

§ 1. Niżej wyszczególniony towar opłaca cło ulgowe, którego wysokość w stosunku procentowym do cła normalnego, podanego w poz. 2 pkt. 4 taryfy celnej z dn. 26 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. № 54, poz. 540), określa się jak następuje:

Pozycja taryfy celnej:	Nazwa towaru:	Cło ulgowe w % cła normalnego
2 punkt 4	Ryż wyłuskany lecz w błonce, niepolerowany, do wyrobu ryżu polerowanego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu . . . . .	20%

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązywać będzie aż do odwołania.

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych:

*K. Niezabytowski*

## 55.

### Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 stycznia 1927 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich, czeskosłowackich i austriackich z jednej a stacjami kolei bułgarskich z drugiej strony.

Na mocy artykułu 4 punkt 8 i 9 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) oraz artykułu 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567), zarządza się co następuje:

§ 1. Przy przewozie towarów (włączając w to przewóz zwłok i żywych zwierząt) między stacjami kolei

- polskich,
- czeskosłowackich,
- austriackich

z jednej strony a stacjami kolei bułgarskich z drugiej strony, wszelkimi drogami wchodzącymi w rachubę, t. j. tranzytem:

do a) przez Rumunję, Niemcy, Czechosłowację, Austrię, Jugosławję i Węgry;

do b) i c) przez Polskę, obowiązują następujące postanowienia.

#### A. Przepisy przewozowe.

Uczestniczące Zarządy kolejowe przyjmują do przewozu przesyłki na zasadzie Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dnia 14 października 1890 r. (Konwencja Berneńska) wraz ze wszystkimi dodatkami i ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, o ile nie przewidziano poniżej postanowień szczególnych.

#### B. Postanowienia szczególne.

1. Do art. 3 K. M. (Przedmioty wyłączone z przewozu lub warunkowo przyjmowane do przewozu).

Przedmioty, wymienione w § 1, ustęp 2 (2) postanowień wykonawczych do K. M., przyjmuje się do przewozu na warunkach, wskazanych pod 1—4 ujednostajnionych postanowień dodatkowych do art. 3 K. M. z tem, że odszkodowanie za zaginięcie lub brak wagi przesyłki nie może wynosić więcej, niż 25 franków złotych (1 frank złoty =  $\frac{1}{5,18}$  dolara Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej).

2. Do art. 6 K. M. (Treść i forma listu przewozowego).

Nadawca winien wskazać w liście przewozowym graniczne stacje przejścia (zob. D. Spis granicznych stacji przejścia) z państwa do państwa.

W razie żądania stosowania taryfy związkowej za pewien odcinek drogi przewozu obowiązują co do wskazania przejść granicznych na tym odcinku postanowienia taryfy przepisanej.

Listy przewozowe należy wypełniać alfabetem łacińskim.

3. Do art. 7 K. M. (Odpowiedzialność za wskazania i oświadczenia, zamieszczone w liście przewozowym. Sprawdzanie przez kolej żelazną. Dopłaty).

Kolej nie odpowiada za skutki, wynikające z tego powodu, że przesyłki przyjęto do przewozu do takich stacji, które nie są upoważnione do załatwiania odnośnych czynności ekspedycyjnych.

4. Do art. 10 K. M. (Przepisy celne, podatkowe i policyjne).

Jeżeli brak, nieprawidłowość albo niedokładność dowodów, dołączonych do listu przewozowego stwierdzi się na jednej ze stacji pośrednich, to dalszy przewóz przesyłki może być wstrzymany i przesyłka oddana do rozporządzenia nadawcy.

5. Do art. 11 K. M. (Zasady obliczania przewoźnego).

Przewoźne i inne opłaty oblicza się za wskazaną przez nadawcę drogę przewozu według obowiązujących taryf.

Kolej obowiązana jest do stosowania taryfy związkowej za pewien odcinek drogi przewozu tylko wówczas, jeżeli nadawca zażądał wyraźnie w liście przewozowym jej stosowania, podając ten odcinek, dla którego żąda stosowania taryfy związkowej, oraz jeżeli wypełnił warunki stosowania tej taryfy.

