidarna odpowiedzialność kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie.

Art. 50.

Regres jednej kolei żelaznej do drugiej powinien być oparty pod względem obowiązku do odszkodowania i wysokości tegoż (*in quali et quanto*) na ostatecznym wyroku, który został wydany w procesie głównym o odszkodowanie do kolei, występującej z regresem, jeżeli koleje, przypozwane do sprawy na zasadzie regresu, były przedtem w odpowiedniej formie zawiadomione o procesie i miały

peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Arti. 47.

(1) Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

- 1^o le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable;
- 2^o lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés au 3^o;
- 3^o s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

(2) Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48.

(1) Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

(2) A défaut de conventions spéciales, les Dispositions réglementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Art. 50.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera,

możność wzięcia w nim udziału. Termin ściśle niezbędny do skorzystania z tego prawa określa, stosownie do okoliczności wypadku, sąd, rozpoznający sprawę główną.

Art. 51.

(1) Kolej żelazna, pragnąca korzystać z prawa regresu, powinna przypozwać jednocześnie przed ten sam sąd wszystkie interesowane koleje, z którymi nie zawarta została ugoda dobrowolna, w przeciwnym bowiem razie traci prawo regresu do kolei nie przypozwanych.

(2) Sąd winien wydać decyzję w jednym wyroku. Przypozwanym kolejom nie służy prawo do dalszego regresu.

Art. 52.

Łączenie postępowania regresowego ze sporem o odszkodowanie jest niedopuszczalne.

Art. 53.

(1) Sprawy sądowe, wynikające z regresu, należą wyłącznie do kompetencji sądu w miejscu siedziby kolei żelaznej, do której regres został skierowany.

(2) Jeżeli sprawa ma być skierowana do kilku kolei żelaznych, kolei powódce służy wybór jednego z pośród sądów właściwych w myśl ustępu (1) niniejszego artykułu.

Art. 54.

Kolejom żelaznym pozostawia się jednak prawo pomiędzy sobą odrębnych umów co do regresu, bądź uprzednio, bądź w każdym wypadku poszczególnym.

Art. 55.

O ile Konwencja niniejsza nie zawiera postanowień odmiennych, stosuje się postępowanie sądowe, obowiązujące sąd właściwy.

Art. 56.

(1) Wyroki sądowe, zapadłe na zasadzie postanowień Konwencji niniejszej w sądach właściwych przy postępowaniu spornym lub zaocznym, po uprawomocnieniu się ich zgodnie z obowiązującymi ten sąd przepisami, wykonywane są przez władzę właściwą Państw, które podpisały Konwencję, zgodnie z warunkami i formalnościami, ustanowionymi przez prawa Państwa, gdzie wyrok jest wykonywany, przyczem jednak wchodzenie w istotę samej sprawy jest niedopuszczalne. Prawidło to nie stosuje się do wyroków, podlegających tylko wykonaniu przedwstępnemu, a także do tych postanowień wyroku, na mocy których powód skazany został, wskutek przegrania sprawy, na zapłacenie, oprócz kosztów procesu, jeszcze dalszych odszkodowań.

(2) Zabezpieczenie kosztów sądowych (*cautio judicatum solvi*) w sprawach, wynikłych z umowy o przewóz międzynarodowy, nie może być wymagane.

selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51.

(1) Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

(2) Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52.

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53.

(1) Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

(2) Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa (1) du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

Art. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

Art. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Art. 56.

(1) Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans revision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

(2) La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (*cautio judicatum solvi*) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57.

(1) W celu ułatwienia i zabezpieczenia wykonania Konwencji niniejszej, będzie utworzony Urząd Centralny przewozów międzynarodowych, mający za zadanie:

1. przyjmować zawiadomienia każdego z układających się Państw i każdego z interesowanych zarządów kolejowych i podawać je do wiadomości innych Państw i zarządów;
 2. zbierać, zestawiać i ogłaszać wszelkiego rodzaju wiadomości, posiadające znaczenie dla przewozów międzynarodowych;
 3. wydawać na żądanie stron orzeczenia w sporach, wynikłych między kolejami żelaznymi;
 4. rozpatrywać wnioski co do zmian w Konwencji i w wypadkach, gdy zachodzi potrzeba, proponować należącym do Konwencji Państwom wyznaczenie nowej Konferencji;
 5. wreszcie ułatwiać stosunki finansowe pomiędzy poszczególnymi zarządami, wynikające z przewozów międzynarodowych, oraz ściąganie należności zaległych i współdziałać w zapewnieniu pod tym względem stosunków wzajemnych kolei żelaznych między sobą.
- (2) Siedzibę, skład i organizację tego Urzędu jak również potrzebne środki określi osobny regulamin.

Art. 58.

(1) Urząd Centralny, przewidziany w artykule 57, ma za zadanie przyjmować zgłoszenia Państw co do włączenia kolei żelaznych do listy, sporządzanej w myśl artykułu 1 lub ich wykreślenia z tejże.

(2) Faktyczne przystąpienie nowej kolei do przewozu międzynarodowego nastąpi dopiero po upływie miesiąca od daty pisma Urzędu z zawiadomieniem innych Państw o tem przystąpieniu.

(3) Urząd Centralny może dokonać wykreślenia kolei żelaznej z listy, skoro tylko otrzyma od jednego z uczestniczących w Konwencji Państw zawiadomienie, że stwierdziło, iż kolej, zależna od tego Państwa i zamieszczona w podanej przez nie liście, z przyczyn finansowych lub wobec przeszkód rzeczowych, nie może czynić zadość zobowiązaniom, jakie wkłada na nią Konwencja niniejsza.

(4) Każdy zarząd kolejowy, po otrzymaniu od Urzędu Centralnego stosownego zawiadomienia, ma prawo przerwania wszelkich stosunków z koleją wykreśloną z listy, w zakresie przewozów międzynarodowych, wyjąwszy wszakże te przewozy, które są już w wykonaniu, a które jako takie winny być w zupełności wykonane.

Art. 59.

(1) Co lat pięć najmniej po wprowadzeniu w życie zmian, uchwalonych na ostatniej Konferencji rewizyjnej, odbywać się będzie nowa Konferencja delegatów Państw, uczestniczących w Konwencji

Art. 57.

(1) Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé:

- 1^o de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations;
- 2^o de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- 3^o de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer;
- 4^o d'instruire les demandes en modification de la présente Convention et, en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence;
- 5^o enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

(2) Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action.

Art. 58.

(1) L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1^{er}.

(2) L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

(3) La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que, pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

(4) La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59.

(1) Tous les cinq ans au moins après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence de revision, une nouvelle Conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera

w celu wprowadzenia do niej zmian i ulepszeń, jakie uznane będą za konieczne.

(2) Konferencje mogą się także odbywać w terminach wcześniejszych na żądanie co najmniej czwartej części ogółu Państw interesowanych.

Art. 60.

Konwencja niniejsza obowiązuje każde z Państw podpisujących ją na przeciąg lat trzech od wprowadzenia jej w wykonanie. Każde z Państw, które oświadczy zamiar wystąpienia z Konwencji po upływie tego terminu, powinno na rok przed tem uprzedzić o tem inne Państwa. W braku takiego zawiadomienia Konwencja niniejsza uważana będzie za przedłużoną na następne trzy lata.

Do powyższej konwencji należą Państwa następujące:

- | | | |
|-----|-----------------------|--------------------------|
| 1) | Austrja | od 30 września 1892 roku |
| 2) | Belgja | „ 30 września 1892 „ |
| 3) | Bułgaria | „ 29 grudnia 1911 „ |
| 4) | Danja | „ 28 sierpnia 1897 „ |
| 5) | Francja | „ 30 września 1892 „ |
| 6) | Holandja | „ 30 września 1892 „ |
| 7) | Luksemburg | „ 30 września 1892 „ |
| 8) | Niemcy | „ 30 września 1892 „ |
| 9) | Norwegja | „ 21 grudnia 1920 „ |
| 10) | Rumunja | „ 25 czerwca 1904 „ |
| 11) | Serbja | „ 12 grudnia 1910 „ |
| 12) | Szwajcjarja | „ 30 września 1892 „ |
| 13) | Szwecja | „ 2 grudnia 1907 „ |

réunion, afin d'apporter à la Convention les modifications et améliorations jugées nécessaires.

(2) Toutefois, des Conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Art. 60.

La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

- | | | |
|-----|------------------|-------------------------|
| 14) | Węgry | „ 30 września 1892 roku |
| 15) | Włochy | „ 30 września 1892 „ |

Republika Austriacka oświadczyła dnia 25 lipca 1921 roku, że uważa się za związaną postanowieniami niniejszej Konwencji międzynarodowej nie tylko w stosunku do Państw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych, co wypływa z Art. 313 Traktatu Pokoju między Państwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Austrią, podpisanego w St.-Germain-en-Laye dnia 10 września 1919 r., ale również w stosunku do uczestników Konwencji, nie należących do Państw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych.

Deklaracja dodatkowa z dnia 20 września roku 1893.

Państwa, które nie uczestniczyły w Konwencji z 14 października 1890 r. o przewozie towarów kolejami żelaznymi, mogą prosić o przystąpienie do niej.

W tym celu zgłosić się winny do Rządu szwajcarskiego.

Podanie to będzie przekazane przez pomieniony Rząd Urzędowi Centralnemu do rozważenia, poczem Rząd prześle swe wnioski do Państw uczestniczących w Konwencji.

Jeżeli osiągnięto zgodę, w takim razie Rząd Szwajcarski wystosuje do interesowanego Państwa zawiadomienie o przychylnem przyjęciu zgłoszenia, które będzie również notyfikowane Rządowi, uczestniczącym w Konwencji.

Przystąpienie osiąga moc obowiązującą po upływie miesiąca od daty notyfikacji Rządu szwajcarskiego i pociąga za sobą prawnie w całej pełni przyjęcie na siebie wszystkich zobowiązań Konwencji.

Déclaration additionnelle du 20 septembre 1893.

Les Etats qui n'ont pas pris part à la Convention du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer peuvent demander à y adhérer.

Ils s'adresseront, à cet effet, au Gouvernement suisse.

Ledit Gouvernement transmettra cette demande à l'Office central, pour examen, et il communiquera ensuite ses propositions aux Etats signataires.

Si l'accord s'établit, le Gouvernement suisse donnera acte à l'Etat intéressé de l'acceptation de l'accession, qu'il notifiera également aux Gouvernements signataires.

L'adhésion produira ses effets un mois après la date de la notification faite par le Gouvernement suisse. Elle emporte de plein droit acceptation de toutes les clauses de la Convention.

LISTA KOLEI ŻELAZNYCH

do których stosuje się Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi.

A U S T R J A.

(wraz z Lichtensztejnem).

A. Linje eksploatowane przez zarządy kolejowe austriackie.

1. Koleje żelazne związkowe austriackie wraz z odcinkiem linii Feldkirch — Buchs, znajdującym się na terytorjum księstwa Lichtensztejn.
2. Kolej żelazna miejscowa Gmunden—Vorchdorf.
3. " " " Linz—Eferding—Weizenkirchen.
4. Koleje żelazne Niższej Austrii.
5. Kolej żelazna Győr — Sopron — Ebenfurt (linje znajdujące się na terytorjum austriackim).
6. Towarzystwo kolei żelaznej i tramwajów w Salzburgu, z wyjątkiem:
 - a) kolei dojazdowej miasta Salzburga.
 7. Kolej żelazna doliny Steyr.
 8. Linje eksploatowane przez zarząd kolei styryjskich.
 9. Towarzystwo kolei żelaznych Południowych (linje znajdujące się na terytorjum austriackim), z wyjątkiem linii lokalnych:
 - b) Kapfenberg—Au—Seewiesen,
 - c) Kühnsdorf—Eisenkappel,
 - d) Mixnitz—St.-Erhard,
 - e) Mödling—Hinterbrühl pod Wiedniem (o trakcji elektrycznej),
 - f) Preding-Wieselsdorf—Stainz.
 10. Kolej żelazna lokalna Vöcklamarkt — Attersee.
 11. Kolej żelazna Wiedeń—Aspang, z wyjątkiem:
 - g) odcinka zębatego Puchberg—Hochschneeberg kolei żelaznej Schneeberg.
 12. Towarzystwo akcyjne Wiedeńskich kolei żelaznych lokalnych z wyjątkiem odcinków:
 - h) Wiedeń Giselastrasse—Wiedeń Matzleinsdorf kolei żelaznych lokalnych wiedeńskich (trakcja wspólna z tramwajami miejskimi wiedeńskimi do wiaduktu Matzleinsdorf).
 - i) Baden wiadukt—Rauhenstein,
 - k) linja obwodowa Baden,
 - l) Baden—Vöslau.

B. Odcinki eksploatowane przez zarządy obce lub eksploatowane wspólnie z niemi.

I. Zarządy włoskie.

Od granicy włosko-austriackiej:

21. pod Brenner do Brenner.

II. Zarządy niemieckie.

Od granicy niemiecko-austriackiej:

22. pod Salzburgiem do Salzburga.
23. pod Kufsteinem do Kufsteinu.

III. Zarządy czeskosłowackie.

Od granicy czeskosłowacko-austriackiej:

24. pod Summerau do Summerau.

25. Od granicy czeskosłowacko - austriackiej pod Marchegg do Marchegg.

U w a g a: Odnośnie odcinków, znajdujących się na terytorjum obcem, eksploatowanych przez zarządy austriackie, patrz: Niemcy, liczby 121, 122, 123. Włochy, liczby 25, 26. Szwajcaria, liczby 61, 62.

B E L G J A.

A. Linje eksploatowane przez zarządy belgijskie

1. Zarząd belgijskich kolei żelaznych państwowych.
2. Kolej Północna belgijska.
3. Gand—Terneuzen.
4. Malines—Terneuzen.
5. Kolej żelazna Chimay.

B. Odcinki eksploatowane przez zarządy obce lub eksploatowane wspólnie z niemi.

I. Zarządy francuskie.

Odcinki eksploatowane przez Towarzystwo francuskich kolei żelaznych Północnych, od granicy belgijsko-francuskiej:

6. Pod Comines do Comines.
7. Pod Halluin do Menin.

II. Zarządy luksemburskie.

8. Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo kolei żelaznej Prince Henri, od granicy belgijsko-luksemburskiej pod Rodange do Athus.

U w a g a. Odnośnie odcinków znajdujących się na terytorjum obcem, eksploatowanych przez zarządy belgijskie, patrz:

- Francja, liczby 21 do 24.
Holandia, liczby 10 do 12.

B U Ł G A R J A.

Linje eksploatowane przez zarządy bułgarskie.

Koleje żelazne państwowe bułgarskie z wyjątkiem kolei dojazdowych Radomir—Petritsch, Tcherwenbreg—Belaslatina i Kaspitchan—Machmousli.

D A N J A.

A. Linje eksploatowane przez zarządy duńskie.

1. Koleje żelazne państwowe duńskie wraz z eksploatowaną przez koleje te komunikacją na promach parowych:

- a) przez Limfjord (Oddesund Nord—Oddesund Sud. i Nykjøbing paa Mors—Glyngøre);
- b) przez Mały (lille) Belt (Fredericia—Strib);
- c) przez Wielki (store) Belt (Nyborg—Korsør);
- d) przez Sund (Elseneur [Helsingør]—Helsingør i Kopenhaga [Kjøbenhavn]—Malmo); odnośnie komunikacji na promach parowych Kopenhaga—Malmo, patrz pod B. II. 6;
- e) przez Masnedsund (Masnedø—Orehoved);
- f) pomiędzy Gjedser i Warnemünde; odnośnie

komunikacji na promach parowych, patrz pod B. I. 5;

ale z wyjątkiem:

linji kolei państwowej Nyborg — Faaborg, eksploatowanej przez Towarzystwo kolei żelaznej Fionie Sud i linji na parowcach Kallundborg—Aarhus.

2. Linje następujące, eksploatowane przez zarząd państwowych kolei żelaznych na rachunek prywatnych koncesjonariuszy:

- a) Orehoved—Gjedser;
- b) Aalestrup—Viborg;
- c) Soro—Vedde.

B. Linje eksploatowane przez zarządy obce lub eksploatowane wspólnie z niemi.

I. Zarządy niemieckie.

Odcinki eksploatowane przez koleje niemieckie państwowe, od granicy duńsko-niemieckiej:

3. Pod Paddeborg do Paddeborg.
4. Pod Tonder do Tonder.
5. Komunikacja na promach parowych Gjedser—Warnemünde, eksploatowana wspólnie z koleją żelazną niemiecką rządową.

II. Zarządy szwedzkie.

6. Komunikacja na promach parowych pomiędzy wolnym portem Kopenhaga i Malmo, eksploatowana przez państwowe koleje żelazne duńskie wspólnie z państwowymi kolejami żelaznymi szwedzkimi.

U w a g a. Odnosnie odcinków znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarządy duńskie, patrz:

Niemcy, liczba 137.
Szwecja, liczba 71.

FRANCJA.

A. Linje eksploatowane przez zarządy francuskie:

Linje znaczenia ogólnego:

1. Kolei Północnej.
2. Kolei Wschodniej wraz z linją Wassy do Saint-Dizier, oraz z linjami znaczenia lokalnego departamentu Ardennes (Carignan do Messempné, Monthermé do Monthermé [Laval-Dieu], Vrigne-Meuse do Vrigne-aux-Bois), z Rambervillers do Charms, z Igney-Avrécourt do Blâmont i do Cirey, eksploatowanymi przez Towarzystwo na rachunek koncesjonariuszy prywatnych.

3. Kolei Paryż—Lyon—Morze Śródziemne wraz z eksploatowanymi na rachunek koncesjonariuszy prywatnych kolejami żelaznymi: Vieux Port w Marsylii i z Arles do Saint-Louis.

4. Kolei Orléans.
5. Kolei Południowej.
6. Kolei państwowych, wraz z linjami lokalnymi z Ligré - Rivière do Richelieu, eksploatowaną na rachunek departamentu Indre - et - Loire, z Pallet do Vallet, eksploatowaną na rachunek departamentu Loire - Inférieur, z Chars do Marines, eksploatowaną na rachunek departamentu Seine - et - Oise, i z Montsecret - Vassy do Maures, eksploatowaną na rachunek departamentu Orne.

7. Kolei żelaznych Alzacko-Lotaryńskich wraz z linjami lokalnymi z Colmar do Lapoutroie i z Colmar do Wintzenheim, eksploatowanymi na rachunek zarządu w Alzacji i Lotaryngji.

8. Obu kolei obwodowych w Paryżu wraz z linją strategiczną z Valenton do Massy—Palaiseau.

9. Towarzystwa kolei żelaznych departamentalnych.

10. Towarzystwa kolei żelaznej z Somain do Anzin i do granicy belgijskiej.

11. Z Gorcey do granicy belgijskiej.

Linje znaczenia lokalnego:

12. Towarzystwa kolei żelaznych departamentalnych.

13. z Marlieux do Châtillon-sur-Chalaronne.

14. Towarzystwa tramwajowego w Strasburgu.

15. z Rosheim do St.-Nabor.

16. z Thionville do Mondorf.

B. Odcinki eksploatowane przez zarządy obce lub eksploatowane wspólnie z niemi.

I. Zarządy belgijskie.

Odcinki eksploatowane przez zarządy państwowych kolei żelaznych belgijskich, od granicy francusko-belgijskiej:

21. Pod Doische do Givet.

22. Pod Abeele do Hazebrouck.

23. Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo belgijskiej kolei żelaznej północnej, od granicy francusko-belgijskiej pod Heer—Agimont do Givet.

24. Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo belgijskie kolei żelaznej Chimay, od granicy francusko-belgijskiej pod Momignies do Anor.

II. Zarząd terytorjum Sarry.

25. Odcinek, należący do kolei żelaznych Alzacko-Lotaryńskich i eksploatowany przez koleje żelazne Sarry od granicy pomiędzy Francją i terytorjum Sarry pod Sarreguemines do Sarreguemines.

III. Zarządy szwajcarskie.

Odcinki, eksploatowane przez koleje żelazne związkowe szwajcarskie od granicy francusko-szwajcarskiej:

26. Pod Delle do Delle.

27. Pod Les Verrières - Suisse do Pontarlier.

27. Pod Crassier do Divonne-les-Bains.

Odcinek, eksploatowany przez koleją żelazną Martigny—Le Châtelard, od granicy francusko-szwajcarskiej:

29. Pod Le Châtelard do Vallorcine.

30. Odcinek, eksploatowany przez koleje żelazne Alzacko-Lotaryńskie wspólnie z koleją żelazną Porrentruy—Bonfol od granicy francusko-szwajcarskiej pod Pfetterhouse do Pfetterhouse.

IV. Zarządy włoskie.

31. Odcinek, eksploatowany przez państwowe koleje żelazne włoskie, od granicy francusko-włoskiej pod Modane do Modane.

U w a g a. Odnosnie odcinków znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarządy francuskie, patrz:

Niemcy, liczby 128 do 132.
Belgia, liczby 6,7.
Włochy, liczba 21.
Luksemburg, liczba 2.
Szwajcaria, liczby 68 do 74.

H O L A N D J A

A. Linje eksploatowane przez zarządy holenderskie.

1. Wszystkie linje Towarzystwa eksploatującego koleje żelazne państwowe holenderskie (wraz z linjami tramwajów parowych, z wyjątkiem jednak tramwajów parowych Nunspeet—Hattemerbroek i Zwolle—Blokzijl).

2. Wszystkie linje eksploatowane przez holenderskie Towarzystwo kolei żelaznych (wraz z linjami tramwajów parowych).

B. Odcinki eksploatowane przez zarządy obce lub eksploatowane wspólnie z niemi.

I. Zarządy niemieckie.

Odcinki eksploatowane przez koleje żelazną niemiecką rządową, od granicy niemiecko-holenderskiej,

3. Pod Neuschanz do Neuschanz.
4. Pod Borken do Winterswyk.
5. Pod Bocholt do Winterswyk.
6. Pod Straelen do Venlo.
7. Pod Kaldenkirchen do Venlo.
8. Pod Dalheim do Vlodrop¹⁾.
9. Odcinek, eksploatowany przez koleje obwodową księstwa Bentheim, od granicy niemiecko-holenderskiej, pod Coevorden do Coevorden.

II. Zarządy belgijskie.

10. Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo kolei żelaznej Malines-Terneuzen, od granicy belgijsko-holenderskiej pod La Clinge do Sluyskil.

11. Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo kolei żelaznej Malines-Terneuzen i eksploatowany wspólnie z Towarzystwem kolei żelaznej Gand-Terneuzen odcinek od Sluyskil do Terneuzen.

12. Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo kolei żelaznej Gand-Terneuzen, od granicy belgijsko-holenderskiej pod Selzaeto do Sluyskil.

U w a g a: Odnośnie odcinków, znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarządy holenderskie, patrz: Niemcy, liczby 133 do 136.

L U K S E M B U R G.

A. Linje eksploatowane przez zarządy luksemburskie.

1. Kolej żelazna Prince Henri.

¹⁾ Na odcinku tym zarząd niemieckiej państwowej kolei żelaznej wykonywa obsługę pociągową tylko w kierunku z Niemiec do Holandji a odwrotnie, Towarzystwo eksploatujące koleje państwowe holenderskie, wykonywa obsługę tylko na odcinku niemieckim pod Dalheim do Dalheim, w kierunku z Vlodrop do Niemiec.

B. Linje eksploatowane lub eksploatowane wspólnie przez zarządy obce.

I. Zarządy francuskie.

2. Linje kolei żelaznej Guillaume-Luxembourg, eksploatowane przez koleje żelazne Alzacko-Lota-ryńskie.

U w a g a: Odnośnie odcinków, znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarządy luksemburskie, patrz: Belgja, liczba 8.

N I E M C Y.

A. Linje eksploatowane przez zarządy niemieckie.

I. Koleje żelazne państwowe lub znajdujące się pod zarządem Państwa.

1. Kolej żelazna państwowa:

- a) Byłe Pruskie koleje żelazne państwowe wraz z eksploatowanymi wspólnie byłymi kolejami żelaznymi państwowymi Hesskimi, odcinek Zossen-Jüterborg byłej wojennej kolei żelaznej, komunikacja przez promy parowe Sassnitz-Trälleborg oraz koleje żelazne prywatne, znajdujące się pod zarządem Państwa: kolej żelazna okręgu Oldenbourg, kolej żelazna Ilme (Einbeck-Dassel), kolej żelazna Farge—Vege sack i kolej żelazna drugorzędna Neubrücke (Birkenfeld)—Birkenfeld (Nahe), za wyłączeniem kolei żelaznych wąskotorowych na Górnym Ślązku.

(Odnośnie komunikacji na promach parowych pomiędzy Sassnitz i Trälleborg, patrz B. VII).

- b) Byłe Bawarskie koleje żelazne państwowe wraz z eksploatowaną przez nie koleją żelazną lokalną Augsburg-Haunstetten, za wyłączeniem jednak kolei lokalnych:

- aa) Augsburg-Göggingen-Pfersee, i
- bb) kolei żelaznej lokalnej Augsburg.
- c) Byłe Saskie koleje żelazne państwowe, wraz z eksploatowaną wspólnie od Mittweida do doliny Zschopau koleją żelazną do przewozu towarów.
- d) Byłe Wirtenberskie koleje żelazne państwowe.
- e) Byłe Badeńskie koleje żelazne państwowe.
- f) „ Meklemburskie koleje żelazne państwowe wraz z komunikacją na promach parowych pomiędzy Warnemünde a Gjedser (odnośnie tej komunikacji, patrz B. VI).
- g) Byłe Oldenburskie koleje żelazne państwowe.

