

479.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 30 czerwca 1922 r.

o przewozie wagonów prywatnych w komunikacji bezpośredniej między stacjami polskich kolei państwowych, a stacjami kolei austriackich.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie pasażerów, bagażu i towarów oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. P. P. P. № 14, poz. 152) zarządza się w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu co następuje:

§ 1. Przewóz próżnych wagonów prywatnych w komunikacji bezpośredniej między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami kolei austriackich, dokonywa się na podstawie przepisów następujących:

- 1) Próżne wagony prywatne (wagony-kotły (cysterny), chłodnie, wagony piwne, mięsne i t. p.) przewozi się na podstawie międzynarodowych listów przewozowych, z pobraniem przy tem opłaty stempelowej podług przepisów kraju wysyłającego. Nadawca jest obowiązany w liście przewozowym a) wskazać graniczne stacje przejściowe kolei (np. Petrovice we Slezsku—Brcelawa), b) w rubryce „znaki i numery” podać numer wagonu i cechę kolei, do której taboru wagon jest włączony i c) w rubryce „zawartość” wymienić rodzaj wagonu oraz cel biegu próżnego. List przewozowy musi być podpisany przez właściciela wagonu jako jego nadawcę. Ponadto na liście przewozowym bezpośrednio obok podpisu nadawcy powinna być umieszczona adnotacja stacji macierzystej (stempel data i podpis) stwierdzające tożsamość nadawcy z właścicielem wagonu. Właściciel wagonu musi na koszt własny dostarczyć list przewozowy stacji nadawczej, co może także skutecznym w ten sposób, że list przewozowy na wagon próżny trwale spina (przylepia) do listu przewozowego na wagon ładowny. W tym razie należy o tem na liście przewozowym odpowiednio zaznaczyć. Odpis tegoż listu przewozowego powinien nadawca złożyć na stacji macierzystej.
- 2) Próżne wagony prywatne, wysyłane pod ładunek albo zwracane opróżnione, przewozi się na liniach kolei uczestniczących bezpłatnie, o ile przewóz tych wagonów z ładunkiem na jednakowo długim szlaku tychże kolei skutecznym w przeciągu 2 miesięcy przed rozpoczęciem przebiegu próżnego, albo dokonano go w takim samym terminie po ukończeniu przebiegu próżnego.
- 3) Przy powrotnym przewozie opróżnionych wagonów prywatnych z zagranicy na stację polską winien odbiorca okazać wtórnik pierwotnego listu przewozowego na wagon ładowny

dla stwierdzenia, że odległość kilometryczna próżnego i ładownego przebiegu tego samego wagonu po liniach kolei polskich pokrywa się. Wtórnik pierwotnego listu przewozowego powinien być na wymienionej stacji zaopatrzonej w odpowiednią adnotację (stempel, data, podpis).

W razie braku takiego dowodu, list przewozowy na nadeszły wagon próżny zatrzymuje się na stacji przeznaczenia aż do nadania tegoż wagonu w stanie ładownym do przewozu zwrotnego, a to celem ustalenia w jakim stosunku pokrywają się oba przebiegi. List przewozowy oraz jego wtórnik powinny być przy nadaniu zwrotnym wagonu ładownego na stacji nadawczej zaopatrzone w odpowiednią adnotację (stempel, data, podpis).

Taką samą adnotację należy zamieścić w liście przewozowym na wagon próżny.

- 4) Za przebiegi próżne nie pokryte całkowicie przebiegami ładownymi na szlakach kolei polskich w wymienionym dwumiesięcznym terminie, przewoźne za nadwyżkę kilometrów przebiegu próżnego pobiera się od odbiorcy względnie od nadawcy wagonu na stacji polskiej.

Przewoźne oblicza się według stawek obowiązującej taryfy wewnętrznej dla taboru kolejowego na własnych kołach.

- 5) Wagony prywatne przybyłe w stanie ładownym należy bezpośrednio po wyładowaniu odesłać z powrotem na stację macierzystą, o ile właściciel nie nadesłał listu przewozowego na bieg powrotny wagonu próżnego albo nie zarządził pismem, zaopatrzone w adnotację stacji macierzystej, aby wagon próżny przekazać odbiorcy nadeszłej przesyłki lub też osobie trzeciej.

Wagony prywatne nadeszłe próżne i w przeciągu dni 8 po przybyciu nie załadowane, należy po upływie tego terminu odesłać z powrotem na stację macierzystą, o ile, właściciel nie przedłożył listu przewozowego na dalszą przesyłkę wagonu próżnego lub nie zarządził pismem, zaopatrzone w adnotację stacji macierzystej, aby wagon próżny przekazać osobie trzeciej.

- 6) Jeśli stacja jest zmuszona według powyższych postanowień (p. 5) sama sporządzić list przewozowy na wagon próżny, powinna to uczynić jako mandatarzuszka właściciela, w jego imieniu i na jego koszt, zawiadamiając równocześnie stację macierzystą listem służbowym, że wagon próżny odesłała z powrotem i z jakiej przyczyny.

Za sporządzenie listu przewozowego liczy się następujące opłaty ekspedycyjne:

na stacji polskiej	500 mk.
na stacji austriackiej—zgodnie z umową zawartą z Rządem austriackim	1.000 koron.

Opłaty te pobiera od właściciela ta kolej, do której taboru wagon jest włączony.

- 7) Zresztą przy przewozie próżnych i ładownych wagonów prywatnych obowiązują przepisy ogłoszone dla wyżej wymienionej komunikacji bezpośredniej oraz taryfy towarowe wewnętrzne zainteresowanych kolei, o ile nie sprzeciwiają się temu powyższe postanowienia.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą obowiązującą od dnia 1 czerwca 1922 r. Jednocześnie uchyla się rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 stycznia 1922 r. (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 6, poz. 43).

Minister Kolei Żelaznych:
Ludwik Zagórny-Marynowski

Kierownik Ministerstwa Skarbu:
Zaczek

Minister Przemysłu i Handlu:
Stefan Ossowski
