

779.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 29 grudnia 1926 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o wydaniu taryfy dla polsko-niemieckiej komunikacji towarowej.

Na mocy artykułu 4 punktu 8 i 9 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) oraz artykułu 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567), zarządza się co następuje:

§ 1. W bezpośredniej polsko-niemieckiej komunikacji towarowej wprowadza się w życie „Taryfę kolejową na przewóz towarów w komunikacji pomiędzy stacjami kolei, położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska z jednej a stacjami kolei niemieckich i kolei Sarry z drugiej strony:

- a) przy przejściu bezpośrednim,
- b) tranzytem przez Czechosłowację,
- c) tranzytem przez Austrię i Czechosłowację”

w brzmieniu załącznika do niniejszego rozporządzenia **).

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1-go stycznia 1927 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych:

K. Niezabytowski

***) Patrz załącznik № 2.

POLSKO - NIEMIECKA KOMUNIKACJA TOWAROWA.

TARYFA KOLEJOWA
NA PRZEWÓZ TOWARÓW

w komunikacji

pomiędzy

stacjami kolei, położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska

z jednej

a

stacjami kolei niemieckich i kolei Sarry

z drugiej strony

- a) przy przejściu bezpośrednim,
- b) tranzytem przez Czechosłowację,
- c) tranzytem przez Austrię i Czechosłowację.

Obowiązuje od dnia 1 stycznia 1927.

Z chwilą wprowadzenia niniejszej Taryfy traci moc obowiązującą taryfa kolejowa na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych, położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska, oraz kolei, będących w zarządzie polskich kolei państwowych z jednej a stacjami kolei niemieckich z drugiej strony, obowiązująca od 15 czerwca 1925 r. wraz z dodatkiem I z 1 grudnia 1925 r.

W s t ę p.

1. Niżej wyszczególnione zarządy kolejowe przyjmują do przewozu towary na zasadach niniejszej taryfy.

2. Wprowadzenie taryfy niniejszej, jej zmiany i uzupełnienia ogłasza się w myśl postanowień, obowiązujących w tym względzie w poszczególnych krajach, w odnośnych dziennikach rządowych.

S P I S

zarządów kolejowych, biorących udział w niniejszej komunikacji.

1. Polskie zarządy kolejowe:

- a) Polskie Koleje Państwowe będące pod ich zarządem
- b) Polskie koleje prywatne:

Rawicz — Kobylin (Dyrekcja Ruchu linii Rawicz — Kobylin w Rawiczu — Betriebsdirektion der Strecke Rawicz — Kobylin in Rawicz).

2. Niemieckie zarządy kolejowe.

- a) Towarzystwo Kolei Rzeszy Niemieckiej, zastąpione przez Dyрекję Kolei Rzeszy Breslau
- b) Niemieckie koleje prywatne:

Brandenburgische Städtebahn,
Braunschweigische Landeseisenbahn,
Braunschweig — Schöninger Eisenbahn,
Brohlthal Eisenbahn,
Buttstädt — Rastenberger Eisenbahn,
Dahme — Uckroer Eisenbahn,
Dessau — Wörlitzer Eisenbahn,
Eberswalde — Schöpfungurther Eisenbahn,
Eisern — Siegener Eisenbahn — Gesellschaft,
Elmshorn — Barmstädt — Oldesloe Eisenbahn,
Farge — Vegesacker Eisenbahn,

Freien — Grunder Eisenbahn,
Gernrode — Harzgeroder Eisenbahn,
Greifswald — Grimmener Eisenbahn,
Greussen — Ebeleben — Keulaer Eisenbahn,
Halberstadt — Blankenburger Eisenbahn,
Hansdorf — Priebus — Lichtenberger Eisenbahn (Lausitzer Eisenbahn Gesellschaft),
Hildesheim — Peiner Eisenbahngesellschaft,
Ilmenau — Grossbreitenbacher Eisenbahn (Süddeutsche Eisenbahn Gesellschaft),
Kaiserstuhlbahn (Süddeutsche Eisenbahngesellschaft),
Köln — Bonner Eisenbahnen,
Köln — Frechen — Banzelrather Eisenbahn,
Königsberg — Cranzer Eisenbahn,
Kreis — Altenaer Eisenbahn,
Kreis Oldenburger Eisenbahn,
Liegnitz — Rawitscher Eisenbahn (Direktion in Liegnitz),
Lübeck — Büchener Eisenbahngesellschaft,
Mecklenburgische Friedrich — Wilhelm-Eisenbahn,
Muskau — Teuplitz — Sommerfelder Eisenbahn (Lausitzer Eisenbahn gesellschaft),
Mühlhausen — Ebelebener Eisenbahn,
Nauendorf — Gerlebogker Eisenbahn-Gesellschaft,
Neuhaldenslebener Eisenbahn,
Neustadt — Gogoliner Eisenbahn,
Niederlausitzer Eisenbahn,
Nordhausen — Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft,
Oschersleben — Schöninger Eisenbahn,
Rauscha — Freiwaldauer Eisenbahn (Lausitzer Eisenbahn Gesellschaft),
Reinickendorf — Liebenwalde — Gr. Schönebecker Eisenbahn,
Rhein — Sieg Eisenbahn A. G.,
Stendal — Tangermünder Eisenbahn,
Stralsund — Triebseer Eisenbahn,
Trossinger Bahn,
Waldhof — Sandhofener Eisenbahn,
Westfälische Landeseisenbahn,
Wittenberge — Perleberger Eisenbahn,
Zschipkau — Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft.

