

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 23 grudnia 1922 r.

o wprowadzeniu tymczasowej komunikacji towarowej pomiędzy Polską (z wyłączeniem polskiego Śląska Górnego) z jednej a Polską (włączając w to stacje zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska) z drugiej strony przez polski i niemiecki Śląsk Górny.

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.

Taryfa kolejowa na przewóz towarów i zwierząt.

między a) Polską (z wyłączeniem polskiego Śląska Górnego) i Polską, b) Polską (z wyłączeniem polskiego Śl. Górnego) i stacjami zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska ad a) i b) przez Śląsk Górny polski i niemiecki przez linje:

1) Chorzów—Bytom (G. Śl.) dw. górny [Beuthen (Oberschles.) Ob. Bf.]—Szarlej i dalej przez Lubliniec—Ciasną [Cziasnau]—Kluczbork [Kreuzburg]—Kostów [Costau]—Hanulin.

2) Chebzie — Karf — Bytom (G. Śl.) Stadtwald [Beuthen (Oberschles.) Stadtwald] — Nowy Radzionków i dalej przez Lubliniec — Ciasną [Cziasnau] — Kluczbork [Kreuzburg]—Kostów [Costau]—Hanulin.

3) Lubliniec — Ciasną [Cziasnau] — Kluczbork [Kreuzburg]—Kostów [Costau]—Hanulin.

U w a g a. Urzędowe nazwy stacji niemieckich podane są w nawiasach [].

Postanowienia wstępne.

Bezpośredni przewóz towarów (włączając węgiel) i zwierząt będzie się odbywał pomiędzy:

- a) Polską i Polską (z wyłączeniem polskiego Śląska Górnego),
- b) pomiędzy Polską (z wyłączeniem polskiego Śląska Górnego) i stacjami zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska ad a) i b) przez niemiecki Śląsk Górny w zwartych pociągach uprzywilejowanych po liniach wyżej podanych na następujących warunkach:

A. Postanowienia regulaminowe. (przewozowe)

- 1) Przewóz przesyłek odbywa się na zasadzie postanowień Konwencji międzynarodowej (K. M.)

o przewozie towarów kolejami żelaznymi (Konwencja Berneńska) z dnia 14 października 1890 r. (Dz. U. R. P. r. 1922 № 76, poz. 685) ze wszystkimi uzupełnieniami i na zasadzie ujednostajnionych postanowień dodatkowych do niej, o ile poniżej pod B) nie są przewidziane postanowienia szczególne.

2) W uprzywilejowanej komunikacji tranzytowej przewozi się w zwartych pociągach wszystkie towary, które są dopuszczone do przewozu w wewnętrznej komunikacji kraju tranzytowego, bez względu na ich pochodzenie i bez względu na przynależność państwową nadawcy lub odbiorcy.

Istniejące w kraju tranzytowym zakazy wwozu i wywozu nie stosują się do komunikacji tranzytowej; również nie wymaga się osobnych zezwoleń na wwóz, wywóz i przewóz.

Towarów, których przewóz według powyższego jest dozwolony, nie wolno w czasie przewozu w kraju tranzytowym obłożyć sekwestrem w drodze administracyjnej (skonfiskować).

Zakazane jest w kraju tranzytowym wyładowywanie, załadowywanie, doładowywanie lub przeładowywanie, o ile nie wymagają tego szczególne przy czyny techniczno-ruchowe.

3) W uprzywilejowanej komunikacji tranzytowej niedozwolony jest przewóz przesyłek wojskowych.

4) Uprzywilejowana komunikacja tranzytowa podlega ustawom i przepisom kraju tranzytowego o utrzymaniu porządku i bezpieczeństwa publicznego, jakoteż o zdrowotności i policji weterynaryjnej.

B. Szczególne postanowienia.

1) Do Art. 3 Konwencji Międzynarodowej. Przedmioty, wyłączone z przewozu lub dopuszczone tylko warunkowo do przewozu.

