

## 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

## I. Zakres działania.

Taryfa niniejsza obowiązuje przy przewozie przesyłek pośpieszno-towarowych i towarowych zwyczajnych, włącznie ze zwierzętami, oraz przy przewozie węgla, między stacjami kolei niemieckich i kolei Zagłębia Saary z jednej strony, a stacjami kolei rumuńskich z drugiej strony, tranzytem przez Polskę (także Polski Śląsk Górny) oraz Czechosłowację i Polskę.

## II. Postanowienia przewozowe ogólne.

Przewóz przesyłek odbywa się na zasadach Konwencji Międzynarodowej (K. M.) o przewozie towarów kolejami żelaznymi (Konwencji berneńskiej z dn. 14.X.1890) wraz ze zmianami i uzupełnieniami, oraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, o ile w rozdziałach następnych tej taryfy nie przewidziano innych postanowień szczególnych.

## III. 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 listami przewozowymi międzynarodowymi są wyłączone oprócz przedmiotów wymienionych w § 1 (1) postanowień wykonawczych do Konwencji Międzynarodowej następujące przedmioty:

- a) złoto i srebro w sztabach, platyna, pieniądze, monety wartościowe ze szlachetnych metali i papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe, biżuterja i inne kosztowności, następnie dzieła sztuki: obrazy, posażki, 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 np. wyłączone są z przewozu za bezpośrednimi międzynarodowymi listami przewozowymi: wyroby ze złota, srebra, platyny, kamieni drogich, pereł prawdziwych, korali, zegarki precyzyjne, tiule z czystego jedwabiu, aksamity z czystego jedwabiu, plusze z czystego jedwabiu, wytłaczane, malowane czysto jedwabne materje, jak również wyroby z tych tiuli, aksamitów, pluszów i materji, wzorzyste czysto jedwabne obicie meblowe, jedwabne i inne szczególnie cenne dywany, szczególnie cenne futra i skórki 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 marabu, 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 kol. biegnących na własnych kołach nie-  
dozwolone.

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

Nadawca ma w liście przewozowym wskazać drogę przewozu podając stacje graniczne, położone między państwami uczestniczącymi w przewozie<sup>1)</sup>. W komunikacji przez polski Śląsk Górny należy po-  
zatem wskazać jedną z następujących stacji przejściowych pomiędzy polskim Śląskiem Górnym a resztą Polski t. j. Herby Polskie, Sosnowiec Warszawski, Mysłowice, Oświęcim lub Dziedzice. W komunikacji między niemieckim Górnym Śląskiem a Rumunją nie jest dozwolone wskazanie granicznej stacji przejściowej i stacji odprawy celnej między Niemieckim a Polskim Śląskiem Górnym.

Listów przewozowych, które nie odpowiadają tym przepisom, nie należy przyjmować.

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

### 5. Odpowiedzialność za wskazania, zamieszczone w liście przewozowym. Sprawdzenie przez kolej żelazną dopłaty (do art. 7 K. M.).

Kolej nie odpowiada za straty, wynikłe 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 okaże się brak dokumentów, mających być dołączonymi lub ich niedokładność, wówczas przesyłka może być nieprzyjęta do przewozu. Gdy brak taki lub niedokładność dokumentów stwierdzono dopiero w drodze, to dalszy przewóz może być wstrzymany i przesyłka oddana do rozporządzenia nadawcy.

<sup>1)</sup> Spis granicznych stacji przejściowych podany jest w dodatku.

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

Oplaty przewozowe i inne należności obliczane będą za rzeczywistą drogę przewozu wedle taryf wewnętrznych (taryf miejscowych, także sąsiedzkich lub związkowych) uczestniczących kolei. Dla obliczania przewoźnego za każdy odcinek taryfowy miarodajne są taryfy, które obowiązują w dniu przejścia przesyłki na obszar oddzielnego odcinka taryfowego. Za każdy odcinek taryfowy należy stosować najniższą należność za przewóz przewidzianą w taryfach wewnętrznych (miejscowych tudzież sąsiedzkich lub związkowych) i najkrótszą odległość.