3. Koleje Sarry (Dyrekcja kolei obszaru Sarry),
4. Czeskosłowackie Koleje Państwowe,
5. Austrjackie Koleje Związkowe.

POSTANOWIENIA WSTĘPNE.

1. Taryfa niniejsza obowiązuje przy przewozie towarów pomiędzy stacjami kolei, położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska z jednej a stacjami kolei niemieckich i kolei Sarry z drugiej strony, tak przy przejściu bezpośrednim, jak i w komunikacji tranzytem przez Czechosłowację oraz przez Austrię i Czechosłowację w obu kierunkach.

2. Taryfy niniejszej nie stosuje się natomiast w komunikacji pomiędzy Polskim Śląskiem Górnym z jednej, a Niemieckim Śląskiem Górnym z drugiej strony; w komunikacji tej obowiązuje taryfa kolejowa na przewóz towarów i zwierząt dla górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej.

3. W komunikacji pomiędzy stacjami okręgu dyrekcyjnego Katowice a Niemcami tranzytem przez okręg dyrekcyjny Oppeln ważna jest niniejsza taryfa przy przewozie węgla, rud i ryb oraz kwasu siarkowego dla fabrykacji superfosfatu tylko wówczas, jeżeli nadawca zażąda wyraźnie w liście przewozowym zastosowania tej taryfy, w przeciwnym razie obowiązuje dla tych towarów polskogórnośląsko-niemiecka taryfa związkowa.

A. Przepisy przewozowe.

Przewóz przesyłek odbywa się na zasadzie Konwencji Międzynarodowej (K. M.) o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r. wraz ze wszystkimi dodatkami i postanowieniami dodatkowymi Międzynarodowego Komitetu Transportowego, o ile w rozdziale B nie przewidziano innych postanowień szczególnych.

B. Postanowienia szczególne.

§ 1. Do art. 3 K. M. (Przedmioty wyłączone z przewozu lub warunkowo przyjmowane do przewozu).

1. Przedmioty wymienione w § 1 ustęp 2 (2) postanowień wykonawczych do K. M., przyjmuje się do przewozu na warunkach, wskazanych pod 1—4 ujednostajnionych postanowień dodatkowych do art. 3 K. M. z tem, że odszkodowanie za zaginięcie, brak wagi lub uszkodzenie przesyłki nie może wynosić więcej, niż 25 franków złotych*) za 1 kg.

2. Przedmioty, wymienione w § 1 ust. (1) punkt 1 i 2 postanowień wykonawczych do K. M., przyjmuje się do przewozu za bezpośrednimi międzynarodowymi listami przewozowymi na następujących warunkach:

- a) Przewóz tych przedmiotów dozwolony jest tylko przy bezpośrednim przejściu między Polską a Niemcami.
- b) Przewóz odbywa się na zasadzie przepisów kolei wysyłającej, a mianowicie na polskich kolejach na podstawie art. 54 polskich Przepisów przewozowych wraz z załącznikiem B do tych Przepisów; na kolejach, leżących na obszarze W. M. Gdańska, zarządzanych przez Polskę, na podstawie § 54 gdańskich Przepisów przewozowych wraz z załącznikiem C do tych Przepisów, w Niemczech na podstawie § 54 niemieckich Przepisów przewozowych (Eisenbahnverkehrsordnung) wraz z załącznikiem C do tych Przepisów.
- c) Materiały wybuchowe, wyszczególnione w ust. (1) punkt 1 powołanych postanowień wykonawczych do K. M., które muszą być użyte wyłącznie w przemyśle kopalnianym. Do każdej takiej przesyłki należy dodać potwierdzone zaświadczenie właściwej władzy kraju odbiorczego, zawierające nazwisko nadawcy i odbiorcy, miejsce nadania i przeznaczenia, ilość i zawartość nadanego towaru, oraz czas ważności zaświadczenia. Treść zaświadczenia wystawionego w języku urzędowym jednego kraju winien nadawca przetłumaczyć na język urzędowy drugiego kraju. Nadawca odpowiada za dokładność tłumaczenia po myśli art. 7 K. M.

*) 1 frank = $\frac{1}{5,18}$ dolara Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

§ 2. Do art. 5 K. M. (Obowiązek przewozu).

Konwojowanie przesyłki, przewidziane taryfą kraju wysyłającego oraz dopuszczone przez kolej nadawczą, będzie również dozwolone przez kolej przejmującą przesyłkę do dalszego przewozu. (Należności za przejazd konwojentów oblicza się podług postanowień taryf, obowiązujących na odcinku, na którym przejazd się odbywa).