Materiały samozapalne lub wybuchowe, ciecze palne, materiały trujące, żrące i ulegające gniciu dopuszcza się do przewozu w komunikacji tranzytowej nawet w tym wypadku, gdy nie są wymienione w załączniku I do postanowień wykonawczych Konwencji Międzynarodowej lub też gdy nie są dopuszczone do przewozu według przepisów tej ostatniej konwencji. Przewóz tranzytem wymienionych powyżej artykułów podlega warunkom następującym:

- wysyłane będą wyłącznie przedmioty, dopuszczane każdorazowo do przewozu na kolejach kraju tranzytowego,
- stosuje się przepisy każdorazowo obowiązujące w kraju tranzytowym,
- przedmioty te mogą być przeznaczone tylko dla użytku niewojskowego (cywilnego),
- do przesyłek ma być dołączoną deklaracja właściwej władzy państwowej kraju odbiorczego, stwierdzająca przeznaczenie przesyłek dla celów, wymienionych pod c). Deklaracja ta pozostaje na tej stacji kolei kraju tranzytowego, na której przesyłki ostatecznie opuszczają niemiecki kraj tranzytowy.

2) Do Art. 4 Konwencji Międzynarodowej. Ważność postanowień taryfowych.

W zakresie niniejszej taryfy nie obowiązują terminy ogłoszeń o podwyższaniu taryf lub o innych obostrzeniach warunków przewozowych.

3) Do Art. 5 Konwencji Międzynarodowej. Obowiązek kolei do przewozu.

Konwojowanie przesyłek jest tylko wtedy dozwolone, gdy to przewidują taryfy kolei wysyłającej. Konwojenci muszą posiadać bilet jazdy III klasy.

4) Do Art. 6 Konwencji Międzynarodowej. Treść listu przewozowego.

a) Zamiast międzynarodowego listu przewozowego należy używać listu kolei wysyłającej. Listy przewozowe muszą zawierać pod napisem „List przewozowy” powołanie się na niniejszą taryfę na przewóz towarów i zwierząt.

b) Nadawca ma wskazać w liście przewozowym tylko tę stację przejściową pomiędzy polskim Śląskiem Górnym i resztą Polski (porównaj rozdział C), przez którą ma się towar przewieźć. Listów przewozowych, które nie odpowiadają temu przepisowi, nie należy przyjmować.

5) Do Art. 7 Konwencji Międzynarodowej. Odpowiedzialność za oświadczenia w liście przewozowym. Sprawdzanie ze strony kolei, dopłaty (karne).

a) Kolej nie odpowiada za szkody, wynikłe wskutek tego, że nazwę stacji przeznaczenia mylnie oznaczono, lub że nieuwzględniono zakresu jej czynności ekspedycyjnych.

b) Dopłaty (karne) oblicza się według postanowień tej kolei (por. roz. B, cyfra 7), w której granicach stwierdzoną została konieczność pobrania takiej dopłaty.

6) Do Art. 8 Konwencji Międzynarodowej. Zawarcie umowy o przewóz.

Wtórnik listów przewozowych będą sporządzane i wydawane według przepisów kolei wysyłającej.

7) Do Art. 11 Konwencji Międzynarodowej. Obliczanie przewoźnego.

Należności przewozowe i inne opłaty oblicza się stosownie do użytej faktycznie drogi przewozu, a mianowicie:

1. Między Polską i Polską Śląską:

a) na liniach Śląska Górnego polskiego i niemieckiego na zasadach taryfy kolejowej na przewóz towarów i zwierząt dla „górnosląskiej komunikacji sąsiedzkiej” przewoźne dla węgla i t. p. oblicza się według klas E, E 10 i E 5 (dawne klasy D, Dn 10 i Dn 5),

b) na pozostałych liniach na zasadach polskiej „Taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt”, przyczem odcinki polskie (z wyłączeniem odległości polskiego Śląska Górnego) sumuje się a należność przewozową oblicza się za całą zesumowaną odległość.

