

11) Do artykułu 38.

Deklaracja interesu połączonego z dostawą jest niedopuszczalna.

III.

Dla spraw nieobjętych przepisami wymienionymi pod II miarodajne są na kolejach czesko-słowackich przepisy przewozowe przewidziane dla czesko-słowackiej komunikacji wewnętrznej, na kolejach zaś polskich przepisy przewozowe obowiązujące w wewnętrznej komunikacji okręgu polskiej stacji nadawczej względnie odbiorczej.

Wyjątek stanowią należności uboczne narosłe na polskich stacjach pośrednich lub granicznych; należności te będą pobrane na podstawie przepisów przewozowych, obowiązujących w wewnętrznej komunikacji okręgu danej stacji pośredniej względnie granicznej.

IV.

Jakie mają być stosowane przepisy taryfowe, sposób obliczenia przewoźnego i t. d., będzie ogłoszone w osobnym rozporządzeniu.

§ 2.

Postanowienia rozporządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 17 lipca 1919 r. (Dz. Praw № 59 poz. 360) i z dnia 31 lipca 1919 r. (Dz. Praw № 63 poz. 415), odnoszące się do bezpośredniej komunikacji towarowej z Czecho-Słowacją, znosi się.

§ 3.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1919 r.

Warszawa, dnia 15 października 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:

J. Eberhardt

456.

R O Z P O R Z A D Z E N I E

Ministra Kolei Żelaznych o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austriackich.

Na zasadzie dekretu Naczelnika Państwa z dn. 7 lutego r. b. (Dziennik Praw poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

§ 1.

Między stacjami kolei polskich i stacjami kolei austriackich zaprowadza się niniejszem bezpośrednią komunikację towarową przez terytorjum państwa Czesko-Słowackiego na następujących warunkach:

1

Przesyłki mogą być nadane na wszystkich stacjach polskich kolei państwowych i prywatnych—z wyjątkiem kolei wojskowych oraz kolei waz-

kotorowych—do wszystkich stacji austriackich kolei państwowych i prywatnych lub naodwrot. Od i do stacji okręgów: Poznańskiego, Radomskiego i Warszawskiego jednak nie jest dopuszczane skierowanie przesyłek przez punkt graniczny Suchąhorę.

II.

Obowiązywać będą przepisy międzynarodowej (Berneńskiej) umowy o kolejowej komunikacji towarowej z dnia 14 października 1890 r. wraz z wszystkimi dodatkami oraz wspólne postanowienia dodatkowe do tej umowy (conditions complementaires uniformes) jednak z następującymi wyjątkami:

1) Do artykułu 6.

a) Do każdej przesyłki ma być dodany międzynarodowy list przewozowy: na polskich stacjach nadawczych z drukowanym tekstem polsko-francuskim, na austriackich zaś stacjach nadawczych z drukowanym tekstem niemiecko-francuskim.

Aż do odwołania można jednak używać także międzynarodowych listów przewozowych wydanych w innym języku jako też listów przewozowych wewnętrznych ważnych w państwie stacji nadawczej; w ostatnim jednak wypadku należy takie listy wewnętrzne w nagłówku zaopatrzyć w słowa: „lettre de voiture internationale“. W każdym razie winien nadawca przekreślić w liście przewozowym uwagę powołującą się na międzynarodową konwencję względnie na regulamin ruchu i t. p. w jej miejsce wstawić: „Do kontraktu o przewóz stosują się postanowienia dotyczące komunikacji towarowej między Polską i Austrią“.

b) Listy przewozowe przesyłek nadanych na stacjach polskich winny być przez nadawcę wypełniane w języku polskim, w odwrotnym zaś kierunku będą przyjmowane listy przewozowe wypełniane w języku niemieckim.

c) Nadawca ma bezwarunkowo podać w liście przewozowym te stacje graniczne, przez które przesyłka ma przejść (ob. I.).

2) Do artykułu 7.

Kolej nie odpowiada za szkody powstałe wskutek niewłaściwego oznaczenia na liście przewozowym nazwy stacji odbiorczej albo nieuwzględnienia zakresu jej uprawnień handlowych.

3) Do artykułu 10.

Nadawca przesyłek, na których wywóz, przywóz lub przewóz tranzytowy wymagane jest zezwolenie władz obojga państw, obowiązany jest dołączyć takowe do listu przewozowego. Kolej nie jest jednak obowiązana badać właściwość tych dokumentów. W razie ich braku odmówi się przyjęcia przesyłki. Jeżeli brak takiego papieru albo jego nieformalność zauważy się dopiero na stacji pośredniej lub granicznej, wstrzyma się dalszy przewóz przesyłki i postawi się ją do dyspozycji nadawcy. Nadawca odpowiada wobec kolei za wszystkie skutki braku albo niewłaściwości zezwolenia na wywóz przywóz względnie przewóz tranzytowy, przeto ponosi także wszelkie koszty (n p. składowe i postojowe) narosłe z powodu wspomnianego przetrzymania przesyłki.

4) Do artykułu 12.