§ 3. Do art. 6 K. M. (Treść i format listu przewozowego).

1. Formularze międzynarodowych listów przewozowych winny być drukowane w języku polskim i niemieckim. W komunikacji z Niemiec i obszaru Sarry do Polski nie należy odmawiać przyjmowania międzynarodowych listów przewozowych, niezawierających tekstu polskiego.

Listy przewozowe należy wypełniać alfabetem łacińskim.

2. Przy przesyłkach, które nadawca sam załadował, winien on wskazać w liście przewozowym numer i cechy przynależności użytego wagonu. W interesie swoim własnym powinien on podać także ładowność i rodzaj wagonu.

3. Przy przesyłkach, nadawanych do miejscowości posiadających kilka dworców, należących do tego samego zarządu kolejowego, lub też do różnych zarządów kolejowych, winien nadawca w rubryce listu przewozowego „stacja przeznaczenia” prócz stacji odbiorczej stosownie do taryfy wskazać także ten dworzec, na którym ma nastąpić odbiór przesyłki.

4. Nadawca winien wskazać w liście przewozowym drogę przewozu, podając graniczną stację przejścia z państwa do państwa — zobacz załącznik, rozdział a) do e) —, w komunikacji ze stacjami kolei Sarry poza Niemiec i obszar Sarry — zobacz załącznik rozdz. f). Żąda nadawca zastosowania taryfy bezpośredniej dla pewnego odcinka drogi przewozu, natenczas co do wskazywania przejść granicznych miarodajne są odnośne postanowienia przepisanej taryfy (w sprawie przepisania granicznej stacji przejścia przy przesyłkach drzewa, towarów w cysternach i przy cysternach próżnych zobacz § 5).

5. Jeżeli stacja nadawcza przyjęła przez omyłkę list przewozowy bez tłumaczenia, wymaganego w myśl § 2 ust. 3 post. wyk. do art. 6 K. M., a kolej zdająca jako pełnomocnik nadawcy dokonuje tłumaczenia, nie odpowiada ona za dokładność tłumaczenia.

6. Przyspieszone przesyłki pośpieszne (przesyłki pośpieszne, przyjęte do przewozu pociągiem osobowym lub pośpiesznym) przyjmuje się do przewozu i przewozi się według postanowień taryf wewnętrznych kolei zainteresowanych. Żądanie, by przesyłkę przewieziono jako przyspieszoną tylko na pewnej części drogi przewozu, jest niedopuszczalne.

§ 4. Do art. 7 K. M. (Odpowiedzialność za wskazania i oświadczenia, zamieszczone w liście przewozowym. Sprawdzanie przez kolej żelazną. Dopłaty).

Kolej nie odpowiada za straty, wynikające z mylnego oznaczenia stacji przeznaczenia w liście przewozowym lub też z tego powodu, że przesyłki zostały przyjęte do przewozu do takich stacyj, które nie są upoważnione do załatwienia odnośnych czynności ekspedycyjnych.

Dopłaty oblicza się za całą drogę przewozu.

§ 5. Do art. 10 K. M. (Przepisy celne, podatkowe i policyjne).

1. O ile według przepisów wewnętrznych złożenie dokumentów, potrzebnych do wypełnienia przepisów celnych, podatkowych lub policyjnych, jest na granicznej stacji celnej dopuszczalne i nadawca korzysta z tego uprawnienia, należy w liście przewozowym uczynić wzmiankę o tem złożeniu. W razie braku tych dokumentów, a także w razie braku wzmianki w liście przewozowym o ich złożeniu na granicznej stacji celnej, kolej może odmówić przyjęcia przesyłki. W razie stwierdzenia tego dopiero na jednej ze stacyj pośrednich można wstrzymać dalszy przewóz przesyłki i oddać ją do dyspozycji nadawcy.

2. Na stacji Hindenburg (Oberschles.) niedopuszczona jest odprawa celna przesyłek wagonowych drzewa oraz towarów w wagonach-kotłach, przechodzących przez stacje Dziedzice, Myslowice, Oświęcim lub Sosnowiec Warszawski albo nadanych na jednej z tych stacyj do stacji niemieckich [z wyjątkiem do stacji Hindenburg (Oberschles.) loco] lub do stacji obszaru Sarry. Z tego powodu nie wolno nadawcy wskazać dla takich przesyłek drogi przewozu przez graniczną stację przejściową Ruda Śl. O ile nadawca zażąda odprawy celnej w stacji Sosnizza, winien wskazać stację Makoszowy jako graniczną stację przejściową.

Podobnie muszą próżne wagony-kotły wracać do odprawy celnej przez stację Sosnizza, jeżeli one weszły były do Niemiec lub do obszaru Sarry przez stację Sosnizza. Także przy tych przesyłkach nie wolno nadawcy wskazać stacji Hindenburg (Oberschles.) jako granicznej stacji przejściowej.

Dla przesyłek powyższych, przeznaczonych do stacji Hindenburg (Oberschles.) loco, dopuszczona jest tak odprawa celna na stacji Hindenburg (Oberschles.), jak też wskazanie drogi przewozu przez Rudę Śl.

