

**230.****Rozporządzenie Ministra Komunikacji**

z dnia 16 marca 1927 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o wprowadzeniu bezpośrednich komunikacji towarowych pomiędzy Polską z jednej strony a Czechosłowacją, Austrią, Węgrami, Włochami, Szwajcarią, Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców oraz Rumunją z drugiej strony.

Na mocy artykułu 4 punkt 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), wprowadza się przepisy następujące.

## § 1.

## A. Zakres działania.

Poniższe przepisy obowiązują przy przewozie towarów (włączając w to przewóz zwłok i żywych zwierząt) pomiędzy stacjami kolei

- |                       |                    |
|-----------------------|--------------------|
| a) czeskosłowackich,  | } z jednej strony, |
| b) austriackich,      |                    |
| c) węgierskich,       |                    |
| d) włoskich,          |                    |
| e) szwajcarskich,     |                    |
| f) jugosłowiańskich i |                    |
| g) rumuńskich         |                    |

a stacjami kolei polskich (włączając stacje, położone na obszarze W. M. Gdańska) z drugiej strony, wszystkimi drogami wchodzącymi w rachubę, t. j. do a)

- a) w przejściu bezpośrednim i w tranzycie przez Niemcy,
- „ b) przez Niemcy, Czechosłowację i Węgry,
- „ c) przez Czechosłowację, Niemcy, Austrię i Rumunję,
- „ d) przez Czechosłowację, Niemcy, Austrię, Węgry, Szwajcarię, Jugosławję i Rumunję,
- „ e) przez Czechosłowację, Niemcy, Austrię i Węgry,
- „ f) przez Czechosłowację, Niemcy, Węgry, Austrię i Rumunję,
- „ g) w przejściu bezpośrednim lub w tranzycie przez Czechosłowację, Niemcy, Węgry, Jugosławję i Austrię.

## B. Przepisy przewozowe.

Zarządy kolei interesowanych podejmują się przewozu przesyłek na zasadzie Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dn. 14 października 1890 r. (Konwencja Berneńska) wraz ze wszystkimi dodatkami i ujednolajnionymi postanowieniami dodatkowymi, o ile poniżej nie przewidziano specjalnych postanowień.

## C. Postanowienia specjalne.

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

Przedmioty, wymienione w § 1 punkt (2), ustęp 2 postanowień wykonawczych do K. M., przyjmuje się do przewozu na warunkach, wskazanych pod 1 — 4 ujednolajnionych postanowień dodatkowych do art. 3 K. M., z ograniczeniem odszkodowania za zaginięcie lub brak wagi przesyłki do 25 franków złotych\*) za 1 kg.

2. Do art. 6. K. M. (Treść listu przewozowego).

- a) Nadawca winien wskazać w liście przewozowym graniczne stacje przejściowe pomiędzy państwami (patrz rozdział E. Spis granicznych stacji przejściowych).

W razie żądania stosowania taryfy bezpośredniej za pewien odcinek drogi przewozu obowiązują co

do wskazania przejść granicznych na tym odcinku postanowienia taryfy wskazanej.

- b) Dane i oświadczenia nadawcy powinny być pisane alfabetem łacińskim.

c) W komunikacji z Polski do Czechosłowacji w przejściu bezpośrednim nadawca winien sporządzić list przewozowy w języku polskim, w komunikacji zaś ze stacyj, położonych na obszarze W. M. Gdańska—w języku polskim albo niemieckim. W odwrotnym kierunku listy przewozowe sporządza się w języku państwowym kraju nadawczego.

d) W komunikacji między Polską i Rumunją w przejściu bezpośrednim może nadawca tłumaczenie, wymagane w myśl § 2 ust. (3) postanowień wykonawczych, sporządzać także w języku kraju przeznaczenia.

e) Przyjmowanie i przewóz przesyłek pośpiesznych przyspieszonych regulują postanowienia taryf wewnętrznych kolei, uczestniczących w przewozie. Żądanie przewiezienia przesyłki jako pośpiesznej przyspieszonej tylko na pewnej części drogi przewozu jest dozwolone tylko na kolejach włoskich.