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

Przewoźne, dopłaty, opłaty dodatkowe, cła i wydatki w gotowiznie podlegają obowiązkowemu ofrankowaniu do niżej wymienionych stacji granicznych, przejściowych (do granicy Państwa):

#### A. W KIERUNKU DO RUMUNJI:

- 1) przez Polskę, z wyłączeniem polskiego Śląska Górnego — do niemiecko-polskich, przejściowych stacji granicznych (granica państwa patrz dodatek pod V—A—1).
- 2) Przez polski Śląsk Górny i resztę Polski do jednej ze stacji przejściowych między polskim Śląskiem Górnym a resztą Polski t. j. Herby Polskie, Sosnowiec Warszawski, Mysłowice, Oświęcim lub Dziedzice.
- 3) Przez Czechosłowację i Polskę: do czesko-słowacko-polskich granicznych stacji przejściowych (granice Państwa patrz dodatek pod V—B—2).

Za dalszą przestrzeń od wyżej wskazanych granicznych stacji przejściowych do rumuńskiej stacji przeznaczenia przewoźne wraz z wszelkimi należnościami pobiera się od odbiorcy drogą przekazywania.

#### B. W KIERUNKU Z RUMUNJI.

Przez Polskę i Czechosłowację do polsko-czesko-słowackich stacji przejściowych (granicy Państwa) patrz dodatek pod V—B—2).

We wszystkich innych wypadkach do rumuńsko-polskiej granicznej stacji przejściowej Grigore Ghica Voda tranzytu.

Za dalszą przestrzeń od wyżej wskazanych granicznych stacji przejściowych do niemieckiej stacji przeznaczenia przewoźne wraz z wszelkimi należnościami pobiera się od odbiorcy drogą przekazywania.

Całkowite ofrankowanie przesyłek jest niedopuszczalne.

Należności narosłe w drodze do Rumunii od stacji nadania do wyżej wspomnianych granicznych stacji przejściowych (granicy Państwa), tudzież opłaty powstałe na tychże stacjach w innych walutach jak polskiej lub rumuńskiej pobiera się dodatkowo na stacjach niemieckich nadawczych od nadawcy. W komunikacji z Rumunią opłaty dodatkowe, narosłe w walucie rumuńskiej, a tranzytem przez Polskę i Czechosłowację w walucie polskiej, pobiera się w rumuńskiej stacji nadawczej.

Powyższe postanowienia nie naruszają postanowień art. 12 punkt 2 i 3 dotyczących pobierania, zgóry

opłat przewozowych za towary podlegające szybkiemu zepsuciu lub za towary małowartościowe.

Przerachowanie przewoźnego i innych należności uskutecznia się:

- a) za przesyłki z Rumunii w stacji przeznaczenia niemieckiej lub kolei zagłębia Saary po kursie kolejowym, obowiązującym w dniu nadejścia przesyłki,
- b) za przesyłki z Niemiec za odkartowane za graniczne należności przewozowe t. d. po kursie kolejowym, obowiązującym w dniu nadejścia rachunku przedpłaty do stacji nadawczej,
- c) przy przerachowaniu w granicznej stacji przejściowej po kursie kolejowym, obowiązującym w tejże stacji w dniu przejścia przesyłki,
- d) koleje rumuńskie zastrzegają sobie prawo pobierania od odbiorcy przekazanych opłat przewozowych i należności w walucie oryginalnej.

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 zgóry są niedopuszczalne.

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

Termin dostawy przewidziany przepisami przewozowymi przedłuża się aż do odwołania o terminy dodatkowe, obowiązujące w Niemczech<sup>1)</sup> w komunikacji z zagranicą, jakoteż o terminy dodatkowe obowiązujące w Polsce, na Polskim Górnym Śląsku, w Czechosłowacji, Austrii i Rumunii.

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

Dodatkowe zlecenia nadawcy będą wykonywane, o ile przesyłka nie przekroczyła granicy państwa<sup>2)</sup>, 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 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.

## IV. 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:

<sup>1)</sup> Spis granicznych stacji przejściowych podany jest w dodatku.

<sup>2)</sup> Państwa Niemieckiego i Zagłębia Saary nie uważa się w pojęciu tego postanowienia za kraje oddzielne.

- 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 obliczanie przewoźnego odbywa się na podstawie taryf uczestniczących kolei.

Próżne wagony właścicieli prywatnych wysyła się za listami przewozowymi międzynarodowymi.

Pozatem miarodajne są postanowienia taryfy objętej niniejszym rozporządzeniem.