II. Koleje żelazne prywatne z zarządem własnym.

2. Kolej żelazna Altona — Kaltenkirchen — Neumünster.

3. Koleje żelazne drugorzędne eksploatowane przez badeńskie Towarzystwo kolei żelaznych lokalnych (Towarzystwo akcyjne):

- a) Bruchsal—^{Hilsbach}Menzingen
- b) Bühl—Obertal (kolej żelazna w dolinie Bühl), Karlsruhe — Busenbach —^{Herrenalb}Brötzingen (kolej żelazna w dolinie Alb);
- c) Ettlingen —

- d) Neckarbischofsheim—Hüffenhardt;
 e) Wiesloch — Meckesheim
 Waldangeloch.
4. Koleje żelazne bawarskie lokalne, eksploatowane przez Towarzystwo Akcyjne kolei lokalnych w Monachjum:
- a) Bad Aibling—Feilnbach;
 b) Fürth—Zirndorf—Cadolzburg;
 c) Markt Oberdorf—Füssen;
 d) Monachjum—Wolftratsbausen—Bichl;
 e) Murnau—Oberammergau;
 f) Sonthofen—Obersdorf;
 g) Stadthof—Donaustauf—Wörth;
 h) Thürkheim—Wörishofen.
5. Kolej żelazna obwodowa Bentheim.
 6. „ „ międzymiastowa brandeburska.
 7. „ „ brunświcka krajowa.
 8. „ „ Brunswick—Schöningen.
 9. „ „ w dolinie Brohl.
 10. „ „ Butzbach—Lich.
 11. „ „ Crefeld.
 12. „ „ Dahme—Uckro.
 13. „ „ lokalna Deggendorf — Metten.
 14. „ „ Dessau—Wörlitz.
 15. „ „ drugorzędna, eksploatowana przez niemieckie Towarzystwo eksploatacyjne kolei żelaznych:
- a) Achern—Ottenhofen;
 b) Biberach—Oberhamersbach;
 c) Haltingen—Kandern;
 d) Krozingen—Münstertal—Sulzburg;
 e) Möckmühl—Dörzbach;
 f) Mosbach—Mudau;
 g) Oberschefflenz—Billigheim;
 h) Rhein—Eitenheimmünster.
16. Kolej żelazna Eisern—Siegen.
 17. „ „ Elmshorn — Barmstedt — Oldesloe.
18. Kolej żelazna Eutin—Lübeck.
 19. „ „ Freien Grund.
 20. „ „ Georgs-Marienhütte.
 21. „ „ Gera—Meuselwitz—Wuitz.
 22. „ „ Gernrode—Harzgerode.
 23. „ „ lokalna Gotteszell—Viechtach.
 24. „ „ Greifswald—Grimmen.
 25. „ „ Halberstadt—Blankenburg.
 26. „ „ obwodowa Hildesheim — Peine.
27. „ „ Hoya (Hoya—Eystrup).
 28. „ „ lokalna Kahl—Schoellkrippen.
 29. „ „ Kerkerbach.
 30. „ „ Kolonja—Bonn.
 31. „ „ drugorzędna Kolonja — Frechen—Benzelrath.
32. Kolej żelazna Królewiec—Cranz.
 33. „ „ wąskotorowa obwodowa Altena.
 34. „ „ obwodowa Eckennförde — Kappeln.
 35. „ „ drugorzędna eksploatowana przez Towarzystwo kolei żelaznych Lahr, Ren—Lahr—Seelbach.
36. Kolej żelazna lokalna Lam Kötzing.
37. Kolej żelazna Lausitz [Rauscha — Freiwaldau; Muskau—Teuplitz—Sommerfeld; Hansdorf (okręg Liegnitz)—Priebus—Lichtenberg (obwód Sagan)].
 38. Kolej żelazna Liegnitz—Rawitsch.
 39. „ „ Lübeck—Büchen.
 40. „ „ drugorzędna Meckenbeuren—Tettngang.
41. „ „ meklemburska Friedrich Wilhelm.
 42. „ „ Meppen—Haselünne.
 43. „ „ Mühlhausen—Ebeleben.
 44. „ „ Nauendorf—Gerlebogk.
 45. „ „ Neu—Brandenburg—Friedland.
 46. „ „ Neuholdensleben.
 47. „ „ Neustadt—Gogolin.
 48. „ „ Niederlausitz.
 49. „ „ Nordhausen—Wernigerode.
50. Koleje żelazne drugorzędne, eksploatowane przez Towarzystwo Akcyjne kolei żelaznych Wyższego Renu:
- a) Mannheim—Weinheim;
 b) Mannheim—Käfertal—Heddesheim;
 c) Weinheim—Heidelberg;
 d) Heidelberg—Mannheim;
 e) Heidelberg dworzec towarowy—Dossenheim—Schriesheim.
51. Kolej żelazna Oshersleben—Schöningen.
 52. „ „ Osterwieck—Wasserleben.
 53. „ „ Paulinenaue—Neu—Ruppin.
 54. „ „ Peine—Ilse.
 55. „ „ Prignitz.
 56. „ „ Reinickendorf — Liebenwalde—Gross-Schönebeck.
57. Kolej żelazna Rhene—dolina Diemel (Bredelar—Martenberg).
 58. Kolej żelazna Rhein—Sieg.
 59. „ „ Rinteln—Stadthagen.
 60. „ „ Ruppin, Towarzystwo Akcyjne.
61. „ „ lokalna Schaftlach—Gmund—Tegernsee.
62. „ „ Stendal—Tangermünde.
 63. „ „ Stralsund—Tribsees.
64. Koleje żelazne drugorzędne, będące własnością Towarzystwa tramwajowego w Strasburgu, Oddziału badeńskiego i eksploatowane przez kolej żelazną państwową badeńską:
- a) Kehl—Bühl;
 b) Kehl—Altenheim—Offenburg
Ottenheim;
 c) Rastatt—Schwarzach.
65. Tramwaje miejskie w Sztutgarcie.
 66. Koleje żelazne drugorzędne eksploatowane przez Towarzystwo kolei żelaznych południowych niemieckich:
- a) Arnstadt—Ictershausen;
 b) Frei-Weinheim — Jugenheim - Partenheim (kolej żelazna w dolinie Selz).
 c) Hetzbach—Beerfelden;
 d) Hüfingen—Furtwagen (kolej żelazna doliny Breg);
 e) Ilmenau—Grossbreitenbach;
 f) Osthofen—Westhofen;
 g) Reinheim—Reichelsheim;

- h) Riegel—^{Breisach}_{Gottenheim} (kolej żelazna Kaiserstuhl);
 i) Sprendlingen—Fürfeld;
 k) Worms—Offstein;
 l) Zell (Wiesental)—Todtnau.
 67. Kolej żelazna Südharz.
 68. „ „ Teutoburger-Wald.
 69. Następujące linje kolei żelaznych drugorzędnych eksploatowane przez zarząd w Turynji:
 a) Esperstedt—Oldisleben;
 b) Greussen—Ebeleben—Keula;
 c) Hohenebra—Ebeleben;
 d) Weimar—Berka—Blankenhain;
 e) Weimar—Rastenberg;
 f) Wenigentaft—Oechsen;
 g) Wutha—Ruhla.
 70. Kolej żelazna lokalna Trossingen.
 71. „ „ Vorwohle—Emmerthal.
 72. Kolej żelazna drugorzędna Weingarten—
 Baienfurt—Niederbiegen.
 73. Kolej żelazna krajowa westfalska.
 74. „ „ Wittenberge—Perleberg.
 75. „ „ drugorzędne eksploatowane
 przez Dyрекcję Towarzystwa kolei żelaznych w Wirtembergji:
 a) Amstetten—Gerstetten,
 b) Amstetten—Laichingen,
 c) Ebingen—Onstmettingen,
 d) Gaildorf—Untergröningen,
 e) Jagstfeld—Ohrnberg,
 f) Nürtingen—Neuffen,
 g) Vaihingen (Enz)—Enzweihingen.
 76. Koleje żelazne drugorzędne wirtemberskie:
 a) Aalen—Ballmertshofen—Dillingen (kolej żelazna Härtsfeld),
 b) Korntal—Weissach (kolej żelazna Strohgau),
 c) Reutlingen—Gönnigen.
 77. Kolej żelazna Zschipkau—Finsterwalde.

B. Odcinki eksploatowane przez zarządy obce lub eksploatowane wspólnie z niemi.

I. Granica wschodnia.

(Dokładne dane nie mogą być wskazane wobec niewyjaśnionej jeszcze ostatecznie sytuacji na granicy wschodniej).

II. Zarządy austriackie.

Odcinki eksploatowane przez koleje żelazne związkowe austriackie, od granicy austro-niemieckiej:

121. Pod Passau do Passau.
 122. Pod Braunau do Simbach.
 123. Pod Lochau do Lindau.

III. Zarządy szwajcarskie.

124. Odcinek, eksploatowany przez koleje żelazne związkowe szwajcarskie wspólnie z koleją żelazną Mittelthurgau, od granicy szwajcarsko-niemieckiej pod Konstancą do Konstancy.

Odcinki, eksploatowane przez koleje żelazne związkowe szwajcarskie od granicy szwajcarsko-niemieckiej:

125. Pod Rielasingen do Singen (Hohentwiel).

126. Pod Lottstetten do granicy niemiecko-szwajcarskiej pod Altenburg—Rheinau.

127. Pod Waldshut do Waldshut.

IV. Zarządy francuskie.

Odcinki, należące do kolei żelaznej niemieckiej państwowej, eksploatowane przez koleje żelazne Alzacko-Lotaryńskie, od granicy francusko-niemieckiej:

128. Pod Wintersdorf do Wintersdorf.
 129. Pod Kehl do Kehl.
 130. Pod Breisach do Breisach.
 131. Pod Neuenburg do Neuenburg.
 132. Pod Haltingen do Haltingen.

V. Zarządy holenderskie.

Odcinki, eksploatowane przez Towarzystwo eksploatacyjne kolei żelaznych państwowych holenderskich, od granicy holendersko-niemieckiej:

133. Pod Gennep do Büberich.
 134. Pod Kerkrade do Herzogenrath.

Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo kolei żelaznej holenderskiej i eksploatowany wspólnie przez Towarzystwo eksploatacyjne państwowych kolei żelaznych holenderskich, od granicy holendersko-niemieckiej:

135. Pod Gilgehaus do Salzbergen.

Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo kolei żelaznej holenderskiej, od granicy holendersko-niemieckiej:

136. Pod Alstätte do Ahaus.

VI. Zarządy duńskie.

137. Komunikacja na promach parowych pomiędzy Warnemünde a Gjedser, eksploatowana przez państwowe koleje duńskie wspólnie z koleją żelazną niemiecko rządową.

(Dla granicy niemiecko-duńskiej nie mogą być wskazane dokładne dane, wobec niewyjaśnionej jeszcze dostatecznie sytuacji).

VII. Zarządy szwedzkie.

138. Komunikacja na promach parowych pomiędzy Sassnitz a Trälleborgiem, eksploatowana przez niemiecką kolej żelazną państwową wspólnie z państwowymi kolejami żelaznymi szwedzkimi.

U w a g a. Odnosnie odcinków, znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarządy niemieckie, patrz:

- Austria, liczby 22, 23
 Danja, liczby 3 do 5
 Holandja, liczby 3 do 9
 Szwajcaria, liczby 63 do 67
 Szwecja, liczba 72.

NORWEGJA.

A. Linje eksploatowane przez zarządy norweskie.

1. Koleje żelazne państwowe norweskie, z wyjątkiem odcinków Arendal—Froland—Aamli—Tveitsund, Grimstad—Rise, Christiansand—Byglandsfjord, Stavanger—Flekkefjord i Narvik—Riksgränsen.

2. Kolej żelazna magistralna norweska.
3. „ „ Valdres.
4. „ „ Rjukan.

B. Odcinki, eksploatowane wspólnie przez zarządy obce.

I. Zarządy szwedzkie.

11. Odcinek, eksploatowany wspólnie przez kolej żelazną Dalsland, od granicy szwedzko-norweskiej pod Kornsjö do Kornsjö. *)

U w a g a. Odnośnie odcinków, znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych wspólnie przez zarządy norweskie, patrz:

Szwecja, liczba 73.

P O L S K A

A. Linje eksploatowane przez zarządy polskie.

1. Koleje żelazne państwowe polskie, o torze normalnym, wraz z linjami kolei żelaznych znajdującymi się na terytorjum Wolnego Miasta Gdańska oraz linjami kolei żelaznych Rady Portowej Wolnego Miasta Gdańska.

Koleje żelazne prywatne, o torze normalnym, eksploatowane przez Państwo:

- 1) linje kolei żelaznej Łódzkiej;
- 2) „ „ „ Herbsko-Kieleckiej;
- 3) Chabówka—Zakopane;
- 4) Nowy Targ — Granica polsko-czeskosłowacka pod Suchą Horą;
- 5) Kraków — Kocmyrzów z odnogą Czyżyny — Mogiła;
- 6) Muszyna — Krynica;
- 7) Tarnów — Szczucin;
- 8) Trzebinia—Siersza Wodna i Trzebinia—Skawce, z odnogą Trzebinia (dworzec kolei żelaznej prywatnej)—Trzebinia (dworzec kolei żelaznej państwowej);
- 9) Piła — Jaworzno;
- 10) Drohobycz — Truskawiec Zdrój;
- 11) Lwów — Bełżec;
- 12) Lwów — Jaworów;
- 13) Lwów — Podhajce;
- 14) Lwów — Stojanów;
- 15) Tarnopol — Zbaraż;
- 16) Delatyn — Kołomyja — Stefanówka;
- 17) Dolina — Wygoda;
- 18) Kołomyja — Słoboda Rungurska Kopalnia z odnogą Kołomyja — Przedmieście Nadwórniańskie — Szeparowce — Kniaźdwór;
- 19) Pałahicze — Tlumacz;
- 20) Biała Czortkowska — Zaleszczyki, Tarnopol—Kopyczyńce, Wygnanka — Iwanie Puste z odnogą Teresin Skąła.

B. Odcinki eksploatowane przez zarządy obce lub eksploatowane wspólnie z nimi.

I. Granica polsko-niemiecka.

Dokładne dane nie mogą być wskazane, wobec niewyjaśnionej jeszcze ostatecznie sytuacji na granicy polsko-niemieckiej).

*) Na odcinku tym, eksploatowanym przez norweskie koleje żelazne państwowe, obsługa pociągowa jest wykonywana przez kolej żelazną Dalsland.

II. Zarządy czeskosłowackie.

Od granicy polsko-czeskosłowackiej:

pod Zwardoniem do Zwardonia;
pod Ławocznem do Ławocznego;

III. Zarządy rumuńskie.

(Oдноśne dane dostarczone będą później).

IV. Granica wschodnia.

(Oдноśne dane dostarczone będą później).

R U M U N J A

A. Linje eksploatowane przez zarządy rumuńskie.

1. Wszystkie linje eksploatowane przez Dyрекcję generalną państwowych kolei żelaznych.

2. Następujące linje eksploatowane przez Towarzystwa koncesjonowane:

- 1) Ploesti—Valeni—Manecii—Ungureni;
- 2) Buzau—Nehoiasi;
- 3) Arad—Brad;
- 4) Sântana—Otlaca;
- 5) Jneu—Cermenii;
- 6) Arad—Pecica;
- 7) Apahida—Dej—Jibau;
- 8) Dej—Borgobistrita;
- 9) Jibau—Zalău;
- 10) Brasoo—Satulung;
- 11) Jibau—Baia Mare;
- 12) Beclea—Radna Veche;
- 13) Silimeghiu—Cehul Silvaniei.

3. Następujące linje wąskotorowe, eksploatowane przez Towarzystwo koncesjonowane:

- 1) Covsna—Teret;
- 2) Reghinul sasesc—Laposnia;
- 3) JIva mica—Jlva mare;
- 4) Arad—Pâncota;
- 5) Ghioroc—Radna.

B. Odcinki, eksploatowane wspólnie z zarządami obcymi.

(Oдноśne dane wykazane będą później).

S A R R Y (terytorjum)¹⁾.

A. Sieć kolei, eksploatowana przez Dyрекcję kolei żelaznych na Terytorjum Sarry.

1. Koleje żelazne Sarry, zarządzane za Komisją rządową terytorjum Sarry przez Dyрекcję kolei żelaznych zagłębia Sarry.

B. Linje eksploatowane przez inne zarządy.

I. Zarządy niemieckie.

2. Linja Brenschelbach, do granicy Terytorjum Sarry pod Brenschelbach, eksploatowana przez kolej żelazną państwową, sieć bawarsko-falcgrafska.

¹⁾ Koleje żelazne Sarry zamieszczono w rubryce specjalnej na zasadzie postanowień w Par.: 19 i 23 rozdziału II aneksu do Działu IV Traktatu Pokoju w Wersalu.

II. Zarządy francuskie.

Linje eksploatowane przez zarząd kolei żelaznych Alzacko-Lotaryńskich od granicy pomiędzy Francją i zagłębieniem Sarry:

3. pod Überherrn do Völklingen;
4. pod Kerprich-Hemmerdorf do Dillingen;
5. pod Mondorf do Merzig.

Uwaga. Odnosnie odcinków znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarząd zagłębienia Sarry, patrz:

Francja, liczba 25,

KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW
i SŁOWEŃCÓW.

(Odnosne dane wykazane będą później).

S Z W A J C A R J A.

A. Linje eksploatowane przez zarządy szwajcarskie:

I. Koleje żelazne o torze normalnym.

1. Koleje żelazne związkowe, z wyłączeniem eksploatowanej przez nie kolei żelaznej na liniach Cossonay dworzec—Cossonay miasto;
2. Kolej żelazna w Alpach berneńskich, Bern—Lötschberg—Simplon.
3. Kolej żelazna Bern—Neuchâtel (linja bezpośrednia).
4. Kolej żelazna Jezioro Constanca (Bodensee)—Toggenburg.
5. Kolej żelazna Emmental.
6. Kolej żelazna Friburg—Morat (Murten)—Anet (Ins);
7. Kolej żelazna Langenthal—Huttwil;
8. „ „ Martigny—Orsières;
9. „ „ Oensingen—Balsthal;
10. „ „ Orbe—Chavornay;
11. „ „ Pont—Brassus.
12. Kolej żelazna Porrentruy (Pruntrut) — Bonfol.
13. „ „ Rorschach—Heiden.
14. „ „ krajowa Saignelégier — Glovelier.
15. Kolej żelazna Sensetal.
16. „ „ Sihltal.
17. „ „ Południowo-Wschodnia.
18. „ „ Sursee—Triengen.
19. „ „ centralna Thurgau.
20. „ „ Uerikon—Bauma
21. „ „ krajowa Val de Travers (Traverstal).
22. Kolej żelazna Wohlen — Meisterschwanden.

II. Koleje żelazne wąskotorowe.

31. Kolej żelazna Aarau — Schöftland.
32. „ „ Appenzell.
33. „ „ Bellinzona—Mesocco.
34. „ „ Bern — Worb (odcinek Gümlingen—Worb).
35. Kolej żelazna Bern — Worblaufen — Zollikofen.
36. Kolej żelazna Bernina.
37. „ „ Bière — Apples — Morges.
38. „ „ Bremgarten — Dietikon.

39. Kolej żelazna Coire Arosa.
40. „ „ Gruyère (Greyerz).
41. „ „ Lugano—Tesserete.
42. „ „ Martigny—Le Châtelard.
43. „ „ berneńska Montreux — Oberland, z wyjątkiem eksploatowanych przez nią kolei żelaznych Clarens — Chailly — Blonay i les Avants — Sonloup.

44. Koleje żelazne berneńskie Oberland, z wyjątkiem kolei żelaznej Schynige Platte, oraz linje Lauterbrunnen—Mürren i Mürren — Allmendhubel — eksploatowane przez koleje berneńskie Oberland.

45. Kolej żelazna Rhétique (Rhätisch).
46. „ „ Saignelégier — La Chaux-de-Fonds.
47. Kolej żelazna Sernftal.
48. „ „ Soleure (Solethurn)—Bern.
49. „ „ Veveysan, z wyjątkiem eksploatowanej przez nie kolei żelaznej Blonay — Les Pléiades.
50. Kolej żelazna Viège (Visp) — Zermatt.
51. „ „ Wengernalp.
52. „ „ Worblental.
53. „ „ Wynental.
54. „ „ Yverdon—Ste-Croix.

B. Odcinki, eksploatowane przez zarządy obce lub eksploatowane wspólnie z niemi.

I. Zarządy austriackie.

Odcinki, eksploatowane przez austriackie związkowe koleje żelazne, od granicy austro-szwajcarskiej:

61. pod Buchs (St.-Gall) do Buchs (St.-Gall).
62. „ St.-Margrethen do St.-Margrethen.

II. Zarządy niemieckie.

Odcinki, eksploatowane przez niemiecką kolej żelazną państwową od granicy niemiecko-szwajcarskiej:

63. pod Gottmadingen do granicy szwajcarsko-niemieckiej pod Wilchingen.
64. pod Stetten do Bazylei (Bâle) dworzec badeński.
65. pod Weil-Leopoldshöhe do Bazylei (Bâle) dworzec badeński.
66. pod Grenzach do Bazylei (Bâle) dworzec badeński.
67. Kolej żelazna łącząca Bazyleę — dworzec badeński z Bazyleą szwajcarskie koleje związkowe, eksploatowane wspólnie przez niemiecką kolej żelazną państwową.

III. Zarządy francuskie.

Odcinki, eksploatowane przez Towarzystwo kolei żelaznej Paryż—Lyon—Morze Śródziemne, od granicy francusko-szwajcarskiej:

68. pod St.-Gingolph do Bouveret.
69. „ Chêne-Bourg do Genève-Eaux-Vives.
70. „ La Plaine do Genève-Cornavin*).
71. „ Vallorbe do Vallorbe.

*) Towarzystwo francuskie kolei żelaznej Paryż—Lyon—Morze Śródziemne, obsługę pociągową wykonywa tylko w pociągach, kursujących pomiędzy Genève—Cornavin a Francją.

72. pod Le Locle - Col - des - Roches do Locle - miasto¹⁾.

73. Odcinek, eksploatowany przez zarząd kolei żelaznych Alzacko-Lotaryńskich, od granicy francusko-szwajcarskiej pod St. Louis do Bazylei szwajcarskich kolei związkowych.

74. Odcinek, eksploatowany przez kolej żelazną Porrentruy (Pruntrut)—Bonfol wspólnie z zarządem kolei żelaznych Alzacko-Lotaryńskich, od granicy francusko-szwajcarskiej pod Bonfol do Bonfol.

IV. Zarządy włoskie.

75. Odcinek, eksploatowany przez włoskie koleje żelazne państwowe, od granicy włosko-szwajcarskiej pod Chiasso do Chiasso.

Uwaga. Odnośnie odcinków, znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarządy szwajcarskie, patrz:

Niemcy, liczby 124 do 127.

Francja, liczby 26 do 30.

Włochy, liczby 22 do 24.

S Z W E C J A.

A. Linje eksploatowane przez zarządy szwedzkie.

I. Koleje żelazne o torze normalnym.

1. Koleje żelazne państwowe szwedzkie, z wyjątkiem odcinka Lulea—Riksgränsen, z rozgałęzieniami Gällivare—MalMBERGET, Gällivare—Koskullskulle i Gällivare—Porjus, eksploatowane przez koleje żelazne państwowe²⁾ włączając jednak komunikację na promach parowych:

a) przez Oeresund pomiędzy Malmö i Kopenhagą, patrz pod B. I. 71;

b) przez morze Bałtyckie pomiędzy Trälleborg i Sassnitz, patrz pod B. II. 72.

(kolej żelazna Atvidaberg—Bjärka - Säby, patrz centralną kolej żelazną Oestra).

2. Koleje żelazne Bergslagera i eksploatowana przez nie kolej żelazna Lödöse—Lilla-Edet.

3. Kolej żelazna Bjärred—Lund—Harlösa (z wyłączeniem linii Lund—Bjärred).

4. Kolej żelazna Börringe—Oestratorp.

5. " " Boras.

6. " " Boras—Alvesta.

7. " " Dala—Hälsingland.

8. " " Dalsland.

9. " " Frövi—Ludvika, z wyjątkiem

eksploatowanych przez nią kolei żelaznych Stora—Guldsmedshyttan i Banghammar—Kloten.

10. Kolej żelazna Gävle—Dala.

(kolej żelazna Gävle—Ockelbo, patrz kolej żelazna Uppsala—Gävle).

¹⁾ Towarzystwo francuskie kolei żelaznej Paryż-Lyon-Morze Śródziemne obsługę pociągową wykonywa tylko w pociągach, kursujących pomiędzy Le Locle - miasto względnie Le Locle-Col-des-Roches a Francja.

²⁾ Na odcinkach, eksploatowanych przez koleje żelazne państwowe szwedzkie od granicy szwedzko-norweskiej do Charlottenberga i od granicy szwedzko-norweskiej do Storlien, obsługa pociągowa jest wykonywana przez norweskie koleje żelazne państwowe.

11. Kolej żelazna Göteborg—Boras.

12. Koleje żelazne Hälsingborg—Hässleholm i Klippan—Eslöv.

13. Koleje żelazne Halmstad—Nässjö i Västra Centralbanan.

14. Kolej żelazna Härnösand—Solleftea.

15. Koleje żelazne Hässleholm—Markaryd—Veinge.

16. Kolej żelazna Kävlinge—Barsebäck.

17. " " Kalmar.

18. " " Karlskrona—Växjö.

19. Koleje żelazne Kristianstad—Hässleholm.

20. " " Landskrona i Hälsingborg.

21. Kolej żelazna Landskrona—Kävlinge.

22. " " Landskrona—Kävlinge—Sjöbo.

(kolej żelazna Lödöse—Lilla-Edet, patrz koleje żelazne Bergslagera).

23. Kolej żelazna Lund—Trälleborg.

24. " " Lysekil.

25. Koleje żelazne Malmö—Simrisham i Dalby—Bjärsjölagard.

26. Kolej żelazna Malmö—Trälleborg.

27. " " Malmö—Ystad.

28. " " Mellersta Södermanland.

29. Kolej żelazna Nässjö—Oskarshamn.

30. " " Nora Bergslag.

31. " " Norra Södermanland.

32. " " Oerebro—Köping.

33. " " Oestra Centralna i eksploatowana przez nią kolej żelazna Atvidaberg—Bjärka-Säby.

34. Koleje żelazne Oestra Skane.

35. Kolej żelazna Oxelösund—Flen—Västmanland.

36. Kolej żelazna Skane—Smaland.

37. " " Södra Dalarna.

38. " " Sztokholm—Saltsjön.

39. " " Sztokholm—Västerås—Bergslagen.

40. Kolej żelazna Tidaholm.

41. " " Trälleborg—Rydsgard.

42. " " Kolej żelazna Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga.

43. Kolej żelazna Uppsala—Gävle i eksploatowana przez nią kolej żelazna Gävle—Ockelbo.

44. Kolej żelazna Växjö—Alvesta *)

45. " " Varberg—Boras.

(Kolej żelazna Ystad—Brösarp, patrz Ystad—Eslöv)

46. Kolej żelazna Ystad—Eslöv i eksploatowane przez nią koleje żelazne Ystad—Brösarp i Ystad—Gärnsnäs—S:t Olov.

(Kolej żelazna Ystad—Gärnsnäs—S:t Olov, patrz kolej żelazna Ystad—Eslöv).

II. Koleje żelazne wązkotorowe.

51. Koleje żelazne nadbrzeżne Blekinge.

*) Obsługa pociągowa jest wykonywana w części przez koleje żelazne państwowe szwedzkie.

52. Kolej żelazna Halmstad — Bolmen.
 53. „ „ Kalmar — Berga.
 54. „ „ Kalmar — Torsas.
 55. „ „ Karlshamn — Vislanda — Bolmen.
 56. Kolej żelazna Karlstad — Munkfors.
 57. „ „ Lidköping — Hakantorp.
 58. „ „ Lidköping — Skara — Stenstorp.
 59. „ „ Mariestad — Moholm.
 60. „ „ Mönsterås.
 61. „ „ Nordmark — Klarälven (Hagfors — Munkfors, Edebäck — Sjögränd).
 62. Koleje żelazne Norra Oestergötland (Finspong — Norsholm).
 63. Koleje żelazne Norsholm — Västervik — Hulstfred.
 64. Kolej żelazna Skara — Timmersdala.
 65. „ „ Skövde — Axvall.
 66. „ „ Sztokholm — Roslagen.
 67. „ „ Västergötland — Göteborg.
 68. Koleje żelazne Vetlanda.

B. Linje eksploatowane wspólnie z zarządami obcemi.

I. Zarządy duńskie.

71. Komunikacja na promach parowych pomiędzy Malmö i wolnym portem Kopenhaga, eksploatowana przez szwedzkie koleje żelazne państwowe wspólnie z kolejami żelaznymi państwowymi duńskimi.

II. Zarządy niemieckie.

72. Komunikacja na promach parowych pomiędzy Trälleborg i Sassnitz, eksploatowana przez koleje żelazne państwowe szwedzkie wspólnie z niemieckimi kolejami żelaznymi państwowymi.

III. Zarządy norweskie.

73. Odcinki, eksploatowane wspólnie przez koleje żelazne państwowe norweskie, od granicy norwesko-szwedzkiej: po pod Storlien do Storlien *)
 pod Charlottenbergiem do Charlottenbergu *).
 Uwaga: Odnosnie odcinków znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarządy szwedzkie, patrz:
 Niemcy, liczba 138.
 Danja, liczba 6.
 Norwegja, liczba 11.

WĘGRY.

Według zawiadomienia ministerjum kolei żelaznych węgierskich, nie mogą być wskazane żadne dane wobec niewyjaśnionej jeszcze ostatecznie sytuacji granic węgierskich.

*) Na odcinkach, eksploatowanych przez koleje żelazne państwowe szwedzkie, obsługa pociągowa jest wykonywana przez koleje żelazne państwowe norweskie.

WŁOCHY.

A. Linje eksploatowane przez zarządy włoskie.

1. Wszystkie linje eksploatowane przez Dyрекcje generalną państwowych kolei żelaznych.

2. Linje następujące, eksploatowane przez Towarzystwo budowy i eksploatacji kolei żelaznych drugorzędnych włoskich, pod nazwą Venetà.

- Udine — Cividale;
- Parma — Suzzara;
- Bolonja S. V. — Portomaggiore z odnogą od Budrio do Massalombarda;
- Arezzo — Pratovecchio Stia;
- Conegliano — Vittorio;
- Thiene — Rocchette — Asiago;
- Ferrara — Copparo;
- Ferrara — Cento;
- Stazione per la Carnia — Tolmezzo — Villasantina;
- Cento — San Giovanni in Persiceto;
- Werona — Caprino i Affi — Garda;
- Modena — Decima i
- Piove — Adria.

3. Koleje żelazne Północne medjolańskie, w Medjolanie, mianowicie:

- Medjolan — Bovisa — Seveso, S. Pietro — Merone Pontenuovo (dworzec wspólny linii Como — Lecco kolei żelaznych państwowych) — Incino — Erba, z rozgałęzieniami od Bovisa do Medjolanu — Libreria (koleje żelazne państwowe) i od Seveso S. Pietro do Carnago (dworzec wspólny linii Chiasso — Medjolan kolei żelaznych państwowych);
- Medjolan — Bovisa — Saronno;
- Saronno — Malnate — Varese Nord — Laveno Nord, z rozgałęzieniami z Varese Nord do Varese (kol. żel. państwowa) i z Laveno Nord do Laveno Mombello (koleje żelazne państwowe);
- Saronno — Grandate;
- Como Lago Nord — Camerlata — Grandate — Malnate, z rozgałęzieniem od Camerlata do Albate Camerlata (koleje żelazne państwowe);
- Novara Nord — Busto Arsizio Nord — Saronno — Seregno (dworzec wspólny linii Chiasso — Medjolan kolei żelaznych państwowych), z rozgałęzieniami od Novara Nord do Novara (koleje żelazne państwowa) i od Busto Arsizio Nord do Busto Arsizio (koleje żelazne państwowe);
- Castellanza — Cairete Lonate Ceppino in Val d'Olon.

4. Linja Sondrio — Tirano, eksploatowana przez Towarzystwo kolei żelaznych dell'Alta Valtellina.

- Kolej żelazna Santhià — Biella.
- „ „ Poggibonsi — Colle Val d'Elsa.
- „ „ Suzzara — Ferrara.
- „ „ Mandela — Subiaco.
- Koleje żelazne Towarzystwa Reggio Emilia.
- Linja Grignasco — Coggiola eksploatowana przez Towarzystwo kolei żelaznej Vallesessera.

11. Linje Brescia — Iseo — Edolo, Iseo — Rovato — i Bornato — Paderno eksploatowane przez Narodowe Towarzystwo kolei żelaznych i tramwajów.

12. Linja Torino—Ciriè—Lanzo, eksploatowana przez Towarzystwo Akcyjne Canavese dla kolei żelaznej Torino—Ciriè—Lanzo.

13. Odcinek Rezzato—Vobarno kolei żelaznej Rezzato—Vobarno Vestone, eksploatowany przez zarząd prowincji Brescia.

14. Kolej żelazna Reggio — Ciano z odnogą Barco—Montecchio, eksploatowana przez Konsorcjum Kooperatyw wytworów i pracy prowincji Reggio nell'Emilia.

