

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXIII. — Wydana i rozesłana dnia 5. listopada 1892.

(Zawiera Nr. 186.)

## 186.

**Umowa międzynarodowa tycząca się obrotu towarów na kolejach żelaznych z dnia 14. października 1890,**

**pomiędzy monarchią austryacko-węgierską, Belgią, Państwem niemieckiem, Francją, Włochami, Luksemburgiem, Holandją, Rosją i Szwajcaryą.**

(Zawarta w Bernie dnia 14. października 1892, przez Jego c. i k. Apostolską Mość ratyfikowana w Wiedniu dnia 5. grudnia 1891, ratyfikacje wzajemne wymieniono dnia 30. września 1892 w Bernie.)

Nos Franciscus Josephus Primus,  
divina favente clementia Austriae Imperator;  
Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae, Dalmatiae, Croatiae, Slavoniae,  
Galiciae, Lodomeriae et Illyriae; Archidux Austriae; Magnus Dux Cracoviae;  
Dux Lotharingiae, Salisburgi, Styriae, Carinthiae, Carnioliae, Bucovinae,  
superioris et inferioris Silesiae; Magnus Princeps Transilvaniae; Marchio  
Moraviae; Comes Habsburgi et Tirolis etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Quum ad ius mercium viis ferreis vehendarum commune constituendum inter Imperium Austro-Hungaricum et reliqua Regimina, quorum Plenipotentiarium consiliis desuper habitis intererant, conventio Bernae die decima quarta mensis octobris, anno millesimo octingentesimo nonagesimo inita et signata fuit, tenoris in lingua gallica et germanica sequentis:

# Umowa międzynarodowa

tycząca się

## obrotu towarów na kolejach żelaznych.

**Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd. itd. i Król Apostolski węgierski, zarazem w imieniu księstwa Liechtenstein; Najjaśniejszy Król Belgów; Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski, w imieniu Państwa niemieckiego; Prezydent Rzeczypospolitej francuskiej; Najjaśniejszy Król włoski; Najjaśniejszy Król holenderski, Księżę orańsko-nassański, Wielki Księżę luxemburski itd. itd.; Najjaśniejszy Cesarz wszech Rosyj i Rada związkowa Federacji szwajcarskiej**

postanowili

zawrzeć umowę, tyczącą się międzynarodowego obrotu towarów na kolejach żelaznych, opartą na projekcie, w skutek ich polecenia za wspólną zgodą wypracowanym a mieszczącym się w Protokole berneńskim z dnia 17. lipca 1886 i mianowali do tego celu Swymi pełnomocnikami:

**Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd. itd. i Król Apostolski węgierski:**

JMPana Barona Alojzego Seillera, Swego posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego przy Federacji szwajcarskiej.

**Najjaśniejszy Król Belgów:**

JMPana Józefa Jooris, komandora orderu Leopolda, Swego posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego przy Federacji szwajcarskiej.

**Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski:**

JMPana Ottona Bülowa, rzeczywistego radcę tajnego i szambelana, Swego posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego przy Federacji szwajcarskiej.

**Prezydent Rzeczypospolitej francuskiej:**

JMPana hrabiego de Diesbach, pełnomocnika Rzeczypospolitej francuskiej przy Federacji szwajcarskiej

i

JMPana George, senatora, Radcę starszego Izby obrachunkowej, członka komitetu doradczego kolei żelaznych.

**Najjaśniejszy Król włoski:**

JMPana barona Augusta Peiroleri, wielkiego oficera Swoich orderów św. Maurycyego i Łazarza i orderu korony włoskiej, Swego posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego przy Federacji szwajcarskiej.

**Najjaśniejszy Król holenderski, Księżę orańsko-nassański, Wielki Księżę luxemburski itd. itd.:**

Za Holandją:

JMPana T. M. C. Assera, kawalera orderu Lwa holenderskiego, komandora orderu korony dębowej, radcę w ministerstwie spraw zewnętrznych, profesora prawa na uniwersytecie amsterdamskim,

i

JMPana Jonkheera J. C. M. van Riemsdyk, naczelnika spraw ogólnych Towarzystwa eksploatacji holenderskich kolei państwowych.

Za Luxemburg:

JMPana Wilhelma Leibfrieda, Dra praw, adwokata w Luxemburgu.

**Najjaśniejszy Cesarz wszech Rosyj:**

JMPana Andrzeja Hamburgera, Swego sekretarza stanu, posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego przy Federacji szwajcarskiej,

i

JMPana Isnarda, inżyniera, radcę dworu, naczelnika w ministerstwie kolei żelaznych.



**Rada związkowa Federacji szwajcarskiej:**

JMPana Emila Welty, naczelnika wydziału poczt i telegrafów Federacji szwajcarskiej,

i

JMPana Gottfryda Farnera, inspektora administracyjnego kolei żelaznych szwajcarskich,

którzy okazawszy sobie nawzajem swoje pełnomocnictwa i znalazłszy je w dobrej i należytej formie, zgodzili się na następujące artykuły:

**Artykuł 1.**

Umowa międzynarodowa niniejsza stosuje się do wszelkich posyłek towarowych, które na podstawie listu przewozowego bezpośredniego przewożone są z obszaru jednego z państw kontraktujących do obszaru drugiego z tychże państw szlakami kolejowymi, wymienionymi do tego celu w dołączonej liście, z zastrzeżeniem zmian w artykule 58 przewidzianych.