6. Do art. 12 K. M. (Uiszczanie przewoźnego).

Częściowe opłaty zgóry dozwolone są tylko do granicy (granicznej stacji przejścia) kraju wysyłającego, albo do dalej położonej granicy (granicznej stacji przejścia). Uiszczanie zgóry pewnej określonej sumy jest niedopuszczalne.

Jeżeli przewoźne i inne opłaty muszą być przeliczone na inną walutę, to stosuje się zawsze urzędowy kurs przeliczenia, obowiązujący w dniu przeliczenia. Kurs przeliczenia ustala zarząd kolejowy, który dokonywa przeliczenia.

**7. Do art. 13 K. M. (Zaliczenia).**

W komunikacji Polska — Bułgaria oraz w komunikacji Czechosłowacja — Bułgaria i Austria — Bułgaria tranzytem przez Polskę są zaliczenia i zaliczki w gotówiznie niedopuszczalne.

**8. Do art. 14. K. M. (Terminy dostawy).**

Do regulaminowych terminów dostawy dolicza się szczególne dodatkowe terminy dostawy, obowiązujące na kolejach uczestniczących w przewozie.

**9. Do art. 15. K. M. (Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką).**

Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką jest tylko o tyle dopuszczalne, o ile nie sprzeciwiają się temu przepisy celne, podatkowe lub policyjne.

**10. Do art. 38 K. M. (Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy).**

- a) Deklarację interesu w dostawie należy podać w walucie kraju wysyłającego.
- b) Opłatę za deklarację interesu w dostawie oblicza się oddzielnie do i od granicy (granicznej stacji przejścia) według taryf kolej uczestniczących. Opłaty minimalnej za każdy odcinek obliczeniowy nie pobiera się. Opłata dodatkowa wynosi  $\frac{1}{4}$  pro mille deklarowanej kwoty za każde rozpoczęte 10 km.
- c) Dla obliczenia opłaty dodatkowej przelicza się zadeklarowaną kwotę na tę walutę, według której oblicza się przewoźne za dalszą drogę przewozu. Dla przeliczenia miarodajny jest urzędowy, przez kolej ustanowiony, kurs przeliczenia, obowiązujący w dniu obliczenia przewoźnego. Kurs przeliczenia ustala zarząd kolejowy, który dokonywa przeliczenia.

**C. Wagony właścicieli prywatnych.**

1. Wagony właścicieli prywatnych są to wagony, włączone do taboru pewnej kolei i stanowiące własność wstawiającego albo przezeń odnajęte do wyłącznego użytku na czas dłuższy od osoby trzeciej lub od kolei, a mianowicie:

- a) wagony-kotły (cysterny, rezerwoary, wagony z trwale umocowanymi beczkami, zbiornikami, naczyniami i wagony-tanki),
- b) inne wagony, specjalnie urządzone do przewozu ściśle określonych towarów.

2. O włączeniu takich wagonów rozstrzyga zarząd kolejowy, do którego taboru odnośny wagon ma być włączony.

3. Wagony prywatne muszą być zaopatrzone w cechę kolei, do której taboru są włączone, w oznaczenie ich rodzaju, o ile odnośny zarząd kolejowy to zarządził, również w numer ze znakiem **P**, pozatem w firmę wstawiającego, w nazwę stacji macierzystej i we wskazanie towaru, do którego przewozu są przeznaczone.

4. Do wagonów prywatnych wolno ładować tylko towary, do których przewozu zgodnie z napisem na wagonie są przeznaczone. Wagonów takich

nie wolno używać do przewozu innych towarów, niż wyszczególnione w p. 13.