15. Kolej Żelazna Padwa—Piazzola.

16. Linje Nardò—Tricase—Maglie, Nardò Centrale—Novoli i Lecce — Francavilla Fonta, eksploatowane przez Towarzystwo kolei żelaznych Salentine.

17. Linja Canello—Benevento, eksploatowana przez Włoskie Towarzystwo subwencionowanych kolei żelaznych.

18. Linja Monza — Molteno z odnogą Renate-Veduggio — Romanò - Fornaci, eksploatowane przez Towarzystwo Akcyjne kolei żelaznych Brianza Centrale.

B. Odcinki eksploatowane, lub eksploatowane wspólnie przez zarządy obce:

I. Zarządy francuskie.

21. Odcinek, eksploatowany przez Towarzystwo francuskie kolei żelaznej Paryż—Lyon—Morze Śródziemne, od granicy francusko-włoskiej pod Ventimiglia do Ventimiglia.

Regulamin dotyczący utworzenia urzędu centralnego.

Art. I.

(1) Rada Związkowa Federacji szwajcarskiej upoważniona jest do założenia Urzędu Centralnego, ustanowionego mocą art. 57 Konwencji i do nadzoru nad tym urzędem. Siedzibą pomienionego Urzędu będzie Bern.

(2) Założenie Urzędu nastąpi niezwłocznie po wymianie ratyfikacji, ażeby mógł on rozpocząć swą działalność zaraz po wprowadzeniu w wykonanie Konwencji.

(3) Wydatki na utrzymanie Urzędu, które aż do nowego postanowienia nie mogą przekraczać 110.000 franków rocznie, ponosić będzie każde Państwo w stosunku do długości kilometrycznej linii kolejowych, włączonych do przewozu międzynarodowego.

Nadto oddaje się do rozporządzenia szwajcarskiego Departamentu Związkowego poczt i kolei żelaznych kwotę 25.000 franków, wpłaconą jednorazowo, która wraz z odsetkami od kapitału stanowi winna fundusz do wydawania zapomóg i wynagrodzeń urzędnikom i pracownikom Urzędu Centralnego międzynarodowych przewozów kolejami żelaznymi w razie, gdy wskutek podeszłych lat, wypadków lub choroby okażą się oni całkowicie niezdolnymi do wykonania obowiązków służbowych.

II. Zarządy szwajcarskie.

C. Odcinki eksploatowane przez koleje żelazne związkowe szwajcarskie, od granicy włosko-szwajcarskiej:

22. Pod Pino do Luino.

23. Pod Iselle do Domodossola¹⁾.

24. Odcinek wąskotorowy, eksploatowany przez kolej żelazną Bernina, od granicy włosko-szwajcarskiej pod Campolongo do Tirano.

III. Zarządy Austriackie.

Od granicy austro-włoskiej:

25. Pod Innichen do Innichen.

26. Pod Tarvis do Tarvis.

IV. Zarządy serbsko-chorwacko-słoweńskie.

(Żadne dane nie mogą być wskazane, wobec niewyjaśnionej jeszcze ostatecznie sytuacji na granicy włosko-serbsko-chorwacko-słoweńskiej).

U w a g a. Odnośnie odcinków, znajdujących się na terytorjum obcym, eksploatowanych przez zarządy włoskie patrz:

Austrja, liczba 21.

Francja, liczba 31.

Szwajcarja, liczba 75.

¹⁾ Ruch i obsługa pociągów, poczynszy od punktu tranzytowego Iselle, uskuteczniane są przez koleje żelazne związkowe szwajcarskie, na rachunek kolei żelaznych państwowych włoskich; zaś obsługa na stacjach wykonywana jest przez te ostatnie koleje.

Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

Article I.

(1) Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siège de cet Office sera à Berne.

(2) Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

(3) Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 110000 francs par an, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

En outre, il est mis à la disposition du Département fédéral suisse des postes et des chemins de fer une somme de 25000 francs, en un versement unique, laquelle devra former avec les intérêts du capital, un fonds destiné à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

Art. II.

(1) Urząd będzie otrzymywał od Państw, zawierających umowę i zarządów kolejowych uczestniczących w Konwencji wszystkie wiadomości, posiadające znaczenie dla przewozów międzynarodowych. Na podstawie tych wiadomości Urząd może wydawać czasopismo, które wysyłać będzie bezpłatnie po jednym egzemplarzu każdemu z interesowanych Państw i zarządów kolejowych. Od żądanych nadto egzemplarzy pobierana będzie opłata, ustanowiona przez Urząd Centralny. Czasopismo to będzie wydawane w języku francuskim i niemieckim.

(2) Wykaz przedmiotów, wzmiankowanych w pozycjach 1 i 3 artykułu 2 Konwencji, również jak późniejsze zmiany, które mogą być poczynione w tym wykazie przez poszczególne, należące do Konwencji Państwa, winny być możliwie szybko podawane do wiadomości Urzędu Centralnego, który otrzymane dane podaje do wiadomości Państw umawiających się.

(3) Co się tyczy przedmiotów, wzmiankowanych w pozycji 2, to wszelkie w tym względzie dane będą żądane przez Urząd Centralny od Państw umawiających się i podawane do wiadomości innych Państw.

Art. III.

(1) Na żądanie każdego z zarządów kolejowych Urząd Centralny pośredniczy w rozrachunkach, wynikających z przewozów międzynarodowych.

(2) Wszystkie nieregulowane rachunki i długi z przewozów międzynarodowych mogą być podawane do wiadomości Urzędu Centralnego w celu łatwiejszego otrzymania ich pokrycia. W tym celu Urząd zwraca się niezwłocznie do dłużnej kolei z wezwaniem do zapłacenia należności lub też do wyjaśnienia przyczyny odmowy zapłaty.

(3) Jeżeli Urząd uzna słuszność podanych przyczyn odmowy, wówczas odsyła strony do odpowiedniego sądu.

(4) W przeciwnym razie lub też gdy spór toczy się tylko o część długu, dyrektor Urzędu może, po zażądaniu wniosku dwóch rzeczoznawców, wskazanych w tym celu przez szwajcarską Radę Związkową, orzec, aby dłużna kolej żelazna wpłaciła do Urzędu cały dług, lub też jego część; wpłacona w ten sposób suma pozostaje w rozporządzeniu Urzędu do czasu wyroku właściwego sądu.

(5) Jeżeli w ciągu piętnastu dni kolej żelazna nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu, wówczas otrzymuje nowe wezwanie do zapłaty ze wskazaniem skutków z odmowy wynikających.

(6) Jeżeli po upływie dziesięciu dni nowe to wezwanie pozostanie bez skutku, dyrektor Urzędu zwraca się urzędowo do Państwa, w którego obrębie leży dana kolej żelazna, z umotywowanym zawiadomieniem, prosząc jednocześnie, ażeby to Państwo rozpatrzyło odpowiednio środki i zbadalo, czy Urząd ma nadal pozostawić dłużną kolej w liście, zgłoszonej przez to Państwo.

(7) W razie, jeżeli zawiadomienie Urzędu pozostaje w ciągu sześciu tygodni bez odpowiedzi ze strony Państwa, w obrębie którego leży odnośna ko-

Art. II.

(1) L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en français et en allemand.

(2) La nomenclature des objets désignés aux 1^o et 3^o de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

(3) Quant aux objets visés par le 2^o, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

Art. III.

(1) Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

(2) Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

(3) Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

(4) Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

(5) Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

(6) Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

(7) Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé serait restée sans réponse dans le délai de six se-

lej żelazna, lub, jeżeli Państwo to oświadczy, że pomimo niezapłacenia nie uważa ono za stosowne wykreślić daną kolej z listy, wówczas Państwo to tem samem uważane będzie jako przyjmujące w całej rozciągłości prawa gwarancję wypłacalności kolei dłuższej co do należności, wynikających z przewozów międzynarodowych.

Postanowienia wykonawcze do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi.

§ 1.

(Art. 3 Konwencji).

(1) Wyłącza się od przewozu, o ile nie odpowiadają warunkom wyszczególnionym w Załączniku 1:

1. wszystkie *materiały samozapalne albo wybuchowe*, jako to:
 - a. *nitroglicerynę, dynamit,*
 - b. *inne materiały wybuchowe, proch strzelniczy czy wszelkiego rodzaju,*
 - c. *broń palną nabitą,*
 - d. *pioruniany rtęci, srebra i złota jak również wszelkie przygotowane z nich preparaty,*
 - e. *ogień sztuczne,*
 - f. *bawełnę strzelniczą,*
 - g. *sole kwasu pikrynowego;*
2. *produkty budzące wstręt lub cuchnące.*

(2) Warunkowo przyjmuje się do przewozu:

1. przedmioty, wyszczególnione w Załączniku I, przy zachowaniu wskazanych w nim warunków. Przedmioty te należy przewozić za oddzielnymi listami przewozowymi, nie obejmującami innych przedmiotów.
2. *złoto i srebro w sztabach, platyna, pieniądze, monety i papiery wartościowe, dokumenty, drogocenne kamienie, perły prawdziwe, klejnoty oraz inne kosztowności, dzieła sztuki, jako to: obrazy, posągi, brzozy artystyczne i antyki; do kosztowności zalicza się również przedmioty takie, jak np. cenne koronki i hafty.*

Przedmioty te przewozi się w komunikacji międzynarodowej na zasadzie międzynarodowego listu przewozowego, mianowicie, albo na mocy porozumienia u Rządów Państw interesowanych, albo też na mocy przepisów taryfowych, opracowanych przez upoważnione do tego zarządy kolejowe, zatwierdzonych przez wszystkie władze właściwe.

3. *Zwłoki.*

Zwłoki mogą być przewożone w komunikacji międzynarodowej za międzynarodowymi listami przewozowymi na warunkach następujących:

- a. przewóz uskutecznia się jako przesyłka **pośpieszna;**

maines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter, de plein droit, la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

§ 1.

(Art. 3 de la Convention.)

(1) Sont exclus du transport, lorsqu'ils ne satisfont pas aux conditions prescrites par l'Annexe 1:

- 1^o tous les *articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion*, tels que
 - a. la *nitroglycérine* (Sprengöl), la *dynamite*,
 - b. les *autres matières explosibles* et les *poudres de tir de tout genre*,
 - c. les *armes de tir chargées*,
 - d. le *fulminate de mercure*, l'*argent fulminant* et l'*or fulminant*, ainsi que les *produits préparés avec ces matières*.
 - e. les *pièces d'artifice*,
 - f. le *papier fulminant*,
 - g. les *picrates*;
- 2^o les *produits répugnants ou de mauvaise odeur.*

(2) Sont admis au transport sous certaines conditions:

- 1^o Les objets désignés dans l'Annexe 1, aux conditions y énumérées. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

- 2^o L'*or et l'argent en lingots*, le *platine*, les *valeurs monnayées ou en papier*, les *papiers importants*, les *pierrres précieuses*, les *perles fines*, les *bijoux* et *autres objets précieux*, les *objets d'art*, tels que *tableaux*, *statues*, *bronzes d'art*, *antiquités*. Dans les objets précieux sont comprises, par exemple, les *dentelles* et *broderies de grande valeur*.

Ces objets seront admis au transport international, avec la lettre de voiture internationale, en vertu, soit d'une entente entre les gouvernements des Etats intéressés, soit de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer, à ce dûment autorisées, et approuvés par toutes les autorités compétentes.

3^o Les *transports funèbres.*

Ils sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes:

- a. le transport est effectué en grande vitesse;

- b. należność przewozową należy opłacić obowiązkowo przy nadaniu;
- c. przewóz może być uskuteczony tylko pod dozorem osoby w tym celu towarzyszącej zwłokom;
- d. przewóz podlega na obszarze każdego Państwa obowiązującym tamże prawom i przepisom policyjnym, o ile w tym względzie niema pomiędzy Państwami interesowanymi umowy odrębnej.

(3) Dwa lub więcej, a nawet wszystkie Państwa, uczestniczące w Konwencji mogą w drodze odrębnych umów ustalić, ażeby przedmioty, wyłączone według Konwencji niniejszej z przewozu międzynarodowego, mogły być dopuszczone do przewozu przy zachowaniu pewnych warunków lub też, ażeby przedmioty, wyszczególnione w Załączniku 1, były przyjmowane do przewozu na warunkach łżejszych. Takie umowy mogą być zawierane w drodze korespondencji, lub też na konferencji fachowej, w tym celu zwołanej. W razie potrzeby można odwołać się do pośrednictwa Urzędu Centralnego międzynarodowych przewozów kolejami żelaznymi w Bernie. Koleje żelazne, uczestniczące w przewozach, mogą również na zasadzie taryf przyjmować do przewozu niektóre przedmioty, wyłączone z przewozu, lub też stosować do przedmiotów przyjmowanych warunkowo pewne ulgi, o ile:

- a. przewóz tych przedmiotów lub stosowane do nich ulgi dozwolone są przez wewnętrzne przepisy przewozowe i
- b. przepisy taryfowe ustalone przez zarządy kolejowe są zatwierdzone przez wszystkie władze właściwe.

§ 2.

(Art. 6 Konwencji).

(1) Dla międzynarodowych listów przewozowych obowiązujący jest wzór blankietu, wskazany w Załączniku 2. Blankiety te winny być drukowane dla przesyłek zwyczajnych na białym papierze, a dla przesyłek pośpiesznych na białym papierze z czerwonymi paskami u górnego i dolnego brzegu, tak na stronie przedniej, jak na odwrocie. Listy przewozowe winny posiadać stempel kolei żelaznej lub grupy kolejowej kraju, skąd nadawana jest przesyłka, jako dowód, że listy te są sporządzone zgodnie z Konwencją niniejszą.

Czerwone paski na liście przewozowym pośpiesznym winny mieć szerokość conajmniej 1 centymetra. Postanowienie to będzie jednak obowiązywało dopiero w terminie nie dłuższym, niż rocznym od dnia wprowadzenia w wykonanie zmienionej Konwencji.

(2) List przewozowy co do swej treści tak drukowanej, jak pisanej, winien być sporządzony w jednym z dwu języków: francuskim lub niemieckim.

(3) Jeżeli językiem urzędowym kraju stacji nadawczej nie jest język niemiecki, ani też francuski, w takim razie list przewozowy może być sporządzony w języku urzędowym tego kraju, winien wszakże zawierać dokładny przekład na język francuski lub niemiecki.

- b. les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ;
- c. le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner;
- d. les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de chaque Etat, en tant que ces transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales entre Etats.

(3) Deux ou plusieurs ou même la totalité des Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, que certains objets exclus par la présente Convention du transport international y seront admis sous certaines conditions ou que les objets désignés dans l'Annexe 1 seront admis au transport sous des conditions moins rigoureuses. Ces accords pourront être conclus par correspondance ou résulter d'une conférence technique convoquée à cet effet. Dans tous les cas on pourra avoir recours à l'intermédiaire de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à Berne. Les administrations de chemins de fer participantes pourront aussi, au moyen de tarifs, admettre certains objets exclus du transport ou adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de ceux qui ne sont admis que conditionnellement, pourvu:

- a. que les règlements intérieurs admettent le transport des objets en question ou les conditions à appliquer à ce transport;
- b. que les tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer soient approuvés par toutes les autorités compétentes.

§ 2.

(Art. 6 de la Convention).

(1) Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'Annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés pour la petite vitesse sur papier blanc, pour la grande vitesse sur papier blanc avec une bande rouge au bord supérieur et au bord inférieur, au recto et au verso. Les lettres de voiture seront certifiées conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

Les bandes rouges des lettres de voiture pour la grande vitesse doivent avoir une largeur minimum de 1 centimètre. Cette disposition ne deviendra toutefois obligatoire qu'après un délai maximum d'une année, à dater de l'entrée en vigueur de la Convention modifiée.

(2) La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues française ou allemande.

(3) Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en français ou en allemand.

(4) Części listu przewozowego, obramowane grubymi linjami, winna wypełniać kolej żelazna, pozostałe zaś nadawca. Przy nadawaniu przesyłki, której ładunek ma skutecznie nadawca, powinien on wpisać we właściwej rubryce numer i cechę przynależności wagonu.

(5) Przy nadawaniu przesyłek do miejscowości, w których jest kilka dworców, należących do różnych zarządów kolejowych, lub też do miejscowości o jednakowej lub podobnej nazwie, nadawca powinien wypełnić rubrykę listu przewozowego „kolej przeznaczenia”.

(6) Za jednym listem przewozowym można nadać kilka przedmiotów, o ile wspólne ich załadowanie okaże się możliwe ze względu na ich właściwości przyrodzone oraz, o ile nie sprzeciwia się to przepisom celnym, akcyzowym lub policyjnym.

(7) Na towary, których ładunek i wyładunek, stosownie do obowiązujących przepisów ustawowych, powinien skutecznie nadawca lub odbiorca, muszą być sporządzane oddzielne listy przewozowe, nie obejmujące innych przedmiotów.

(8) Na każdy wagon z pełnym ładunkiem stacja nadawcza może żądać sporządzenia oddzielnego listu przewozowego.

(9) Dozwala się, wszakże, bez zobowiązania i odpowiedzialności dla kolei, zamieszczanie w liście przewozowym następujących wskazówek o charakterze czysto informacyjnym:

- „Przesyłka od N. N.”.
- „Z polecenia N. N.”.
- „Do rozporządzenia N. N.”.
- „Do przeekspedjowania do N. N.”.
- „Ubezpieczono w N. N.”.

(10) Wskazówki te mogą dotyczyć tylko całej przesyłki i należy je zamieszczać na odwrotnej stronie listu przewozowego u dołu.

§ 3.

(Art. 7 Konwencji)

(1) Jeżeli przedmioty, wyszczególnione w ustępie (1) paragrafu 1-go i w Załączniku 1 będą nadane do przewozu z nazwą niewłaściwą albo, niedostateczną, lub też bez zachowania wszystkich wskazanych w Załączniku 1 środków ostrożności, dopłata wyniesie 15 franków za każdy kilogram wagi brutto wysyłanej sztuki.

(2) We wszelkich innych wypadkach dopłata, przewidziana w artykule 7 Konwencji, za niezgodne z rzeczywistością wskazanie zawartości przesyłki, wyniesie 1 frank od każdego listu przewozowego o ile wskazanie to nie mogło pociągnąć za sobą zmniejszenia opłaty przewozowej; jeżeli zaś mogło, to wyniesie podwójną różnicę pomiędzy opłatą przewozową za wskazaną zawartość przesyłki, a opłatą za stwierdzoną zawartość tejże, licząc od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia, nie mniej jednak niż 1 frank.

(3) W razie wskazania wagi mniejszej, niż rzeczywista, dopłata stanowić będzie podwójną różnicę pomiędzy opłatą przewozową za wagę wskazaną,

(4) Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur. Lors de la remise au transport de marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit inscrire à la place prescrite le numéro et les marques de propriété du wagon.

(5) Lorsqu'il existe dans une même localité des gares appartenant à des administrations différentes ou qu'il existe des localités portant la même nom ou des noms peu différents, l'expéditeur est obligé de remplir dans la lettre de voiture la rubrique „Chemin de fer destinataire”.

(6) Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

(7) Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

(8) Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

(9) Il est permis d'insérer dans la lettre de voiture, mais à titre de simple information et sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer, les mentions suivantes:

- „Envoi de N. N.”
- „Par ordre de N. N.”
- „A la disposition de N. N.”
- „Pour être réexpédié à N. N.”
- „Assuré auprès de N. N.”

(10) Ces mentions ne peuvent s'appliquer qu'à l'ensemble de l'expédition et doivent être insérées au bas du verso de la lettre de voiture.

§ 3.

(Art. 7 de la Convention.)

(1) Lorsque des marchandises désignées à l'alinéa (1) du paragraphe 1^{er} et dans l'Annexe 1 auront été remises au transport avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou que les prescriptions de sûreté indiquées dans l'Annexe 1 n'auront pas été observées, la surtaxe sera de 15 francs par kilogramme du poids brut du colis entier.

(2) Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition sera de 1 franc, par lettre de voiture, lorsque cette déclaration ne sera pas de nature à entraîner une réduction du prix de transport; sinon, elle sera du double de la différence entre le prix de transport du contenu déclaré et celui du contenu constaté, calculé du point d'expédition au point de destination, et en tout cas elle sera au minimum de 1 franc.

(3) En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel d'une expédition, la surtaxe sera le double de la différence entre le prix de transport du

a opłatą za wagę stwierdzoną od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia.

(4) W razie przeciążenia wagonu, załadowanego przez nadawcę, dopłata równać się będzie sześciokrotnej opłacie za przewóz od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia za wagę przekraczającą najwyższą z dwu krańcowych norm ładunkowych, wskazanych w ustępie (5). Jeżeli jednocześnie się zdarzy i wskazanie wagi niższej od istotnej i przeciążenie wagonu, wówczas ściągane będą łącznie dopłaty tak za niezgodne oznaczenie wagi jak za przeciążenie wagonu.

(5) Dopłata za przeciążenie wagonu [ustęp (4)] pobiera się:

- a. w razie korzystania z wagonów o *jednym* napisie, wskazującym dopuszczalne obciążenie wagonu, jeżeli oznaczona na wagonie *norma ładowności* lub *norma nośności* przekroczona została więcej niż o 5%;
- b. w razie korzystania z wagonu o dwu napisach, z których jeden wskazuje *ładowność wagonu* (obciążenie normalne), drugi zaś jego *najwyższą nośność* (obciążenie maksymalne), jeżeli obciążenie wagonu przekracza wogóle tę ostatnią nośność.

§ 4.

(Art. 9 Konwencji)

(1) Do oświadczeń, przewidzianych w artykule 9, służy blankiet według załączonego wzoru (Załącznik 3).

(2) Jeżeli nadawca wysyła zazwyczaj z jednej i tej samej stacji towary jednakowego rodzaju, wymagające opakowania, nadaje zaś je bez opakowania lub w opakowaniu, mającym stałe te same braki, w takim razie może zamiast składania oddzielnego dla każdej przesyłki oświadczenia, złożyć jedno ogólne oświadczenie na blankiecie wskazanym w Załączniku 3a. W tym wypadku list przewozowy oprócz przewidzianego w ustępie (2) artykułu 9 stwierdzenia, winien zawierać wzmiankę o złożonym na stacji nadawczej oświadczeniu ogólnym.

§ 5.

(Art. 12 Konwencji)

(1) Stacja nadawcza winna wyszczególnić we wtórniku listu przewozowego opłacone zgóry należności przewozowe, wskazane przez nią w liście przewozowym.

(2) Złożenie wtórnika listu przewozowego wystarcza do zgłoszenia roszczenia, przewidzianego w ustępie (4) artykułu 12 Konwencji, jeżeli należności przewozowe były opłacone przy nadaniu przesyłki.

poids déclaré et celui du poids constaté, depuis le point d'expédition jusqu'au point de destination.

(4) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe sera de six fois le prix applicable au transport entre la station expéditrice et la station destinataire du poids qui dépassera la plus élevée des deux limites de chargement visées dans l'alinéa (5). Lorsqu'il y aura en même temps indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, la surtaxe pour indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, la surtaxe pour indication d'un poids inférieur au poids réel et la surtaxe afférente à la surcharge seront perçues cumulativement.

(5) La surtaxe pour surcharge [alinéa (4)] est perçue:

- a. en cas d'emploi de wagons qui ne portent qu'une seule inscription indiquant le poids du chargement qu'ils peuvent recevoir, lorsque le *poids normal de chargement* ou la *capacité de chargement* indiqué est dépassé de plus de 5% lors du chargement;
- b. en cas d'emploi de wagons portant deux inscriptions dont l'une se rapporte au *poids normal de chargement (Ladegewicht)*, et l'autre au *poids maximum de chargement (Tragfähigkeit)*, lorsque la surcharge dépasse d'une manière quelconque le poids maximum de chargement.

§ 4.

(Art. 9 de la Convention.)

(1) Pour la déclaration prévue dans l'article 9 on se servira du formulaire ci-annexé (Annexe 3).

(2) Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, à la même station, des marchandises de même nature nécessitant un emballage et que ces marchandises sont remises sans emballage ou avec un emballage présentant toujours les mêmes défauts, il peut, à la place de la déclaration spéciale à chaque expédition, se servir, une fois pour toutes, du formulaire de déclaration générale prévu à l'Annexe 3a. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir, en sus de la reconnaissance prévue à l'alinéa (2) de l'article 9, la mention de la déclaration générale remise à la station expéditrice.

§ 5.

(Art. 12 de la Convention.)

(1) La station expéditrice devra spécifier, dans le duplicata de la lettre de voiture, les frais perçus en port payé inscrits par elle dans la lettre de voiture.

(2) La production du duplicata de la lettre de voiture suffit pour introduire la réclamation prévue à l'article 12, alinéa (4), de la Convention, lorsque les frais de transport ont été liquidés au moment de la remise de la marchandise au transport.

§ 6.

(Art. 14 Konwencji)

(1) Terminy dostawy nie mogą przekraczać następujących terminów maksymalnych.

- a. dla przesyłek pośpiesznych:
 1. terminu wysłania 1 dobę
 2. terminu przewozu, na każde rozpoczęte 250 kilometrów 1 „
- b. dla przesyłek zwyczajnych:
 1. terminu wysłania 2 doby
 2. terminu przewozu, na każde rozpoczęte 250 kilometrów 2 doby

(2) Przy przejściu przesyłki z jednej kolei żelaznej na drugą, terminy przewozu oblicza się na podstawie całkowitej odległości pomiędzy stacją nadawczą a stacją przeznaczenia, terminy zaś wysłania oblicza się tylko raz jeden bez względu na ilość kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie.

(3) Prawa i przepisy ustawowe Państw, umawiających się określają w jakiej mierze podwładne im zarządy kolejowe mogą wyznaczać terminy dodatkowe w następujących wypadkach:

- 1) na dni jarmarczne;
- 2) na czas niezwykłych warunków przewozu na kolejach;
- 3) w tych wypadkach, gdy przesyłka musi przejść przez przestrzeń wodną, której brzegi nie są połączone mostem, lub też, gdy musi przejść po łącznicy pomiędzy kolejami uczestniczącymi w przewozie;
- 4) dla kolei drugorzędnych, lub też takich, których tor nie ma szerokości normalnej.

(4) Jeżeli która z kolei żelaznych będzie zmuszona zastosować jeden z terminów dodatkowych, warunkowo dozwolanych przez poszczególne Państwa w czterech wypadkach wyżej przytoczonych, powinna przy stemplowaniu listu przewozowego, celem oznaczenia daty zdania przesyłki kolei następnej, wskazać w liście przewozowym przyczynę i długość terminu dodatkowego, który został zastosowany.

(5) Termin dostawy rozpoczyna się od północy, następującej po przyjęciu przesyłki i listu przewozowego. Termin dostawy uważa się za zachowany, jeżeli, przed jego upływem, przesyłka została wydana, lub odbiorca, albo osoba uprawniona do odbioru, została zawiadomiona o nadejściu przesyłki, zgodnie z przepisami, obowiązującymi na kolei odbiorczej.

(6) Te same przepisy określają, w jaki sposób stwierdza się doręczenie pisemnego zawiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki. Dla przesyłek, o których nadejściu kolej żelazna nie zawiadamia odbiorcę pisemnie, tudzież dla przesyłek, nie dostarczanych przez kolej odbiorcy do mieszkania, termin dostawy należy uważać za zachowany, jeżeli przed jego upływem przesyłka została oddana do rozporządzenia odbiorcy na stacji przeznaczenia.

(7) Bieg terminu dostawy zawieszają na czas trwania formalności celnych, akcyzowych i policyjnych, tudzież na czas przerwy w ruchu, powodującej

§ 6.

(Art. 14 de la Convention.)

(1) Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

- a. pour la grande vitesse:
 - 1^o délai d'expédition 1 jour;
 - 2^o délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres 1 jour;
- b. pour la petite vitesse:
 - 1^o délai d'expédition 2 jours;
 - 2^o délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres 2 jours.

(2) Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

(3) Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

- 1^o les jours de foire;
- 2^o les époques de trafic extraordinaire;
- 3^o lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport;
- 4^o pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

(4) Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

(5) Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

(6) Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée. Pour les marchandises qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée et pour celles qui ne sont pas livrées à domicile par le chemin de fer, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est mise à la disposition du destinataire à la gare de destination.

(7) Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic

czasowe wstrzymanie wysłania lub dalszego przewozu przesyłki koleją, jeżeli przerwa powstała nie z winy kolei żelaznej.

(8) Jeżeli dzień następujący po dniu nadania przesyłki jest niedzielny, początek terminu dostawy przenosi się o 24 godziny później.

(9) Również jeżeli ostatni dzień terminu dostawy przypada na niedzielę, termin dostawy upływa dnia następnego.

(10) Te dwa wyjątki nie stosują się do przesyłek pośpiesznych.

(11) W razie, gdy którekolwiek z Państw wprowadzi do swego prawodawstwa lub włączy do zatwierdzonych kolejowych przepisów ustawowych postanowienie co do zawieszania ruchu towarowego w niedziele i określone dni świąteczne, to terminy przewozu odpowiednio się przedłużają.

§ 7.

art. 15 Konwencji).

(1) Do zlecenia, wskazanego w ustępie (6) artykułu 15 nadawca winien używać blankietu, ustalonego w załączniku 4.

(2) Zlecenia winny być uczynione zgodnie z przepisami, wyszczególnionymi w paragrafie 2, ustępach (2) i (3), dotyczących sporządzenia listu przewozowego.

§ 8.

(Art. 32 Konwencji).