#### Dodatek.

### V. Spis przejściowych stacji granicznych i stacji przejściowych.

#### A. W komunikacji przez Polskę:

##### 1. Niemiecko-polskie graniczne stacje przejściowe:

N a z w a   s t a c j i :	
W Polsce:	W Niemczech:
Chojnice	Firchau
Kaczory	Piła (Schneidemühl)
Drawski Młyn	Krzyż (Kreuz)
Zbąszyn-Stentsch	Stentsch
Zbąszyn-Bomst	Bomst
Leszno	Fraustadt
Rawicz-Wehrse	Wehrse
Rawicz-Korsenz	Korsenz
Zduny	Freyhan
Łęka (Hanulin)	Kostów (Costau)
Tczew	Malbork [Marienburg (Westpr.)]
Jamielnik	Niem. Iława (Dt. Eylau)-Jamielnik
Rakowice	Niem. Iława (Dt. Eylau)-Rakowice
Grajewo	Prostki (Prostken).

##### 2. Graniczne stacje przejściowe między polskim Śląskiem Górnym a niemieckim Śląskiem Górnym (Granica Państwa):

Borsigwerk  
 Brynek  
 Beuthen (Oberschles. Hbf)  
 Cziasnau  
 Gierałtowiec  
 Makoszowy  
 Nędza (Nensa)  
 Pluder  
 Radzionków (Radzionkau—Karf)  
 Ruda Śl. \*)

\*) U w a g a: Wskazanie tej granicznej stacji przejściowej jest niedopuszczalne przy przesyłkach drzewa w ładunkach wagonowych oraz towarach w cysternach, wysyłanych z Rumunii: z wyjątkiem takich przesyłek i towarów, przeznaczonych dla Rudy Śl. (Hindenburg Ort)—ponieważ odprawa celna wspomnianych przesyłek i towarów zamiast w Rudzie Śl. (Hindenburg) odbywa się w Sośnicy.

W liście przewozowym ma przeto nadawca przepisać odprawę celną w Sośnicy.

To samo postanowienie obowiązuje odnośnie do zwracanych próżnych cystern.

##### 3. Stacje przejściowe pomiędzy Polskim Śląskiem Górnym a resztą Polski:

Dziedzice  
 Herby Polskie  
 Mysłowice  
 Oświęcim  
 Sosnowiec Warszawski.

### B. W KOMUNIKACJI PRZEZ CZECHOSŁOWACJĘ I POLSKĘ.

#### Oznaczenie stacji.

##### 1. Niemiecko-czechosłowackie graniczne stacje przejściowe:

Niemieckie:	Czechosłowackie:
Oderberg	Bohumin
Kuchelna	Chuchelna
Troppau	Opava
Jägerndorf	Krnov
Ziegenhals	Hlucholazy
Heinersdorf (Oberschles.)	Hyncice v. Hornim Slezsku
Mittelwalde	Mezilesi v. Kladsku
Mittelsteine	Mittelsteine
Ebersbach (Sa)	Georgswalde-Ebersb.
Sebnitz	Sebnice
Tetschen	Decin
Bodenbach	Podmokly
Moldau	Moldava v. Cechach
Reitzenhain	Reitzenhain
Weipert	Vejprty
Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt
Halbstadt	Mezimesti
Liebau	Libava
Grünthal	Grünthal
Seidenberg	Seidenberg
Reichenberg	Liberec
Warnsdorf	Varnsdorf
Klingenthal	Klingenthal
Franzensbad	Frantiskovy Lazne
Eger	Cheb
Furth i W.	Brod n. Lesy
Eisenstein	Zelezna Ruda
Haidmühle	Haidmühle

##### 2. Czechosłowacko-polskie (wspólne) graniczne stacje przejściowe:

Piotrowice Śląskie (Petrovice ve Slezsku)	Orłów Słowacki (Orlov na Slovensku)
Čieszyn dw. główny (Tessin statni nadrazi)	Medzi Laborce
Zwardoń	Ławoczne

##### Do A. i B. Polsko-rumuńskie graniczne stacje przejściowe:

w Polsce	w Rumunii
Śniatyn-Zalucze transito	Grigore Ghica Voda transito

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1923 r.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:

*Ludwik Zagórny-Marynowski*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Stefan Ossowski*