

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych.

z dnia 23 grudnia 1922 roku

o wprowadzeniu tymczasowej komunikacji towarowej pomiędzy Polskim Śląskiem Górnym z jednej strony a resztą Polski (włączając w to stacje zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska) z drugiej strony, przez niemiecki Śląsk Górny.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 roku 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 pomiędzy

- a) Polskim Śląskiem Górnym a resztą Polski,
- b) Polskim Śląskiem Górnym a stacjami zarządzanych przez Polskę kolei na obszarze Wolnego Miasta Gdańska

ad a) i b)

przez Niemiecki Śląsk Górny po liniach:

- 1) Chorzów — Bytom (G. Śl.) dw. górny [Beuthen (Oberschles.) ob. Bf.] — Szarlej i dalej przez

Lubliniec — Ciasna [Cziasnau] — Kluczbork [Kreuzburg] — Kostów [Costau] — Hanulin.

2) Bytom (G. Śl.) dw. główny [Beuthen (Oberschles) Hbf.] — Bytom (G. Śl.) Stadtwald [Beuthen (Oberschles.) Stadtwald] — Nowy Radzionków i dalej przez Lubliniec — Ciasna [Cziasnau] — Kluczbork [Kreuzburg] — Kostów [Costau] — Hanulin; linja ta ważna dla stacji Florentyna Kopalnia [Redensblick Szyb],

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

4) Lubliniec — Ciasna [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 stacjami **Polskiego Górnego Śląska:**

- stacjami polskimi (z wyjątkiem Polskiego Górnego Śląska),
- stacjami zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska.

ad a) i b) przez

Niemiecki Śląsk Górny

w **zwartych pociągach uprzywilejowanych** po wykazanych pod 1) — 4) linjach, na następujących warunkach:

A. Postanowienia przewozowe (regulaminowe).

1) Przewóz przesyłek odbywa się na zasadzie postanowień Międzynarodowej Konwencji (K. M.) o przewozie towarów kolejami żelazniami (Konwencja Berneńska) z dnia 14 października 1890 (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 w w ó z, w y w ó z i p r z e w ó z.

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

Zakazaniem jest w kraju tranzytowym wyladowywanie, załadowywanie, doładowywanie lub przeładowywanie, o ile nie wymagają tego szczególne przyczyny 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, ciecz 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 dopuszczalne do przewozu podług przepisów tej ostatniej Konwencji. Przewóz tranzytem wymienionych powyżej artykułów podlega warunkom następującym:

- wysyłane będą wyłącznie przedmioty, dopuszczone 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 dołączona 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 podwyższeniu 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.**

- 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.
- Nadawcy nie jest dozwolone wskazywanie w liście przewozowym drogi przewozu przez kraj tranzytowy, a szczególnie także wskazywanie miejscowości, w której miałyby być dokonane formalności celne graniczne. Wszelkie oświadczenia, sprzeczne z temi postanowieniami, są nieważne.

5) Do Art. 7 Konwencji Międzynarodowej. **Odpowiedzialność za oświadczenie 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 nie uwzględniono zakresu jej czynności ekspedycyjnych.
- b) Dopłaty (karne) oblicza się według postanowień tej kolei, 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:

- a) pomiędzy stacjami Polskiego Śląska Górnego a granicą Państwa pod Kostowem [Costau] na zasadach „Górnośląskiej taryfy sąsiedzkiej”. Przewoźne za przesyłki węgla i t. d. oblicza się według klasy E, względnie E 10 lub E 5, (dawne klasy D, względnie Dn 10 lub Dn 5).
- b) Pomędzy granicą Państwa pod Kostowem [Costau] a stacjami polskimi (z wyjątkiem polskogórnośląskich), jak również w komunikacji ze stacjami zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska — pomiędzy granicą Państwa pod Kostowem [Costau] a Tczewem — na zasadzie wewnętrznej taryfy polskiej,
- c) Pomędzy Tczewem a stacjami zarządzanych przez Polskę kolei obszaru W. M. Gdańska na zasadzie taryf wewnętrznych, obowiązujących na tym obszarze.

U w a g a. O ile taryfy pomiędzy stacjami Polskiego Górnego Śląska, a granicą Państwa pod Kostowem (Costau) nie tworzą się przez linje we wstępie wymienione, to odprawa przesyłek ma się odbywać poza zakresem tej taryfy i to w obrębie Polskiego i Niemieckiego Górnego Śląska na zasadzie „Górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej” do i od granicy Państwa pod Kostowem [Costau]. Przewoźne za przesyłki węgla i t. d. i w tym wypadku oblicza się według klasy E, względnie E 10 lub E 5 (dawne klasy D, względnie Dn 10 lub Dn 5).

8) Do art. 12 Konwencji Międzynarodowej. Ciszczanie przewoźnego.

a) Przy opłacaniu należności przewozowych zgóry za towary, które według uznania kolei wysyłającej 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 uiszczają się w walucie, obowiązującej w miejscu płatności, przyczem kwoty zaliczone w innej walucie przeliczają 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 płacącego, uiszczane w walucie polskiej. Zresztą na obszarze W. M. Gdańska miarodajne są odnośnie postanowień taryf obowiązujących w komunikacji między Polską a Gdańskiem.

9) Do art. 13 Konwencji Międzynarodowej. Zaliczenia.

Wydatki w gotowiznie i zaliczenia są aż do odwołania wyłączone.

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

Zamiast Par. 6 Postanowień wykonawczych do art. 14 Konwencji Międzynarodowej obowiązują postanowienia i terminy dostawy (włączając w to terminy dodatkowe) „Ogólnej polskiej taryfy wewnętrznej” (nie polskogórnośląskiej).

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 p. (2) i (3) paragrafu 9 Postanowień wykonawczych do art. 38 Konwencji Międzynarodowej stosuje się postanowienia kolei wysyłającej.

13) Odnośnie do odpowiedzialności za zagnięcie, zmniejszenie wagi, uszkodzenie i przekroczenie terminu dostawy stosuje się względem uprawnionego do rozporządzenia przesyłką postanowienia kolei wysyłającej; na Polskim Śląsku Górnym postanowienia „Górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej”.

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.

14) Wagony prywatne.

Postanowienia kolei wysyłającej określają, jakie towary można przewozić w prywatnych wagonach-kotłach i w innych prywatnych wagonach towarowych. Przewóz załadowanych i próżnych wagonów prywatnych, jak też obliczanie należności przewozowych odbywa się na zasadzie taryf wymienionych pod B punkt 7. Próżne wagony prywatne należy nadawać za listami przewozowymi kolei nadawczej.

15) W myśl niniejszej taryfy jako kraj tranzytowy należy rozumieć „Niemiecki Śląsk Górny”.

§ 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: *Hennyk Strasburger*