3. W braku oświadczenia, wymienionego w punkcie 2, odpowiada nadawca po myśli art. 7 (1) K. M.

§ 6. Do art. 11 K. M. (Zasady obliczania przewoźnego).

Przewoźne i inne opłaty oblicza się za wskazaną przez nadawcę drogę na podstawie obowiązujących taryf.

2. Przy zastosowaniu polskogórnośląsko-niemieckiej taryfy związkowej w komunikacji między stacjami okręgu dyrekcyjnego Katowice a obszarem Sarry przewoźne do lub od niemiecko-sarrskiej granicy oblicza się w markach niemieckich, a nie w frankach złotych.

3. Przy przejściu przez odcinek Rawicz-Granica Państwa pod Rawiczem (kierunek Wehrse) przewoźne za ten odcinek oblicza się według stawek taryf wewnętrznych polskich kolei państwowych.

4. W komunikacji między obszarem W. M. Gdańska a Prusami Wschodnimi przez Simonsdorf obowiązuje pomiędzy stacjami gdańskimi a granicą państwa pod Simonsdorf taryfa gdańska.

5. Dla obliczenia przewoźnego za linje kraju wysyłającego miarodajną jest taryfa, obowiązująca w dniu zawarcia umowy o przewóz, za linje kraju tranzytowego i odbiorczego taryfa, obowiązująca w dniu przejścia przesyłki na linje kraju tranzytowego lub odbiorczego.

6. Jeżeli przesyłka przechodzi przez kilka oddzielnych odcinków kolei polskich i niemieckich, natenczas przewoźne za każdy odcinek polski i za każdy odcinek niemiecki oblicza się oddzielnie. W takim wypadku dla linij kraju wysyłającego miarodajną jest taryfa, obowiązująca w dniu zawarcia umowy o przewóz, dla linij kraju tranzytowego lub odbiorczego taryfa, obowiązująca w dniu pierwszego zdania przesyłki przy zmianie granic.

7. Przy przekartowywaniu zastosowuje się taryfę, obowiązującą w dniu przekartowania.

8. Opłaty wszelkiego rodzaju oblicza się według taryf tej kolei, w której obrębie powstały.

9. W razie podstawienia wagonu krytego na polecenie zarządu kolejowego bez żądania nadawcy należy o tem zanotować w liście przewozowym. W takich wypadkach nie zalicza się dopłaty za przewóz w wagonie krytym.

§ 7. Do art. 12 K. M. (Uiszczanie przewoźnego).

1. Częściowe opłaty zgóry dozwolone są tylko do granicy (stacji granicznej) kraju wysyłającego albo do dalej położonej granicy państwa (stacji granicznej — zob. załącznik). Opłacanie przewoźnego zgóry w pewnej sumie jest niedozwolone.

Jeżeli nadawca zażądał zastosowania bezpośredniej taryfy dla jednej części drogi przewozu, natenczas co do częściowych opłat zgóry obowiązują postanowienia przepisanej taryfy.

2. Powstałe należności pobiera się w ustawowej walucie miejsca płatności, o ile nie dopuszczono zapłaty w walucie innej.

Przewoźne i wszelkie należności przerachowuje się na walutę inną według urzędowego przez kolej ustanowionego kursu przerachowania, obowiązującego w dniu przerachowania.

W komunikacji ze stacyj, położonych na obszarze W. M. Gdańska, do Niemiec i do obszaru Sarry przez polskie linje tranzytowe, o ile należności przewozowe mają być uiszczone w Niemczech lub na obszarze Sarry, winny stacje gdańskie przewoźne, należności i wydatki w gotowiznie za linje gdańskie, powstałe w guldenach gdańskich, przerachować na złote po kursie urzędowym, ustanowionym przez kolej, a obowiązującym w dniu obliczenia przewoźnego.

3. Przy materiałach wybuchowych winien nadawca uiszczyć z góry przewoźne i wszelkie należności za linje kraju wysyłającego *) i złożyć ponadto kwotę, odpowiadającą przypuszczalnym należnościom przewozowym za linje kraju odbiorczego.

§ 8. Do art. 13 K. M. (Zaliczenia).

Zaliczenia i zaliczki w gotowiznie są niedopuszczalne.

*) Przy uiszczaniu przewoźnego uważa się linje polskie i linje, leżące na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, za linje tego samego kraju.

§ 9. Do art. 14 K. M. (Terminy dostawy).

1. Do terminów dostawy, przewidzianych w tym artykule, dolicza się obowiązujące na liniach kolei, uczestniczących w przewozie, szczególne dodatkowe terminy dostawy.

2. Dla przyspieszonych przesyłek pośpiesznych i dla przesyłek pośpiesznych, przyjętych do przewozu pociągiem osobowym lub pośpiesznym, miarodajne są terminy dostawy, przewidziane w taryfach wewnętrznych kolei, uczestniczących w przewozie.

§ 10. Do art. 15 K. M. (Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką).

1. Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką jest tylko o tyle dopuszczalne, o ile nie sprzeciwiają się temu przepisy celne, podatkowe lub policyjne i o ile zarządzenia te nie stoją w sprzeczności z postanowieniami zastosowanej taryfy.

2. Na wypadek wykonania dodatkowego zlecenia nadawcy pobiera się, — prócz wszelkich należności ubocznych, wydatków w gotowości i opłat — następujące należności przewozowe:

- a) w razie zatrzymania i wydania przesyłki na jednej ze stacji pośrednich, należność przewozową, przypadającą za drogę przewozu do tej stacji pośredniej;
- b) w razie zwrotnego przewozu przesyłki od stacji przeznaczenia względnie jednej ze stacji pośrednich z powrotem do stacji nadania pobiera się w pierwszym wypadku — przewoźne do stacji przeznaczenia i przewoźne za drogę powrotną do pierwotnej stacji nadawczej, w wypadku drugim — przewoźne do pośredniej stacji oraz przewoźne za drogę powrotną od tejże stacji do stacji nadawczej;
- c) w razie przewozu przesyłki od stacji przeznaczenia lub też od jednej ze stacji pośrednich do jakiejś innej stacji, niż do pierwotnej stacji przeznaczenia, pobiera się w pierwszym wypadku — przewoźne do pierwotnej stacji przeznaczenia i przewoźne od tejże stacji do nowej stacji przeznaczenia, w wypadku drugim — przewoźne do stacji pośredniej oraz przewoźne od tejże stacji do nowej stacji przeznaczenia.

Jeżeli z powodu dodatkowego zlecenia nadawcy opóźnienie przewozu lub terminu dostawy wynosi bez winy kolei więcej niż 24 godziny, wówczas kolej jest uprawnioną wyładować towar na odpowiedzialność i rachunek nadawcy i albo wziąć go na skład w swoich własnych pomieszczeniach lub oddać składowi publicznemu.

§ 11. Do art. 38 K. M. (Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy).

1. Deklaracja interesu w dostawie dozwoloną jest tylko w walucie kraju wysyłającego.

2. Opłatę za deklarację interesu w dostawie oblicza się oddzielnie według postanowień zastosowanej taryfy.

3. Celem obliczenia należności tej zamienia się sumę zadeklarowanego interesu w dostawie na tę walutę, według której oblicza się przewoźne. Dla przerachowania miarodajny jest urzędowy przez kolej ustanowiony kurs przerachowania tego dnia, w którym oblicza się przewoźne.

§ 12. Do art. 44 K. M. (Utrata praw do zgłaszania roszczeń do kolei żelaznej).

Wspomniana w ustępie (3) artykułu niniejszego zgoda kolei żelaznej na czynienie zastrzeżenia przy odbiorze towaru musi być wyrażoną pisemnie:

C. Postanowienia szczególne o przewozie opon prywatnych oraz przyborów ładunkowych i środków ochronnych od ciepła i zimna, nie będących własnością kolei.

Przewóz opon prywatnych, przyborów ładunkowych i t. p. dokonywa się według postanowień kolei nadawczej.

Przewoźne oblicza się według postanowienia rozdziału B § 6 niniejszej taryfy.

D. Postanowienia szczególne o przewozie wagonów właścicieli prywatnych.

1. Wagony właścicieli prywatnych są to wagony, włączone do taboru jednej z kolei a stanowiące własność osoby lub firmy prywatnej, bądź też przez nie odnajęte do wyłącznego użytku na czas dłuższy od osoby trzeciej lub od kolei, a mianowicie:

- a) wagony-kotły (cysterny, wagony rezerwoary, wagony z trwale umocowanymi beczkami, zbiornikami, naczyniami, oraz wagony tanki);
- b) inne wagony, specjalnie urządzone do przewozu ściśle określonych towarów.

O włączeniu takich wagonów rozstrzyga zarząd kolejowy, do którego taboru odnośny wagon ma być przydzielony.

2. Wagonów właścicieli prywatnych wolno używać do przewozu tylko takich towarów, do których przewozu zostały przeznaczone.

3. Próżne wagony właścicieli prywatnych muszą być nadawane za międzynarodowymi listami przewozowymi.*)

4. Prawo rozporządzania wagonami właścicieli prywatnych wobec kolei przysługuje wyłącznie osobie, na której wniosek włączono dany wagon do taboru kolejowego (zobacz jednak punkt 6 i 7).

5. Próżnym wagonem prywatnym rozporządza właściciel za pomocą listu przewozowego, który jako nadawca podpisuje i przesyła stacji, wykonywującej zlecenie.

6. Osoba trzecia, zamierzająca nadać do przewozu wagon prywatny w stanie próżnym lub ładownym, obowiązana jest złożyć stacji nadawczej równocześnie z listem przewozowym pisemne zaświadczenie właściciela o zgodzie jego co do wykonania przewozu, wskazanego w liście przewozowym.

Na czas trwania tego przewozu zawieszają się prawo właściciela zarządzania tym wagonem. Nadawca jest uprawniony do dawania zleceń, przewidzianych w postanowieniach szczególnych do art. 15 K. M. (zob. rozdział B, § 10).