5. Próżne wagony prywatne mają być nadawane do przewozu za międzynarodowymi listami przewozowymi.

6. Prawo rozporządzania wagonem prywatnym wobec kolei przysługuje wyłącznie właścicielowi (Patrz jednak p. 7 i 8).

Próżnym wagonem prywatnym rozporządza właściciel zapomocą listu przewozowego, który ma jako nadawca podpisać i przesłać na stację, wykonywającą jego zlecenie.

7. Osoba trzecia, zamierzająca nadać do przewozu wagon prywatny w stanie próżnym lub ładownym, jest obowiązana złożyć stacji nadawczej jednocześnie z listem przewozowym pisemne zaświadczenie właściciela o zgodzie jego na wykonanie przewozu, wskazanego w liście przewozowym.

Zaświadczenie nie jest wymagane, kiedy odbiorca wagonu, wysłanego przez właściciela w stanie próżnym, nadaje go w stacji przeznaczenia.

Na czas trwania takich przewozów zawieszają się prawo właściciela do rozporządzania wagonem. Nadawca jest uprawniony do dawania dodatkowych zleceń, przewidzianych w postanowieniach szczególnych do art. 15 K. M. o ile są w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia dopuszczalne.

8. Odbiorca przesyłki, która nadeszła w wagonie prywatnym, może tylko wówczas rozporządzać wagonem, jeżeli dopełnił warunków, wymienionych w p. 7 ust. 1.

9. Kolej jest uprawniona po dokonaniu wyładunku opróżnione wagony prywatne — w braku odmiennego zlecenia właściciela — zwracać za listem przewozowym na stację macierzystą w imieniu i na rachunek właściciela według postanowień taryfowych kolei uczestniczących w przewozie.

Tak samo postępuje kolej w tych wypadkach, kiedy próżny wagon prywatny, przybyły pod ładunek, nie zostanie przez odbiorcę w ciągu 8 dni po przybyciu nadany w stanie ładownym — o ile przed upływem terminu nie nadejdzie odmiennie zlecenie właściciela.

Kolej, która po skutecznieniu naprawy wagonu prywatnego w warsztatach kolejowych zwróciła się do właściciela po dalsze wskazówki i nie otrzymała ich w przeciągu 8 dni, ma prawo odesłać wagon po upływie tego czasu na stację macierzystą w imieniu i na rachunek właściciela.

Postanowienia te nie dotyczą wagonów prywatnych, stojących na torach prywatnych.

10. Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy przy przesyłkach próżnych wagonów prywatnych, odpowiada kolej wyłącznie na zasadzie postanowień art. 40 (1) i (2) oraz 41 K. M.

W razie przekroczenia terminu dostawy załadowanych wagonów prywatnych kolej nie odpowiada za opóźniony zwrot wagonów próżnych.

11. Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu prywatnego albo części składowych wagonu kolej odpowiada wyłącznie na zasadzie umowy o włączeniu wagonów, zawartej między właścicielem wagonu a koleją.

Terminów, przewidzianych w art. 33 i 36 K. M. nie stosuje się do wagonów prywatnych.

Roszczenia o odszkodowanie może zgłaszać tylko właściciel wagonu i to jedynie do zarządu kolei macierzystej.

Koleje nie odpowiadają za zepsucie się technicznych urządzeń wagonów prywatnych, ani za straty, braki lub uszkodzenia towaru, powstałe z tego powodu.

12. Bieg terminu dostawy wstrzymuje się na czas przerwy w przewozie wagonu prywatnego, spowodowanej koniecznością naprawy albo rewizji wagonu, o ile niema dowodów winy ze strony kolei.

W razie konieczności przeładowania winien nadawca, po otrzymaniu zawiadomienia od kolei, wydać potrzebne zarządzenia.

Jeżeli nadawca nie udzieli żadnych wskazówek albo gdy zwłoka jest połączona z groźnemi następstwami, kolej ma prawo dokonać przeładowania na koszt i odpowiedzialność nadawcy.

13. Do przewozu są tylko dopuszczone:

a) Wagony-kotły prywatnych właścicieli.