(1) Jako normalną stratę na wadze podczas przewozu przyjmuje się 2% na towarach płynnych lub wilgotnych oraz następujących towarach suchych:

drzewo farbiarskie tarte i mielone,
kora,
korzenie,
korzeń lukrecjowy,
tytuń krajany,
skóry wyprawione,
owoce suszone i osmażane,
ścięgna zwierzęce,
rogi i kopyta,
kości (całe i mielone).
tłuszcze,
mydła i oleje twarde,
owoce świeże,
liście tytoniowe świeże,
wełna,
skóry niewyprawione,
futra w błamach,
ryby suszone,
chmiel,
kit świeży,
szczecina,
włosie końskie,
sól.

(2) Dla wszystkich innych towarów suchych z liczby wskazanych w art. 32 Konwencji niniejszej, jaką normalną stratę na wadze przyjmuje się 1%.

empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

(8) Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

(9) De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

(10) Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

(11) Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés en proportion.

§ 7.

(Art. 15 de la Convention.)

(1) Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa (6), l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'Annexe 4.

(2) Les instructions doivent être données conformément aux prescriptions du § 2, alinéas (2) et (3), concernant la rédaction de la lettre de voiture.

§ 8.

(Art. 32 de la Convention.)

(1) Une tolérance de 2% du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraîches,
laine,
peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais,
soies de porc,
crins,
sel.

(2) Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention cette tolérance est réduite à 1%.

§ 9.

(Art. 38 Konwencji).

(1) Wysokość zadeklarowanego ubezpieczenia dostawy wypisuje się literami w odpowiedniej rubryce listu przewozowego.

(2) W takim razie pobiera się dodatkową opłatę w wysokości 0,25 centymów za każde rozpoczęte 10 franków oraz 10 kilometrów. Ogólna suma tej opłaty może być zaokrągloną do 5 centymów wzwyż.

(3) Minimum tej opłaty określa się na 50 centymów za cały przebieg.

§ 10.

(Art. 48 Konwencji).

(1) O ile nie zawarto umowy specjalnej, terminy dostawy, określone w art. 14 Konwencji oraz w § 6 niniejszych Postanowień wykonawczych, dzieli się pomiędzy kolejami żelaznymi, biorącymi udział w przewozie, w sposób następujący:

1. Pomiedzy dwiema kolejami sąsiednimi:
 - a. termin wysłania przesyłki — w równych częściach;
 - b. termin przewozu — w stosunku do odległości taryfowych, z którymi każda z obu kolei uczestniczy w przewozie.
2. Pomiedzy trzema i więcej kolejami:
 - a. pierwszej i ostatniej kolei przypada w udziale po 12 godzin terminu wysłania przy przesyłkach zwyczajnych, 6 zaś godzin — przy przesyłkach pośpiesznych;
 - b. resztę terminu wysłania, tudzież trzecia część terminu przewozu dzieli się w równych częściach pomiędzy kolejami, uczestniczącymi w przewozie;
 - c. pozostałe dwie trzecie terminu przewozu dzieli się w stosunku do odległości taryfowych, z którymi każda z kolei uczestniczy w przewozie.

(2) Dodatkowe terminy dostawy, do których miałyby prawo dana kolej na podstawie postanowień swej taryfy wewnętrznej, zalicza się na rzecz tejże kolei.

(3) Czas pomiędzy chwilą nadania przesyłki do przewozu, a chwilą, od której rozpoczyna się termin dostawy, zalicza się wyłącznie na rzecz kolei nadawczej.

(4) Powyżej wyszczególniony podział nie ma zastosowania wówczas, gdy ogólny termin dostawy był dotrzymany.

§ 11.

W Państwach, zawierających umowę, w których frank nie jest jednostką pieniężną, sumy, określone w niniejszych Postanowień wykonawczych, wyraża się w odpowiednich jednostkach pieniężnych tychże Państw.

§ 9.

(Art. 38 de la Convention.)

(1) La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

(2) Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire de 0 ct. 25 par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres. Le montant total de cette taxe pourra être arrondi aux 5 centimes supérieurs.

(3) Le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 50 pour le parcours total.

§ 10.

(Art. 48 de la Convention.)

(1) A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la Convention et le § 6 des présentes Dispositions réglementaires seront partagés entre les différents chemins de fer qui auront pris part au transport de la manière suivante.

- 1^o Entre deux chemins de fer voisins:
 - a. le délai d'expédition, en deux parties égales;
 - b. le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
- 2^o Entre trois chemins de fer ou plus:
 - a. le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse;
 - b. le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus;
 - c. les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

(2) Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

(3) L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

(4) Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes Dispositions réglementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

Załącznik 1.**Przepisy dotyczące przedmiotów przyjmowanych do przewozu warunkowo.**

I.

(1) *Petardy do sygnałów strzałowych dla zatrzymania pociągów* muszą być dobrze opakowane w skrawki papieru, trociny, gips lub w inny sposób, tak aby nie przylegały do siebie i były dostatecznie umocowane, celem uniemożliwienia ocierania się kapsli blaszanych ani wzajemnie o siebie, ani też o inne przedmioty. Do pakowania należy używać skrzyniek z mocnych desek fugowanych, grubości najmniej 26 m/m, spojonych śrubami drzewnymi; skrzynki te należy pomieścić w drugie skrzynie również mocne, objętości nie większej, niż 0,06³ metra.

(2) Petardy można przyjmować do przewozu tylko z warunkiem dołączenia do listu przewozowego zaświadczenia urzędowego, stwierdzającego, że opakowanie odpowiada wymogom przepisów.

II.

Kapiszony do broni palnej, kapsle strzałowe do broni ręcznej, płatki zapalne niewybuchające do pocisków, próżne łuski do naboji z zapalnikami muszą być starannie ułożone w mocnych skrzyniach lub beczułkach. Każdą przesyłkę należy zaopatrzyć w odpowiedni do zawartości napis, jak: „kapiszony”, „kapsle strzałowe” i t. p.

III.

(1) *Zapałki chemiczne lub inne zapalające się przez potarcie* (jak: zapałki świeczkowe, hubkowe i t. p.) muszą być starannie ułożone w pudła z mocnej blachy lub z drzewa bardzo mocnego, rozmiarów najwyżej do 1,2³ metra; przyczem pudła należy wypełniać tak szczelnie, by nie pozostawało wolnego miejsca wewnątrz. Stronę zewnętrzną pudła należy zaopatrzyć w wyraźny napis, oznaczający jego wartość.

(2) *Masa zapalna z fosforu żółtego i chloranu potasowego na zapałkach chemicznych* nie powinna zawierać — w stanie suchym — więcej niż 10% fosforu i 40% chloranu potasowego. Do każdej przesyłki należy załączyć oświadczenie fabrykanta stwierdzające, że normy te nie zostały przekroczone.

IV.

Lonty bezpieczeństwa, to jest lonty z cienkiego, lecz mocno splecionego węża z rdzeniem o względnie nieznacznej ilości prochu strzelniczego, podlegają przepisom, zawartym pod № III ustęp 1).

V.

Pudełka gaszące (extinktory) *Buchera* w gilzach blaszanych można przyjmować do przewozu nie inaczej, jak w pudełkach o zawartości najwyżej 10 ki-

Annexe 1.**Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.**

I.

(1) *Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer* doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en fer-blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni toucher un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être en fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées avec rainures et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 60 décimètres cubes.

(2) Les pétards ne sont admis au transport que si les lettres de voiture sont revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu, les pastilles fulminantes pour munitions d'armes portatives, les amorces non détonantes pour projectiles et les douilles amorcées doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de „capsules”, „pastilles fulminantes”, etc.

III.

(1) *Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction* (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou, etc.) doivent être emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide, de 1 mètre cube 200 décimètres cubes au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

(2) *La masse inflammable des allumettes chimiques de phosphore jaune et de chlorate de potasse* ne doit pas contenir, à l'état sec, plus de 10% de phosphore et de 40% de chlorate de potasse. Les envois doivent être accompagnés d'une déclaration du fabricant certifiant que ces limites n'ont pas été dépassées.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° III, alinéa (1).

V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en fer-blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus,

logramowej, przyczem pudełka muszą być wyklejone wewnątrz papierem i należy je umieszczać w większych skrzyniach, również wyklejonych papierem wewnątrz.

VI.

(1) *Fosfor zwyczajny* (biały lub żółty) musi być zanurzony w wodzie w pudełkach blaszanych zalutowanych o zawartości najwyżej 30 kilogramów i dobrze ułożony w mocne skrzynie. Ponadto skrzynie te należy zaopatrzyć w dwie mocne antaby.

Waga skrzyń nie powinna przewyższać 100 kg. Każdą skrzynię należy zaopatrzyć na zewnątrz w napis „fosfor żółty (biały)” oraz „wierzch”.

(2) *Fosfor bezpostaciowy* (czerwony) musi być opakowany w szczelnie zalutowane pudełka blaszane, ułożone w trocinach, w mocnych skrzyniach. Skrzynie, których waga nie może przekraczać 90 kilogramów, należy zaopatrywać w napis zewnętrzny „fosfor czerwony”.

(3) *Fosforek wapnia* można przyjmować do przewozu na tych samych warunkach. Skrzynie należy zaopatrzyć w napis „fosforek wapnia”.

(4) *Mieszanki fosforu bezpostaciowego z żywicami lub tłuszczami*, o punkcie topności powyżej 35° C można przyjmować do przewozu, jeżeli zostały sporządzone przez stopienie łącznych składników. Muszą być one zapakowane w takie skrzynie, aby nic się z nich nie mogło wysypywać, lub też wlane do naboju nie nabitych.

(5) *Trójsiarczek fosforu* musi być zawarty w szczelnych cylindrach metalowych. Te zaś ostatnie muszą być umieszczone w skrzynkach drewnianych z desek dobrze dopasowanych.

VII.

(1) *Surowy siarczek sodowy, nieskrystalizowany*, można przyjmować do przewozu tylko opakowany w naczynia blaszane, hermetycznie zamknięte; *oczyszczony siarczek sodowy, przekrystalizowany* tylko w beczkach lub innych naczyniach nieprzemakalnych.

(2) 1. *Masę, pozostałą od oczyszczania gazu świetlnego i zawierającą żelazo lub mangan*, jeżeli nie jest opakowana w skrzynkach z grubej blachy, można przewozić tylko w wagonach żelaznych.

Jeżeli wagony te nie są zaopatrzone w blaszane daszki, zamykające je szczelnie, przesyłka musi być całkowicie przykryta oponami, odpowiednio nasyconymi, by masa nie mogła się zapalić przy bezpośrednim zetknięciu z płomieniem. Naładowanie i wyładowanie takich przesyłek jest obowiązkiem nadawcy, względnie odbiorcy. Nadawca obowiązany jest, prócz tego, na żądanie kolei, dostarczyć odpowiednich opon do przykrycia wagonu.

2. Jeżeli wymieniona pod punktem 1-ym masa pozostała od oczyszczania gazu świetlnego jest utleniona i ta okoliczność jest wyraźnie zaznaczona przez nadawcę w liście przewozowym, wówczas masę tę można przyjmować

revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI.

(1) Le *phosphore ordinaire* (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer-blanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de „phosphore jaune (blanc) ordinaire” et celle de „haut”.

(2) Le *phosphore amorphe* (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées, avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication „phosphore rouge”.

(3) Le *phosphore de calcium* est accepté au transport aux mêmes conditions. Les caisses doivent porter la suscription „phosphore de calcium”.

(4) Les *mélanges de phosphore amorphe* avec des résines ou des graisses dont le point de fusion est supérieur à 35° centigrade (Celsius) sont admis au transport s'ils ont été obtenus en fondant ensemble leurs composants. Ils doivent être emballés dans caisses ne permettant aucune fuite, ou être fondus dans des projectiles non chargés.

(5) Le *sesquisulfure de phosphore* doit être renfermé dans des cylindres métalliques étanches, contenus eux-mêmes dans des caisses en bois faites de planches bien jointes.

VII.

(1) Le *sulfure de sodium brut, non cristallisé*, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des récipients en tôle hermétiquement clos; le *sulfure de sodium raffiné, cristallisé*, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

(2) 1° La *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage* et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

2° Si la matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage dont il est parlé au 1° est oxydée et que ce fait soit expressément confirmé par l'expéditeur dans la lettre de voiture, cette matière sera acceptée au tran-

do przewozu, jako przesyłki drobne w opakowaniu dowolnym, jeżeli zaś będzie nadana w pełnych ładunkach wagonowych to przewozi się ją w wagonach niekrytych bez opon.

(3) Na tych samych warunkach co surowy siarczek sodowy niekryształizowany można przyjmować do przewozu *koksów sodowanych* (produkt uboczny, otrzymywany przy fabrykacji olejów smołowych).

VIII.

Celloidyna, produkt otrzymany przez niezupełne wyparowanie alkoholu zawartego w kolloidum, o wyglądzie mydła, i składający się przeważnie z bawełny kolloidowej, można przyjmować do przewozu nie inaczej, jak tylko z warunkiem, aby oddzielne płytki celloidyny były opakowane w sposób zabezpieczający całkowicie od wysychania.

IX.

(1) *Eter siarczany i roztwory nitrocelulozy* w eterze siarczanym (kolloidum), w alkoholu amyłowym, w eterze octowym, w octanie amyłowym, w acetonie, w nitrobenzolu, lub w mieszaninach tych cieczy, jak również w innych *cieczach, zawierających eter siarczany w dużej ilości* (jak np. w kroplach Hoffmanna) można przyjmować do przewozu tylko:

1. bądź w szczelnych naczyniach z mocnej blachy żelaznej, dobrze spojonej, lutowanej lub żłobkowanej. Zawartość takich naczyń nie może przekraczać 500 kilogramów;
2. bądź w hermetycznie zamkniętych szklanych lub metalowych naczyniach, wagi brutto najwyższej 60 kilogramów i opakowanych stosownie do przepisów następujących:
 - a. w razie połączenia pewnej ilości naczyń w jedną sztukę, naczynia te winny być ułożone ściśle w mocne drewniane skrzynie, wyłożone słomą, sianem, otrębami, trocinami, krzemionką lub innym materiałem sypkim;
 - b. naczynia, zapakowane oddzielnie, można przyjmować do przewozu w koszykach lub mocnych kublach, zaopatrzonych w pokrywy dobrze przylegające, z antabami, dostatecznie przekładanych materiałem opakunkowym; pokrywy ze słomy, trzciny, sitowia lub podobnego materiału, muszą być nasyczone rozrobioną gliną lub mlekiem wapiennym, lub innym podobnym materiałem, zmieszanym ze szkłem wodnym.
- (2) Dla naczyń z blachy lub z metalu zawartość nie może przekraczać przy temperaturze 15° C, dziewięciu dziesiątych pojemności naczynia.

(3) Przewóz może się odbywać w wagonach niekrytych, bez opon. Jeżeli odbywa się w wagonach krytych, należy wytworzyć w wagonie za pomocą otworów bocznych, bądź okienek, bądź żaluzji, dostateczny przeciąg powietrza dla usunięcia wydobywającej się wewnątrz pary.

sport comme colis isolé, avec un emballage quelconque; au cas où elle serait remise par chargement complet, le transport sera effectué dans des wagons découverts, non munis de bâches.

(3) Sont acceptés au transport, aux mêmes conditions que le sulfure de sodium brut non cristallisé, les *cokes à base de soude* (produit accessoire obtenu dans la fabrication des huiles de goudron).

VIII.

La *celloidine*, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en coton à collodion, n'est pas admise au transport à moins que les lames isolées de celloidine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

IX.

(1) *L'éther sulfurique* et les *solutions de nitro-cellulose* dans l'éther sulfurique (collodion), dans l'alcool méthylique, dans l'alcool éthylique, dans l'alcool amylique, dans l'éther acétique, dans l'acétate d'amyle, dans l'acétone, dans le nitrobenzol ou dans des mélanges de ces liquides, ainsi que les autres *liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande quantité* (comme les gouttes d'Hoffmann), ne peuvent être expédiés que: soit

- 1° dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien rivés ou soudés ou assujettis par des rainures, contenant au maximum 500 kilogrammes,

ou
- 2° dans des vases hermétiquement fermés en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilogrammes au maximum, et emballés conformément aux prescriptions suivantes:
 - a. Quand plusieurs vases sont remis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, sciure de bois, terre d'infusoires ou d'autres substances meubles.
 - b. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble.
- (2) Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser, à la température de 15° centigrade (Celsius), les neuf dixièmes de la capacité du récipient.

(3) Le transport peut avoir lieu en wagons découverts non bâchés. Lorsqu'il est effectué dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur.

(4) Roztwory nitrocelulozy w kwasie octowym można wysyłać tylko w szczelnie zamkniętych naczyniach glinianych lub szklanych, w ilościach nie przekraczających 90 kilogramów wagi brutto. Odnośnie do opakowania naczyń stosują się postanowienia podane w ustępie (1) 2 a i b.

(5) Co się tyczy opakowania tych przedmiotów wraz z innymi przedmiotami, patrz № XXXV.

(6) Postanowienia, zawarte w ustępie (1), 2 i w ustępie (5), stosuje się również do *cynkoetylu*, jednakże w żadnym razie niewolno używać do opakowania materiałów palnych.

X.

(1) *Dwusiarczek węgla* przewozi się wyłącznie w wagonach niekrytych bez opon i tylko na warunkach następujących:

1. bądź w naczyniach z mocnej blachy szczelnie spojonych, zawierających najwyżej 500 kilogramów,
2. lub w blaszanych naczyniach, zawierających najwyżej 75 kilogramów brutto, wzmocnionych u góry i u dołu żelaznymi obręczami. Naczynia te muszą być umieszczone w koszyki lub kubły, lub też opakowane w skrzynie, wyłożone słomą, sianem, otrębami, trocinami, krzemionką lub innymi materiałami sypkimi
3. lub w szklanych naczyniach, układanych w mocne skrzynie, wyłożone słomą, sianem, otrębami, trocinami, krzemionką lub innymi materiałami sypkimi.

(2) Zawartość naczyń z blachy nie może przekraczać 1 kilograma cieczy na 0,825 litra pojemności naczynia.

(3) *Dwusiarczek węgla*, nadany do przewozu w ilościach nie większych nad 2 kilogramy, można łączyć w jedną sztukę z innymi przedmiotami, dopuszczonymi do przewozu bez zastrzeżeń, z warunkiem, aby był zamknięty hermetycznie w naczyniach z blachy, zapakowanych z innymi przedmiotami w mocnej skrzyni wyłożonej słomą, sianem, otrębami, trocinami lub innymi materiałami sypkimi. Sztuki można przewozić wyłącznie tylko w wagonach niekrytych, bez opon, przyczem w liście przewozowym należy wskazać, że zawierają *dwusiarczek węgla*.

XI.

(1) *Spirytus drzewny* surowy i oczyszczony oraz *aceton* — o ile nie są nadawane do przewozu w umyślnie zbudowanych w tym celu wagonach—cysternach (Kotłach) lub w beczkach można przyjmować tylko w naczyniach szklanych lub metalowych. Naczynia te muszą być opakowane w sposób wskazany pod № XV, 1.

(2) Co się tyczy opakowania z innymi przedmiotami, patrz № XXXV.

(4) Les solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique ne doivent être expédiées que dans des vases étanches, bien fermés, en terre ou en verre, par quantités ne dépassant pas 90 kilogrammes de poids brut. Sont applicables pour l'emballage des vases les prescriptions édictées à l'alinéa (1), 2^o a et b.

(5) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir le n^o XXXV.

(6) Les dispositions de l'alinéa (1) 2^o et de l'alinéa (5) sont aussi applicables au *zincéthyle*; toutefois aucune matière inflammable ne doit être employée pour l'emballage.

X.

(1) Le *sulfure de carbone* est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes:

soit

- 1^o en vases étanches de forte tôle bien rivée ne contenant pas plus de 500 kilogrammes, ou
- 2^o en vases de tôle de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, ou
- 3^o en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles.

(2) Pour les vases en tôle, la contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide pour 825 millilitres de capacité du récipient.

(3) Le *sulfure de carbone*, livré au transport par quantité de 2 kilogrammes au plus, peut être réuni en un colis avec d'autres objets admis au transport sans conditions, pourvu qu'il soit renfermé dans des récipients en tôle hermétiquement fermés, emballés avec les autres objets dans une caisse solide garnie de paille, de foin, de son, de sciure de bois ou de toute autre substance meuble. Les colis doivent être transportés exclusivement dans des wagons découverts, sans bâches, et la lettre de voiture doit indiquer qu'ils contiennent du *sulfure de carbone*.

XI.

(1) *L'esprit de bois* à l'état brut ou rectifié et *l'acétone* — à moins qu'ils ne soient dans des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-réservoirs) ou en tonneaux—ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n^o XV, 1^o.

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n^o XXXV.

XII.

Wapno użyte w gazowniach do oczyszczania gazu świetlnego można przewozić tylko w wagonach niekrytych.

XIII.

Chloran potasu i inne chlorany muszą być starannie opakowane, w hermetycznie zamknięte skrzynie lub beczki wyklejone wewnątrz papierem.

XIV.

(1) *Kwas pikrynowy* można przewozić nie inaczej, jak z warunkiem zaświadczenia umieszczonego na liście przewozowym przez chemika, uznanego przez zarząd kolejowy, stwierdzającego, że kwas pikrynowy nie zagraża niebezpieczeństwem przy przewozie.

(2) *Ołowiu* nie można używać do opakowania kwasu pikrynowego, nie można go też przewozić razem z kwasem pikrynowym w jednym wagonie. Wagonów obitych lub pokrytych ołowiem nie można używać do tego rodzaju przesyłek.

XV.

Kwasy mineralne ciekłe, wszelkiego rodzaju, a w szczególności kwas siarkowy, wiotryolej, kwas solny, kwas azotowy (saletrzan) o ciężarze właściwym niższym niż 1,48 [46^o,8 Baume] (co się tyczy kwasów stężonych, patrz № XVII), jak również *chlork siarki* podlegają postanowieniom następującym:

1. Jeżeli produkty te wysyłała się w gąsiorach, butlach lub dzbanach, naczynia te muszą być hermetycznie zamknięte, dobrze opakowane i zamknięte w specjalnych skrzyniach, lub plecionych koszach, zaopatrzonych w antaby dla łatwego przenoszenia.

Zamiast plecionych koszów, można używać metalowych, w tym razie opakowanie pomiędzy naczyniem i koszem metalowym musi być tego rodzaju, aby uchronić naczynie od rozbicia lub zapalenia przez zetknięcie się z jego zawartością, lub też od iskry.

Jeżeli materiały te wysyła się w naczyniach z metalu, drzewa lub kauczuku, naczynia te muszą być zupełnie szczelne i zaopatrzone w dobre zamknięcia:

Oдноśnie kwasu azotowego saletrzanego na liście przewozowym należy oznaczyć ciężar właściwy w temperaturze 15^oC. W braku takiego oznaczenia w liście przewozowym, kwas należy uważać za stężony.

2. Materiały te, z zastrzeżeniami, wyrażeniami pod № XXXV, należy ładować zawsze oddzielnie i w żadnym razie nie można ich umieszczać z drugimi chemikaljami w jednym wagonie.
3. Postanowienia pod 1 i 2 dotyczą również i naczyni, w których materiały te były prze-

XII.

La chaux d'épuration du gaz (chaux verte) n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus intérieurement de papier collé contre les parois.

XIV.

(1) *L'acide picrique* n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

(2) Le plomb devra être exclu de l'emballage de l'acide picrique et ne pas être transporté réuni avec cet acide dans le même wagon. Les wagons doublés ou couverts de plomb ne devront pas être employés à ce transport.

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature, particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique (eau-forte), d'un poids spécifique inférieur à 1,48 [46^o,8 Baumé] (au sujet des acides concentrés, voir n^o XVII), ainsi que le *chlorure de soufre*, sont soumis aux prescriptions suivantes:

- 1^o Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement. Au lieu de bannettes, on peut employer des paniers en métal; dans ce cas, la matière d'emballage entre le récipient et le panier de métal doit être de nature à empêcher le récipient d'être brisé et à ne s'enflammer ni au contact avec le contenu du récipient, ni par des étincelles.

Quand ces produits sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être parfaitement étanches et pourvus de bonnes fermetures.

Pour l'acide nitrique, la lettre de voiture doit indiquer le poids spécifique pour une température de 15^o centigrade (Celsius). A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré.

- 2^o Ces produits doivent toujours, sous la réserve des dispositions du n^o XXXV, être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.
- 3^o Les prescriptions du 1^o et du 2^o s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdites ma-

wiezione. Naczynia takie należy zawsze deklorować jako służące do tego rodzaju przesyłek.

4. Ładować przesyłki, w których liczbie mogłaby się znajdować choćby tylko jedna sztuka o wadze przekraczającej 75 kilogramów, obowiązuje nadawca, — wyładować zaś odbiorca.
5. Jeżeli odbiorca nie wyładuje tych przesyłek w ciągu dni trzech następujących po przybyciu towaru na stację odbiorczą, lub w ciągu trzech dni po wysłaniu zawiadomienia o przybyciu i nie zabierze ich ze stacji, kolej ma prawo zgodnie z obowiązującymi w tym względzie przepisami, oddać takie przesyłki na skład lub powierzenia ich komisantowi. Jeżeli to byłoby niemożliwym, kolej może przesyłki te sprzedać, bez żadnych formalności.

XVa.

Odpadki kwasu siarkowego, pochodzące z fabrykacji nitrogliceryny, można przyjmować do przewozu tylko z warunkiem zaświadczenia zamieszczonego na liście przewozowym przez fabrykanta, stwierdzającego, że odpadki te są zupełnie odnitrowane. Pozatem obowiązują postanowienia zawarte pod № XV.

XVb.

Akumulatory elektryczne, napełnione cieczą, nabite lub nie nabite można przyjmować do przewozu na warunkach następujących:

1. Akumulatory muszą być umieszczone w skrzyniach do baterji, ściśle odpowiadających ich wymiarom tak, żeby naczynia nie mogły się wewnątrz poruszać.
2. Skrzynka z baterją musi być umieszczoną w skrzyni zewnętrznej, a wolną przestrzeń należy wypełnić krzemionką, trocinami, miałem węglowym lub innym materiałem chłonnym.
3. Bieguny muszą być zabezpieczone od krótkiego spięcia.
4. Skrzynie muszą być zaopatrzone w antaby, a wieka nosić widoczny napis: „Akumulatory elektryczne” oraz „Wierch”.

XVI.

(1) *Ług żrący* (ług sodowy żrący, ług potasowy żrący, ług sodowy, ług potasowy), *odpady od rafinowania olejów*, podlegają postanowieniom, wyszczególnionym pod № XV, 1, 3, z wyjątkiem postanowienia 2, pod liczbą 3, 4 i 5.

Te same postanowienia stosują się do bromu, z tym tylko wyjątkiem, że można go przewozić tylko w wagonach niekrytych, balony szklane z bromem muszą być umieszczone w mocnych skrzyniach drewnianych lub metalowych i obsypane po szyjki popiołem, piaskiem lub krzemionką.

tières ont été transportées. Ces vases doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport.

- 4^o Le chargement des envois, parmi lesquels il se trouverait ne fût-ce qu'un seul colis dont le poids dépasserait 75 kilogrammes, incombe à l'expéditeur et le déchargement au destinataire.
- 5^o Si le déchargement et l'enlèvement de ces envois ne sont pas effectués dans les trois jours qui suivent l'arrivée de la marchandise à la gare de destination, ou dans les trois jours après expédition de l'avis d'arrivée, l'administration du chemin de fer est autorisée, à la condition d'observer les dispositions réglementaires y relatives, à déposer ces envois dans un entrepôt ou à les confier à un commissionnaire. Si cela est impossible, elle peut les vendre sans autre formalité.

XVa.

Les *résidus d'acide sulfurique* provenant de la fabrication de la nitroglycérine ne sont admis à l'expédition que si la lettre de voiture porte une attestation du fabricant certifiant qu'ils ont été complètement dénitriés. Pour le reste, les dispositions du n^o XV sont applicables.

XVb.

Les *accumulateurs électriques montés avec liquide*, chargés ou non chargés, sont acceptés au transport aux conditions suivantes:

- 1^o Les accumulateurs doivent être calés dans une caisse de batterie correspondant à leurs dimensions, de manière que les bacs ne puissent se déplacer à l'intérieur.
- 2^o La caisse de batterie sera placée dans une caisse de transport et les espaces vides alentour seront remplis de terre d'infusoires, de sciure de bois, de poudre de charbon, de sable, ou d'une autre matière absorbante analogue.
- 3^o Les pôles doivent être protégés contre un court circuit.
- 4^o Les caisses doivent être munies de poignées et les couvercles porteront lisiblement écrites les mentions „Accumulateurs électriques” et „Haut”.

XVI.

(1) La *lessive caustique* (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le *résidu d'huile* (de raffinerie d'huile) sont soumis aux prescriptions spécifiées sous le n^o XV, 1^o, 3^o (à l'exception de la disposition du 2^o citée au 3), 4^o et 5^o.

Les mêmes dispositions s'appliquent au *brome*, sauf que celui-ci est expédié seulement en wagons découverts, et que les ballons de verre qui le contiennent doivent être renfermés dans des caisses solides en bois ou en métal, et entourés jusqu'au col de cendre, de sable ou de terre d'infusoires.

(2) Co się tyczy opakowania łącznie z drugimi przedmiotami, patrz № XXXV.

XVII.