Zaświadczenie właściciela nie jest wymagane, jeżeli odbiorca wagonu wysłanego przez właściciela w stanie próżnym do załadowania, nadaje wagon w stacji odbiorczej w stanie ładownym.

7. Odbiorca przesyłki, która nadeszła w wagonie prywatnym, może tylko wówczas rozporządzać wagonem, jeżeli zostały spełnione warunki, opisane w punk. 6.

8. Kolej jest uprawniona zwracać wagony prywatne, które nadeszły jako załadowane, po ich wyładunku — w braku odmiennego zlecenia właściciela — za listem przewozowym na stację macierzystą w imieniu i na koszt właściciela.

Tak samo postępuje kolej w tych wypadkach, kiedy próżny wagon prywatny przybyły pod naładunek, nie zostanie przez odbiorcę w ciągu 8 dni po nadejściu nadany w stanie ładownym, i o ile przed upływem tego terminu nie nadejdzie odmiennie zlecenie właściciela.

Nie dotyczy to jednak wagonów, stojących na bocznicach prywatnych.

9. W razie przekroczenia terminu dostawy przy załadowanych wagonach prywatnych, kolej nie odpowiada za opóźniony zwrot wagonów.

Za straty, wynikłe wskutek przekroczenia terminu dostawy, kolej odpowiada przy przesyłkach próżnych wagonów prywatnych wyłącznie na zasadzie postanowień art. 40 punkt (1) i (2) oraz art. 41 K. M.

10. Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonów prywatnych albo części składowych wagonów odpowiada kolej tylko na zasadzie umowy o włączeniu wagonu do taboru, zawartej między koleją a właścicielem wagonu.

Terminy, przewidziane w art. 33 i 36 K. M., nie mają zastosowania do wagonów prywatnych. Roszczenia o odszkodowanie może zgłaszać tylko właściciel wagonu i to jedynie do kolei macierzystej wagonu.

12. (1) Jakie towary wolno przewozić w prywatnych wagonach kotłach, rozstrzygają taryfy wewnętrzne kraju wysyłającego.

(2) Do przewozu w innych wagonach prywatnych dopuszcza się tylko:

- a) towary, których przewóz z powodu ich ciężaru lub z powodu formy poszczególnych nierozbieralnych części n. p. duże płyty pancerne, lustra, wymaga użycia wagonów o specjalnej budowie lub ze specjalnym urządzeniem;
- b) niżej wyszczególnione towary:
 - 1. piwo, także używane beczki od piwa,
 - 2. masło,
 - 3. nawozy, wyjąwszy nawozy sztuczne,
 - 4. farby,

*) W Polsce i Wolnem Mieście Gdańsku pobiera się opłaty stemplowe od listów przewozowych wedle obowiązujących postanowień.

5. ryby świeże oraz woda do przewozu ryb,
 6. mięso, świeże i świeżo bite bydło, oraz świeże gotowane wyroby masarskie, te także wędzone,
 7. jarzyna świeża,
 8. sery,
 9. wapno palone,
 10. kielki słodowe,
 11. margaryna,
 12. mleko,
 13. wody mineralne,
 14. owoce świeże (także owoce południowe),
 15. kwasy, następujące: mrówczany, octowy, uzyskany przez rozkład olejów roślinnych, karbolowy, bezwodny, fosforowy, azotowy, solny, siarczany, siarkowy, jakoteż z powyższych kwasów pochodzące mieszanki i kwasy odpadkowe,
 16. soda skalcyłowana,*
 17. spirytus oraz okowita (wypalanka spirytusowa), zupełnie skażone we flaszkach,
 18. wino,
12. Deklaracja interesu w dostawie jest przy wysyłaniu próżnych wagonów prywatnych nie dozwolona.
13. Przesyłki próżnych wagonów prywatnych nie mogą być obciążane zaliczeniami. Takie przesyłki może kolej jednak obciążyć wydatkami w gotowiznie (zaliczką).
14. Próżne wagony prywatne przewozi się jako przesyłki zwyczajne stosownie do przepisów zastosować się mających taryf bezpłatnie lub za opłatą ulgową, jeżeli nadawca w liście przewozowym zamieści:
- a) w rubryce „cechy i numery” cechy przynależności, nazwę stacji macierzystej oraz rodzaj i numer wagonu,
 - b) w rubryce „nazwa towaru” oznaczenie „wagon próżny” z wyjaśnieniem celu przewozu w stanie próżnym, a mianowicie „Do załadowania” lub „Z powrotem po wyładowaniu”,
 - c) wzmiankę „Przewieść bezpłatnie względnie według taryfy ulgowej”.
15. Postanowienia powyższe nie mają zastosowania w razie nadania próżnych wagonów prywatnych jako przesyłki pospieszne oraz w razie niewypełnienia postanowień punktu 14 ust. a) — c); obowiązują natomiast postanowienia taryf wewnętrznych kolei, biorących udział w przewozie.
16. Obsługiwanie specjalnych urządzeń i t. d. należy do nadawcy lub odbiorcy.
17. Pozatem mają zastosowanie postanowienia niniejszej taryfy.