3. Do art. 7 K. M. (Odpowiedzialność za wskazania i oświadczenia, zamieszczone w liście przewozowym. Dopłaty).

Kolej nie odpowiada za skutki, wynikające z tego powodu, że przesyłki przyjęto do przewozu do takich stacyj, które nie są upoważnione do załatwiania odnośnych czynności ekspedycyjnych, lub nie posiadają odpowiednich urządzeń ładunkowych.

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

Jeżeli na jednej ze stacyj pośrednich stwierdzono brak, nieprawidłowość albo niedokładność dowodów, dołączonych do listu przewozowego, to dalszy przewóz przesyłki może być wstrzymany i przesyłka oddana do rozporządzenia nadawcy.

Jeżeli wymagane dowody nie mogą być dołączone do listu przewozowego z powodu złożenia na granicznej stacji celnej, list przewozowy winien zawierać dokładne oznaczenie stacji i urzędu, gdzie złożono te dowody.

5. Do art. 11 K. M. (Obliczanie przewoźnego).

Przewoźne i inne opłaty oblicza się za wskazaną przez nadawcę drogę przewozu według obowiązujących taryf (wewnętrznych lub bezpośrednich międzynarodowych).

Kolej ma obowiązek stosowania taryfy bezpośredniej na części drogi przewozowej tylko o tyle, o ile nadawca zażądał wyraźnie w liście przewozowym jej zastosowania, podał dokładnie część drogi przewozowej, dla której żąda obliczenia przewoźnego podług tej taryfy, oraz uczynił zażość warunkom jej stosowania.

W razie stosowania polskogórnośląsko-niemieckiej taryfy związkowej przewoźne i inne opłaty tej taryfy oblicza się w obu kierunkach w markach niemieckich zamiast we frankach złotych.

Przy przekartowywaniu przesyłek na stacjach, ustalonych przez zarządy kolejowe, albo też w myśl żądań nadawcy, opłaty przewozowe i inne za odleg-

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

łość do tych stacyj przelicza się na tę walutę, w której ma być obliczone przewoźne za dalszy przewóz przesyłki.

Kurs przeliczenia ustala zarząd przeliczającej kolei.

Jeżeli która z kolei posiada dla pewnych towarów albo pewnych linii taryfę przewozową, która przewiduje jeden tylko sposób przewozu (tylko dla przesyłek pospiesznych lub tylko dla zwyczajnych), taryfa ta ma zastosowanie bez względu na to, czy przesyłkę przewozi się za listem przewozowym pospiesznym czy zwyczajnym.

Zwierzęta żywe przewozi się na kolejach włoskich zawsze jako przesyłki pospieszne.

#### 6. Do art. 12 K. M. (Uiszczanie przewoźnego).

- a) Nie dopuszcza się wskazywania pewnej określonej sumy do uiszczenia zgóry tytułem częściowej frankatury.
- b) Przy stosowaniu międzynarodowych taryf bezpośrednich dopuszcza się uiszczenie zgóry części przewoźnego tylko do lub od takich stacyj, które figurują w tych taryfach i winny być podane w liście przewozowym.
- c) Jeżeli nadawca zażądał, aby taryfę bezpośrednią zastosowano na części drogi przewozowej poczynając od stacji nadawczej, to do frankatury częściowej (także w pewnej określonej sumie) mają zastosowanie postanowienia tej taryfy. W tym wypadku jednak wskazana frankatura nie powinna przewyższać sumy przewoźnego i innych opłat, obliczonej na zasadzie taryfy bezpośredniej.
- d) Przy przeliczaniu przewoźnego i innych opłat stosuje się zawsze urzędowy kurs przeliczenia, ustalony przez kolej na dzień, w którym dokonywa się przeliczenia.

#### 7. Do art. 13. K. M. (Zaliczenia).

Zaliczenia i zaliczki w gotowości na rzecz nadawcy są niedopuszczalne.

