

## Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 14 września 1922 r.

### o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską i Austrią.

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. Pomiedzy stacjami kolei polskich (włączając stacje Polskiego Śląska Górnego) a stacjami ko-

lei austriackich\*) tranzytem przez Czechosłowację zaprowadza się z dniem 1 września 1922 r. bezpośrednią komunikację towarową przez wszystkie otwarte dla ruchu sąsiedzkiego graniczne stacje przejściowe polsko-czechosłowackie i czechosłowacko-austriackie na warunkach następujących:

#### A. Postanowienia przewozowe.

Przewóz przesyłek odbywa się na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (Konwencji Berneńskiej z dnia 14 października 1890 r. wraz z wszystkimi uzupełnieniami, oraz wspólnymi postanowieniami dodatkowymi, jednak z wyjątkami następującymi (postanowieniami szczegółowymi):

1. Do artykułu 3 (Przedmioty nieprzyjmowane do przewozu).

Oprócz przedmiotów, wymienionych w par. 1 ust. (1) przepisów wykonawczych do art. 3 Konwencji Międzynarodowej, kolej nie przyjmuje do przewozu za bezpośrednimi międzynarodowymi listami przewozowymi przesyłek następujących:

a) złota i srebra w sztabach, ziarnach albo proszku, platyny, pieniędzy i monet pieniężnych, papierów wartościowych, dokumentów, drogocennych kamieni, pereł prawdziwych, biżuterji, cennych koronek i cennych haftów, oraz innych kosztowności, wreszcie dzieł sztuki jako to: malowideł, obrazów, posągów, wyrobów brązowych, antyków o wartości artystycznej.

Pod wyrażeniem „inne kosztowności” należy rozumieć przedmioty, które według postanowień obowiązujących dla komunikacji wewnętrznej uważane są za kosztowności w Polsce, Czechosłowacji albo Austrii.

Zalicza się do nich obecnie: w Polsce: wyroby złote, srebrne i platynowe, w Czechosłowacji: korale, towary złote, srebrne i platynowe, szczególnie kosztowne futra i filmy; w Austrii: wyroby ze złota, srebra, platyny, kamieni drogocennych i pereł prawdziwych, zegarki precyzyjne, tiule z czystego jedwabiu, aksamity z czystego jedwabiu i materje z czystego jedwabiu, farbowane wytłaczane albo haftowane, oraz wyroby z tych tiulów, aksamitów i materji, materje z czystego jedwabiu w deseniach, służące do pokrycia mebli, szczególnie kosztowne dywany, szczególnie kosztowne skórki i futra, mianowicie: bobry, lisy niebieskie, szenszyle, gronostaje,

\*) z wyjątkiem stacji kolei Wien-Aspang.

kuny, lasice kanadyjskie, wydry, karakuły, foki, wydry morskie, lisy srebrzyste, skunksy i sobole, oraz wyroby z nich; pióra strusie, marabucie i czaple (rąjery) oraz wyroby z nich; olejek różany.

Zarządy kolejowe zastrzegają sobie w razie potrzeby zmianę spisu powyższego.

b) zwłok.

2) Do artykułu 6 (Treść listu przewozowego).

a) O ile stacja wysyłająca przyjęła przez pomyłkę list przewozowy bez przekładu, przewidzianego w par. 2, ustęp (3) postanowień wykonawczych do art. 6 Konwencji Międzynarodowej, to zdawca stacja graniczna obowiązana jest dokonać tego tłumaczenia. W tym razie kolej uważana będzie za mandatarjusza nadawcy, który ponosi odpowiedzialność za skutki tłumaczenia niedokładnego, lub mylnego.

b) Nadawca ma wskazać w liście przewozowym drogę przewozową, podając stację graniczną polsko-czeskosłowacką i czeskosłowacko-austriacką, przez które przesyłka ma przejść, np. Petrowice ve Slezsku—Brcelava i t. p. Listów przewozowych, na których droga przewozowa nie jest wskazana, nie przyjmuje się.

3) Do artykułu 7 (Odpowiedzialność za wskazania, zamieszczone w liście przewozowym).

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

4) Do artykułu 9 (Cechowanie przesyłek).