Należności przewozowe za przewóz od stacji nadawczej do granicznej stacji polsko-czesko-słowackiej winien opłacić nadawca z góry, od tejże stacji zaś do stacji odbiorczej—odbiorca.

Należności narosłe na stacjach pośrednich i granicznych przed przejściem przesyłki na koleje czesko-słowackie względnie polskie zapłacić ma dodatkowo nadawca na żądanie stacji nadawczej za odpowiedniemi pokwitowaniem. Dla zabezpieczenia tych należności może stacja nadawcza pobrać od nadawcy odpowiednią kaucję.

5) Do artykułu 13.

Zaliczki (w gotówce) oraz zaliczenia (powziątki) są niedopuszczalne.

6) Do artykułu 14.

Postanowienia tego artykułu tymczasowo nie obowiązują.

7) Do artykułu 15.

Dodatkowe zlecenia nadawcy są niedopuszczalne z wyjątkiem zlecenia, na podstawie którego zmienia się osoba odbiorcy na tej samej stacji odbiorczej.

8) Do artykułu 12, 26 i 27.

Do sądowego lub pozasądowego zgłoszenia roszczeń do kolei z tytułu kontraktu o przewóz uprawniony jest, dopóki listu przewozowego nie wykupiono, li tylko nadawca i to tylko do kolei nadawczej, po wykupieniu zaś listu przewozowego tylko odbiorca i to tylko do kolei odbiorczej. Reklamacje o zwrot nadpłat może wnosić tylko ten, kto nadwyżkę zapłacił, i to tylko do kolei, która nadwyżkę pobrała.

Odstępowanie praw, wynikających z kontraktu o przewóz jest niedopuszczalne.

9) Do artykułu 33.

Jeżeli przesyłka pośpieszna nie nadejdzie do stacji odbiorczej najpóźniej 45-go a zwyczajna najpóźniej 90-go dnia, licząc od dnia nadania, może ją uprawniony do odszkodowania bez dalszego dowodu uważać za zagubioną.

10) Do artykułu 30, 34 i 37.

Odpowiedzialność kolei ogranicza się na razie co do przesyłek nadanych do końca stycznia 1920 r. w ten sposób, że przy zgłoszeniu roszczenia w Austrii odszkodowanie nie może przekraczać kwoty 3 koron niem. austr. za 1 kilogram, przy zgłoszeniu zaś roszczenia w Polsce kwoty 1.50 marek polskich za 1 kilogram.

11) Do artykułu 38.

Deklaracja interesu połączonego z dostawą jest niedopuszczalna.

III.

Dla spraw nieobjętych przepisami wymienionymi pod II miarodajne są na kolejach austriackich względnie czesko-słowackich przepisy przewozowe, przewidziane dla austriackiej wzgl. czesko-słowackiej komunikacji wewnętrznej, na kolejach zaś polskich przepisy przewozowe obowiązujące w wewnętrznej komunikacji okręgu polskiej stacji nadawczej względnie odbiorczej.

Wyjątek stanowią należności uboczne narosłe na polskich stacjach pośrednich lub granicznych; należności te będą pobrane na podstawie przepisów przewozowych obowiązujących w wewnętrznej komunikacji okręgu danej stacji pośredniej wzgl. granicznej.

IV.

Jakie mają być stosowane przepisy taryfowe, sposób obliczenia przewoźnego i t. d., będzie ogłoszone w osobnym rozporządzeniu.

§ 2.

Postanowienia rozporządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 17 lipca 1919 r. (Dz. Praw № 59 poz. 360) i z dn. 31 lipca 1919 r. (Dz. Praw. № 68 poz. 415), odnoszące się do bezpośredniej komunikacji towarowej z Austrią, znosi się.

§ 3.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1919 r.

Warszawa, dnia 15 października 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:

J. Eberhardt

457.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie przepisów taryfowych w komunikacji między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami zagranicznymi, położonemi poza punktami przejściowemi polsko-czesko-słowackimi.

Na mocy dekretu z dn. 7 lutego 1919 (Dziennik Praw Nr. 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Polskie Koleje Państwowe.

Okręg i Dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej, Poznańskiej, Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.

A.

Z dniem 1 listopada 1919 r. obowiązują przy przewozie przesyłek, przechodzących przez graniczne punkty przejściowe: Bogumin, Karwinę, Cieszyn, granicę pod Beskidem, granicę pod Leluchowem, granicę pod Łupkowem, granicę pod Siankami i Zwardoń na całej przestrzeni od polskiej stacji nadawczej do granicznego punktu przejściowego wyłącznie przepisy taryfowe, stosowane w okręgu stacji nadawczej w dniu nadania przesyłki, w odwrotnym zaś kierunku na całej przestrzeni od granicznego punktu przejściowego do polskiej stacji odbiorczej wyłącznie przepisy taryfowe, stosowane w okręgu stacji odbiorczej w dniu przejścia przesyłki na polskie koleje państwowe. Stosowanie innych przepisów taryfowych przy przewozie takich przesyłek jest zatem wykluczone i reklamacje takie nie będą uwzględnione.