#### 8. Do art. 14 K. M. (Terminy dostawy).

Do regulaminowych terminów dostawy dolicza się dodatkowe terminy dostawy, obowiązujące na kolejach, uczestniczących w przewozie.

Przy przewozie przesyłek pospiesznych przyspieszonych obowiązują terminy dostawy, przewidziane dla przesyłek pospiesznych.

W razie nadania we Włoszech za zwyczajnym listem przewozowym wagonowych przesyłek artykułów spożywczych, za które na liniach włoskich oblicza się opłaty przewozowe jak za przesyłki pospieszne i które przewozi się jako takie temi liniami na zasadzie taryf wyjątkowych dla artykułów spożywczych, do przesyłek takich stosuje się na całej przestrzeni terminy dostawy, przewidziane dla przesyłek zwyczajnych, przyczem jednak odległości kolei włoskich zmniejsza się o 50%.

Ten sam przepis obowiązuje przy przewozie do Włoch zwierząt nadanych za zwyczajnymi międzynarodowymi listami przewozowymi, które przewozi się na liniach włoskich jako przesyłki pospieszne.

#### 9. Do art. 15 K. M. (Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką).

Zlecenia dodatkowe nadawcy są dopuszczalne o tyle, o ile nie sprzeciwiają się przepisom celnym, podatkowym i policyjnym.

Jeżeli nadawca polecił wydać przesyłkę na stacji pośredniej, przewoźne do tej stacji pobiera się według taryf, obowiązujących między stacją nadania a rzeczoną stacją pośrednią.

Jeżeli nadawca polecił zwrócić przesyłkę na stację nadawczą, przewoźne oblicza się:

1) do stacji, na której przesyłkę zatrzymano, według taryf, obowiązujących pomiędzy tą stacją a stacją nadawczą;

2) od stacji zatrzymania do stacji nadawczej według taryf, obowiązujących na tej przestrzeni.

Jeżeli nadawca polecił skierować przesyłkę dalej do nowej stacji przeznaczenia, przewoźne oblicza się:

1) do stacji, na której zatrzymano przesyłkę, według taryf, obowiązujących pomiędzy tą stacją a stacją nadawczą;

2) od stacji zatrzymania do nowej stacji przeznaczenia według taryf, obowiązujących pomiędzy temi dwiema stacjami.

#### 10. Do art. 38 K. M. (Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy).

Kwotę ubezpieczenia dostawy należy deklorować w walucie kraju wysyłającego.

Opłatę za ubezpieczenie dostawy oblicza się oddzielnie za każdy odcinek stosowania odrębnej taryfy. Opłaty minimalnej za każdy z tych odcinków nie pobiera się. Opłata dodatkowa wynosi  $\frac{1}{4}$  pro mille deklarowanej kwoty za każde rozpoczęte 10 km.

Zadeklarowaną kwotę przelicza się celem obliczenia opłaty dodatkowej na walutę, według której oblicza się przewoźne za dalszą drogę przewozu. Przy przeliczaniu stosuje się urzędowy, przez kolej ustanowiony, kurs przeliczenia, obowiązujący w dniu obliczenia przewoźnego. Kurs przeliczenia ustala zarząd kolei przeliczającej.

### D. Postanowienia taryfowe.

#### Wagony właścicieli prywatnych.

1. Wagony właścicieli prywatnych, są to wagony, włączone do taboru pewnej kolei przez osobę lub firmę, której własność stanowią lub która je wynajęła do swego wyłącznego użytku na czas dłuższy od osoby trzeciej lub od kolei (właściciela), a mianowicie:

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

2. O włączeniu takich wagonów rozstrzyga zarząd kolejowy, do którego taboru wagon ma być włączony.

3. Wagony prywatne powinny być zaopatrzone w napisy, podające cechę kolei, do której taboru są włączone, rodzaj wagonu, o ile wymagają tego przepisy tej kolei, numer ze znakiem P poza

nim, firmę właściciela, stację macierzystą i rodzaj towaru, do którego przewozu są przeznaczone.