Przesyłki drobne powinny być przez nadawcę zaopatrzone w trwale i wyraźnie wypisaną nazwę stacji przeznaczenia oraz adres odbiorcy. Kolej może odmówić przyjęcia do przewozu przesyłki drobnej nie zaopatrzonej w żądane napisy, albo może je sama umieścić na przesyłce, pobierając za to opłatę, ustaloną w taryfie wewnętrznej kolei wysyłającej\*).

5) Do artykułu 10 (Przeprawy celne, podatkowe i policyjne).

Nadawca obowiązany jest dodać do listu przewozowego, oprócz dokumentów, dotyczących wypełnienia przepisów celnych, podatkowych lub policyjnych, dokumenty, wydane na prawo wwozu, przewozu tranzytem i wywozu przesyłki. Kolej nie ma obowiązku sprawdzania prawidłowości i dostateczności tych dokumentów.

Jeżeli się okaże brak, lub niedokładność dokumentów rzeczonych, przesyłka może być nieprzyjęta do przewozu. Gdy brak taki lub niedokładność zostanie stwierdzona dopiero w drodze, to dalszy przewóz może być wstrzymany, przesyłka zaś oddana do rozporządzenia nadawcy, który ponosi także wszelkie koszty, powstałe z tego powodu (np. składowe, postojowe, opłaty za przewóz powrotny w razie nieprzyjęcia przesyłki przez kolej sąsiednią i t. p.). W tym wypadku nie ma zastosowania termin wolny od składowego, placowego albo postojowego.

\*) Uwaga. Za zaopatrzenie przesyłki w nazwę stacji przeznaczenia i adres odbiorcy pobiera się na stacji polskiej opłaty od każdej sztuki przesyłki mk. 100.

6) Do artykułu 11 (Obliczanie przewoźnego).

Przewoźne i inne opłaty oblicza się za wskazaną drogę przewozu od i do granicy państwa według taryf wewnętrznych, sąsiedzkich lub związkowych uczestniczących kolei.

W razie braku taryf bezpośrednich przy przejściu przesyłki z jednej kolei na drugą stosuje się te taryfy, które w dniu przejścia przesyłki na kolej sąsiednią obowiązują na stacji przejściowej. W tym wypadku szlaki kolejowe, położone na Polskim Śląsku Górnym uważa się za kolej oddzielną.

7) Do artykułu 12 (Uiszczanie przewoźnego).

a) Przewoźne i inne opłaty za odcinek od stacji nadawczej do polsko-czesko-słowackiej granicy państwa winien uiścić zgóry nadawca, od tejże granicy zaś do stacji przeznaczenia odbiorca,

b) wydatki w gotowiznie, opłaty za dokonanie formalności celnych i inne należności powstałe w drodze do granicy polsko-czesko-słowackiej albo na granicznej stacji przejściowej polsko-czesko-słowackiej zapłacić ma dodatkowo nadawca. Dla zabezpieczenia tych należności może stacja nadawcza pobrać od nadawcy odpowiednią kaucję.

8) Do artykułu 13 (Zaliczenia).

Obciążanie przesyłek zaliczeniami i zaliczkami w gotowiznie jest niedopuszczalne.

9) Do artykułu 14 (Termin dostawy).

Termin dostawy ustalony w par. 6 przepisów wykonawczych do Konwencji Międzynarodowej przedłuża się o terminy dodatkowe, obowiązujące w Polsce, Czechosłowacji i Austrii na kolejach uczestniczących w przewozie.

10) Do artykułu 15 (Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką).

Dodatkowe zlecenia nadawcy będą wykonywane, dopóki przesyłka nie przekroczyła granicy państwa wysyłającego.

Jeżeli przesyłka znajduje się już poza granicą tegoż państwa, może być uczynione przed wykupieniem listu przewozowego zlecenie dodatkowe tylko co do zmiany osoby odbiorcy na pierwotnej stacji przeznaczenia — o ile zlecenie dodatkowe nie jest uczynione według art. 18 lub 24 Konwencji Międzynarodowej.

11) Do artykułu 18 (Przeszkody w przewozie przesyłki).