Do przewozu *stężonego kwasu azotowego (saletrzanego)* o ciężarze właściwym 1,48 (46^o,8 Baume) i wyższej, jak również *czerwonego dymiącego kwasu azotowego*, stosują się postanowienia, wymienione pod № XV z tym warunkiem, że balony i butle muszą być umieszczone w naczyniach i przesypane krzemionką, lub innym stosownym materiałem ziemnym suchym, grubości conajmniej równej objętości naczyń. Takie przesypanie nie jest konieczne, jeżeli balony i butle umieszczone są w koszach żelaznych, zakrywających naczynia całkowicie. Naczynia muszą być unieruchomione za pomocą zatyczek dostatecznie elastycznych, owiniętych azbestem. Kosze metalowe muszą być tego rodzaju, ażeby w razie rozbicia naczyń szklanych, zawartość ich nie wylewała się na zewnątrz.

XVIII.

(1) *Bezwodny kwas siarkowy* (bezwodnik, t. zw. olej stały) można przewozić tylko:

1. w mocnych blaszankach, dobrze zalutowanych i pobielanych, lub też
2. w mocnych żelaznych lub miedzianych butlach z hermetycznie zamkniętym otworem, zalepionym i następnie obłożonym warstwą gliny.

Skrzynki lub butelki muszą być obłożone miłkim materiałem nieorganicznym jak n. p. wełną szlakową, krzemionką, popiołem i t. p. oraz dobrze zapakowane w mocne skrzynie drewniane.

(2) Pozatem należy stosować postanowienia zawarte pod № XV, 2 i 5.

XIX.

(1) *Lakiery, farby przyrządzone z domieszką lakieru, oleje eteryczne i tłuszczowe*, tudzież *wszelkiego rodzaju esencje* z wyjątkiem eteru siarczanego (patrz № IX) i naftowego (patrz № XXII), *alkohol czysty, spirytus, okowita i wszelkie inne spirytualja, niewymienione pod № XI*, jak również *octan amylovoy*, przewożone w balonach, butlach i dzbanach podlegają przepisom zawartym pod № XV, 1 wstępnie 1.

(2) Co się tyczy opakowania łącznie z innymi przedmiotami, patrz № XXXV.

XX.

Nafta w stanie surowym i oczyszczona, jeżeli jej ciężar właściwy jest nie mniejszy niż 0,780 w temperaturze 17,5^o C. lub o ile nie wydziela pary zapalnej w temperaturze poniżej 21^o C. w aparacie Abła, pod ciśnieniem barometrycznym 760 milimetrów (sprowadzonym do poziomu morza) (petrole de test); *oleje wyrabiane ze smoły z węgla brunatnych, oleje torfowe i łupkowe, nafta asfaltowa i produkty ich destylacji*, o ile ciecz te mają ciężar gatunkowy nie

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n^o XXXV.

XVII.

Sont applicables au transport d'*acide nitrique concentré* d'un poids spécifique de 1,48 (46^o,8 Baumé) et au-dessus, ainsi que d'*acide nitrique rouge fumant*, les prescriptions consignées au n^o XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires ou d'autres substances terreuses sèches appropriées, à moins que les touries et bouteilles ne soient placées dans des récipients de fer les enveloppant complètement et calées par de bons ressorts recouverts d'amiante, de telle façon qu'elles ne puissent se déplacer dans les récipients. Les enveloppes métalliques doivent être conditionnées de telle manière que le contenu des touries et bouteilles, en cas de bris, ne puisse se répandre au dehors.

XVIII.

(1) *L'acide sulfurique anhydre* (anhydride, huile fixe) ne peut être transporté que:

- 1^o dans des boîtes en tôle, fortes, étamées et bien soudées,

ou

- 2^o dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile. Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que laine minérale, terre d'infusoires, cendre ou autre, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

(2) Pour le reste, les dispositions du n^o XV, 2^o à 5^o, sont applicables.

XIX.

(1) Pour les *verniss*, les *couleurs préparées avec du vernis*, les *huiles éthérées et grasses*, ainsi que pour *toutes les espèces d'essence*, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n^o IX) et de l'essence de pétrole (voir n^o XXII), pour l'*alcool absolu*, l'*esprit de vin* (spiritus), l'*esprit* et les *autres spiritueux non dénommés sous le n^o XI*, de même que pour l'*acétate d'amyle*, on appliquera, lorsqu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n^o XV, 1^o, alinéa 1.

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n^o XXXV.

XX.

Le *pétrole à l'état brut et rectifié*, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5^o centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21^o du thermomètre centigrade de l'appareil Abel et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer (pétrole de test);

les *huiles préparées avec le goudron de lignite*, les *huiles de tourbe* et de *schiste*, l'*asphalte-naphte*

niższy od wskazanego powyżej (olej solarowy, fotogen i inne); *oleje wyrabiane ze smoły z węgla kamiennego*, które w temperaturze 17,5° C. mają ciężar gatunkowy nie niższy niż 1,00 (benzol, ksylol, kumol i t. p.) jak również essencja mirbanowa (nitrobenzol).

Węglowodory innego pochodzenia o ciężarze właściwym, nie mniej niż 0,830 w temperaturze 17,5° C. podlegają postanowieniom następującym:

1. Przedmioty te, o ile nie są użyte specjalnie do tego celu przeznaczone wagony (wagony-kotły, cysterny) można przewozić nie inaczej, jak tylko:
 - a. w beczkach wyjątkowo dobrych i dostatecznie mocnych, albo
 - b. w naczyniach metalowych szczelnych, wypróbowanej odporności, albo
 - c. w szklanych lub kamiennych naczyniach z warunkiem jednakże spełnienia następujących przepisów:
 - aa. przy połączeniu pewnej liczby naczyń w jedną przesyłkę, taka przesyłka musi być dobrze zapakowana w mocne skrzynie, wyłożone słomą, sianem, otrębami, trocinami, krzemionką, lub innym materiałem uszczelniającym,
 - bb. jeżeli naczynia są pakowane oddzielnie, można je przyjąć do przewozu w koszykach lub mocnych kublach, zaopatrzonych w dobrze dopasowane pokrywy i antaby i wyłożonych dostateczną ilością uszczelniającego opakowania: pokrywy ze słomy, trzciny, sitowia lub tym podobnego materiału muszą być nasycone rozrobioną gliną lub mlekiem wapiennym, lub inną podobną substancją, zmieszaną ze szkłem wodnym. Waga brutto oddzielnej sztuki nie może przewyższać 60 kilogramów dla naczyń szklanych, a 75 kilogramów dla kamiennych.
2. Naczynia uszkodzone podczas przewozu należy bezzwłocznie wyładować i sprzedać wraz z pozostałą w nich zawartością, jaknajkorzystniej dla wysyłającego;
3. do przewozu można używać tylko wagony niekryte. Jeżeli zaś formalności celne wymagałyby wagonów z oponami za plombami, przesyłka nie może być przyjęta do przewozu;
4. Postanowienia powyższe, zawarte w ustępie 3, stosują się również i do beczek oraz innych naczyń użytych do przewozu tych materiałów; przy przesyłkach tych naczyń należy zaznaczyć, że były one użyte do przewozu takich materiałów.
5. Co się tyczy pakowania wraz z innymi przedmiotami, patrz № XXXV.
6. W liście przewozowym należy zaznaczyć, że przedmioty, wyszczególnione w ust. 1 i 2 niniejszego paragrafu, mają ciężar właściwy

et les *produits de leur distillation*, si ces liquides ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (huile solaire, photogène, etc.);

les *huiles préparées avec le goudron de houille* qui, à une température de 17,5° centigrade (Celsius), ont un poids spécifique de moins de 1,00 (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.), ainsi que l'*essenc de mirbane* (nitrobenzine);

les *hydro-carbures* d'autre provenance qui ont un poids spécifique d'au moins 0,830 à une température de 17,5 centigrade (Celsius),

sont soumis aux dispositions suivantes:

1° ces matières, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-réservoirs) ne soient employés, ne peuvent être transportées que:

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

c. dans des vases en verre ou en grès; en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa. quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;

bb. quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle, consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes pour les vases en verre et 75 kilogrammes pour les vases en grès;

2° les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

3° le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

4° les dispositions du 3° qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport;

5° en ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV;

6° il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les matières désignées aux alinéas (1) et (2) du présent numéro ont un poids spécifique

przynajmniej 0,780 albo, że nafta odpowiada co do punktu zapalnego przepisom przytoczonym w ustępie niniejszego numeru. Przy braku takiej wzmianki w liście przewozowym, należy stosować warunki przewozu, zawarte w № XXII co do eteru naftowego i t. d.

XXI.

Nafta w stanie surowym i oczyszczona, oleje wyrabiane ze smoły z węgla brunatnych, oleje torfo-we i łupkowe, nafta asfaltowa i produkty ich destylacji, o ile przedmioty te nie podpadają pod przepisy № XX i mają ciężar właściwy w temperaturze 17^o, 5 C. mniejszy niż 0,780 i większy niż 0,680; ropa naftowa i produkty destylacji nafty i ropy naftowej (benzyna, ligroina i t. d.) jak również roztwory kauczuku lub gutaperki, składające się przeważnie z ropy naftowej, gdy mają ciężar właściwy w temperaturze 17^o, 5 C. większy niż 0,680,

podlegają postanowieniom następującym:

1. Przedmioty te, o ile nie są użyte specjalnie do tego celu przeznaczone wagony (wagon-y-kotły, cysterny) można przewozić nie inaczej, jak tylko:
 - a. w beczkach wyjątkowo dobrych i dostatecznie mocnych, albo
 - b. w naczyniach metalowych szczelnych, wypróbowanej odporności, albo
 - c. w szklanych lub kamiennych naczyniach z warunkiem jednakże spełnienia następujących przepisów:
 - aa. przy połączeniu pewnej liczby naczyń w jedną przesyłkę, taka przesyłka musi być dobrze zapakowana w mocne skrzynie, wyłożone słomą, sianem, otrębami, trocinami, krzemionką lub innym materiałem uszczelniającym;
 - bb. jeżeli naczynia są pakowane oddzielnie, można je przyjąć do przewozu w koszykach lub mocnych kubłach, zaopatrzonych w dobrze dopasowane pokrywy i antaby i wyłożonych dostateczną ilością uszczelniającego opakowania; pokrywy ze słomy, trzciny, sitowia lub tym podobnego materiału muszą być nasycone rozrobioną gliną lub mlekiem wapiennym, lub inną podobną substancją, zmieszaną ze szkłem wodnym. Waga brutto oddzielnej sztuki nie może przewyższać 40 kilogramów;
2. naczynia uszkodzone podczas przewozu należy bezzwłocznie wyładować i sprzedać wraz z pozostałą w nich zawartością jaknajkorzystniej dla wysyłającego;
3. przewóz odbywa się wyłącznie w wagonach niekrytych. O ileby formalności celne wymagały przewozu w wagonach przykrytych oponami zaplombowanymi, przesyłka nie może być przyjęta do przewozu;

d'au moins 0,780 ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Si cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n^o XXII (concernant l'essence de pétrole, etc.).

XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte et les produits de leur distillation, lorsque ces matières ne tombent pas sous l'application des dispositions du n^o XX et qu'elles ont un poids spécifique inférieur à 0,780 et supérieur à 0,680 à la température de 17^o,5 centigrade (Celsius);

Le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte (benzine, ligroïne, essence pour nettoyage etc.) ainsi que les solutions de caoutchouc ou de guttapercha, composées essentiellement de pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique supérieur à 0,680 à la température de 17^o,5 centigrade (Celsius),

sont soumis aux dispositions suivantes:

- 1^o ces matières, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-réservoirs) ne soient employés, ne peuvent être transportées que:
 - a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,
 - ou
 - b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
 - ou
 - c. dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:
- aa. quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;
- bb. quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes;
- 2^o les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;
- 3^o le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

4. postanowienia zawarte wyżej w ust. 3 stosują się również do beczek i innych naczyń, w których materiały te były przewożone. Naczynia te należy zawsze zadeklarować, jako użyte do tego rodzaju przewozu.
5. Co się tyczy pakowania z innymi przedmiotami, patrz № XXXV;
6. Przy naładowaniu i wyładowaniu koszy i kubłów, zawierających szklane gąsiory, nie wolno przewozić ich na taczkach, ani też przenosić na ramionach lub grzbiecie i można je tylko nosić za antaby;
7. W wagonach należy kosze i kubły dobrze ustawić i umocować do ścian wagonu. Nie można ich ustawiać jedno na drugie, lecz jeden obok drugiego;
8. Każdą przesyłkę należy zaopatrzyć w widoczny napis wydrukowany wyraźnie na tle czerwonym: „zapalne”. Kosze lub kubły, zawierające naczynia szklane lub kamienne, muszą być zaopatrzone w napis „przenosić ręcznie”. Wagony należy zaopatrzyć w czerwoną nalepkę z napisem „manewrować ostrożnie”;
9. W liście przewozowym należy zaznaczyć, że przedmioty, wyszczególnione w ust. 1 niniejszego numeru, mają ciężar właściwy w temperaturze 17,5° C. mniejszy niż 0,780 i większy niż 0,680. Przy braku tego rodzaju wzmianki w liście przewozowym należy stosować warunki przewozu, zawarte w № XXII (co do eteru naftowego i t. d.).

XXII.

Eter naftowy (gazolina, neolina i t. p.) jak również i inne produkty łatwo zapalne, wyrabiane z ropy naftowej, lub ze smoły z węgla brunatnego, o ile ich ciężar właściwy w temperaturze 17,5° C. okaże się nie większy niż 0,680 podlegają przepisom następującym:

1. Materiałów tych nie można przewozić inaczej, jak tylko:
 - a. w naczyniach metalowych szczelnych i dostatecznie wytrzymałych, lub też
 - b. w naczyniach szklanych lub kamiennych, w tym razie jednakże z zachowaniem poniżej wyszczególnionych przepisów:
 - aa. przy wysyłaniu kilku naczyń połączonych w jedną przesyłkę, naczynia muszą być mocno zapakowane w trwałe skrzynie drewniane, wysłanych wewnątrz słomą, sianem, otrębami, trocinami, krzemionką lub innym materiałem uszczelniającym;
 - bb. naczynia opakowane oddzielnie, można przyjmować do przewozu w mocnych koszach lub kubłach, zaopatrzonych w dobrze dopasowane przykrywy i antaby i wysłane dostateczną ilością uszczelniających materiałów; o ile pokrywa jest ze słomy,

- 4° les dispositions du 3° qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport;
- 5° en ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV;
- 6° au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées;
- 7° dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition;
- 8° chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot „inflammable” imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent en outre être munis de l'inscription: „à porter à la main”. Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: „à manoeuvrer avec précaution”;
- 9° il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° centigrade (Celsius). Si cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n° XXII (concernant l'essence de pétrole, etc.).

XXII.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammable, préparés avec du pétrole - naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5° centigrade (Celsius), sont soumis aux conditions suivantes:

- 1° ces matières ne peuvent être transportées que:
 - a. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
 - ou
 - b. dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:
 - aa. quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;
 - bb. quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc,

- trzciny, sitowia lub t. p., winna być nasycona roztworem glinianym lub wapna, lub innego równoznacznego materiału, zmieszanego ze szkłem wodnym. Waga brutto każdej pojedynczej przesyłki nie może przewyższać 40 kilogramów;
- c. w wagonach-kotłach zupełnie nieprzepuszczalnych;
2. naczynia uszkodzone podczas przewozu należy bezzwłocznie wyładować i sprzedać wraz z pozostałą zawartością jaknajkorzystniej dla wysyłającego;
 3. przewóz odbywa się wyłącznie w wagonach niekrytych. O ileby formalności celne wymagały przewozu w wagonach przykrytych oponami zaplombowanymi, przesyłka nie może być przyjęta do przewozu;
 4. postanowienia zawarte wyżej w ust. 3 stosują się również i do naczyń, w których materiały te były przewożone. Naczynia te należy zawsze zadeklarować jako użyte do tego rodzaju przewozu;
 5. co się tyczy pakowania z innymi przedmiotami, patrz № XXXV;
 6. przy naładowaniu i wyładowaniu koszy i kubłów zawierających balony szklane nie można przewozić na wózkach, ani też przenosić na plecach, lecz nosić za antaby;
 7. kosze i kubły należy mocno ustawić w wagonach i przymocować do ścian wagonów. Przesyłek nie można ładować jedną na drugą, lecz warstwą pojedynczą, jedna obok drugiej;
 8. każdą poszczególną sztukę należy zaopatrzyć w widoczną nalepkę z wyraźnym drukowanym napisem na tle czerwonym: „zapalne”. Kosze lub kubły, zawierające szklane lub kamienne naczynia, należy ponadto zaopatrzyć w napis: „przenosić ręcznie”. Wagony należy zaopatrzyć w czerwoną nalepkę z napisem: „manewrować ostrożnie”;
 9. ponadto należy stosować przepisy wymienione pod № XV, 4 i 5.

XXIII.

(1) *Terpentyne oraz inne oleje złowne, jako to: pirydynę oraz zasady pirydonowe, amoniak, truczina na wszy (mieszanka mydła szarego, kwasu karbolowego i oleju fuzowego), roztworów aldehydu mrówkowego i formalinę (środek dezynfekcyjny, zawierający aldehyd mrówkowy i kwas mrówkowy)* można przewozić wyłącznie w wagonach niekrytych.

(2) Przepis ten dotyczy również i beczek oraz innych naczyń, w których materiały te przewożono. Naczynia takie należy zawsze deklarować, jako użyte do tego rodzaju przesyłek.

(3) Co się tyczy pakowania z innymi przedmiotami, patrz № XXXV.

roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes;

- c. dans des wagons-réservoirs parfaitement étanches;
- 2^o les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;
 - 3^o le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;
 - 4^o les dispositions du 3^o qui précèdent sont aussi applicables aux récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport;
 - 5^o en ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n^o XXXV;
 - 6^o au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées;
 - 7^o dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition;
 - 8^o chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot „inflammable” imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent en outre porter l'inscription: „à porter à la main”. Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: „à manoeuvrer avec précaution”;
 - 9^o en outre, les dispositions du n^o XV, 4^o et 5^o, sont applicables.

XXIII.

(1) *Le transport d'essence de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que de la pyridine et des produits à base de pyridine, de l'ammoniaque, du poison contre le schizoneure (mélange de savon mou, d'huile phéniquée et d'huile pyrogénée), de la solution de formaldéhyde et de la formaline (désinfectant qui renferme de la formaldéhyde et de l'acide formique), n'est fait que dans des wagons découverts.*

(2) Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport.

(3) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n^o XXXV.

XXIV.

Preparaty arsenikowe nieciekłe, zwłaszcza *kwasy arsenowy* (dym hutniczy, mąka arsenikowa), *arszenik żółty* (siarczek arsenu aurypigment), *arszenik czerwony* (realgar), *arszenik rodzimy* (kobalt skorupowy, lub kamień na muchy) i t. p. można przyjmować do przewozu pod następującymi warunkami:

1. Jeżeli na każdej sztuce znajduje się wyraźny i czytelny napis drukowany czarną olejną farbą: „arszenik” (trucizna) i
2. jeżeli przedmioty te opakowane są w następujący sposób:
 - a. bądź w beczkach lub skrzyniach podwójnych, przyczem dna beczek muszą być okute żelaznemi obręczami i wieka skrzyń żelaznemi obręczami lub listwami; beczki lub skrzynie wewnętrzne muszą być z suchego i mocnego drzewa, wyłożone wewnątrz płótnem lub inną gęstą tkaniną tego rodzaju, bądź
 - b. w workach płóciennych nasyconych smołą, ułożone następnie w zwykłe beczki drewniane z suchego, mocnego drzewa, bądź
 - c. w blaszanych cylindrach zatopionych, obitych mocnemi drewnianemi deseczkami wzmocnionych u dna przez obręcze.

XXV.

Substancje arsenikowe płynne, a zwłaszcza *kwasy arsenowe* podlegają przepisom specjalnym, wyszczególnionym pod № XXIV, 1. i pod № XV, 1., 3.; z wyjątkiem postanowienia 2., przytoczonego pod 3), 4. i 5.

XXVI.

(1) *Wszelkie inne preparaty metaliczne trujące* (farby i sole o zasadzie metalicznej i inne), a w szczególności *preparaty rtęciowe*, jako to: *sublimat, kalomel, strącowy tlenek rtęciowy żółty i czerwony, cynober; sole i barwniki miedziowe*, jako to: *grynszpan, zielone i niebieskie barwniki miedziowe; preparaty ołowiowe*, jako to: *glejta (masykot), minja, cukier ołowiowy* oraz *inne sole ołowiowe, biel ołowiowa i inne farby ołowiowe, pył cynkowy, popiół cynkowy i antymonowy* również *popiół ołowiowy, szlaka ołowiowa, żużle ołowiowe i inne odpadki zawierające ołów*, nie mogą być nadawane do przewozu koleją, jak tylko w szczelnych beczkach lub skrzyniach z mocnego i suchego drzewa przyczem dna beczek i skrzynie muszą być umocowane obręczami lub listwami. Obręcze lub listwy muszą być takie, żeby pomimo wstrząśnień nieodłącznych przy przewozie, preparaty te nie przenikały przez szczeliny.

(2) Wszakże, dla *siarczanu miedziowego, mieszanin tegoż z wapnem, sodą* lub *podobnemi substancjami* (proszek do papki bordoskiej i inne) wystarczy opakowanie w mocne worki dostatecznie gęste, by zabezpieczyły zawartość od rozpylania się **na zewnątrz.**

XXIV.

Les *substances arsenicales non liquides*, notamment l'*acide arsénieux* (fumée arsenicale coagulée), l'*arsenic jaune* (sulfure d'arsenic, orpiment), l'*arsenic rouge* (réalgar), l'*arsenic natif* (cobalt arsenical écaillé ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que:

- 1^o si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles, et avec de la couleur noire à l'huile, l'inscription: „arsenic (poison)”, et
- 2^o si l'emballage est fait de la manière suivante: soit:
 - a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

ou
 - b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou
 - c. en cylindres de fer-blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV.

Les *substances arsenicales liquides*, particulièrement les *acides arsénieux*, sont soumis aux dispositions spécifiées au n^o XXIV, 1^o, et au n^o XV, 1^o, 3^o (à l'exception de la disposition du 2^o citée au 3^o), 4^o et 5^o.

XXVI.

(1) Les *autres produits métalliques vénéneux* (couleurs et sels à base métallique etc.), particulièrement les *produits mercuriels*, tels que *sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre*; les *sels et couleurs à base de cuivre*, tels que *vert-de-gris, pigments de cuivre verts et bleus*; les *préparations de plomb*, telles que *litharge (massicot), minium, sucre de Saturne* et *autres sels de plomb, céruse* et *autres couleurs à base de plomb; la poussière de zinc, les cendres de zinc et d'antimoine*, ainsi que les *condres de plomb, crasses de plomb, scories de plomb* et *autres déchets de plomb*, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, les fonds des tonneaux et les caisses étant consolidés au moyen de cercles ou de bandes. Ces cercles ou bandes doivent être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

(2) Toutefois, pour le *sulfate de cuivre*, pour les *mélanges de sulfate de cuivre avec la chaux, la soude* et *autres substances analogues* (poudre pour bouillie bordelaise, etc.), il suffit d'un emballage en sacs assez solides pour ne pas laisser tamiser le contenu.

XXVI a.

(1) *Cyanek potasu i cyanek sodu w stanie stałym* należy pakować:

- a. w mocne żelazne beczki z przyśrubowaniem wiekiem i z obrczami do przetaczania, bądź
- b. w beczki podwójne, szczelnie z suchego i mocnego drzewa wzmocnione obrczami, lub w podwójne skrzynie zbite w pomieniony sposób i ściśnięte listwami. Naczynia wewnętrzne należy wyłożyć gęstym materiałem uszczelniającym, tak, ażeby mimo nieuniknionych w drodze wstrząśnień i uderzeń, nawet pył z zawartości nie mógł przenikać na zewnątrz. Można również użyć szczelnych naczyń metalowych zamiast wewnętrznych skrzyń z drzewa. Zamiast wewnętrznych skrzyń z drzewa można używać naczyń hermetycznie zamkniętych szklanych lub kamiennych, z warunkiem wszakże, ażeby naczynia były opakowane odpowiednio w mocne drewniane skrzynie, wypełnione sianem, słomą lub tym podobnym materiałem uszczelniającym.

(2) Łącznie z jedną przesyłką pewnej ilości naczyń jest również dopuszczalnym z warunkiem zastosowania się do przepisów zawartych w punkcie (1) b.

2. (1) *Ług, zawierający cyanek potasowy lub sodowy* można przyjmować do przewozu nie inaczej, jak tylko:

- a. w szczególnych naczyniach żelaznych, zaopatrzonych w dobre zamknięcia, oraz opakowanych w drewniane lub metalowe skrzynie, wyłożone wewnątrz krzemionką, trocinami lub innym materiałem uszczelniającym, lub
- b. w wagonach-kotłach specjalnie w tym celu przystosowanych. Kotły muszą mieć ściany podwójne i zupełnie nieprzeciekające; spód nie może mieć żadnych otworów (kraników, klap i t. p.) bądź też otwory te muszą być osłonięte szczelnie nakryciami metalowymi, mocno przyśrubowanymi.

(2) Naładunek i wyladunek przesyłek, zawierających ługi, tudzież napełnianie i opróżnianie wagonów-kotłów jest obowiązkiem nadawcy i odbiorcy. Żądań skierowanych do kolei żelaznej, w celu uzyskania pomocy przy jednej lub drugiej z pomienionych czynności kolej nie uwzględnia.

(3) Waga brutto jednej przesyłki, zawierającej ługi, nie może przekraczać 75 kilogramów. Do przewozu można używać tylko wagonów niekrytych.

3. Postanowienia wspólne do 1 i 2:

- a. Zarówno same przesyłki, jak i wagony kotły muszą mieć zupełnie widoczne, wyraźne i trwale napisy: „trucizna”, tudzież wyszczególnienie za-

XXVI a.

1^o (1) *Le cyanure de potassium et le cyanure de sodium à l'état solide* doivent être emballés:

- a. dans de forts tonneaux de fer à couvercle vissé et munis de cercles de roulement, ou
- b. dans des tonneaux doubles, bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou dans des caisses doubles construites de la même manière et entourées de bandes. Les récipients intérieurs doivent être revêtus d'un tissu serré et constitué de manière que, malgré les secousses et chocs inévitables en cours de route, aucune poussière du contenu ne puisse s'échapper. Les récipients intérieurs en bois peuvent aussi être remplacés par des récipients métalliques soudés. L'emploi de vases en verre ou en grès hermétiquement fermés, au lieu de récipients intérieurs en bois, est admis, à la condition que ces vases soient solidement emballés dans de fortes caisses en bois, remplies de foin, de paille ou d'une autre matière d'emballage analogue.

(2) La réunion en un seul colis de plusieurs vases est également admise, sous observation des conditions stipulées ci-dessus à l'alinéa (1), b.

2^o (1) *La lessive de cyanure de potassium et la lessive de cyanure de sodium* ne sont admises au transport que:

- a. dans des vases en fer étanches, munis de bonnes fermetures et emballés dans des caisses en bois ou en métal solides garnies de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances meubles, ou
- b. dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés pour ce transport. Les réservoirs doivent être à double paroi et d'une étanchéité parfaite; aucune ouverture (robinets, soupapes, etc.) ne doit se trouver à leur partie inférieure. Les ouvertures que portent les réservoirs doivent être rendues étanches, fermées et protégées par des chapes métalliques vissées.

(2) Le chargement et le déchargement des colis renfermant les lessives, ainsi que le remplissage et la vidange des réservoirs incombent à l'expéditeur et au destinataire. Il ne sera pas donné suite à la demande qui serait adressé au chemin de fer en vue d'obtenir le concours de ses agents pour l'accomplissement de l'une ou de l'autre de ces opérations.

(3) Le poids brut d'un colis renfermant des lessives ne doit pas dépasser 75 kilogrammes. Le transport n'est permis qu'en wagons découverts.

3^o Prescriptions communes aux 1^o et 2^o:

- a. Les colis et les wagons-réservoirs doivent porter en caractères nets, bien apparents et durables, la mention „Poison”, ainsi que l'indication du contenu („cyanure de

- wartości „cyanek potasu”, „cyanek sody”, „ług zawierający cyanek potasowy”. i t. p.
- b. Przesyłek nie można pakować łącznie z kwasami, octanami, z artykułami spożywczymi i napojami, lekarstwami i tym podobnymi artykułami. Wagony-cysterny w pociągach należy oddzielać, conajmniej jednym wagonem od wagonów naładowanych kwasami w stanie ciekłym.
4. Przepisy zawarte w 1, 2 i 3 stosują się również analogicznie i do naczyń i wagonów cystern, użytych do przewozu cyanku potasu i cyanku sody. Tego rodzaju naczynia należy zawsze deklarować jako takie, t. j. użyte do przewozów rzeczonych przedmiotów.

XXVII.

(1) *Drożdże suche* lub *płynne* należy przewozić w naczyniach niezamkniętych hermetycznie. Jeżeli zaś kolej zgodzi się przyjąć ten produkt w naczyniach całkowicie zamkniętych, może wtedy wymagać od nadawcy zobowiązania:

1. zrzeczenia się wszelkich roszczeń do kolei z tytułu możliwego nieprzyjęcia przesyłki przez jedną z kolei uczestniczących w przewozie do dalszego przewozu;
2. przyjęcia odpowiedzialności za możliwe uszkodzenie innych towarów lub taboru kolejowego, wywołanych tego rodzaju przesyłkami za okazaniem rachunku kosztów, którego wiarogodność nadawca uznać musi z góry raz na zawsze;
3. zrzeczenia się wszelkich odszkodowań za uszkodzenia i zagubienia, bądź naczyń, bądź ich zawartości, wynikłe z przewozu w naczyniach zamkniętych hermetycznie.