4. Do wagonów prywatnych wolno ładować tylko te towary, do których przewozu, zgodnie z napisem na wagonie, są przeznaczone. Wagonów prywatnych nie wolno używać do przewozu innych towarów, aniżeli te, które wyszczególniono niżej w p. 13.

5. Próżne wagony prywatne będą nadawane do przewozu za międzynarodowymi listami przewozowymi.

6. Prawo rozporządzania wagonem prywatnym przysługuje wobec kolei wyłącznie właścicielowi (patrz jednak p. 7 i 8).

Próżnym wagonem prywatnym rozporządza właściciel zapomocą listu przewozowego, który powinien podpisać jako nadawca i przesłać stacji, która ma wykonać zlecenie.

7. Osoba trzecia, zamierzając nadać do przewozu wagon prywatny tak próżny jak ładowny, obowiązana jest doręczyć stacji nadawczej, jednocześnie z listem przewozowym, pisemne zaświadczenie właściciela, że zgadza się na przewóz według listu przewozowego.

Zaświadczenie właściciela nie jest wymagane, jeżeli odbiorca próżnego wagonu, wysłanego przez właściciela do załadowania, nadaje go na stacji przeznaczenia.

Na czas trwania takiego przewozu zawieszają się prawa właściciela do rozporządzania wagonem. Nadawca jest uprawniony do dawania dodatkowych zleceń, przewidzianych w art. 15 K. M., o ile te są dopuszczalne w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia.

8. Odbiorca przesyłki, która nadeszła w wagonie prywatnym, może tylko wówczas rozporządzać wagonem, jeżeli spełnił warunki, wymienione w p. 7, ust. 1.

9. W braku odmiennego zlecenia właściciela kolej ma prawo wagony prywatne, które nadeszły z ładunkiem, zwrócić za listem przewozowym na stację macierzystą w imieniu i na rachunek właściciela w myśl postanowień taryfowych kolei, uczestniczących w przewozie.

Tak samo postępuje kolej w wypadkach, kiedy próżny wagon prywatny, który przybył po ładunek, nie zostanie przez odbiorcę nadany w stanie ładownym w ciągu 8 dni po przybyciu—o ile przed upływem tego terminu nie nadejdzie odmiennego zlecenie właściciela.

O ile właściciel wagonu prywatnego, naprawionego w warsztatach kolejowych i oddanego mu z powrotem do dyspozycji, nie zarządzi tym wagonem, na żądanie kolei, w ciągu dni 8 przez dostarczenie listu przewozowego, kolej ma prawo, po upływie tego terminu, odesłać taki wagon na stację macierzystą w imieniu i na rachunek właściciela.

Powyższe postanowienia nie dotyczą wagonów prywatnych, stojących na bocznicach prywatnych.

10. Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy próżnych wagonów prywatnych właścicieli, kolej odpowiada wyłącznie na zasadzie postanowień art. 40 (1) i (2) oraz art. 41 K. M.

W razie przekroczenia terminu dostawy załadowanych wagonów prywatnych, kolej nie odpowiada za opóźnienie zwrotu próżnych wagonów.

11. Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu prywatnego tudzież za zaginięcie jego części składowych, kolej odpowiada wyłącznie na zasadzie umowy o włączeniu wagonu, zawartej między właścicielem a koleją.

Terminów, przewidzianych w art. 33 i 36 K. M. nie stosuje się do wagonów prywatnych.

Roszczenia o odszkodowanie może zgłaszać tylko właściciel wagonu jedynie do zarządu kolei macierzystej.

Koleje nie odpowiadają za zepsucie się technicznych urządzeń wagonów prywatnych, ani za zaginięcie, brak lub uszkodzenie ładunku, powstałe z tego powodu.

12. Bieg terminu dostawy wstrzymuje się na czas przerwy w przewozie wagonu prywatnego, spowodowanej koniecznością naprawy albo rewizji wagonu, o ile niema dowodów winy ze strony kolei.

W razie konieczności przeładowania wagonu prywatnego winien nadawca, po otrzymaniu zawiadomienia od kolei, wydać potrzebne zarządzenia.