Jeżeli wskutek przerw w ruchu kolejowym lub nadzwyczajnych przeszkód komunikacyjnych kolej zmuszona jest skierować przesyłki na drogę okólną, to przewoźne i inne należności oblicza się za drogę istotnie przebytą.

12) Do artykułu 38 (Ubezpieczenie dostawy).

Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

## B. Postanowienia taryfowe.

### Wagony prywatne.

I. Przewóz ładownych wagonów prywatnych odbywa się bezpośrednio na zasadzie powyższych postanowień oraz przepisów taryfowych kolei uczestniczących w przewozie.

W wagonach kotłowych (cysternach) mogą być przewożone tylko te towary, które dopuszczone są do przewozu w takich wagonach według wewnętrznych przepisów taryfowych kolei wysyłającej. Ponadto przyjmuje się do przewozu w wagonach prywatnych towary następujące: piwo, ryby, mięso świeże i było świeżo bite.

II. Przewóz próżnych wagonów prywatnych dokonuje się na podstawie przepisów następujących:

1) Próżne wagony prywatne (wagony kotłowe (cysterny), wagony piwne, mięsne i t. p.) przewozi się na podstawie międzynarodowych listów przewozowych, z pobraniem przy tem opłaty stempelowej podług przepisów kraju wysyłającego. Nadawca jest obowiązany w liście przewozowym a) wskazać graniczne stacje przejściowe kolei (np. Petrovice ve Slezsku-Breclava), b) w rubryce „znaki i numery” podać numer wagonu i cechę kolei, do której taboru wagon jest włączony i c) w rubryce „zawartość” wymienić rodzaj wagonu oraz cel biegu próżnego. List przewozowy musi być podpisany przez właściciela wagonu jako jego nadawcę. Ponadto na liście przewozowym bezpośrednio obok podpisu nadawcy powinna być umieszczona adnotacja stacji macierzystej (stempel, data i podpis) stwierdzające tożsamość nadawcy z właścicielem wagonu. Właściciel wagonu musi na koszt własny dostarczyć list przewozowy stacji nadawczej, co może także skutecznym w ten sposób, że list przewozowy na wagon próżny trwale wkleja (przyklepia) do listu przewozowego na wagon ładowny. W tym razie należy o tem na liście przewozowym odpowiednio zaznaczyć. Odpis tegoż listu przewozowego powinien nadawca złożyć na stacji macierzystej.

2) a) Próżne wagony prywatne, wysyłane pod ładunek albo zwracane opróżnione, przewozi się na liniach kolei polskich (z wyjątkiem szlaków górnośląskich) oraz na liniach kolei czesko-słowackich austriackich bezpłatnie, o ile przewóz tych wagonów z ładunkiem na jednakowo długim szlaku tychże kolei uskuteczono w przeciągu 2 miesięcy przed rozpoczęciem przebiegu próżnego, albo dokonano go w takim samym terminie po ukończeniu przebiegu próżnego.

b) Przewożne za przebiegi próżne od albo do granicy państwa nie pokryte całkowicie przebiegami ładownymi na szlakach kolei polskich (z wyjątkiem szlaków górnośląskich), w wymienionym dwumiesięcznym terminie, oblicza się za nadwyżkę kilometrów przebiegu próżnego—według obowiązującej taryfy wewnętrznej dla taboru kolejowego na własnych kołach. Przewożne pobiera się od odbiorcy względnie od nadawcy wagonu na stacji polskiej.

c) Za przewóz próżnych wagonów prywatnych na szlakach Polskiej Kolei Górnośląskiej przewożne oblicza się według wewnętrznej taryfy górnośląskiej

i pobiera się od odbiorcy albo nadawcy wagonu na stacji górnośląskiej.

3) Od wysyłanego zagranicę pod ładunek próżnego wagonu prywatnego, o ile takowy nie przybył uprzednio jako ładowny, polska stacja nadawcza oblicza i pobiera przewożne za szlaki kolei polskich (z wyjątkiem szlaków górnośląskich) według obowiązującej taryfy wewnętrznej dla taboru kolejowego na własnych kołach.