2. Pomędzy Polską (z wyłączeniem polskiego Śląska Górnego) i stacjami zarządzanych przez Polską kolei obszaru W. M. Gdańska:

a) na liniach Śląska Górnego polskiego i niemieckiego na zasadach taryfy kolejowej na przewóz towarów i zwierząt dla „górnosląskiej komunikacji sąsiedzkiej” prze-

wożne dla węgla i t. p. oblicza się według klas E, E 10 i E 5 (dawne klasy D, Dn 10 i Dn 5),

- b) na liniach zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska na zasadach taryf wewnętrznych, obowiązujących na tym obszarze,
- c) na pozostałych liniach na zasadach polskiej „Taryfy Ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt”, przyczem odcinki polskie (z wyłączeniem odległości polskiego Śląska Górnego) sumuje się, a należność przewozową oblicza się za całą zesumowaną odległość.

8) Do Art. 12 Konwencji Międzynarodowej. Uiszczanie przewoźnego.

- a) Przy opłacaniu należności przewozowych zgóry za towary, które według uznania kolei przyjmującej ulegają szybkiemu zepsuciu lub, które wskutek swej małej wartości nie pokrywają w całości przewoźnego, stosuje się postanowienia kolei wysyłającej.
- b) Należności przewozowe i inne opłaty wszelkiego rodzaju uiszczą się w walucie, obowiązującej w miejscu płatności, przyczem kwoty zaliczone w innej walucie przerahowuje się na walutę miejsca płatności po kursie, obowiązującym w dniu płatności i ustanowionym przez kolej. Na stacjach polskiego Śląska Górnego i na stacjach zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska mogą być należności przewozowe i inne opłaty wszelkiego rodzaju, narosłe w walucie polskiej, na życzenie płaćącego uiszczane w walucie polskiej. Zresztą na obszarze W. M. Gdańska miarodajne są odnośne postanowienia taryfy obowiązującej w komunikacji między Polską a Gdańskiem.

9) Do Art. 13 Konwencji Międzynarodowej. Zaliczenia.

Wydatki w gotowiznie i zaliczenia w komunikacji ze stacjami zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska są aż do odwołania wyłączone.

10) Do Art. 14 Konwencji Międzynarodowej. Terminy dostawy.

Zamiast par. 6 post. wyk. do art. 14 obowiązują postanowienia i terminy dostawy (włączając w to terminy dodatkowe) „Ogólnopolskiej taryfy wewnętrznej” (nie polskiej górnośląskiej).

11) Do Art. 15 Konwencji Międzynarodowej. Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką.

Kolej kraju tranzytowego nie ma obowiązku wykonywania dodatkowych zleceń nadawcy.

W razie korzystania przez nadawcę z prawa dawania dodatkowych zleceń miarodajne są przepisy kolei wysyłającej.

12) Do Art. 38 Konwencji Międzynarodowej. Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy.

Przy obliczaniu kwot, wymienionych w punkcie (2) i (3) Paragrafu 9 Post. Wyk. do art. 38 Konwencji Międzynarodowej stosuje się postanowienia kolei wysyłającej.

13) Odnośnie do odpowiedzialności za zagięcie, zmniejszenie wagi, uszkodzenie i przekroczenie terminu dostawy, stosuje się względem uprawnionego do rozporządzania przesyłką postanowienia kolei wysyłającej. Odstąpienie praw nadawcy lub odbiorcy z tego wypływających osobom trzecim jest niedozwolone. Nie wyklucza to jednak prawa osób trzecich do występowania w imieniu nadawcy lub odbiorcy z roszczeniami wobec kolei, na podstawie ustawy wymaganego pełnomocnictwa.

Pozasądowe roszczenia należy wnosić tylko do kolei wysyłającej lub do kolei przeznaczenia.

C. Stacje przejściowe.

Stacjami przejściowymi pomiędzy polskim Śląskiem Górnym i resztą Polski są: Dziedzice, Herby Polskie, Mysłowice, Oświęcim i Sosnowiec.

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

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:

Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Skarbu: *Jastrzębski*

Kierownik Ministerstwa Przemysłu i Handlu:

Henryk Strasburger