

przez odbiorcę zlecenie dodatkowe tylko co do zmiany osoby odbiorcy w tej samej stacji przeznaczenia, o ile zlecenie dodatkowe nie jest uczynione według art. 18 lub 24 K. M.

12) Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy (do art. 38 K. M.).

Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

III. Wagony prywatnych właścicieli.

Do przewozu są tylko dopuszczone:

1) wagony-kotły prywatnych właścicieli.

Postanowienia kolei nadawczych określają, które towary mogą być przewożone w takich wagonach-kotłach.

2) inne wagony prywatnych właścicieli.

W innych wagonach właścicieli prywatnych przewozi się tylko następujące towary:

- a) piwo,
- b) ryby, oraz wodę dla przewozu ryb,
- c) świeże mięso i świeżo bite bydło,
- d) wino.

Przewóz ładownych i próżnych wagonów właścicieli prywatnych oraz obliczenie przewożnego odbywa się na podstawie taryf uczestniczących kolei.

Próżne wagony właścicieli prywatnych wysyła się za listami przewozowymi międzynarodowymi.

Pozatem miarodajne są postanowienia tego rozporządzenia.

Dodatek.

IV. Spis

granicznych stacji przejściowych.

1) Czeskosłowacko - polskie graniczne stacje przejściowe:

Petrovice ve Slezsku (Piotrowice na Śląsku).
Tessin statni nadrazi (Cieszyn główny dworzec).
Zwardoń.
Orlov na Slovensku.
Medzi-Laborce.
Ławoczne.

2) Polsko - rumuńskie graniczne stacje przejściowe:

w Polsce:
Śniatyn Załucze tranzyto,
w Rumunji:
Grigore Chica Voda tranzyto.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 8 lipca 1922 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Czechosłowacją a Rumunją przez Polskę (Dz. U. R. P. № 53 poz. 492).

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:

Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Stefan Ossowski*

283.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 9 marca 1923 r.

o wprowadzeniu austriacko-rumuńskiej komunikacji towarowej i węglowej tranzytem przez Czechosłowację i Polskę.

Na mocy dekretu z dnia 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. № 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Z ważnością od 1 kwietnia 1923 r. zaprowadza się bezpośrednią komunikację towarową i węglową między stacjami austriackich kolei a stacjami rumuńskich kolei tranzytem przez Czechosłowację i Polskę na następujących warunkach:

I. Postanowienia przewozowe ogólne.

Przewóz przesyłek odbywa się na zasadach Konwencji Międzynarodowej (K. M.) o przewozie towarów kolejami żelaznymi (Konwencji berneńskiej) z dnia 14 października 1890 r. (Dz. U. R. P. r. 1922 № 76, poz. 685) wraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami oraz ujednolajnionymi postanowieniami dodatkowymi, o ile w następującym rozdziale nie przewidziano innych postanowień szczególnych.

II. Postanowienia szczególne.

1. Zakres działania (do art. 1 K. M.).

Przewóz towarów (zwierząt) i węgla odbywa się wyłącznie przez graniczne stacje przejściowe, wymienione w dodatku do tego rozporządzenia.

2. Przedmioty wyłączone z przewozu (do art. 3 K. M.).

Z przewozu za bezpośrednimi międzynarodowymi listami przewozowymi są wyłączone oprócz przedmiotów wymienionych w § 1 (1) postanowień wykonawczych do konwencji międzynarodowej następujące przedmioty:

- a) złoto, srebro w sztabach, platyna, pieniądze i monety wartościowe ze szlachetnych metali, papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe, biżuterja i inne kosztowności, następnie dzieła sztuki, jako to: obrazy, rzeźby, przedmioty z brązu, antyki.

Przedmiot zaliczony choćby w jednym tylko z państw uczestniczących w przewozie do kosztowności nie może być przyjęty do przewozu za międzynarodowym listem przewozowym.

Jako kosztowności są np. z przewozu za bezpośrednimi międzynarodowymi listami przewozowymi wyłączone wyroby ze złota, srebra, platyny, drogich kamieni i pereł prawdziwych, korale, zegarki precyzyjne; tiule z czystego jedwabiu, aksamity z czystego jedwabiu, plusze z czystego jedwabiu, wytłaczane, malowane lub haftowane czysto jedwabne materje jak również wyroby z tych tiuli, aksamitów, pluszów i materji, wzorzyste czysto jedwabne obicia meblowe, jedwabne

i inne szczególnie cenne dywany, szczególnie cenne futra i skóry a mianowicie: bobry, lisy niebieskie, szenszyle, gronostaje, kuny, łasice kanadyjskie, wydry, karakuły, foki, wydry morskie, lisy srebrzyste, skunksy i sobole, również wyroby z takich futer, szczególnie wartościowe koronki i szczególnie wartościowe hafty, pióra strusie, czaple (rajery) i marabut, jak również wyroby z tych piór, olejek różany, filmy.

b) zwłoki.