E. Przepisy o workowaniu przez kolej przesyłek zboża i paszy, które przychodzą luzem z Polski do polsko-niemieckich stacyj granicznych i tam zostają zaworkowywane.

1. Przewożone luzem przesyłki zboża, otręb, makuchów i płatków ziemniaczanych, które za bezpośrednimi listami przewozowymi, opiewającymi na niemiecką lub zagraniczną stację przeznaczenia, przychodzą z Polski do upoważnionej do workowania polsko-niemieckiej stacji granicznej — porównaj punkt 9 —, mogą być na żądanie nadawcy na tej stacji granicznej zaworkowane przez kolej.
 2. Nadawca ma w tym celu w liście przewozowym w rubryce „Oświadczenia co do załatwienia formalności celnych, podatkowych i policyjnych” zamieścić następujące zlecenie: „Żądam zaworkowania przez kolej na (stacja graniczna) na warunkach polsko-niemieckiej towarowej taryfy kolejowej. Worków dostarczy (firma) w”.
 3. Potrzebnych do zaworkowania worków ma dostarczyć ten, kogo nadawca wskazał w zleceniu, zamieszczonem w liście przewozowym. Ekspedycji towarowej tej stacji, na której workowanie ma być dokonane, mają być worki te dostarczone wolne od opłat, przy przewozie worków koleją przewoźne ma być opłacone zgóry. Przy przewożeniu worków koleją do stacji, na której workowanie ma być dokonane, worki te przechowywane będą na stacji tej aż do ich zużytkowania ze zwolnieniem od opłat składowych, jeżeli list przewozowy skierowany jest do ekspedycji towarowej tej stacji i jeżeli zawiera adnotację: „Do zaworkowania nadanej przez (nadawca) na (stacja nadania) pod adresem (odbiorca) do (stacja przeznaczenia) przesyłki (nazwa towaru), która w myśl zlecenia nadawcy ma być zaworkowaną na (stacja graniczna)”.
- Jeżeli w ciągu 4 tygodni nie użyto worków do workowania, natenczas oblicza się przepisane taryfą składowe za cały czas przechowywania worków. Pozatem ekspedycja towarowa wezwie dostawcę

worków do rozporządzenia niemi. W razie niezadysponowania w podanym mu przez ekspedycję towarową czasie zwróci mu ona worki na jego koszt za pobraniem składowego i innych opłat.

Kolej nie odpowiada za zaginięcie lub uszkodzenie worków podczas przechowywania.

4. Za workowanie zaliczać będzie za każde rozpoczęte 100 kg. Towarzystwo Kolei Rzeszy Niemieckiej po 0,18 mk., Polska Kolej Państwowa po 0,50 zł. Opłat za podstawienie wagonu nie pobiera się.

5. Stacja graniczna jest uprawnioną do odesłania przesyłki bez zaworkowania do stacji przeznaczenia, jeżeli workowanie nie może być rozpoczęte najpóźniej w 24 godziny po przygotowaniu przesyłki do workowania, z powodu niedostarczenia potrzebnych worków. W tym wypadku zaliczone zostanie przewidziane taryfą postojowe za czas zatrzymania wagonu na stacji granicznej dla dokonania workowania.

6. Czas zatrzymania przesyłki na stacji granicznej dla dokonania zaworkowania nie wchodzi w rachubę przy obliczaniu terminu dostawy. Dla oznaczenia czasu zatrzymania przesyłki miarodajne jest zaświadczenie stacji granicznej w liście przewozowym.

7. Kolej nie odpowiada za szkody, które powstały podczas workownia wskutek naturalnego ubytku (rozsypania) lub właściwości worków.

8. Workowania dokonywa ten zarząd kolejowy, na którego terenie leży stacja graniczna.

9. Workowanie jest dozwolone:

- a) na następujących polskich stacjach granicznych: Chebzie, Chorzów, Grajewo, Jamielnik, Lasocice, Lubliniec, Mośnica, Rawicz, Simonsdorf, Strzebielino, Sumina, Zbąszyń;
- b) na następujących niemieckich stacjach granicznych: Beuthen Oberschl. (Höhf), Brynnek, Deutsch Eylau, Firchau, Fraustadt, Hindenburg (Oberschles.), Kreuz, Marienburg (Westpr.) Militsch (dla Freyhan), Neu Bentschen, Prostken, Schneidemühl (Zollbf.), Trachenberg (dla Korsenz), Wehrse.

Załącznik.