Jakie towary wolno przewozić w wagonach-kotłach właścicieli prywatnych, stanowią taryfy wewnętrzne kolei nadawczej.

b) Inne wagony właścicieli prywatnych.

Do przewozu w innych wagonach prywatnych dopuszcza się:

piwo, oraz używane próżne beczki od piwa;  
masło, margaryna, tłuszcz roślinny, tłuszcz jadalny, sztuczny i masło kokosowe;  
ryby, oraz woda do przewozu ryb;  
mięso świeże i świeżo bite bydło;  
drób żywy;  
jarzyny świeże;  
szkło i wyroby ze szkła;  
sery;  
makuchy kokosowe i koprowe;  
kielki słodowe, mokre;  
smalec z margaryny;  
wody mineralne, także sztuczne oraz solanki do picia;  
meble;  
owoce świeże (także owoce południowe);  
konie i muły;  
kwasy, jak dopuszczone do przewozu w wagonach-kotłach;  
spirytus oraz okowita (wypalanka spirytusowa), zupełnie skażone, we flaszkach;  
wino;  
wyroby masarskie, także wędzone.

14. Deklaracja interesu w dostawie próżnych wagonów prywatnych jest niedozwolona.

15. Przesyłki próżnych wagonów prywatnych nie mogą być obciążone zaliczeniami. Kolej może takie przesyłki obciążyć należnościami uprzedniemi, opłatami dodatkowemi oraz wydatkami w gotówzinie, w formie zaliczki.

16. Przewożne za przewóz próżnych wagonów prywatnych oblicza się według postanowień stosowanych taryf (wewnętrznych lub związkowych).

17. Obsługiwanie specjalnych urządzeń (przyrządów do chłodzenia, zbiorników z wodą, urządzeń

maszynowych i t. p.) należy do nadawcy lub do odbiorcy.

18. Pozatem mają zastosowanie postanowienia rozdziałów A-B niniejszego rozporządzenia.

D. Spis granicznych stacji przejścia.

a) Polsko-rumuńskie stacje graniczne.

Polskie:	Rumuńskie:
Śniatyn	Zalucze
	Grigore Ghica Voda

(b) Polsko-niemieckie stacje graniczne.

Polskie:	Niemieckie:
Strzebielino	Gross Boschpol
Mońca	Firchau
Kaczory	Schneidemühl (Zollbf.)
Drawski Młyn	Kreuz
Zbąszyń	Neu Bentschen
Lasocice	Fraustadt
Rawicz (Wehrse)	Wehrse
Rawicz (Korsenz)	Korsenz
Zduny	Freyhan
Łęka	Costau
Lubliniec	Cziasnau
Pawonków	Pluder
Strzybnica	Brynnek
Rojca	Beuthen (Oberschles.) Stadtwald
Chorzów	Beuthen (Oberschles.) Hbf.
Chebzie	Borsigwerk
Ruda Śl.	Hindenburg (Oberschles.)
Wolfgang	Poremba
Makoszowy	Sosnitza (Makoszowy)
Przyszowice	Sosnitza (Przyszowice)
Sumina	Nensa
Olza	Annaberg (Oberschles.)

c) Polsko-czeskosłowackie stacje graniczne:

Petrovice u Bohumina
Česky Těšín
Zwardoń
Suchá Hora
Orlov-Plaveč n. P.
Medzilaborce
Ławoczne

d) Rumuńsko-bułgarskie stacje graniczne:

Rumuńskie:	Bułgarskie:
Bazargic	Oboriste
Giurgiu Port*)	Russe Pristanista*)

e) Niemiecko-czeskosłowackie stacje graniczne:

Niemieckie:	Czeskosłowackie:
Oderberg	Bohumin Č. S. D.
Kuchelna	Chuchelná
Troppau Dt. Rb.	Opava
Jägerndorf	Krnov Č. S. D.
Ziegenhals	Hlucholazy
Heinersdorf (Oberschles.)	Hynčice v Horním Slezsku
Mittelwalde	Mezilesí v Kladsku

\*) Narazie nieczynna; zawiadomienie o otwarciu poda się później.