3. Obowiązek przewozu kolejami (do art. 5 K. M.).

Do przewozu są dopuszczone w ogólności przesyłki drobnicowe i całowagonowe.

Konwojowanie przesyłek jest oprócz wypadków konwojowania przesyłek zwierząt i wagonów oraz parowozów kolejowych, biegnących na własnych kołach niedozwolone.

4. Treść i format listu przewozowego (art. 6 K. M.).

Nadawca ma w liście przewozowym wskazać drogę przewozu, podając stacje graniczne państw uczestniczących w przewozie¹⁾. Listów przewozowych, które nie odpowiadają tym przepisom nie należy przyjmować.

O ile stacja wysyłająca rumuńska przyjęła przez omyłkę list przewozowy bez przekładu, przewidzianego w § 2 ust. 3 postanowień wykonawczych do art. 6 Konwencji Międzynarodowej, to zdawca stacja graniczna rumuńska obowiązana jest dokonać tego tłumaczenia. W tym razie kolej poczytywana będzie za mandatarjuskę nadawcy i nie ponosi odpowiedzialności za prawdziwość przekładu.

5. Odpowiedzialność za wskazania i oświadczenia zamieszczone w liście przewozowym. Sprawdzenie przez kolej żelazną. Dopłaty (do art. 7 K. M.).

Kolej nie odpowiada za straty, powstałe wskutek niewłaściwego oznaczenia w liście przewozowym stacji przeznaczenia albo nieuwzględnienia zakresu jej uprawnień przewozowych.

6. Przepisy celne, podatkowe i policyjne (do art. 10 K. M.).

Obowiązek nadawcy dołączania do listów przewozowych dowodów potrzebnych dla wykonania przepisów celnych, podatkowych, lub policyjnych rozciąga się również na dowody przepisane dla przywozu, przewozu tranzytem i wywozu. Kolej nie ma obowiązku sprawdzania prawdziwości i dostateczności tych dowodów. Jeżeli się okaże brak dokumentów mających być dołączonymi lub ich niedokładność, wówczas przesyłka może być nieprzyjęta do przewozu.

Gdy brak taki lub niedokładność tych dokumentów stwierdzono dopiero w drodze, to dalszy przewóz może być wstrzymany i przesyłka oddana do rozporządzenia nadawcy.

7. Zasady obliczania przewoźnego (do art. 11 K. M.).

Przewoźne oraz inne należności obliczane będą za rzeczywistą drogę przewozu według taryf wewnętrz-

¹⁾ Spis stacji granicznych podany jest w dodatku.

nych (miejscowych także sąsiedzkich i związkowych taryf) uczestniczących kolei.

Dla obliczenia przewoźnego za każdy odcinek taryfowy miarodajne są taryfy miejscowe, sąsiedzkie i związkowe obowiązujące w dniu przejścia przesyłki na terytorjum oddzielnego odcinka taryfowego.

8. Uiszczanie przewoźnego (do art. 12 K. M.)

Przewoźne, dopłaty, opłaty dodatkowe, cła i wydatki w gotówiznie podlegają do następujących przejściowych stacji granicznych obowiązkowemu ofrankowaniu:

a) w kierunku do Rumunii:

tranzytem przez Czechosłowację i Polskę aż do czechosłowacko-polskiej granicznej stacji przejściowej.

Przewoźne, dopłaty, opłaty dodatkowe, cła i wydatki w gotówce, które powstały na przestrzeni od tej stacji do rumuńskiej stacji przeznaczenia będzie się pobierać od odbiorcy drogą przekazywania.

b) w kierunku z Rumunii:

przez Polskę i Czechosłowację do polsko-czechosłowackiej granicznej stacji przejściowej.

Przewoźne, dopłaty, opłaty dodatkowe, cła i wydatki w gotówce, które powstały na przestrzeni od tej stacji do austriackiej stacji przeznaczenia będzie się pobierać od odbiorcy drogą przekazywania.

Całkowite ofrankowanie przesyłek jest niedopuszczalne.

Powyższe postanowienia nie naruszają postanowień art. 12 ustęp 2 i 3 K. M. dotyczących się opłat przewoźnego zgóry przy towarach podlegających szybkiemu zepsuciu i towarach małowartościowych.

Tylko ten, kto uiścił nadpłatę przewoźnego jest uprawniony do dochodzenia praw z tytułu zwrotu przewoźnego, wobec tej kolei której uiścił nadpłatę.

9. Zaliczenia (do art. 13 K. M.).

Zaliczenia i zaliczki w gotówiznie są niedopuszczalne.