(2) Powyższe ograniczenia nie stosują się przy przewozie *drożdży prasowanych*.

XXVIII.

(1) *Sadze* oraz *wszelkie rodzaje proszków z sadzy*, można przyjmować do przewozu nie inaczej, jak tylko w opakowaniu w zupełności zabezpieczającym je przed rozpylaniem (w workach, beczkach, skrzyniach i t. p.).

(2) Jeżeli sadze są świeżo wypalone, należy do opakowania używać naczyń lub baryłek, umieszczonych w mocne koszyki wyklejone wewnątrz papierem, płótnem lub innym podobnym materiałem.

(3) W liście przewozowym należy zaznaczyć, czy sadze są świeżo wypalone, lub nie. W braku stosownej wzmianki, sadze należy uważać, za świeżo wypalone.

XXIX.

(1) *Węgiel drzewny ziarnisty* lub *mielony* można przyjmować do przewozu tylko w opakowaniu.

(2) Jeżeli jest świeżo wypalony, należy użyć do opakowania, bądź:

potassium”, „cyanure de sodium”, „lessive de cyanure de potassium”, etc.).

- b. Les colis ne peuvent être emballés avec des acides, des acétates, des denrées et boissons alimentaires, des médicaments ou articles analogues. Dans les trains, les wagons-réservoirs doivent être séparés, par un véhicule au moins, des wagons chargés d'acides liquides.

4^o Les prescriptions édictées aux 1^o, 2^o et 3^o sont applicables également par analogie aux vases et wagons-réservoirs ayant servi au transport du cyanure de potassium et du cyanure de sodium. Les vases de cette espèce doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport.

XXVII.

(1) La *levure, liquide* ou *solide*, devra être transportée dans des vases non fermés hermétiquement. Si le chemin de fer consent néanmoins à accepter ce produit dans des récipients entièrement clos, il peut exiger de l'expéditeur l'engagement:

- 1^o de renoncer à toute réclamation dans le cas où les envois de l'espèce ne seraient pas acceptés sur les lignes des chemins de fer correspondants;
- 2^o de prendre à sa charge tous dommages occasionnés à d'autres marchandises ou au matériel du chemin de fer par suite de ce mode de transport, et ce, sur la simple présentation de la note des frais, note dont l'exactitude aura été reconnue une fois pour toutes et préalablement par l'expéditeur;
- 3^o de renoncer à toute indemnité pour avaries et pertes soit des récipients, soit de leur contenu, résultant du transport dans des récipients fermés hermétiquement.

(2) Ces restrictions ne sont pas applicables au transport de la *levure comprimée*.

XXVIII.

(1) Le *noir de fumée* et *autres espèces de suie* ne sont admis à l'expédition que dans des emballages offrant toute garantie contre le tamisage (sacs, tonneaux, caisses, etc.).

(2) Si la suie est fraîchement calcinée, on emploiera pour l'emballage des vases ou de petits tonneaux placés dans de solides paniers et garnis intérieurement de papier, de toile ou d'une autre matière analogue collée solidement sur les parois.

(3) La lettre de voiture doit mentionner si la suie est fraîchement calcinée ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la suie sera considérée comme fraîchement calcinée.

XXIX.

(1) Le *charbon de bois en poudre* ou *on grains* n'est admis au transport que s'il est emballé.

(2) S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage
soit

- a. w pudłach z mocnej blachy hermetycznie zamkniętych, lub
- b. w beczkach (tak zwanych amerykańskich) hermetycznie zamkniętych z mocnego i sztywnego kartonu lakierowanego, złożonego w kilka warstw. Beczki takie muszą być z obu końców ściśnięte żelaznymi obręczami, a dna beczek z mocnych desek silnie przymocowane do skrajów i potwierdzone do żelaznych obręczy żelaznymi śrubami; spójnienia dna należy starannie okleić paskami papieru lub płótna.

(3) Przy nadaniu do przewozu węgla drzewnego ziarnistego lub mielonego należy żądać zamieszczenia wzmianki w liście przewozowym, czy węgiel jest świeżo lub nieswieżo wypalony. W braku tej wzmianki w liście przewozowym, węgiel należy uważać za świeżo wypalony i nie można go przyjmować do przewozu inaczej, jak tylko w wyżej wskazanym opakowaniu.

(4) *Węgiel drzewny w kawałkach* (niemielony) można przyjmować do przewozu nie inaczej, jak tylko przy potwierdzeniu w liście przewozowym, iż węgiel stygł najmniej w ciągu 48 godzin.

XXIX a.

Czerni mineralnej nie można przyjmować do przewozu inaczej, jak tylko opakowanej w drewniane skrzynki lub beczki mocno zabite gwoździami, hermetycznie zamknięte i całkowicie wypełnione.

XXX.

(1) *Jedwab w sznurkach, jedwab miękki, jedwab odpadkowy i jedwab „chape”* znacznie obciążony i w pasmach przyjmuje się do przewozu tylko w skrzyniach. Jeżeli wnętrze skrzyń okaże się wyższe nad 12 centymetrów, to każda warstwa jedwabiu musi być oddzielona próżną przestrzenią 2 centymetrową. Ta próżna przestrzeń tworzy się za pomocą ustawienia drewnianych kratek, zrobionych z kawałków drzewa, długości i szerokości 2 centymetrów i w odstępach 2 centymetrowych, końce tych kawałków należy złączyć cienkimi listwami. W bocznych ścianach skrzyń, naprzeciw pustej wewnątrz przestrzeni, wytworzonej przez odpowiednio umocowane kwadratowe kawałki, przebijają się otwory nie mniej jak 1 centymetrowe, tak ażeby można przesunąć nawskroś skrzyni żelazny pręt. Ażeby zaś te otwory w skrzyni pozostawały stale otwarte należy nazewnątrz każdej z bocznych ścian skrzyń z brzegu przybić po 2 listwy.

(2) Przy nadaniu do przewozu kolejną przesyłki jedwabiu, należy wskazać w liście przewozowym, do którego z wyżej wymienionych gatunków zalicza się ten jedwab. Jeżeli w liście przewozowym wzmianki tej nie będzie, towar podlega co do opakowania przepisom obowiązującym powyżej wymienione gatunki.

XXXI.

(1) *Wełna, włosie, wełna sztuczna, bawełna, jedwab, len, konopie, juta* w stanie surowym w po-

- a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

- b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier ou de toile.

(3) Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

(4) Le *charbon de bois entier* (non moulu) n'est admis au transport que si la lettre de voiture déclare qu'il est refroidi depuis 48 heures au moins.

XXIX a.

Le *noir minéral* n'est admis au transport que s'il est emballé dans des caisses en bois ou dans des tonneaux fortement cloués, hermétiquement fermés et entièrement remplis.

XXX.

(1) Le *cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie* et la *soie chape*, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

(2) Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture doit indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXXI.

(1) La *laine, les poils, la laine artificielle, le coton, la soie, le lin, le chanvre, le jute*, à l'état

staci odpadków powstałych przy tkaniu i przędzeniu galganów i pakuł, *wyroby powroźnicze, pasy transmisyjne bawełniane i konopne, szpagat i sznurki różnego rodzaju* [co do wełny używanej do czyszczenia, patrz ustęp (3)] nasyczone tłuszczem lub lakierem można przewozić tylko w krytych wagonach lub też w niekrytych, pod oponami. Z wyjątkiem przepisów, zawartych w ustępie (4), przesyłki te można przyjmować do przewozu w stanie suchym, zaś odpadków tkanin i przędzy nie można przyjmować prasowanych w belach.

(2) W liście przewozowym należy zaznaczyć, iż pomienione przesyłki nie są nasyczone tłuszczem lub lakierem. W braku takiego zaznaczenia należy je uważać jako nasyczone.

(3) *Wełnę, użytą do czyszczenia*, przyjmuje się do przewozu tylko w beczkach, skrzyniach lub innych naczyniach mocnych i szczelnie zamkniętych.

(4) *Galgany tłuste lub nasyczone lakierem* dopuszcza się do przewozu nawet gdy są mokre lub wilgotne, jeżeli będą opakowane stosownie do przepisów ustępu (3).

XXXII.

Odpadki zwierzęce, ulegające gniciu, jako to: skóry świeże niesolone, tłuszcze, ścięgna, kości, rogi, kopyta lub racice, świeże odpadki skórzane przeznaczone na wyrób kleju, nieprzewapnione, tudzież inne materiały cuchnące i budzące wstręt, z wyjątkiem wymienionych w ustępach № L II i L III, przyjmuje się do przewozu na warunkach następujących:

1. Kości dostatecznie oczyszczone i wysuszone, łój prasowany, rogi bydłace bez wyrostka rogowego kości czołowej w stanie suchym, racice bydła przeżuwanego i świń bez kości lub części miękkich, przyjmuje się do przewozu w przesyłkach drobnych, jeżeli są opakowane w mocne worki.
2. Przesyłek drobnych tego rodzaju materiałów, niewymienionych powyżej w ustępie 1 nie można przyjmować do przewozu inaczej, jak tylko opakowane w beczki, kubły lub mocne skrzynie hermetycznie zamknięte. Dopuszczalny jest wszakże w ciągu listopada, grudnia, stycznia i lutego przewóz skór świeżych niesolonych również i w workach mocno zaszytych, w dobrym stanie, z gęstej i mocnej tkaniny w przesyłkach drobnych, z warunkiem, ażeby worki były nasyczone kwasem karbolowym w celu uniemożliwienia przenikania złej woni na zewnątrz. W listach przewozowych należy oznaczyć dokładne nazwy materiałów opakowanych w beczki, kubły, skrzynie lub worki. Do przewozu należy używać tylko wyłącznie wagonów niekrytych.
3. Ścięgna świeże, odpadki skórzane, przeznaczone na wyrób kleju, nieprzewapnione, tudzież odpadki od tych dwóch rodzajów materiałów, ponadto skóry świeże niesolone i nieczyszczone kości z przyrośniętymi mięśniami i skóra, nadawana jako przesyłki cało-

brut, sous forme de déchets provenant de la filature ou du tissage, à l'état de chiffons ou d'étoupes; les *cordages les courroies de coton et de chanvre, les cordelettes et ficelles diverses* [pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa (3)] ne doivent être transportés, s'ils sont imprégnés de graisse et de vernis, que dans des wagons couverts, ou dans des wagons découverts munis de bâches. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (4), ces objets ne peuvent être remis au transport qu'à l'état sec, et les déchets provenant de la filature ou du tissage ne doivent pas être pressés en balles.

(2) La lettre de voiture doit indiquer si lesdits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis; en cas de non-indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis.

(3) La *laine ayant servi au nettoyage* n'est admise au transport que dans des fûts, caisses ou autres récipients solides et hermétiquement fermés.

(4) Les *chiffons gras ou imprégnés de vernis* sont admis au transport même mouillés ou humides, lorsqu'ils sont emballés dans les conditions indiquées à l'alinéa (3).

XXXII.

Les déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que les peaux fraîches non salées, les graisses, les tendons, les os, les cornes, les onglonsou sabots, les retailles de peaux fraîches servant à fabriquer la colle, non chaulées, ainsi que tous autres objets nauséabonds et repugnants, à l'exception toutefois de ceux qui sont mentionnés aux nos LII et LIII, sont acceptés aux conditions suivantes:

- 1^o les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par expéditions partielles, lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides;
- 2^o les expéditions partielles des objets de cette catégorie, non dénommés ci-dessus au 1^o, ne sont admises qu'emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides et hermétiquement clos. Toutefois, les expéditions partielles de peaux fraîches non salées sont, pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, admises aussi dans des sacs solidement fermés, en bon état, d'un tissu fort et épais à la condition que les sacs soient passés à l'acide phénique pour que la mauvaise odeur du contenu ne puisse se faire sentir. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les tonneaux, cuveaux, caisses ou sacs. Le transport ne pourra avoir lieu que dans des wagons découverts;
- 3^o les tendons frais, les retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières; en outre, les peaux fraîches non salées et les os non nettoyés, garnis encore des fibres musculaires et de

wagonowe, można przewozić na warunkach następujących:

- a. w okresie od 1 marca do 31 października materiały te muszą być zapakowane w mocne, w dobrym stanie worki. Worki te muszą być nasycone kwasem karbolowym, aby odrażająca woń nie mogła przenikać na zewnątrz. Wszelkie przesyłki tego rodzaju muszą być pokryte oponą z grubej tkaniny (tak zwanego płótna chmielowego), nasyconą roztworem kwasu karbolowego, a następnie pokryte zupełnie oponą wagonową nieprzemakalną i nienasmoloną. Opony obowiązany dostarczyć nadawca;
 - b. w ciągu listopada, grudnia, stycznia i lutego zapakowanie w worki nie jest koniecznym. Przesyłki muszą być również pokryte oponą z grubej tkaniny (t. zw. płótna chmielowego), a następnie zabezpieczone dużą nieprzemakalną oponą nienasmoloną. Pierwsza z tych opon musi być nasycona kwasem karbolowym, aby przykra woń nieprzenikała na zewnątrz. Opony obowiązany dostarczyć nadawca;
 - c. jeżeli kwas karbolowy nie wystarcza dla zagłuszenia przykrewi woni, przesyłki należy zapakować w mocne i szczelnie zamknięte beczki lub kubły tak, ażeby przykra woń z ich zawartości nie dawała się wyczuć.
4. *Suche lub wytłoczne mokre pozostałości od wyrobu kleju ze skóry* (odpadki klejowo-wapienne, sernik klejowy z odpadków skórzanym, lub odpadki używane jako nawóz) muszą być całkowicie pokryte dwiema oponami położonymi jedna na drugą, nasyconymi roztworem kwasu karbolowego tak, ażeby żadna przykra woń nie dawała się wyczuć. Przestrzeń pomiędzy dwiema oponami, które obowiązany dostarczyć nadawca, należy przesyłać warstwą suchego wapna gaszonego, proszku torfowego lub użytego garbnika.

Tego rodzaju odpadki nieprasowane i w stanie wilgotnym należy pakować w beczki lub kubły mocne i szczelnie zamknięte tak, żeby woń zawartości nie dawała się wyczuć.

5. Przewóz zaś takich materiałów, które acz nie są wymienione powyżej pod punktami 3 i 4, ale są im pokrewne w przesyłkach całowagonowych dokonywa się w wagonach niekrytych, przykrytych oponami, które obowiązany jest dostarczyć nadawca.
6. Kolej żelazna może żądać uiszczenia przewoźnego z góry.
7. Worki, naczynia i opony, użyte do tego rodzaju przewozu, nie będą przyjmowane do

peau, remis par wagons complets, ne peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes:

- a. du 1^{er} mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides en bon état. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon) imprégné d'une solution d'acide phénique. Cette bâche doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable, non goudronnée. Les bâches doivent être fournies par l'expéditeur;
 - b. pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'une bâche en tissu très fort (toile à houblon) et cette bâche doit être elle-même recouverte d'une grande bâche imperméable, non goudronnée. La première bâche doit au besoin être passée à l'acide phénique, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Les bâches doivent être fournies par l'expéditeur;
 - c. si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir;
- 4^o *Les résidus secs ou comprimés à l'état humide, provenant de la fabrication de la colle de peau* (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau, ou résidus utilisés comme engrais) doivent être recouverts entièrement de deux grandes bâches superposées imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être passée à l'acide phénique dilué, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Entre les bâches, qui doivent être fournies par l'expéditeur, il sera répandu une couche de chaux sèche, éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.
- Les résidus de cette nature, non comprimés et à l'état humide, doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir;
- 5^o le transport par charge complète des matières non dénommées aux 3^o et 4^o ci-dessus, mais analogues à celles qui y sont indiquées, doit être effectué par wagons découverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir les bâches;
 - 6^o le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix de transport;
 - 7^o les sacs, récipients et bâches dans lesquels et sous lesquels des matières de ce genre

przewozu inaczej, jak po zupełnem odkażeniu kwasem karbolowym.

8. Koszta odkażenia ponosi nadawca lub odbiorca.
9. *Skór suchych* nie można przyjmować do przewozu inaczej, jak tylko w belach, owiązanych sznurem.

XXXIII.

Siarke przewozi się tylko w wagonach krytych lub też niekrytych, pod oponami.

XXXIV.

Materiały, które mogą łatwo zapalić się od iskier parowozu jako to: *siano, słoma* (również jak słomka kukurydzowa, ryżowa i lniana), *trzcina* z wyjątkiem trzciny hiszpańskiej, *kora drzewna, torf* z wyjątkiem torfu maszynowego i prasowanego, *węgiel drzewny w kawałkach* (co do niemielonego patrz № XXIX), *przędza roślinna i jej odpadki, skrawki papierowe, trociny, masa drzewna, wiórki drzewne, tudzież towary wyrabiane z domieszką odpadków nadtowych, żywicznych i tym podobnych, oraz materiałów porowatych zapalnych, również i gips, wylugowany popiół wapienny i tras*, w razie jeżeli nie są opakowane, można przyjmować do przewozu tylko jedynie pod przykryciem całkowitem i z warunkiem iż naładunek i wyładunek będzie uskuteczniiony przez nadawcę względnie odbiorcę. Na żądanie władz kolejowych nadawca jest obowiązany dostarczyć opon dla pokrycia tych materiałów.

XXXV.

Jeżeli *chemikalja wyszczególnione pod № IX, XI, XV, XVI, XIX do XXIII włącznie* oraz pod № L będą nadawane do przewozu w ilości nie przynoszącej 10 kilogramów, dopuszcza się łączenie w jedną przesyłkę chemikalji tych pomiędzy sobą lub też z innymi materiałami dozwolonemi do przewozu bez ograniczeń, łącznie z substancjami, wyszczególnionemi pod № IX, XI, XVI, (wyjąwszy brom), XIX do XXIII włącznie, tudzież pod № L, z jednej strony, z drugiej zaś z substancjami wyszczególnionemi pod № XV (również i z bromem w ilości nie przewyższającej 100 gramów wagi). Substancje te muszą być zawarte w szklanych lub blaszanych naczyniach, hermetycznie zamkniętych, mocno pakowanych warstwami, które przekłada się słomą, sianem, trocinami, otrębami, krzemionką lub innym materiałem uszczelniającym, przyczem substancje te należy dołączyć w listach przewozowych wyszczególnić.

XXXVI.

Naboje do broni palnej, nabite prochem strzelniczym czarnym lub innym (o ile ten jest dopuszczony do przewozu przez odnośne Państwa) a mianowicie:

1. *Naboje metalowe z metalowemi łuskami;*

ont été transportées, ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique;

- 8° les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire;
- 9° les *peaux sèches* ne sont admises que si elles sont remises en paquets et ficelées.

XXXIII.

Le *soufre* n'est transporté que par wagons couverts ou par wagons découverts bâchés.

XXXIV.

Les *objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive*, tels que *foin, paille* (y compris la paille de maïs, de riz et de lin), *joncs* (à l'exclusion du jonc d'Espagne), *écorce d'arbres, tourbe* (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), *charbon de bois entier* (non moulu, voir n° XXIX), *matières à jiler végétales* et leurs *déchets*, les *rognures de papier*, la *sciure de bois*, les *pâtes de bois*, les *copeaux de bois*, etc., ainsi que les *marchandises fabriquées* au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables; de même le *plâtre*, les *endres lessivées de chaux* et le *trass*, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne sont reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèrent eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV.

Quand les *produits chimiques spécifiés sous les nos IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus*, ainsi que n° L, sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les nos IX, XI, XVI (à l'exception du brome), XIX à XXIII inclus, ainsi que le n° L, d'une part, et ceux qui sont spécifiés sous le n° XV (y compris le brome jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer-blanc étanches hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

XXXVI.

Les *cartouches pour armes à feu* chargées de poudre noire ou d'autres poudres de tir, en tant que ces dernières sont admises dans les Etats participant au transport par chemins de fer, soit:

- 1° *les cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal,*
et

2. *Naboje tekturowe z metalową łuską* można przewozić na warunkach następujących:

- a. co do naboji metalowych, ładunek prochu musi przylegać do łuski metalowej tak szczelnie, żeby się w niej nie poruszał i nie wysypywał na zewnątrz. Co do naboji tekturowych o łusce metalowej zewnętrznej lub wewnętrznej, całkowita zawartość wewnętrzna ładunku prochu musi być szczelnie zatkana przybitką. Osłona tekturowa musi być dostatecznie trwała, żeby nie uległa złamaniu w drodze;
- b. naboje muszą być szczelnie zapakowane w naczynia blaszane, drewniane lub ze sztywnej tektury, aby nie mogły się przesuwać. Naczynia te należy umieszczać jedno na drugim ściśle, rzędami w skrzyniach z mocnego drzewa, o ściankach co najmniej 15 milimetrowej grubości. Miejsca wolne należy wypełniać tekturą, skrawkami papieru, suchymi pakułami, lub wełną drzewną suchą w celu uniknięcia przesuwania lub poruszania się podczas przewozu. Skrzynki, wyłożone wewnątrz blachą, mogą mieć drewniane ścianki o grubości 10 milimetrowej;
- c. waga skrzynki z nabojami nie może przenosić 100 kilogramów. Skrzynki o wadze brutto większej niż 10 kilogramów muszą być zaopatrzone w antaby dla ułatwienia przenoszenia;
- d. zabijanie skrzynek gwoździami jest niedopuszczalne, skrzynie muszą być zaopatrzone w napis widoczny, wskazujący zawartość, oraz być zaopatrzone w plomby lub pieczęcie, nałożone na główki dwóch śrubek u górnego wieka, albo też w markę fabryczną, naklejoną zarazem na wieko jak i na boki skrzyń;
- e. do listów przewozowych winno być dołączone zaświadczenie, podpisane przez nadawcę, z odbitką plomb, pieczęci, lub marki fabrycznej, które nałożono na skrzynie. Zaświadczenie to winno brzmieć jak następuje:
„Niżej podpisany zaświadcza, że przesyłka wymieniona w załączonym liście przewozowym i opatrzona znakami jest naładowana i opakowana zgodnie z przepisami, ustanowionymi w ustępie № XXXVI Załącznika 1 do Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi”.

2^o *les cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique*, sont transportées aux conditions suivantes:

- a. pour les cartouches métalliques, les projectiles doivent être adaptés à la douille métallique de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre le tamisage de la poudre. Pour les cartouches en carton munies d'un renfort métallique intérieur ou extérieur, la charge entière de poudre contenue dans le renfort métallique doit être fermée hermétiquement par une bourre serrante. Le carton de la douille doit être de qualité suffisante pour qu'elle ne puisse se briser en cours de transport;
- b. les cartouches doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, dans de petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces récipients, etc. doivent être placés les uns à côté des autres et par rangées superposées dans des caisses en bois solide et bien conditionnées dont les parois devront avoir au moins 15 millimètres d'épaisseur; les espaces vides doivent, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier, d'étope ou tontisse ligneuse — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport. Pour les caisses garnies de fer-blanc intérieurement, l'épaisseur des parois de bois peut être de 10 millimètres;
- c. le poids d'une caisse remplie de cartouches ne peut dépasser 100 kilogrammes. Les caisses pesant brut plus de 10 kilogrammes seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter la manutention;
- d. les caisses ne peuvent être fermées au moyen de clous en fer; elles doivent porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu, et être munies de plombs ou d'un cachet apposé sur la tête de deux vis du couvercle, ou de la marque de fabrique collée à la fois sur le couvercle et sur les côtés de la caisse;
- e. les lettres de voiture doivent être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs, les cachets ou la marque de fabrique apposés sur les caisses. Cette attestation doit être conçue ainsi qu'il suit:
„Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, envoi cacheté avec la marque . . . , est conforme, en ce qui concerne le conditionnement et l'emballage, aux dispositions arrêtées sous le n^o XXXVI de l'Annexe 1 de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.”

XXXVII.

(1) *Naboje Floberta dla kul lub śrutu;*

1. naboje z kulkami należy pakować do pudełek i skrzyneczek tekturowych, blaszanych lub drewnianych, lub worków z mocnego płótna;
2. naboje z drobnym śrutem należy pakować do naczyń blaszanych, skrzyneczek drewnianych lub w sztywną tekturę, tak aby uniemożliwić wszelkie przesuwanie się wewnątrz.

(2) Wszelkie naczynia, zawierające naboje Floberta muszą być starannie zapakowane w mocne skrzynie, lub w mocne beczki, każda zaś przesyłka, stosownie do jej zawartości, musi być opatrzona w napis: „Naboje Floberta z kulami” lub „Naboje Floberta z drobnego śrutu”. Waga skrzyni lub beczki nie może przenosić 100 kilogramów.

(3) *Listki zapalne Floberta* podlegają tym samym przepisom co do opakowania, co i naboje Floberta z drobnym śrutem.

XXXVIII.

Ognie sztuczne z mączki prochowej prasowanej lub tym podobnych materiałów można przewozić na warunkach następujących:

1. nie powinny one zawierać mieszanin chloranów, siarki i azotanów, ani mieszanin chloranu potasowego i żelazo-cyanku potasowego, nie powinny zawierać sublimatu gryzącego, ani soli amonjalkalnych, jakiegokolwiek gatunku ani pyłu cynkowego, ani pyłu magnezowego, ani wogóle żadnej substancji łatwo zapalającej się przez tarcie, nacisk lub wstrząśnienie lub skłonnej do samozapalania się. Składać się powinny wyłącznie z mączki prochowej prasowanej lub tym podobnych materiałów, jako to: mieszaniny saletry, siarki i węgla, również prasowanych. Każda poszczególna sztuka nie może zawierać więcej niż 50 gramów prochu ziarnistego;
2. całkowita waga materiałów zapalnych, zawartych w ogniach sztucznych, złączonych w jedną przesyłkę nie może przewyższać 20 kilogramów, zaś prochu ziarnistego wchodzącego w ich skład 2 kilogramów 500 gramów;
3. ognie sztuczne należy pakować każdy oddzielnie, bądź w pudełka tekturowe owinięte w mocny papier, bądź w tekturę lub w mocny papier pakowy; listki zapalne każdej sztuki należy owinać w papier lub materiał, w celu niedopuszczenia rozpylania na zewnątrz. Skrzynie muszą być szczelnie zapelnione a miejsca próżne starannie wypełnione słomą, sianem, pakułami, skrawkami papierowymi, lub tym podobnym materiałem, tak iżby nawet w razie wstrząśnienia pakiety nie mogły się przesuwać. Materiały użyte do uszczelnienia muszą być bezwzględ-

XXXVII.

(1) *Cartouches Flobert à balles et à petits plombs:*

- 1^o les cartouches à balles doivent être emballées dans des boîtes en carton, des boîtes en fer-blanc, des petites caisses en bois, ou des sacs de toile forte;
- 2^o les cartouches à petits plombs doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc, des petites caisses en bois, ou dans des cartons solides de manière qu'aucun déplacement ne puisse avoir lieu.

(2) Tout récipient contenant des cartouches Flobert doit être soigneusement emballé dans une forte caisse ou dans un tonneau solide et chaque colis doit porter, suivant son contenu, l'inscription „cartouches Flobert à balles” ou „cartouches Flobert à petit plombs”. Le poids de la caisse ou du tonneau ne peut pas dépasser 100 kilogrammes.

(3) Les amorces Flobert sont soumises aux mêmes conditions d'emballage que les cartouches Flobert à petits plombs.

XXXVIII.

Les pièces d'artifice fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues sont transportées aux conditions suivantes:

- 1^o elles ne doivent contenir ni mélanges de chlorate, de soufre et de nitrate, ni mélanges de chlorate de potasse et de ferrocyanure de potassium; elles ne doivent également contenir ni sublimé corrosif, ni sels ammoniacaux de quelque espèce que ce soit, ni poussière de zinc, ni poudre de magnésium, ni en général aucune matière capable de s'enflammer aisément par friction, compression ou percussion, ou dont l'inflammation spontanée pourrait être à craindre. Elles doivent se composer exclusivement de poudre en poussière comprimée ou de matières analogues, telles que mélange de salpêtre, de soufre et de charbon, également à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne peut contenir plus de 30 grammes de poudre en grains;
- 2^o le poids total des matières inflammables contenues dans les pièces d'artifice réunies en un même colis ne peut dépasser 20 kilogrammes, et celui de la poudre en grains qui entre dans leur composition: 2 kilogrammes 500 grammes;
- 3^o les pièces d'artifice doivent être emballées, chacune isolément, soit dans des cartons entourés de fort papier, soit dans du carton ou dans du papier d'emballage solide: l'amorce de chaque pièce doit être revêtue de papier ou d'étoffe, de telle sorte que le tamisage ne puisse se produire. Les caisses servant au transport doivent être complètement remplies et les espaces vides, s'il y en a, soigneusement comblés avec de la paille, du foin, de l'étoffe, des déchets de papier ou des matières analogues, de telle sorte que, même en cas de secousse, aucun déplace-

nie czyste i suche, zabrania się przeto używać w tym celu, np. świeżego siana lub tłu-
stych paku. Pakowanie do jednej skrzyni
z ogniami sztucznymi innych przedmiotów
jest również niedopuszczalne;

4. skrzynki muszą być z mocnych desek gru-
bości conajmniej 22 milimetry, boki ich mu-
szą być spojone za pomocą ząbów zachodzących
jedne na drugie, zaś dno i wierzch—
śrubkami o dostatecznej długości. Wnętrze
skrzyń wyłożyć należy mocnym i wytrzyma-
łym papierem. Nie wolno pozostawiać na
zewnątrz skrzyń śladu lub resztek materja-
łów, wchodzących w skład ogni sztucznych.
Objętość skrzyń nie może przenosić 1, 2 me-
tra sześciennego, waga zaś brutto 75 kilo-
gramów. Skrzynie muszą być zaopatrzone
w widoczny napis: „Ognię sztuczne z mączki
prochowej”, tudzież nazwisko nadawcy. Poza
tym do każdej przesyłki musi być dołączone
zaświadczenie wskazujące rodzaj zawartych
w niej ogni sztucznych, z wyszczególnieniem
ich dokładnem (rakiety, koła, bądź ognię
sztuczne salonowe i t. p.);

5. do każdej przesyłki należy dołączyć zaświad-
czenie nadawcy, że przepisy zawarte w 1
i 4 zostały uwzględnione, podpis winien być
należycie poświadczony.