Mittelsteine	Středni Stěna
Halbstadt	Meziměstí
Liebau (Schlesien)	Libava
Polaun	Polubny Č. S. D.
Heinersdorf (Tafelfichte)	Jindřichovice pod Smrkem
Seidenberg	Seidenberg
Hermsdorf bei Friedland	Heřmanice u Frýdlantu
Reichenberg	Liberec Č. S. D.
Warnsdorf	Varnsdorf
Ebersbach (Sachsen)	Ebersbach v Sasku
Sebnitz	Sebnice
Tetschen	Děčín
Bodenbach	Podmokly
Moldau	Moldava v Čechach Č. S. D.
Reitzenhain	Reitzenhain Č. S. D.
Weipert	Vejprty Č. S. D.
Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt
Klingenthal	Klingenthal Č. S. D.
Franzensbad	Františkovy Lázně
Eger	Cheb
Furth im Wald	Brod nad Lesy
Eisenstein	Železná Ruda
Haidmühle	Haidmühle

**f) Czeskosłowacko-rumuńskie stacje graniczne:**

Czeskosłowackie:	Rumuńskie:
Černý Ardiv	Halmei

**g) Czeskosłowacko-węgierskie stacje graniczne:**

Petržalka
Komárom
Szob
Drégelypalánk*)
Ipolytarnocz*)
Somosköujfalu
Bánréve
Turna nad Bodvou
Hidasnémeti
Slovenské Nové Mesto
Cop

**h) Czeskosłowacko-austrjackie stacje graniczne:**

Czeskosłowackie:	Austrjackie:
Horní Dvořiště	Summerau
České Velenice	Gmünd
Slavonice Č. S. D.	Zlabings
Šatov	Unterretzbach
Hevlín nad Dyjí	Laa a/d. Thaya
Novosedly-Drnholec	Wildendürnbach
Břeclav	Bernhardtsthal
Devínska Nová Ves	Marchegg
Petržalka	Kittsee

**i) Austrjacko-węgierskie stacje graniczne:**

Austrjackie:	Węgierskie:
Nickelsdorf	Hegyeshalom

\*) Tylko dla przesyłek całowagonowych.

Pamhagen	Mekszikópuszta
Baumgarten	Sopron GYSEV
Loipersbach-Schattendorf	Agfalva
Deutschkreuz	Harka-Kophása
Lutzmannsburg	Vis
Rattersdorf-Liebing	Köszeg
Rechnitz	Torony
Strom	Pinkamindszent
Mogersdorf	Szentgotthárd

**j) Austrjacko-jugosłowiańskie stacje graniczne:**

Austrjackie:	Jugosłowiańskie:
Rosenbach	Jesenice
Bleiburg	Prevalje
Lavamünd	Dravograd-Meža
Spielfeld-Strass	Maribor gl. k.
Radkersburg	Gornja Radgona

**k) Jugosłowiańsko-bułgarskie stacje graniczne:**

Jugosłowiańskie:	Bułgarskie:
Caribrod	Dragoman

**l) Węgiersko-Rumuńskie stacje graniczne:**

Węgierskie:	Rumuńskie:
Nyirábrány	Valea lui Mihai
Biharkeresztés	Episcopia-Bihar
Kötegyán	Salonta Mare
Lökösháza	Curtici

**m) Rumuńsko-jugosłowiańskie stacje graniczne:**

Rumuńskie:	Jugosłowiańskie:
Jimbolia	Velika Kikinda
Cruceni	Jaša Tomić

**n) Węgiersko-jugosłowiańskie stacje graniczne:**

Węgierskie:	Jugosłowiańskie:
Barcs	Virovitica
Gyékényes	Koprivnica
Magyarbélly	Beli Manastir
Kelebia	Subotica
Röszke	Horgoš
Szöreg	Banatsko. Brandjelevo
Murakeresztur	Kotoriba.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1927 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych:

*K. Niezabytowski*