10. Termin dostawy (do art. 14 K. M.).

Termin dostawy, przewidziany przepisami przewozowymi przedłuża się o terminy dodatkowe obowiązujące w Czechosłowacji, Rumunii, Austrii i Polsce.

11. Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką (do art. 15 K. M.).

Dodatkowe zlecenia nadawcy będą wykonywane, o ile przesyłka nie przekroczyła granic państwa, w którym leży stacja nadawcza. Jeżeli przesyłka znajduje się już poza powyższą granicą może być uczynione przed wykupieniem listu przewozowego przez odbiorcę zlecenie dodatkowe tylko co do zmiany osoby odbiorcy i w tej samej stacji przeznaczenia, o ile zlecenie dodatkowe nie jest uczynione według art. 18 lub 24 K. M.

12. Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy (do art. 38 K. M.).

Ubezpieczenie dostawy jest niedozwolone.

III. Wagony prywatnych właścicieli.

Do przewozu są tylko dopuszczone:

1) wagony-kotły prywatnych właścicieli.

Postanowienia kolei nadawczych określają, które towary mogą być przewożone w takich wagonach kotłach.

2) Inne wagony prywatnych właścicieli.

W wagonach właścicieli prywatnych przewozi się tylko następujące towary:

- a) piwo,
- b) ryby oraz wodę do przewozu ryb,
- c) świeże mięso i świeżo bite bydło,
- d) wino.

Przewóz ładownych i próżnych wagonów właścicieli prywatnych, oraz obliczenie przewoźnego odbywa się na podstawie taryf uczestniczących kolei. Próżne wagony prywatnych właścicieli wysyła się za listami przewozowymi międzynarodowymi. Pozatem miarodajne są postanowienia tego rozporządzenia.

D O D A T E K.

IV. Spis granicznych stacji przejściowych.

1) Czechosłowacko-austriackie graniczne stacje przejściowe:

Czechosłowackie:	A u s t r j a c k i e:
Horni - Dworiste - Cesky-Herslak	Summerau
Ceske Velenice	Gmündt Stadt
Satov	Unterretzbach
Hevlin nad Dyji	Laa Staatsbahnhof
Novosedly Drnoholec	Wildendürnbach
Breclava	Bernhardtsthal
Devinska Nova Ves	Marchegg
Bratislava Petralka	Kittsee

2) Czechosłowacko - polskie graniczne stacje przejściowe:

Petrovice ve Slezsku	(Piotrowice na Śląsku)
Tesin statni nadrazi	(Cieszyn główny dworzec)
Zwardoň	
Orlov na Slovensku	
Medzi Laborce	
Ławoczne.	

3) Polsko - rumuńskie graniczne stacje przejściowe:

P o l s k a:	R u m u ń s k a:
Śniatyń Załucze tranzyto	Grigore Chica Vođa tranzyto

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie traci moc obowiązującą:

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 8 lipca 1922 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy stacją Wiedeń Dworzec Północny (Nordbahnhof) a Rumunją przez Czechosłowację i Polskę (Dz. U. R. P. № 53, poz. 493).

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Stefan Ossowski*

284.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 9 marca 1923 r.

o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej między Niemcami a Rumunją tranzytem przez Polskę względnie Czechosłowację i Polskę.

Na mocy dekretu z dnia 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. № 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Niemiecko - rumuńska komunikacja towarowa i węglowa.

Taryfa kolejowa na przewóz towarów i węgla dla komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich i Zagłębia Saary a stacjami kolei rumuńskich tranzytem przez Polskę:

- a) Polskę samą,
 - b) Czechosłowację i Polskę,
- zawierająca przepisy przewozowe oraz postanowienia szczególne.

W s t ę p.

Niżej wyszczególnione Zarządy kolejowe przyjmują do przewozu towary, zwierzęta żywe i węgiel na zasadach niniejszej taryfy.

Generalna Dyrekcja kolei rumuńskich w Bukareszcie (Directiune Generală a căilor ferate române în București)

Polskie koleje państwowe i Polskie koleje prywatne, o ile na tych kolejach ma zastosowanie Konwencja Międzynarodowa. Ministerstwo Kolei żelaznych w Warszawie.

Górnośląskie koleje państwowe (Oberschlesische Eisenbahnen). Dyrekcja kolei państw. w Katowicach. Dyr. kolei państw. w Opolu.

Czechosłowackie koleje państwowe i Czechosłowackie koleje prywatne o ile na tych kolejach ma zastosowanie Konwencja Międzynarodowa.

Niemiecka kolej państwowa i Niemieckie koleje prywatne o ile na tych kolejach ma zastosowanie Konwencja Międzynarodowa.

Koleje Saary.

Dyrekcja kol. Zagłębia Saary w Saarbrücken