Przewożne to podlega zwrotowi w drodze reklamacyjnej po spełnieniu warunków wskazanych w punkcie 2), a).

4) a) Przy zwrotnym przewozie opróżnionego wagonu prywatnego ze stacji polskiej zagranicę winien nadawca okazać pierwotny list przewozowy na wagon ładowny dla ustalenia, w jakim stosunku odległości kilometryczne próżnego i ładownego przebiegu tego samego wagonu po liniach kolei polskich (z wyjątkiem szlaków górnośląskich) pokrywają się. Przewożne oblicza i pobiera się według punktu 2), b).

b) W razie braku takiego dowodu obowiązuje postanowienie w punkcie 3).

5) a) Przy zwrotnym przewozie opróżnionego wagonu prywatnego z zagranicy na stację polską winien odbiorca okazać wtórnik pierwotnego listu przewozowego na wagon ładowny dla ustalenia, w jakim stosunku odległości kilometryczne próżnego i ładownego przebiegu tego samego wagonu po liniach kolei polskich (z wyjątkiem szlaków górnośląskich) pokrywają się.

b) W razie braku takiego dowodu, list przewozowy na nadeszły wagon próżny zatrzymuje się na stacji przeznaczenia aż do nadania tegoż wagonu w stanie ładownym do przewozu zwrotnego, a to celem ustalenia w jakim stosunku pokrywają się oba przebiegi. Przewożne oblicza i pobiera się według punktu 2), b).

6) Wagony prywatne przybyte w stanie ładownym należy bezpośrednio po wyładowaniu odesłać z powrotem na stację macierzystą, o ile właściciel nie nadesłał listu przewozowego na bieg powrotny wagonu próżnego albo nie zarządził pismem, zaopatrzonem w adnotację stacji macierzystej, aby wagon próżny przekazać odbiorcy nadeszłej przesyłki lub też osobie trzeciej.

7) Wagony prywatne, nadeszłe próżne i w przeciągu ośmiu dni po przybyciu nie załadowane, należy po upływie tego terminu odesłać z powrotem na stację macierzystą, o ile właściciel wagonu nie przedłożył listu przewozowego na dalszą wysyłkę wagonu próżnego lub nie zarządził pismem, zaopatrzonem w adnotację stacji macierzystej aby wagon próżny przekazać osobie trzeciej.

8) Jeśli stacja jest zmuszona według powyższych postanowień sama sporządzić list przewozowy na wagon próżny, powinna to uczynić jako mandatarzusz właściciela, w jego imieniu i na jego koszt, zawiadamiając równocześnie stację macierzystą listem służbowym, że wagon próżny odesłała z powrotem i z jakiej przyczyny.

W tym wypadku za sporządzenie listu przewozowego liczy się następujące opłaty ekspedycyjne: na stacji polskiej . . . . . 500 mk.

na stacji austriackiej, zgodnie z umową zawartą z Rządem austriackim 1.000 kor.

Ponadto na stacji polskiej oblicza się opłatę za przewóz wagonu próżnego w obu kierunkach i inne należności według postanowień powyższych w punk. 2) b) i ewentualnie c) oraz postanowień taryfy wewnętrznej. Opłaty te pobiera od właściciela wagonu ta kolej, do której taboru wagon jest włączony.

### C. Postanowienia ogólne.

Do spraw, nieobjętych przepisami powyższymi pod A i B stosują się przepisy taryf wewnętrznych, sąsiedzkich lub związkowych kolei uczestniczących.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych:

a) z dnia 15 października 1919 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austriackich (Dz. U. R. P. z 1919 r. № 83, poz. 456),

b) z dnia 30 października 1920 r. o zmianie i uzupełnieniu tegoż rozporządzenia (Dz. U. R. P. z 1920 r. № 102, poz. 678) i

c) z dnia 30 czerwca 1922 r. o przewozie wagonów prywatnych w komunikacji bezpośredniej z Austrią (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 52 poz. 479).

Minister Kolei Żelaznych:

*Ludwik Zagórny-Marynowski*

Minister Skarbu:

*Jastrzębski*

Kierownik Ministerstwa Przemysłu i Handlu:

*Henryk Strasburger*

---