Jeżeli nadawca nie uczulił żadnych wskazówek, albo gdy zwłoka jest połączona z groźnemi następstwami, kolej ma prawo przeładować wagon na koszt i odpowiedzialność nadawcy.

13. Do przewozu dopuszcza się:

a) wagony-kotły prywatnych właścicieli.

Jakie towary wolno przewozić w wagonach-kotłach prywatnych właścicieli, stanowią taryfy wewnętrzne kolei nadawczej.

b) Inne wagony prywatnych właścicieli.

Do przewozu w innych wagonach prywatnych dopuszcza się:

piwo, oraz używane próżne beczki od piwa, masło, margaryna, tłuszcz roślinny, tłuszcz jadalny sztuczny i masło kokosowe, ryby, oraz woda do przewozu ryb, mięso świeże i bydło bite świeże, drób żywy, jarzyny świeże, szkło i wyroby ze szkła, sery, makuchy kokosowe i koprowe, słodowiny mokre, smalec margarynowy, wody mineralne, także sztuczne, oraz solanki do picia, meble, owoce świeże (także owoce południowe), konie i muły, kwasy, dopuszczone do przewozu w wagonach-kotłach, spirytus i okowita zupełnie skażone w butelkach, wino, wyroby masarskie, także wędzone.

14. Ubezpieczenie dostawy próżnych wagonów prywatnych jest niedozwolone.

15. Przesyłki próżnych wagonów prywatnych nie mogą być obciążone zaliczeniami i zaliczkami w gotowiznie. Jednakże kolej może takie przesyłki obciążyć należnościami uprzedniemi, opłatami dodat-

kowemi oraz wydatkami w gotowiźnie, w formie zaliczki.

16. Przewoźne za przewóz próżnych wagonów prywatnych oblicza się według postanowień stosowanych taryf (wewnętrznych lub bezpośrednich międzynarodowych).

17. Obsługiwanie specjalnych urządzeń wagonów prywatnych (przyrządów do chłodzenia, zbiorników z wodą, urządzeń maszynowych i t. p.) należy do nadawcy lub do odbiorcy.

18. Pozatem mają zastosowanie postanowienia rozdziałów A — C niniejszego rozporządzenia.

### E. Spis granicznych stacji przejściowych.

#### a) Polsko-czeskosłowackie stacje graniczne:

Petrovice u Bohumina  
Česky Těšín  
Zwardoň  
Sucha Hora  
Orlov-Plaveč n. P.  
Medzilaborce  
Ławoczne

#### b) Polsko-niemieckie stacje graniczne:

polskie	niemieckie
Grajewo	Prostken
Rakowice	Deutsch Eylau (Rakowice)
Jamielnik	Deutsch Eylau (Jamielnik)
Simonsdorf	Marienburg (Westpr.)
Strzebielino	Gross Boschpol
Mościca	Firchau
Kaczory	Schneidemühl (Zollbf.)
Drawski Młyn	Kreuz
Zbąszyń	Neu Bentschen
Lasocice	Fraustadt
Rawicz	Wehrse
Rawicz	Korsenz
Zduny	Freyhan
Łęka	Costau
Lubliniec <sup>1)</sup>	Cziasnau <sup>1)</sup>
Pawonków <sup>1)</sup>	Pluder <sup>1)</sup>
Strzybnica <sup>1)</sup>	Brynnek <sup>1)</sup>
Rojca <sup>1)</sup>	Beuthen (Oberschles.) Stadtwald <sup>1)</sup>
Chorzów <sup>1)</sup>	Beuthen (Oberschles.) Hauptbf. <sup>1)</sup>
Chebzie <sup>1), 2)</sup>	Borsigwerk <sup>1), 2)</sup>
Ruda Śl. <sup>1)</sup>	Hindenburg (Oberschles.) <sup>1)</sup>
Wolfgang <sup>1), 2), 3)</sup>	Poremba <sup>1), 2), 3)</sup>
Makoszowy <sup>1)</sup>	Sosnitz (Makoszowy) <sup>1)</sup>
Przyszwice (Gieraltowice) <sup>1)</sup>	Sosnitz (Przyszwice) <sup>1)</sup>
Sumina <sup>1)</sup>	Nensa <sup>1)</sup>
Olza <sup>1)</sup>	Annaberg (Oberschles.) <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> W razie żądania stosowania taryfy dla górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej i polskogórnośląsko-niemieckiej komunikacji związkowej przejścia tego nie należy wskazywać.