XXXIX.

*Bawełna strzelnicza prasowana o zawartości co
najmniej 15% wody* przyjmuje się do przewozu na
warunkach następujących:

1. musi być starannie opakowaną w naczynia
nieprzeciekające, trwale o mocnych ścian-
kach. Naczynia te muszą być zaopatrzone
w widoczny napis „Bawełna strzelnicza pra-
sowana, wilgotna”. Najwyższa waga każdej
poszczególnej przesyłki nie może przewyż-
szać 90 kilogramów;
2. materiałów tych nie można przyjmować do
przewozu w pociągach pośpiesznych, ani też
osobowych; przewóz pociągami towarowo-
osobowymi może być dozwolony tylko na
linjach, gdzie nie chodzą wcale pociągi to-
warowe;
3. nadawca powinien zaświadczyć w liście prze-
wozowym, że rodzaj bawełny strzelniczej
i opakowanie jej odpowiadają ściśle wyżej
przytoczonym przepisom; podpis nadawcy
musi być należycie poświadczony;
4. bawełny strzelniczej nie można przewozić
łącznie z innymi towarami, w jednym wago-
nie, z wyjątkiem, jeżeli towary te nie są
łatwo zapalne;
5. ładowanie w jednym wagonie naboju do bro-
ni palnej, ogni sztucznych, lontów i listków

ment des paquets ne puisse avoir lieu. Les
matières employées pour combler les espaces
vides doivent être très propres et absolument
sèches; pour cette raison, l'emploi de foin
frais ou d'étope grasse, par exemple, est
prohibé. Il est également interdit d'emballer
dans la même caisse des pièces d'artifice
et d'autres objets;

- 4^o les caisses doivent être faites avec de fortes
planches d'une épaisseur de 22 millimètres
au moins; leurs côtés doivent être ajustés
au moyen de dents s'engrenant les unes
dans les autres, et le fond et le couvercle
avec des vis d'une longueur suffisante. L'in-
térieur des caisses doit être entièrement
tapissé de papier fort et résistant. Il ne doit
rester sur l'extérieur des caisses ni trace ni
résidu des matières contenues dans les pié-
ces d'artifice. Le volume de la caisse ne
doit pas dépasser 1 mètre cube 200 déci-
mètres cubes, son poids brut ne peut être
supérieur à 75 kilogrammes. Les caisses
doivent porter, d'une manière apparente,
l'inscription „pièces d'artifice de poudre en
poussière”, ainsi que le nom de l'expéditeur.
Chaque envoi doit, en outre, être accom-
pagné d'une déclaration indiquant l'espèce
des pièces d'artifice qu'il contient, et spéci-
fiant, notamment, si ce sont des fusées, des
roues, des pièces d'artifice pour salon, etc.;
- 5^o chaque envoi doit être accompagné d'une
déclaration de l'expéditeur attestant que les
prescriptions énoncées aux 1^o à 4^o ont été
observées; la signature devra être dûment
certifiée.

XXXIX.

*Le fulmi-coton comprimé contenant au moins
15% d'eau* est admis au transport aux conditions
suivantes:

- 1^o il doit être soigneusement emballé dans des
récipients étanches, résistants, aux parois
solides. Ces récipients doivent porter, d'une
manière apparente, l'inscription „fulmicoton
mouillé, comprimé”. Le poids maximum de
chaque colis isolé ne peut être de plus de
90 kilogrammes;
- 2^o cette matière ne doit être admise ni au
transport par grande vitesse, ni au transport
par trains de voyageurs; le transport par
trains mixtes n'est autorisé que pour les
lignes sur lesquelles ne circulent pas de
trains de marchandises;
- 3^o l'expéditeur doit déclarer dans la lettre de
voiture que la nature du fulmi-coton et
l'emballage sont conformes aux prescriptions
ci-dessus énoncées; sa signature doit être
dûment certifiée;
- 4^o le fulmi-coton ne peut être transporté avec
d'autres marchandises, dans un même wa-
gon, que si celles-ci ne sont pas facilement
inflammables;
- 5^o la réunion dans la même wagon de cartou-
ches pour armes à feu, pièces d'artifice,

zapalnych wybuchających, razem z bawełną strzelniczą jest niedopuszczalne;

6. wagony niekryte, używane do przewozu bawełny strzelniczej muszą być pokryte oponami.

XL.

(1) Bawełnę strzelniczą w formie waty i bawełnę kollojdową (nitrowaną) można przyjmować do przewozu w naczyniach zupełnie nieprzemakalnych, mocno opakowanych w drewniane skrzynie, pod warunkiem, że będą zawierać nie mniej niż 35% wody.

(2) List przewozowy musi być zaopatrzonej w zaświadczenie, za podpisem nadawcy lub znanego kolei żelaznej chemika, iż rodzaj towaru i jego opakowanie odpowiada ściśle powyżej wymienionym przepisom. Podpisy muszą być należycie poświadczane.

(3) Przepisy ustępu (1) dotyczące opakowania, zarówno jak przepisy ustępu (2) stosują się również do bawełny kollojdowej, zawierającej niemniej niż 35% alkoholu.

XLI.

Cukierki strzelające można przyjmować do przewozu z warunkiem, że będą opakowane w ilości od 6 do 12 sztuk w pudełkach tekturowych, a pudełka te ułożone w skrzynie drewniane.

XLII.

Ognie bengalskie sporządzone na szerylaku (salonowe ognie bengalskie) bez zapalów, papierki nitrowane, świece strzelające, rakiety, zapalaki z ogniem bengalskim i tym podobne materiały, należy pakować w naczynia z mocnej blachy lub z mocno spojonego drzewa, objętość których nie powinna przenosić 1,2 metra sześciennego. Opakowanie musi być mocne i zapełniające całkowicie zawartość naczyń.

XLII a.

Lonaty i listki zapalne rozsadzające podlegają przepisom następującym:

1. muszą być opakowane w tekturowe pudełka, które nie mogą zawierać więcej niż 1000 sztuk. Całość nie może zawierać masy rozsadzającej więcej niż 75 centigramów. Pakiety nie mogą zawierać więcej niż 12 rzędów pudełek, a każdy rząd więcej niż 12 paczek. Pakiety muszą być mocno owinięte w papier;
2. pakiety muszą być opakowane w skrzynie blaszane lub z mocnego drzewa, objętości najwyżej 1,2 metra sześciennego, bez dołączenia innych przedmiotów, przyczem należy zostawić wolne miejsce między ścianami skrzyń i jej zawartością najmniej na 30 milimetrów, które to miejsce zapełnia się wiórkami, słomą, pakułami, lub tym podobnym

mèches ou amorces explosives et de fulmi-coton doivent être bâchés.

- 6° les wagons découverts employés au transport du fulmi-coton doivent être bâchés.

XL.

(1) Le fulmi-coton sous forme d'ouate et le fulmi-coton (coton nitré) pour collodion sont acceptés au transport dans des récipients parfaitement étanches solidement emballés dans de fortes caisses en bois, à la condition qu'ils contiendront au moins 35% d'eau.

(2) La lettre de voiture doit contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées. Les signatures doivent être dûment certifiées.

(3) Les prescriptions de l'alinéa (1) relatives à l'emballage, de même que les prescriptions de l'alinéa (2), sont aussi applicables au fulmi-coton pour collodion qui contient au moins 35% d'alcool.

XLI.

Les bonbons dits bonbons fulminants sont admis au transport à la condition qu'ils soient renfermés par nombre de 6 à 12 dans des cartons et que ces cartons soient emballés dans des caisses en bois.

XLII.

Les feux de Bengale préparés à la laque (feux de Bengale de salon) sans amorces, les papiers nitrés, bougies fulminantes, lances fulminantes, allumettes munies d'un feu de Bengale et autres objets analogues doivent être emballés dans des récipients en forte tôle ou en bois solidement assemblé, dont le volume ne devra pas dépasser 1 mètre cube 200 décimètres cubes. L'emballage doit être fait solidement et de telle sorte que les récipients ne contiennent pas d'espaces vides. Les caisses doivent porter une inscription indiquant leur contenu.

XLII a.

Les mèches et amorces explosibles sont soumises aux conditions suivantes:

- 1° elles seront emballées dans des boîtes en carton qui ne devront pas en contenir plus de 100 à la fois. L'ensemble ne devra pas former une masse explosible de plus de 75 centigrammes. Les paquets ne pourront comprendre plus de 12 rangées de boîtes et chaque rangée plus de 12 boîtes. Ils seront solidement enveloppés dans du papier;
- 2° les paquets doivent être emballés dans des caisses en fer-blanc ou en bois très solide, d'un volume de 1 mètre cube 200 décimètres cubes au maximum, sans adjonction d'autres objets, en ménageant entre les parois de la caisse et son contenu un espace d'au moins 30 millimètres que l'on remplit de copeaux, de paille, d'étope ou d'autres matières ana-

materiałem celem uniemożliwienia poruszania się lub przesuwania pakietów przy wstrząśnieniach;

3. skrzynie należy zaopatrzyć w widoczny napis, wskazujący ich zawartość, nazwisko wysyłającego, tudzież nazwę odnośnej fabryki;
4. do każdej przesyłki należy dołączyć zaświadczenie fabrykanta lub znanego kolei żelaznej chemika, stwierdzającego zastosowanie się do przepisów powyżej zawartych w 1, 2 i 3.

XLIII.

Groch piorunujący można przyjmować na warunkach następujących:

1. musi być opakowany w ilościach nie większych nad 1000 sztuk w tekturowe pudełka, wyłożone trocinami i owinięte każde w papier. Groch piorunujący nie może zawierać w całości więcej niż 50 centigramów piorunianu srebrzystego;
2. pudełka należy układać w naczynia z mocnej blachy lub mocne drewniane skrzynie, objętości najwyżej 500 decymetrów sześciennych, pomiędzy ściankami skrzyni i jej zawartością musi pozostawać wolne miejsce najmniej na 30 milimetrów. To wolne miejsce należy zapełnić trocinami, słomą, pakułami lub innym tym podobnym materiałem, tak, żeby nawet w razie wstrząśnień uniemożliwić poruszanie się lub przesuwanie pakietów; pakiety te nie mogą być pakowane wraz z innymi przedmiotami;
3. naczynia i skrzynie muszą być zaopatrzone w widoczny napis oznaczający ich zawartość, nazwisko nadawcy i firmę fabryki;
4. do każdej przesyłki musi być dołączone zaświadczenie za podpisem nadawcy i znanego kolei żelaznej chemika, stwierdzające, że powyżej wyszczególnione przepisy w 1 i 3 zostały zastosowane.

XLIV.

Gazy skroplone, kwas węglowy, podtlenek azotu, amoniak, chlor, bezwodny kwas siarkowy i fosgen (chlorotlenek węgla) można przyjmować do przewozu na warunkach następujących:

1. materiały te muszą być zawarte w naczyniu z kutego lub zlewne go żelaza, lub ze stali lanej, fosgen zaś również w naczyniach miedzianych.

Naczynia te muszą:

- a. wytrzymać przy próbie urzędowej ciśnienie wskazane pod 2, jeżeli nie wykazały przytem zmiany formy i nie tworzą szczelin. Próba wytrzymałości obowiązuje trzy lata, co do naczyń przeznaczonych do przewozu kwasu węglowego, podtlenku azotu i amoniaku, zaś corocznie co do

logues, de manière à empêcher tout mouvement ou tout déplacement des paquets, même en cas de secousse;

- 3^o les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'indication des matières qu'elles contiennent, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine;
- 4^o chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux 1^o, 2^o et 3^o ont été observées.

XLIII.

Les pois fulminants sont admis aux conditions suivantes:

- 1^o ils doivent être emballés, par nombre de 1000 pièces au plus, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées elles-mêmes dans du papier. Ces pois fulminants ne doivent pas contenir, en totalité, plus de 50 centigrammes de fulminate d'argent;
- 2^o les boîtes doivent être placées dans des récipients en forte tôle ou de solides caisses en bois, d'un volume de 500 décimètres cubes au plus; un espace vide de 30 millimètres au moins doit exister entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide doit être rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe, ou de toute autre matière analogue, de telle sorte que, même en cas de secousses, aucun mouvement ou déplacement des paquets ne puisse se produire; ces paquets ne peuvent être emballés avec d'autres objets;
- 3^o les récipients et caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'indication du contenu, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique;
- 4^o chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration revêtue de la signature du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux 1^o à 3^o ont été observées.

XLIV.

Les gaz liquéfiés — acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniaque, chlore, acide sulfureux anhydre et phosgène (oxychlorure de carbone) — ne sont admis au transport qu'aux conditions suivantes:

- 1^o ces produits doivent être renfermés dans des récipients de fer forgé, de fer fondu ou d'acier fondu; toutefois le phosgène peut aussi être renfermé dans des récipients en cuivre. Ces récipients doivent
 - a. avoir supporté à l'épreuve officielle une pression dont la valeur est indiquée ci-après au 2^o, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans pour les récipients destinés au transport de l'acide carbonique, du protoxyde

naczyń przeznaczonych do przewozu chloru, kwasu siarkowego i fosgenu;

- b. być zaopatrzone w urzędową etykietę, umieszczoną mocno w miejscu widocznym z oznaczeniem wagi naczynia próżnego (razem z kurkiem, przykrywą i zatyczką), wagę w kilogramach, jaką może naczynie zawierać zgodnie z przepisami, zawartymi w 2, tudzież datę ostatniego badania urzędowego;
- c. być zaopatrzone w kurki z osłoną ochronną z tego samego co naczynie metalu i przyśrubowane do niego. Naczynia miedziane do przewozu gazu świetlnego muszą mieć przykrywki ochronne z żelaza kutego i zaopatrzone w przyrządy zapobiegające przetaczaniu się.

Naczynia przeznaczone do przewozu gazu świetlnego mogą być również zatykane korkami zamiast kurków na sposób śrub, bez przykrywek, tak szczelnie, ażeby nie czuć było woni zawartości.

Jeżeli naczynia są zapakowane mocno w skrzynie, zbytecznym jest zabezpieczenie kurków przez przykrywki ochronne, jak również zaopatrywanie naczyń w przyrządy zapobiegające przetaczaniu się.

- 2. Najwyższe dopuszczalne ciśnienie wewnętrzne, które powinny wykazać naczynia przy próbie oraz najwyższa norma ich ładowności określa się jak następuje:
 - a. dla kwasu węglowego i podtlenku azotu na 250 atmosfer i 1 kilogram płynu, na 1,34 litra pojemności naczynia. I tak na przykład, naczynie o pojemności 13,40 litrów nie może zawierać więcej niż 10 kilogramów kwasu węglowego lub podtlenku azotu ciekłego;
 - b. dla amoniaku na 100 atmosfer i 1 kilogram płynu na 1,86 litrów pojemności naczynia;
 - c. dla chloru na 50 atmosfer i na 90 centilitrów pojemności;
 - d. dla kwasu siarkowego i fosgenu na 30 atmosfer i 1 kilogram płynu na 80 centilitrów pojemności;
- 3. naczyń zawierających gaz zgęszczony nie można rzucać ani też wystawiać na działanie promieni słonecznych lub na gorąco ognia;
- 4. do przewozu tych materiałów można używać wyłącznie wagonów krytych lub wagonów-kotłów, umyślnie w tym celu przygotowanych, przyczem kotły muszą być przykryte pudłami drewnianymi;

d'azote et de l'ammoniaque, et tous les ans pour ceux qui servent au transport du chlore, de l'acide sulfureux et du phosgène;

- b. porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant le poids du récipient vide (y compris la soupape avec la chape ou le bouchon), la charge en kilogrammes qu'il peut contenir aux termes des prescriptions du 2^o, ainsi que la date de la dernière épreuve;

- c. être munis de soupapes protégées par des chapes du même métal que les récipients et vissées aux récipients.

Les récipients de cuivre pour le transport du phosgène peuvent être pourvus de chapes en fer forgé.

Les récipients doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Les récipients destinés au transport du phosgène peuvent être fermés aussi au moyen de bouchons à pas de vis sans chape, au lieu de soupapes. Ces bouchons doivent fermer le récipient de telle sorte que l'odeur du contenu ne puisse se faire sentir.

Si les récipients sont emballés solidement dans des caisses, il n'est pas nécessaire de protéger les soupapes par des chapes, ni de pourvoir les récipients d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler;

- 2^o la pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont fixés ainsi qu'il suit:

- a. pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote: à 250 atmosphères et 1 kilogramme de liquide pour 1 litre 34 centilitres de capacité du récipient. Par exemple, un récipient de la capacité de 13 litres 40 centilitres ne peut contenir plus de 10 kilogrammes d'acide carbonique ou de protoxyde d'azote liquides;

- b. pour l'ammoniaque, à 100 atmosphères et 1 kilogramme de liquide pour 1 litre 86 centilitres de capacité du récipient;

- c. pour le chlore, à 50 atmosphères et 1 kilogramme de liquide pour 90 centilitres de capacité;

- d. pour l'acide sulfureux et le phosgène, à 30 atmosphères et 1 kilogramme de liquide pour 80 centilitres de capacité;

- 3^o les récipients contenant des gaz liquéfiés ne peuvent être jetés, ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu;

- 4^o le transport de ces produits ne peut avoir lieu que dans des wagons fermés ou bien dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés à cet effet et dont le récipient doit être revêtu, le cas échéant, d'une caisse en bois;

5. gazy skroplone można również przewozić w małych ilościach w rurach szklanych, szczelnie przytopionych, a mianowicie: kwas węglany i podtlenek azotu w ilości do 3 gramów najwyżej, amoniak i chlor najwyżej do 20 gramów, bezwodnik kwasu siarkowego i fosgenu (chlorotlenku węgla) najwyżej do 100 gramów, na warunkach następujących: rury szklane można napełniać kwasem węglowym i podtlenkiem azotu tylko do połowy, amoniakiem i chlorem tylko do $\frac{2}{3}$, zaś kwasem siarkowym i fosgenem (chlorotlenkiem węgla) tylko do $\frac{3}{4}$. Każdą rurę szklaną należy zapakować do przytopionej puszeki blaszanej wypełnionej krzemionką, następnie należy zapakować w mocną skrzynię drewnianą. W jednej skrzyni można umieszczać po kilka puszek blaszanych, lecz rur zawierających amoniak nie wolno umieszczać w jednej skrzyni z rurami zawierającymi chlor. Kwas węglowy skroplony można przewozić w naczyniach metalowych (sodor, sparklet) o zawartości nie więcej niż 25 gramów płynu. Kwas węglowy musi być czysty i wolny od cząstek powietrza. Naczynia mogą zawierać nie więcej niż 1 gram płynu na 1,34 centymetrów sześciennych pojemności.

XLIVa.

(1) *Powietrze ciekłe* można przyjmować do przewozu w gąsiorach szklanych o ścianach podwójnych, zapobiegających przepuszczaniu i promieniowaniu ciepła; muszą one być obłożone filcem i zamknięte zatyczką filcową w ten sposób, by dla uniknięcia znacniejszego ciśnienia wewnątrz, nie przeszkadzały ułatwianiu się nadmiaru gazów, zapobiegając jednakże wyciekaniu zawartości. Zatyczka filcowa musi być umocowana na gąsiorze tak, aby nie rozluźniała się przy przechyleniu lub przewracaniu naczynia. Każde naczynie oddzielne lub po kilka naczyń wspólnie muszą być zabezpieczone od uderzenia, np. za pomocą kosza drucianego lub innego podobnego przyrządu niewywrotnego. Kosze te lub inne naczynia można przewozić w skrzyniach metalowych lub drewnianych, obitych wewnątrz blachą, otwartych u góry lub przykrytych tylko siatką drucianą, lub wiekiem dziurkowanym i t. p., bądź też w ten sam sposób zamykanych skrzyniach metalowych lub drewnianych, zaopatrzonych w napisy „Powietrze ciekłe”, „Wierch”, „Spód”, „Bardzo kruche”. Skrzynie te nie mogą wewnątrz zawierać żadnego materiału uszczelniającego, łatwo zapalnego, jako to: trocin, wełny drzewnej, torfu, słomy, siana. Kufry i skrzynie muszą być w dolnej swej części szczelne, przynajmniej do takiej wysokości, by w razie rozbicia się gąsiorów, płyn nie mógł wyciekać na zewnątrz. Kufry i skrzynie należy rozmieszczać w wagonach tak, by nie mogły spadać lub przechylać się, zaś gąsiorzy muszą stać mocno, prosto, by nie mogły być uszkodzone przez inne przesyłki. W bezpośredniej bliskości ciekłego

5^o les gaz liquéfiés peuvent également être transportés en petites quantités, dans des tubes de verre solidement fondus, savoir l'acide carbonique et le protoxyde d'azote jusqu'à 3 grammes au maximum, l'ammoniaque et le chlore jusqu'à 20 grammes au maximum, l'acide sulfureux anhydre et l'oxychlorure de carbone (phosgène) jusqu'à 100 grammes au maximum, aux conditions ci-après: Les tubes de verre ne doivent être remplis qu'à moitié pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote, qu'aux deux tiers pour l'ammoniaque et le chlore et qu'aux trois quarts l'acide sulfureux et l'oxychlorure de carbone (phosgène). Chaque tube de verre doit être placé dans une capsule en fer-blanc remplie de terre d'infusoires et emballée dans une caisse en bois solide. Il est permis d'emballer plusieurs capsules de fer-blanc dans une même caisse, mais les tubes contenant de l'ammoniaque ne doivent pas être placés dans une même caisse avec des tubes contenant du chlore.

L'acide carbonique liquéfié peut encore être transporté en récipients métalliques (sodor, sparklets) contenant 25 grammes au plus de liquide. L'acide carbonique doit être pur de tout résidu d'air. Les récipients doivent être chargés au maximum de 1 gramme de liquide pour 1 centimètre cube 340 millimètres cubes de capacité.

XLIV a.

(1) *L'air liquide* est admis au transport dans des bouteilles en verre à double paroi, empêchant la conductibilité et le rayonnement de la chaleur, entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide. Ce bouchon de feutre doit être fixé de manière que la bouteille ne puisse se déboucher si elle perd l'équilibre ou est renversée. Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant d'aplomb sur le sol. Le transport de ces corbeilles ou récipients doit être effectué soit dans des coffres métalliques ouverts en haut, ou garantis à leur partie supérieure par un treillis en fil de fer, un couvercle perforé ou tout autre mode de protection analogue, soit dans des caisses en bois, portant les inscriptions „Air liquide”, „Haut”, „Bas”, „Très fragile”. Ces récipients ne renfermeront aucune matière d'emballage facilement inflammable, telle que: sciure de bois, tontisse ligneuse, tourbe, paille, foin. Les coffres et les caisses doivent être complètement étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de rupture des bouteilles, le liquide ne puisse se répandre à l'extérieur. Les coffres et les caisses doivent être placés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni tomber ni se renverser, et de telle sorte que les bouteilles restent debout et ne puissent pas être endommagées par d'autres colis. Aucune matière

powietrza nie można umieszczać żadnego materiału łatwo zapalnego w kawałkach lub w płynie.

(2) Zamiast gąsiorów szklanych o ścianach podwójnych, obłożonych filcem, można używać innych naczyń, które nie przepuszczają ciepła, nie pokrywają się rosą ani szronem. Jeżeli te naczynia są dostatecznie odporne i stoją zupełnie mocno, nie potrzeba przykrywać ich siatką drucianą lub w podobny sposób zabezpieczać. Ponadto stosują się w podobnych przypadkach przepisy zawarte w ustępie (1).

XLIVb.

Gazowy kwas węglowy i metan (gaz błotny) przyjmuje się do przewozu tylko z tym warunkiem, że ciśnienie ich nie będzie przenosić 20 atmosfer i jeżeli są nadane w szczelnie zamkniętych naczyniach z żelaza spawalnego, zlewnego lub stali lanej, które w czasie ostatnich lat 4 przed ich nadaniem do przewozu przy dokonanej próbie urzędowej bez zmiany swej formy wytrzymały ciśnienie równe co najmniej 1½ raza ciśnieniu, które wytwarza kwas węglany lub metan w chwili nadania do przewozu. Każde naczynie musi być zaopatrzone w otwór dostateczny do obejrzenia ścianek wewnętrznych naczynia, w kłapę bezpieczeństwa, kurek, otwór do napełniania lub opróżniania naczynia, tudzież w manometr. Próbę urzędową należy dokonywać co 4 lata. Datę i rezultat ostatniej próby należy oznaczać w widoczny sposób na naczyniu.

Nadawca jest obowiązany zaświadczyć w liście przewozowym, że nawet w razie podniesienia się temperatury do 40° C. ciśnienie przewożonego kwasu węglanego lub metanu nie będzie przekraczać 20 atmosfer.

Stacja nadawcza jest obowiązana sprawdzić, czy wyżej przytoczone przepisy zostały ściśle wypełnione, porównywując poziom manometra z rezultatem ostatniej próby urzędowej, wskazanym na naczyniu, w celu upewnienia się o ich odporności.

XLV.

Tlen, wodór i gaz świetlny sprężony można przyjmować do przewozu na warunkach następujących:

1. Materiały te nie mogą być pod ciśnieniem wyższym niż 200 atmosfer; należy je przewozić w cylindrach z jednej całkowitej sztuki stali lub żelaza kutego, długości najwyżej 2 metrów o średnicy wewnętrznej nie większej niż 21 centymetrów. Naczynia te muszą:

- a. wytrzymać przy próbie urzędowej ciśnienie równe podwójnemu ciśnieniu gazów zawartych w nich przy nadaniu do przewozu, nie tracąc formy pierwotnej i nie ujawniając rysów i szczelin. Próba urzędowa musi być powtarzana co 3 lata;

facilement inflammable en petits morceaux ou à l'état liquide ne doit être chargée à proximité immédiate de l'air liquide.

(2) Au lieu de bouteilles en verre à double paroi, entourées de feutre, on peut employer d'autres récipients, à la condition toutefois de les protéger contre l'échauffement, de manière qu'ils ne puissent se couvrir de rosée ni de givre. Si ces récipients sont assez résistants et se tiennent d'a-plomb, ils n'ont pas besoin d'être entourés de corbeilles en fil de fer ou d'autres moyens de protection. Sont applicables du reste par analogie les dispositions de l'alinéa (1).

XLIV b.

L'acide carbonique sous forme de gaz et le protocarbure d'hydrogène (gaz des marais) ne sont acceptés au transport que si leur pression ne dépasse pas 20 atmosphères et s'ils sont renfermés dans des récipients de fer soudé, de fer fondu ou d'acier fondu, ayant, dans les quatre dernières années avant la remise au transport, supporté à l'épreuve officielle, sans avoir subi une déformation persistante, une pression égale à 1½ fois au moins celle que produit l'acide carbonique ou le protocarbure d'hydrogène au moment de la remise au chemin de fer. Chaque récipient doit être pourvu d'une ouverture permettant de voir l'intérieur, d'une soupape de sûreté, d'un robinet, d'une soupape permettant de le remplir ou de le vider, ainsi que d'un manomètre. L'épreuve officielle doit être renouvelée tous les quatre ans. Le récipient doit porter, d'une manière apparente, l'indication de la date et du résultat de la dernière épreuve. L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que, même dans le cas où la température s'élèverait jusqu'à 40° centigrade (Celsius), la pression de l'acide carbonique ou du protocarbure d'hydrogène expédié ne dépassera pas 20 atmosphères. La station de départ doit vérifier si les prescriptions ci-dessus énoncées ont été observées. Elle comparera notamment l'élévation du manomètre avec le résultat de la dernière épreuve officielle inscrite sur les récipients, afin de s'assurer que la résistance desdits récipients est suffisante.

XLV.

L'oxygène, l'hydrogène et le gaz d'éclairage comprimés sont transportés aux conditions suivantes:

- 1° ces produits ne peuvent être soumis à une pression supérieure à 200 atmosphères; ils doivent être transportés dans des cylindres d'une seule pièce en acier ou en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 mètres et d'un diamètre intérieur maximum de 21 centimètres. Ces récipients doivent:

- a. avoir supporté à l'épreuve officielle une pression égale au double de celle des gaz qu'ils contiennent au moment de la remise au chemin de fer, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans;

- b. mieć umieszczoną w widocznym miejscu i dobrze umocowaną urzędową tabliczkę, wskazującą dopuszczalne ciśnienie oraz datę ostatniej próby;
- c. mieć otwory, które należy zabezpieczyć o ile znajdują się wewnątrz szyjki gąsiora — zatyczką metalową wysokości najmniej 25 milimetrowej, wkręconą w szyjkę tak, by nie wystawała z boków wylotu; jeżeli zaś otwory znajdują się na zewnątrz szyjki, a gąsior jest nadany do przewozu bez opakowania, muszą być przykryte osłoną ze stali, kutego żelaza lub kuto-łaną, które muszą być przyśrubowane do naczynia;

- d. jeżeli naczynia są wysyłane w przesyłkach wagonowych bez opakowania, należy je ładować tak, iżby nie mogły się przesuwac. Naczynia nadawane w przesyłkach drobnych muszą być zabezpieczone od przesuwania się odpowiednimi przyrzadami.