Spis granicznych stacyj przejściowych.

a) Polsko-niemieckie graniczne stacje przejścia:

Polskie	graniczne stacje przejścia	Niemieckie
Grajewo		Prostken
Rakowice		Deutsch Eylau (Rakowice)
Jamielnik		Deutsch Eylau (Jamielnik)
Simonsdorf		Marienburg (Westpr.)
Strzebielino		Gross Boschpol
Mośnica		Firchau
Kaczory		Schneidemühl (Zollbf)
Drawski Młyn		Kreuz
Zbąszyń		Neu Bentschen
Lasocice		Fraustadt
Rawicz (Korsenz)		Korsenz
Rawicz (Wehrse)		Wehrse
Zduny		Freyhan
Łęka		Costau
Lubliniec 1)		Cziasnau 1)
Pawonków 1)		Pluder 1)
Strzybnica 1)		Brynnek 1)
Rojca 1)		Beuthen (Oberschles.) Stadtwald 1)
Chorzów 1)		Beuthen (Oberschles.) Hbf. 1)
Chebzie 1) 2)		Borsigwerk 1) 2)
Ruda Śl. 1)		Hindenburg (Oberschles.) 1)
Wolfgang 1) 2) 3)		Poremba 1) 2) 3)
Makoszowy 1)		Sosnitz (Makoszowy) 1)
Przyszowice 1)		" (Przyszowice) 1)
Sumina 1)		Nensa 1)
Olza 1)		Annaberg (Oberschles) 1.)

b) Polsko-czeskosłowackie graniczne stacje przejścia:

Petrovice u Bohumína
 Český Těšín
 Zwardoń
 Sucha Hora
 Orlov Plaveč n. P.
 Medzilaborce
 Ławoczne

1) Przy przepisywaniu taryfy dla górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej lub dla polskogórnośląsko-niemieckiej komunikacji związkowej przejścia tego nie należy wskazywać.

2) Przejście dla przesyłek poczynek niedozwolone.

3) Poremba — jako granica państwa — wchodzi w rachubę tylko dla przesyłek wagonowych dla polskich stacji: Bytom Nowy, Czarny Las, Wirek Nowowiejski i Wolfgang.

c) Czeskosłowacko-niemieckie graniczne stacje przejścia:

Czeskosłowackie	graniczne stacje przejścia	Niemieckie
Bohumín C. S. D.	• • • • •	Oderberg
Chuchelna	• • • • •	Kuchelna
Opava	• • • • •	Troppau (Dt. Reichsb.)
Krnov	• • • • •	Jägerndorf
Hlucholazy	• • • • •	Ziegenhals
Hynčice v Horním Slezsku	• • • • •	Heinersdorf (Oberschles.)
Mezilesi v Kladsku	• • • • •	Mittelwalde
Střední Stěna	• • • • •	Mittelsteine
Meziměstí	• • • • •	Halbstadt
Libava	• • • • •	Liebau (Schlesien)
Polubný	• • • • •	Polaun
Jindřichovice pod Smrkem	• • • • •	Heinersdorf a. d. Tafelfichte
Seidenberg	• • • • •	Seidenberg
Heřmanice u Frýdlantu	• • • • •	Hermsdorf bei Friedland
Liberec C. S. D.	• • • • •	Reichenberg
Varnsdorf	• • • • •	Varnsdorf
Georgswalde v Sasku	• • • • •	Ebersbach (Sachsen)
Sebnice	• • • • •	Sebnitz
Děčín	• • • • •	Tetschen
Podmokly	• • • • •	Bodenbach
Moldava v Čechách	• • • • •	Moldau
Reitzenhain	• • • • •	Reitzenhain
Vejpřty	• • • • •	Weipert
Johanngeorgenstadt	• • • • •	Johanngeorgenstadt
Klingenthal	• • • • •	Klingenthal
Františkovy Lázně	• • • • •	Franzensbad
Cheb	• • • • •	Eger
Adorf i. V. *)	• • • • •	Adorf (Vogtland) *)
Aš *)	• • • • •	Asch *)
Brod nad Lesy	• • • • •	Furth im Wald
Železná Ruda	• • • • •	Eisenstein
Haidmühle	• • • • •	Haidmühle

*) Otwarta tylko dla przesyłek wagonowych.

d) Czeskosłowacko-austrjackie graniczne stacje przejścia:

Czeskosłowackie	graniczne stacje przejścia	Austrjackie
Horní Dvořiště		Summerau
České Velenice		Gmünd
Slavonice Č. S. D.		Zlabings
Šatov		Unterretzbach
Hevlín nad Dyjí		Laa a. d. Thaya
Novosedly — Drnholec		Wildendürnbach
Břeclav		Bernhardsthal
Devínska Nová Ves		Marchegg
Petržalka		Kittsee

e) Austrjacko-niemieckie graniczne stacje przejścia:

Austrjackie	graniczne stacje przejścia	Niemieckie
Passau.		Mittenwald
Simbach		Lindau Reutin **)
Salzburg		Lindau Stadt ***)
Kufstein		

f) Graniczne stacje przejścia pomiędzy koleją Rzeszy Niemieckiej a koleją

Koleje Rzeszy Niemieckiej	Koleje Sarry
Taben	Saanhölbach
Büschfeld	Limbach (Kr. Saarlouis)
Türkismühle	Hamborn
Schönenberg-Kübelberg	Jägersbürg
Eichelscheid	Hombürg (Sarr)
Zweibrücken.	Einöd (Saar)

*) Otwarta tylko dla przesyłek wagonowych.
 **) Tylko jako przejście dla przesyłek zwykłych.
 ***) Tylko jako przejście dla przesyłek pośpiesznych.