<sup>2)</sup> Przejście dla przesyłek pośpiesznych drobnych nie-  
dozwolone.

<sup>3)</sup> Poremba wchodzi w rachubę jako stacja graniczna tylko przy przesyłkach wagonowych w komunikacji ze stacjami: Bytom Nowy, Czarny Las, Wirek Nowowiejski i Wolfgang.

#### c) Polsko-rumuńskie stacje graniczne:

polskie	rumuńskie
Śniatyn Zabłuzce	Grigore Ghica Voda

#### d) Czeskosłowacko-węgierskie stacje graniczne:

Petržalka  
Komárom  
Szob  
Drégelypalánk\*)  
Ipolytarnóc\*)  
Somsköűjfalu  
Bánréve  
Turna nad Bodvou  
Hidasnémeti  
Slovenské Nove Mesto  
Čop

#### e) Czeskosłowacko-austrjackie stacje graniczne:

czeskosłowackie	austrjackie
Horni Dvořiště	Summerau
Česke Velenice	Gmünd
Slavonice Č. S. D.	Zlabings
Šatov	Unterretzbach
Hevlín nad Dyji	Laa a/d. Thaya
Novosedly Drnholec	Wildendürnbach
Břeclav	Bernhardsthal
Děvinská Nová Ves	Marchegg
Petržalka	Kittsee

#### f) Czeskosłowacko-rumuńskie stacje graniczne:

czeskosłowackie	rumuńskie
Černý Arčov	Halmei

#### g) Niemiecko-czeskosłowackie stacje graniczne:

niemieckie	czeskosłowackie
Oderberg	Bohumín Č. S. D.
Kuchelna	Chuchelna
Troppau (Dt. Reichsb.)	Opava
Jägerndorf	Krnov Č. S. D.
Ziegenhals	Hlucholazy
Heinersdorf (Oberschles.)	Hynčice v Horním Slezsku
Mittelwalde	Mezilesi v Kladsku
Mittelsteine	Střední Stěna
Halbstadt	Meziměstí
Liebau (Schlesien)	Libava
Grünthal (Polaun)	Polubný Č. S. D.
Heinersdorf a/d. Tafelfichte	Jindřichovice pod Smrkem
Seidenberg	Seidenberg
Hermersdorf bei Friedland	Heřmanice u Frydlantu
Reichenberg	Liberec Č. S. D.
Warnsdorf	Varnsdorf
Ebersbach (Sachsen)	Ebersbach v Sasku
Sebnitz	Sebnice
Tetschen	Děčín
Bodenbach	Podmokly Č. S. D.
Moldau	Moldava v Čechach Č. S. D.
Reitzenhein	Reitzenhain Č. S. D.
Weipert	Vejpřty Č. S. D.
Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt

\*) Tylko dla przesyłek wagonowych.

Klingenthal	Klingenthal Č. S. D.
Franzensbad	Františkovy Lázně
Eger	Cheb
Adorf (Vogtland) <sup>1)</sup>	Adorf i. V. <sup>1)</sup>
Asch <sup>1)</sup>	As <sup>1)</sup>
Furth im Wald	Brod nad Lesy
Eisenstein	Železna Ruda
Haidmühle	Haidmühle

## h) Niemiecko-austrjackie stacje graniczne:

Passau
Simbach
Salzburg
Kufstein
Mittenwald
Lindau-Reutin <sup>2)</sup>
Lindau-Stadt <sup>3)</sup>