Jeżeli przesyłki nadano w skrzyniach, należy je zaopatrzyć w wyraźny napis: „Tlen sprężony” lub „Wodór sprężony” lub „gaz świetlny sprężony”.

2. Przesyłki mogą nadawać tylko osoby posiadające sprawny manometr i umiejące z nimi się obchodzić. Osoby te obowiązane są na każde żądanie urzędnika przyjmującego przesyłkę użyć manometr w tym celu, aby urzędnik ten mógł sprawdzić, czy dopuszczalne najwyższe ciśnienie nie zostało przekroczone. Urzędnik przyjmujący przesyłkę obowiązany jest zaznaczyć wynik sprawdzenia w liście przewozowym;
3. naczyni, zawierających gaz zgęszczony nie można przerzucać, ani też wystawiać na działanie promieni słońca lub na ciepło;
4. przewozić te materiały można tylko w wagonach krytych, zaś w niekrytych — tylko z warunkiem, że dowozić się będą do wagonów na specjalnych wózkach pokrytych oponami.

XLVI.

Chlorek metylowy i chlorek etylowy można przewozić wyłącznie w naczyniach z mocnego metalu, nieprzeciekających, hermetycznie zamkniętych i ładowane do wagonów niekrytych. W porze roku od kwietnia do października włącznie przesyłki muszą być pokryte oponami, które obowiązany jest dostarczyć nadawca, jeżeli nie będą zapakowane w skrzynie.

XLVII.

Trójchlorek fosforu, chlorotlenek fosforu i chlorek acetylu przyjmuje się do przewozu wyłącznie:

- b. porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant la valeur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve;
- c. être munis de soupapes qui doivent être protégées:

si ces soupapes se trouvent dans l'intérieur du goulot, par un bouchon en métal, d'une hauteur d'au moins 25 millimètres, vissé dans le goulot mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice, si les soupapes se trouvent en dehors du goulot et si les récipients sont livrés au transport sans emballage, par des chapes d'acier, de fer forgé ou de fonte forgée vissées solidement au récipient;

- d. s'ils sont livrés par wagons complets sans emballage, être chargés de manière qu'ils ne puissent pas rouler. Les récipients livrés par charges partielles doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Si la remise a lieu en caisses, celles-ci doivent porter l'inscription suivante énoncée clairement „oxygène comprimé”, ou „hydrogène comprimé, ou „gaz d'éclairage comprimé”;

- 2° les envois ne peuvent être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes doivent, chaque fois qu'elles en seront requises, adapter le manomètre au récipient, pour que l'agent qui accepte la remise puisse vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée. Le résultat de la vérification doit être mentionné brièvement dans la lettre de voiture par ledit agent;
- 3° les récipients contenant des gaz comprimés ne doivent pas être jetés ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu;
- 4° le transport de ces produits ne peut avoir lieu que par wagons fermés. Le chargement dans des wagons découverts n'est autorisé qu'à la condition que la remise ait lieu par voitures spécialement aménagées pour le transport par terre et que ces voitures soient couvertes de bâches.

XLVI.

Le *bhlorure de méthyle* et le *chlorure d'éthyle* ne peuvent être transportés que dans des récipients en métal solides, parfaitement étanches, hermétique-ment fermés, et chargés sur des wagons découverts. Pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

XLVII.

Le *trichlorure de phosphore*, l'*oxychlorure de phosphore* et le *chlorure d'acétyle* ne sont admis que s'ils sont présentés au transport:

1. w naczyniach z żelaza kutego lub lanego, ze stali lanej, z ołowiu lub miedzi, nieprzebiegających, hermetycznie i dobrze zamkniętych, lub też
2. w naczyniach szklanych, w tym przypadku z warunkiem zastosowania się do przepisów następujących:
 - a. do przewozu można używać butle (gasiorów) z mocnego szkła z korkami ze szkła obtoczonego. Korki szklane muszą być oblane parafiną, a dla zabezpieczenia tej parafiny korek butli (gasiorów) należy owinać pergaminem;
 - b. butle o zawartości większej niż 2 kilogramów wagi muszą być umieszczone w naczyniach metalowych z rączkami; pomiędzy butlami i ściankami naczyń należy zostawić próżne miejsce 30 milimetrowe, starannie uszczelnione suchą krzemionką dla uniemożliwienia poruszania się butli;
 - c. butle o zawartości nie większej niż 2 kilogramy wagi można nadawać do przewozu w mocnych skrzyniach drewnianych, zaopatrzonych w rączki i podzielonych wewnątrz na tyle przegródek, ile jest do wysłania butli. Każda skrzynia nie może zawierać więcej niż 4 butle, umieszczone w ten sposób, aby między nimi i ściankami skrzyń było 30 milimetrowe wolne miejsce, starannie uszczelnione suchą krzemionką dla uniemożliwienia poruszania się butli. Przy opakowaniu butli z chlorkiem acetylu [b) i c)] zamiast krzemionki można używać trocin;
 - d. pokrywy naczyń, wymienionych w ust. b) i c) należy obok napisu, wskazującego ich zawartość, zaopatrzyć ponadto w odpowiednie znaki, jakie się umieszcza przy przewozie szkła.

XLVIII.

Pięciochlorek fosforu (nadchlerek fosforu) podlega postanowieniom, zawartym pod № XLVII, wszakże opakowanie przepisane w 2 b) nie jest wymagane, chyba, że butle zawierają więcej niż 5 klg. Dla butli 5 kilogramowych i mniejszych wystarcza opakowanie, wskazane w 2 c).

XLVIII a.

Sód i potas można przyjmować do przewozu tylko w naczyniach z mocnej blachy, z przytopionymi pokrywkami, lub też w mocnych gasiorkach szklanych, szczelnie zakorkowanych, zupełnie suchych i wysmarowanych wewnątrz naftą. Gasiorki szklane należy umieszczać w suchej krzemionce lub w trocinach. Naczynia blaszane lub gasiory muszą być opakowane w skrzynie drewniane, a jeżeli pakuje się

- 1^o dans des récipients de fer forgé, de fer fondu, d'acier fondu, de plomb ou de cuivre, absolument étanches et hermétiquement clos, ou
- 2^o dans des récipients en verre; en ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées:
 - a. l'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solide, bouchées à l'émeri. Les bouchons de verre doivent être enduits de paraffine, et pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles doit être recouvert d'une enveloppe en parchemin;
 - b. les bouteilles dont le contenu pèse plus de 2 kilogrammes doivent être placées dans des récipients en métal pourvus de poignées; un espace vide de 30 millimètres doit exister entre les bouteilles et les parois des récipients; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire;
 - c. les bouteilles contenant 2 kilogrammes au plus doivent être admises au transport dans des caisses en bois solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre bouteilles. Celles-ci doivent être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres entre elles et les parois de la caisse; cet espace vide sera soigneusement comblé avec de la terre d'infusoires, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire. On peut employer dans l'emballage des bouteilles de chlorure d'acétyle (b et c) de la sciure de bois au lieu de terre d'infusoires;
 - d. le couvercle des récipients dont il est parlé en b et c doit porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre.

XLVIII.

Le pentachlorure de phosphore (superchlorure de phosphore) est soumis aux prescriptions du n^o XLVII; toutefois, l'emballage prescrit au 2^o b n'est exigé, pour ce produit, que lorsque les bouteilles contiennent plus de 5 kilogrammes. Pour les bouteilles de 5 kilogrammes et au-dessous, l'emballage indiqué au 2^o c est suffisant.

XLVIII a.

Le sodium et le potassium doivent être remis au transport dans des récipients en fer-blanc solides, à couvercles soudés, ou dans des bouteilles en verre, solides, hermétiquement bouchées, qui doivent être complètement secs ou remplis avec du pétrole. Les bouteilles en verre doivent être placées dans de la terre d'infusoires ou de la sciure de bois. Les récipients en fer-blanc ou les bouteilles doivent être

w nie gąsiory specjalne, skrzynie te należy zaopatrzyć wewnątrz w blaszanki z przytopioną pokrywką.

XLIX.

(1) *Dwutlenek wodoru* należy nadawać do przewozu w naczyniach nie zamkniętych hermetycznie i przewozić albo w krytych wagonach lub niekrytych pod oponami.

(2) Jeżeli przewóz skuteczniejszą się w balonach, gąsiorach lub dzbanach, naczynia te należy dobrze opakować w skrzynie drewniane lub w mocne kosze, przyczem jedne i drugie należy zaopatrzyć w uchą (antaby) do przenoszenia.

XLIX a.

Nadtlenek sodu i nadtlenek baru (oksylit) należy nadawać do przewozu w mocnych naczyniach blaszanych, zupełnie nieprzeciekających, opakowanych w skrzynie drewniane, zaopatrzone wewnątrz w blaszane pudło z przytopioną pokrywką.

XLIX b.

Węgiel wapnia należy pakować w szczelne naczynia żelazne o dostatecznej odporności. Naczynia te nie mogą zawierać ponadto żadnych innych materiałów. Przewóz dozwala się wyłącznie w wagonach krytych.

L.

Preparaty w rodzaju werniksu i syktawy, wyrabiane z domieszką terpentyny, alkoholu, oleju naftowego lub innych łatwo zapalnych płynów tudzież żywicy, podlegają przepisom następującym:

1. Nadane do przewozu w balonach, gąsiorach, lub dzbanach, naczynia te muszą być zamknięte hermetycznie i opakowane starannie w skrzynie lub w kosze z mocnymi i łatwymi do uchwycenia rączkami. Jeżeli używa się naczyń z metalu, drzewa lub z kauczuku, naczynia te muszą być zamknięte hermetycznie i nieprzeciekające;
2. preparaty przyrządzane z terpentyny, oleju naftowego lub żywicy, a wydzielające przykrą woń, mogą być przewożone tylko w wagonach niekrytych;
3. co się tyczy pakowania wraz z innymi materiałami—patrz Nr. XXXV.

L a.

(1) *Zatłuszczone opiłki żelazne lub stalowe* (z podwiertarek) i innych i odpadki, pozostałe z redukcji nitrobenzolu w fabrykach aniliny, jeżeli nie są opakowane w mocną blachę i szczelnie zamknięte, można przyjmować do przewozu tylko w wagonach że-

emballés dans des caisses en bois. Lorsqu'il est fait usage de bouteilles, ces caisses doivent être revêtues intérieurement d'une enveloppe de tôle à couvercle bien soudé.

XLIX.

(1) Le bioxyde d'hydrogène doit être remis au transport dans des récipients non hermétiquement fermés et ne peut être transporté qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

(2) Si l'expédition a lieu en touries, bouteilles ou cruchons, ces récipients doivent être bien emballés et placés dans des caisses en bois ou dans des paniers solides, pourvus, les uns et les autres, de poignées.

XLIX a.

Le peroxyde de sodium et le bioxyde de barium (oxyllithe) doivent être remis au transport dans des récipients en fer-blanc solides, complètement étanches, emballés dans une forte caisse en bois revêtue intérieurement d'une caisse de tôle à couvercle soudé.

XLIX b.

Le carbure de calcium doit être emballé dans des récipients en fer étanches et suffisamment résistants. Ces récipients ne doivent renfermer aucune autre matière. Le transport ne peut être effectué que dans des wagons couverts.

L.

Les préparations telles que les vernis et les siccatifs, formées d'un mélange d'essence de térébenthine, d'alcool, de pétrole-naphte ou d'autres liquides facilement inflammables avec des résines, sont soumises aux prescriptions suivantes:

- 1^o lorsque ces préparations sont expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients doivent être fermés hermétiquement et bien emballés dans des caisses ou des paniers munis les uns et les autres de poignées solides et commodes.
Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils doivent être parfaitement étanches et hermétiquement clos;
- 2^o les préparations composées d'essence de térébenthine ou de pétrole-naphte et de résine, qui répandent une mauvaise odeur, ne peuvent être transportées que sur des wagons découverts;
- 3^o en ce qui concerne l'emballage avec d'autres marchandises, voir n^o XXXV.

L a.

(1) La limaille de fer ou d'acier grasse (provenant des tours ou des machines à forer, etc.) et les résidus de la réduction du nitrobenzol des fabriques d'aniline qui ne sont pas présentés au transport dans des récipients en forte tôle et hermétiquement

laznych, zaopatrzonych w przykrywy lub zabezpieczonych oponami.

(2) W liście przewozowym należy wskazywać, czy opilki żelazne lub stalowe są tłuste lub nie, w przeciwnym bowiem razie będą uważane jako tłuste.

LI.

(1) *Papier nasycony tłuszczem lub olejami i gilzy z tychże* można przyjmować do przewozu tylko w wagonach krytych lub w niekrytych, pod oponami.

(2) W liście przewozowym na przesyłki gilz nadawca obowiązany zaznaczyć, że gilzy były przegrzane po nasyceniu olejami, a następnie całkowicie przestudzone w wodzie.

LII.

Nawóz i inne fekalje i odchody z miejsc ustępowych można przyjmować tylko w przesyłkach wagonowych na warunkach następujących:

1. naładunek i wyładunek obowiązany jest uskutecznić nadawca względnie odbiorca, którzy ponadto są obowiązani uskutecznić oczyszczenie wagonów stosownie do obowiązujących w tym względzie przepisów administracji kolejowej;
2. suchy nawóz nieprasowany przewozi się w wagonach niekrytych zabezpieczonych oponami, które obowiązany dostarczyć nadawca;
3. inne fekalja i odchody z miejsc ustępowych w razie braku innych stosownych środków przewozowych można przewozić wyłącznie w bardzo mocnych naczyniach szczelnie zamkniętych i nieprzeciekających, naładowanych na niekryte wagony, tudzież w wagonach-kotłach. W każdym razie w drodze, oraz przy naładowaniu i wyładowaniu należy przedsięwziąć odpowiednie środki, w celu niedopuszczenia przesiąkania na zewnątrz tych materiałów i płynów, tudzież ulatnianiu się złej woni;
4. przedmioty te nie wolno ładować z innymi towarami;
5. kolej żelazna może wymagać opłaty przewoznego z góry, przy nadaniu przesyłki;
6. koszty odkażenia, w razie potrzeby, ponosi wysyłający, względnie odbiorca;
7. przesyłki te podlegają zresztą przepisom policyjnym poszczególnych Państw.

LIII.

(1) *Zołądki cielęce świeże*, oczyszczone można przyjmować do przewozu wyłącznie w nieprzeciekających naczyniach na warunkach następujących:

fermés, ne peuvent être transportés que dans des wagons en fer, munis de couvercles ou revêtus de bâches.

(2) La lettre de voiture doit indiquer si la limaille de fer ou d'acier est grasse ou non; en cas de non-indication, elle sera considérée comme grasse.

LI.

(1) *Le papier graissé ou huilé et les fuseaux faits de ce papier* ne peuvent être expédiés qu'en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches.

(2) La lettre de voiture accompagnant les envois de fuseaux de cette nature doit contenir une déclaration de l'expéditeur certifiant qu'ils ont été chauffés après avoir été imbibés d'huile et ensuite refroidis complètement dans l'eau.

LII.

Le fumier et les matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisance, ne sont admis que par wagons complets et aux conditions suivantes:

- 1^o le chargement et le déchargement sont opérés par l'expéditeur et par le destinataire qui doivent, en outre, procéder au nettoyage prescrit par les réglemens de l'administration;
- 2^o le fumier sec non comprimé est expédié dans des wagons découverts, revêtus de bâches à fournir par l'expéditeur;
- 3^o les autres matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisance, dans le cas où il n'existe pas d'autres moyens de transport appropriés, ne peuvent être expédiées que dans des récipients très solides, hermétiquement fermés, bien étanches et chargés sur des wagons découverts, ainsi que dans des wagons-réservoirs. Dans tous les cas, les mesures nécessaires doivent être prises pour éviter, en cours de transport et lors du chargement et du déchargement, l'échappement des matières et des liquides, ainsi que le dégagement d'odeur méphitique;
- 4^o ces matières ne peuvent être chargées avec d'autres marchandises;
- 5^o le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition;
- 6^o les frais de désinfection éventuelle sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire;
- 7^o ces transports restent d'ailleurs soumis aux prescriptions de police de chaque Etat.

LIII.

(1) *Les caillettes de veau fraîches* ne sont admises au transport que dans des récipients étanches et aux conditions suivantes:

1. muszą być oczyszczone z resztek pokarmu i nasolone w tym stosunku, aby na jeden żołądek było użyte od 15 do 20 gramów soli;
2. ponadto w naczyniach przeznaczonych do przewozu, należy dno wysypywać warstwą soli, grubości około centymetru i taką samą warstwą przesytać z wierzchu zawartość naczynia;
3. nadawca obowiązany jest zaświadczyć w liście przewozowym, że uczynił zadość przepisom zawartym w 1 i 2;
4. kolej żelazna może wymagać opłaty przewoźnego z góry przy nadawaniu przesyłki;
5. koszty ewentualne odkażenia wagonu ponosi nadawca względnie odbiorca.

(2) W ciągu października, listopada, stycznia, lutego i marca żołądki cielece niesolone, świeże, oczyszczone z resztek pokarmu dopuszcza się do przewozu również w beczkach lub kubłach mocno zamkniętych, na warunkach, wyszczególnionych powyżej w p. 4 i 5. Pokrywy tych naczyń muszą być przymocowane listwami żelaznymi.

- 1^o elles doivent être débarrassées de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette;
- 2^o une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur doit être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes;
- 3^o la lettre de voiture doit contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des 1^o et 2^o ont été observées;
- 4^o le chemin de fer peut exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition;
- 5^o les frais de désinfection éventuelle du wagon sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

(2) Pendant les mois d'octobre, décembre, janvier, février et mars, les caillettes de veau fraîches non salées, débarrassées de tout reste d'aliments, sont admises aussi au transport dans des tonneaux ou cuveaux bien clos, et aux conditions énumérées aux 4^o et 5^o ci-dessus. Les couvercles de ces récipients doivent être fixés au moyen d'une bande de fer.

Załącznik 3.

Oświadczenie.

Ekspedycja towarowa kolei żelaznej.....
 w..... na moje (nasze) żądanie przyjęła do przewozu koleją żelazną do stacji przeznaczenia..... poniżej wyszczególnione towary, które według listu przewozowego z dnia dzisiejszego odcelowane są jak niżej, mianowicie:.....

Niniejszem oświadczam (y) formalnie, że towary te zostały nadane do przewozu

bez opakowania.....*)
 w opakowaniu wadliwym, mianowicie:.....

o czym zamieszczono wzmiankę w liście przewozowym.

.....dnia.....19.....

*) Stosownie do stanu towaru, należy skreślić wyrazy „bez opakowania” lub „w opakowaniu wadliwym, mianowicie”.

Przy przesyłkach, składających się z kilku sztuk, oświadczenie winno dotyczyć tylko tych sztuk, które nadane są bez opakowania lub w opakowaniu wadliwym.

Annexe 3.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer..... à..... a, sur ma (notre) demande, accepté au transport par chemin de fer en destination de..... les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour..... savoir:.....

Je (Nous) déclare (ons) formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au transport

sans emballage.....*)
 avec un emballage défectueux notamment:.....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture.

.....le.....19.....

*) On rayera, selon le conditionnement de la marchandise, ou „sans emballage” ou „avec un emballage défectueux notamment”.

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Załącznik 3a.**Oświadczenie ogólne.**

Ekspedycja towarowa kolei żelaznej _____
w _____ na moje (nasze) ża-
danie przyjmuje do przewozu wszystkie niżej wy-
szczerólnione towary, które będą przezemnie (nas)
w tym celu zgłaszane, począwszy od dnia dzisiej-
szego, mianowicie: _____

Niniejszem formalnie uznaję (uznajemy), że towary
te zostały nadane do przewozu

bez opakowania _____ *)
w opakowaniu wadliwym, mianowicie: _____

o ile o niniejszem oświadczeniu ogólnem uczyniona
będzie wzmianka w odnośnym liście przewozowym.

_____ dnia _____ 19____

*) Stosownie do stanu towaru należy skreślić wyrazy
„bez opakowania” lub „w opakowaniu wadliwym, mianowicie”.

Annexe 3a.**Déclaration générale.**

Le bureau de marchandises du chemin de fer
à _____
sur ma (notre) demande, accepte au transport toutes
les marchandises ci-après désignées, qui à partir de
ce jour lui seront remises par moi (nous) dans ce
but, savoir: _____

Je (Nous) reconnais (sons) formellement par la pré-
sente que ces marchandises ont été remises au
transport

sans emballage _____ *)
avec un emballage défectueux notamment _____

en tant qu'il aura été fait mention de cette déclara-
tion générale dans la lettre de voiture respective.

_____ le _____ 19____

*) On rayera, selon le conditionnement de la marchan-
dise, les mots „sans emballage” ou „avec un emballage dé-
fectueux notamment”.

Załącznik 4.**Zlecenie dodatkowe.**

_____ dnia _____ 19____

Upraszam(y) ekspedycję towarową stacji _____
kolei żelaznej _____

aby poniżej wyszczerólnioną przesyłkę, nadaną za
listem przewozowym z dnia _____ 19____
na imię P. _____

Cechy i numery	Ilość sztuk	Rodzaj opakowania	Zawartość przesyłki	Waga w kg.

1. zwróciła na stację nadawczą P. _____
2. zatrzymała w drodze i wydała P. _____
na stacji _____ kolei żelaznej _____

3. wydała P. _____ na stacji _____
_____ kolei żelaznej _____

4. wydała nie inaczej jak z pobraniem zalicze-
nia w kwocie _____ (literami);

Annexe 4.**Disposition ultérieure.**

_____ le _____ 19____

La gare de _____ du chemin de fer
de _____ est priée, en ce qui concerne
l'expédition ci-après spécifiée, remise au transport
avec la lettre de voiture du _____ 19____ à l'adresse
de M. _____ à _____

Marques et numéros	Nom- bre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchan- dise	Poids en kilogr.

1^o de la retourner à la station de départ à M. _____;
2^o de la retenir en cours de route et de la livrer
à M. _____ à la station de _____ du chemin de
fer de _____;

3^o de la livrer à M. _____ à _____ gare
du chemin de fer de _____;

4^o de la livrer seulement contre paiement du
montant du remboursement, soit _____ (en tou-
tes lettres);

5. wydała zamiast za wskazanym w liście przewozowym zaliczeniem, z pobraniem zaliczenia w kwocie (literami);
6. wydała bez pobrania zaliczenia;
7. wydała franco.

(Podpis)

Uwaga. Zlecenie nie odpowiadające wypadkowi poszczególnemu należy skreślić.

- 5^o de ne pas la livrer contre paiement du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de (en toutes lettres);
- 6^o de la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;
- 7^o de la livrer franco.

(Signature)

Observation. — On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.

Protokół.

1. Co się tyczy artykułu 1, zgodzono się, że przesyłki, których stacja nadawcza i odbiorcza znajdują się na obszarze jednego i tego samego Państwa, a które przechodzą tylko tranzytem przez obszar Państwa obcego po linii eksploatowanej przez zarząd kolejowy podległy Państwu, skąd przesyłkę nadano, nie będą uważane za przesyłki międzynarodowe. Jeżeli linje tranzytowe nie są eksploatowane przez zarząd kolejowy tego Państwa, Rządy interesowane mogą, mimo to, w drodze umów odrębnych nie uznawać pomienionych przesyłek za międzynarodowe.

Zgodzono się również, że postanowienia Konwencji niniejszej nie będą stosowane do przewozów, dokonywanych z jakiegokolwiek stacji, leżącej na obszarze danego Państwa, bądź do stacji pogranicznej Państwa sąsiedniego, gdzie załatwiane są formalności celne, bądź do stacji, leżącej pomiędzy tą stacją a samą granicą, chyba, że nadawca zażąda stosowania Konwencji niniejszej. Powyższe stosuje się również do przesyłek, przewożonych od stacji pogranicznej albo od wzmiankowanych stacji pośrednich do stacji innego Państwa.

2. Co się tyczy artykułu 11, niżej podpisani oświadczają, iż nie mogą zaciągać żadnych zobowiązań, któreby ograniczały swobodę działania Państw, w zakresie reglamentacji komunikacji wewnętrznej ich kolei żelaznych. Nadto zaznaczają każdy w imieniu reprezentowanego przez siebie Państwa, że reglamentacja ta jest obecnie zgodna z zasadami ustanowionymi w artykule 11 Konwencji, przyczem uważają za pożądane, aby zgodność ta była utrzymana i nadal.

3. Uznano, że Konwencja w niczem nie zmienia stosunku kolei żelaznych do Państw, od których są one zależne i że stosunek ten nadal również podlegać będzie prawodawstwu każdego z Państw, a zwłaszcza, że Konwencja w niczem nie uchyla obowiązujących w każdym Państwie postanowień co do zatwierdzania przez Rząd taryf i warunków przewozu.

4. Uznano, że Regulamin dotyczący utworzenia Urzędu Centralnego oraz Postanowienia wykonawcze do Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, tudzież załączniki 1, 2, 3, 3a i 4

Protocole.

1^o Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux. Si les lignes intermédiaires de transit ne sont pas exploitées par une administration de cet Etat, les Gouvernements intéressés peuvent néanmoins convenir, par des arrangements particuliers, de ne pas considérer comme internationaux les transports dont il s'agit.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2^o Au sujet de l'article 11, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la réglementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article 11 de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3^o Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4^o Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un Office central, ainsi que les Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport de marchandises

będą miały tę samą moc i termin trwania jak i Konwencja.

5. Co do artykułu 60, uznano, że Konwencja międzynarodowa obowiązuje każde z umawiających się Państw w ciągu lat trzech, poczynając od dnia wprowadzenia jej w wykonanie oraz na następne trzyletnie okresy, o ile jedno z Państw nie oświadczy innym Państwom o zamiarze wystąpienia z Konwencji conajmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

Prezydent Ministrów
oraz w z.
Ministra Spraw Zagranicznych:
Antoni Ponikowski

686.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 31 maja 1922 r.

w przedmiocie wykonania Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r. wraz ze zmianami, wprowadzonymi przez Porozumienie dodatkowe z 16 lipca 1895 r. oraz Konwencji dodatkowe z 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r.

Na mocy dekretu z d. 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie osób, bagażu i towarów, oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. P. P. P. z 1919 r. № 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Przewóz towarów polskimi kolejami żelaznymi w międzynarodowych komunikacjach towarowych dokonywać się będzie na podstawie Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r. wraz ze zmianami i uzupełnieniami (Dz. U. R. P. № 76 poz. 685) oraz zawartych w załączniku do niniejszego rozporządzenia ujednostajnionych postanowień dodatkowych.

§ 2. W obowiązujących rozporządzeniach Ministra Kolei Żelaznych dotyczących wprowadzenia bezpośrednich komunikacji towarowych między stacjami kolei polskich z jednej strony a czechosłowackich, austriackich, rumuńskich i węgierskich z drugiej strony, wprowadza się następujące uzupełnienia:

- a) W rozporządzeniu z dnia 15 października 1919 r. w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austriackich (Dz. U. R. P. № 83 poz. 456 z 1919 r.) w par. 1 w ustępie pierwszym rozdz. II po słowach: „z następującymi wyjątkami” dodaje się: „(Konwencja Międzynarodowa wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi—Dz. U. R. P. № 76 poz. 685 i poz. 686)”.

par chemins de fer, de même que les Annexes 1, 2, 3, 3^a et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

5^o Au sujet de l'article 60, il est entendu que la Convention internationale engage chaque Etat contractant pour une durée de trois ans à partir du jour de son entrée en vigueur et pour de nouvelles périodes successives de trois années, tant qu'un Etat n'aura pas annoncé aux autres Etats, un an au plus tard avant l'expiration de l'une de ces périodes, son intention de se retirer de la Convention.

- b) W rozporządzeniu z d. 12 marca 1920 r. w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i rumuńskich (Dz. U. R. P. z 1920 r. № 24 poz. 149) w art. 1 w ustępie pierwszym rozdz. II po słowach „z następującymi wyjątkami” dodaje się: „(Konwencja Międzynarodowa wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi—Dz. U. R. P. № 76 poz. 685 i poz. 686)”.

- c) W rozporządzeniu z d. 31 października 1921 r. w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i czechosłowackich (Dz. U. R. P. z 1921 r. № 92 poz. 683) w par. 1 w ustępie pierwszym rozdz. I po słowach „z następującymi wyjątkami” dodaje się: „(Konwencja Międzynarodowa wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi—Dz. U. R. P. № 76 poz. 685 i poz. 686)”.

- d) W rozporządzeniu z d. 15 marca 1922 r. w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Węgrami przez Czechosłowację (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 21 poz. 179) w par. 1 w ustępie pierwszym rozdz. A po słowach „z następującymi postanowieniami odrębnymi” dodaje się: „(Konwencja Międzynarodowa wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi—Dz. U. R. P. № 76 poz. 685 i poz. 686)”.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze zyskuje moc obowiązującą z dniem ogłoszenia.

Minister Kolei Żelaznych:
Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Przemysłu i Handlu:
Stefan Ossowski

Minister Skarbu:
Michalski