## i) Węgiersko-austrjackie stacje graniczne:

węgierskie	austrjackie
Hegyeshalom	Nickelsdorf
Mekszikópuszta.	Pamhagen
Sopron Gy S. E. V.	Baumgarten
Ágfalva	Loipersbach-Schattendorf
Harka Kópháza	Deutschkreuz
Vis	Lutzmannsburg
Köszeg	Rattersdorf-Liebing
Torony.	Rechnitz
Pinkamindszent	Strem
Szentgotthárd	Mogersdorf

## j) Węgiersko-jugosłowiańskie stacje graniczne:

węgierskie	jugosłowiańskie
Baros	Virovitica
Gyékenyes	Koprivnica
Magyarbóly	Beli Manastir
Kelebia	Subotica
Röske	Horgoš
Szőreg	Banatsko Arandjelevo
Murakeresztur	Kotoriba

## k) Węgiersko-rumuńskie stacje graniczne:

węgierskie	rumuńskie
Nyírábrány	Valea lui Michai
Biharkeresztés	Episcopia Bihorulul
Kötegyán	Salonta Mare
Lököshaza	Curtici

## l) Rumuńsko-jugosłowiańskie stacje graniczne:

rumuńskie	jugosłowiańskie
Jimbolia	Velika Kikinda
Cruceni	Jaša Tomić

## m) Jugosłowiańsko-austrjackie stacje graniczne:

jugosłowiańskie	austrjackie
Jesenice	Rosenbach
Prevalje	Bleiburg

Dravograd Meža	Lavamünd
Št. Ilj	Spielfeld-Strass
Gornja Radgona	Radkersburg

## n) Niemiecko-szwajcarskie stacje graniczne:

niemieckie	szwajcarskie
Lindau Reutin <sup>1)</sup>	Romanshorn
Lindau-Stadt <sup>2)</sup>	"
Friedrichshafen	"
	Konstanz
	Singen (Hohentwiel)
	Schaffhausen
	Waldshut
	Basel Bad. Bf.

## o) Austrjacko-szwajcarskie stacje graniczne:

Buchs (St. Gallen)
St. Margrethen

## p) Włosko-szwajcarskie stacje graniczne:

Chiasso
Pino
Iselle

## r) Włosko-austrjackie stacje graniczne:

Brennero
St. Candido
Tarvisio

## s) Włosko-jugosłowiańskie stacje graniczne:

włoskie	jugosłowiańskie
Fusine Laghi	Kranjska Gora
Piedicolle	Bistrica Bohinjsko jezero
Postumia	Rakek
Fiume	Fiume SHS

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1927 r.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia z dnia 31 października 1921 r. (Dz. U. R. P. № 92, poz. 683), z dnia 15 marca 1922 r. (Dz. U. R. P. № 21, poz. 179), z dnia 8 lipca 1922 r. (Dz. U. R. P. № 53, poz. 494), z dnia 14 września 1922 r. (Dz. U. R. P. № 83, poz. 746), z dnia 13 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. № 82, poz. 644) o bezpośrednich komunikacjach towarowych pomiędzy Polską a Czechosłowacją, Węgrami, Rumunją, Austrią i Tryjestem oraz taryfy towarowe dla komunikacji bezpośredniej pomiędzy Polską a 1) Czechosłowacją, Austrią, Węgrami, Włochami i Szwajcarią z 1 czerwca 1925 r. (Monitor Polski № 125 z 30 maja 1925 r.), 2) Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców z 1 marca 1926 r. (Monitor Polski № 38 z 17 lutego 1926 r.) i 3) Rumunją (część II, zeszyt 1) z 1 listopada 1925 r. (Monitor Polski № 252 z 30 października 1925 r.)

<sup>1)</sup> Tylko dla tranzytu w komunikacji ze stacjami kolei lokalnych Adorf-Rossbach-Asch.

<sup>2)</sup> Tylko dla tranzytu przesyłek zwyczajnych.

<sup>3)</sup> Tylko dla tranzytu przesyłek pośpiesznych.

<sup>1)</sup> Tylko dla tranzytu przesyłek zwyczajnych.

<sup>2)</sup> Tylko dla tranzytu przesyłek pośpiesznych.

wraz ze wszystkimi późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych:  
*K. Niezabytowski*

---