Postanowienia wykonawcze do umowy niniejszej, które państwa kontraktujące za wspólną zgodą uchwalą, będą miały taką samą moc i wagę jak sama umowa.

**Artykuł 2.**

Postanowienia umowy niniejszej nie stosują się do przewozu następujących przedmiotów:

1. do tych przedmiotów, które choćby tylko w jednym z obszarów, w przewozie uczestniczących, podlegają przymusowi pocztowemu;

2. do tych przedmiotów, które z powodu swoich rozmiarów, wagi lub innych własności, w obec urzędzenia i eksploatacy, choćby tylko jednej z kolei współdziałać mających, nie nadają się do przewozu;

3. do tych przedmiotów, których przewóz choćby tylko na jednym z obszarów współdziałać mających, jest zakazany ze względu na porządek publiczny.

**Artykuł 3.**

W postanowieniach wykonawczych wymienione będą towary, które z powodu wielkiej wartości, szczególnych własności, lub z powodu niebezpieczeństw, na jakie wystawiałyby porządek i bezpieczeństwo ruchu kolejowego są wyłączone od przewozu międzynarodowego według postanowień umowy niniejszej lub do takiego przewozu tylko warunkowo są przypuszczone.

**Artykuł 4.**

Warunki wspólnych taryf stowarzyszeń lub związków kolei żelaznych, jakoteż warunki taryf szczególnych każdej kolei żelaznej, o ile taryfy te mają być stosowane do przewozu międzynarodowego, są ważne o tyle, o ile nie sprzeciwiają się umowie niniejszej; w przeciwnym razie uważane będą za nieważne i nie będą.

**Artykuł 5.**

Każda z tych kolei żelaznych, o których jest mowa w artykule 1, obowiązana jest przewozić stosownie do postanowień i warunków umowy niniejszej, wszelkie posyłki towarowe obrotu międzynarodowego, o ile:

1. posyłający stosuje się do przepisów umowy;
2. przewóz zwyczajnymi środkami transportowymi jest możebny;
3. okoliczności siły większej nie przeszkadzają przewiezieniu.

Koleje żelazne obowiązane są przyjmować posyłki tylko o tyle, o ile mogą być przewiezione niezwłocznie. Przepisy szczególne, obowiązujące na stacyi, z której posyłka odchodzi, określają, czy stacya ta jest obowiązana przyjąć tymczasowo w zachowanie towary, których przewóz niezwłoczny jest niemożliwy.

Towary wysła się w takim porządku następstwa, w jakim były przyjęte do przewiezienia, wyjąwszy, gdy kolej ma słuszny powód postąpienia inaczej ze względu bądź na potrzeby służby ruchu, bądź na interes publiczny.

Wszelkie wykroczenie przeciw postanowieniom artykułu niniejszego uzasadniałoby roszczenie do wynagrodzenia szkody z niego wynikającej.

**Artykuł 6.**

Do każdej posyłki międzynarodowej (artykuł 1) dołączony być ma list przewozowy, zawierający następujące szczegóły:

- a) miejsce i dzień wygotowania tego listu przewozowego;
- b) nazwę stacyi, z której się wysła i kolei, która ma posyłkę przewieźć;
- c) nazwę stacyi przeznaczenia, nazwisko i mieszkanie odbiorcy;
- d) wymienienie rodzaju towaru, podanie wagi lub zamiast tego szczegółu, inne stosownie do osobnych przepisów kolei przyjmującej, nadto co do towarów w oddzielnych opakowaniach, ilość, rodzaj opakowania, znaki i numera sztuk;

- e) anie posyłającego, żeby zastosowano taryfy szczególne pod warunkami, które według artykułów 14go i 35go są dopuszczalne;
- f) sumę wyrażającą, ile zależy na rychłem dostawieniu posyłki (artykuł 38 i 40);
- g) podanie, czy posyłka ma być przewieziona jako zwyczajna, czy jako pospieszna;
- h) spis dokładny dokumentów przez komory, urzędy podatkowe lub władze policyjne wymaganych, które do towarów powinny być dołączone;
- i) zapisek co do uiszczonej opłaty, bądź gdy całe przewożne opłacono z góry, bądź gdy złożono zaliczkę na pokrycie kosztów przewozu (artykuł 12, ustęp 3);
- k) powiązki ciężące na towarze t. j. płatne po nadejściu i zaliczki, jeżeli je kolej żelazna data (artykuł 13);
- l) podanie kierunku przewozu z wymienieniem stacji, w których odbywać się mają czynności cłowe.

Jeżeli szczegół ten nie jest podany, kolej żelazna obrać ma drogę, którą uzna za najodpowiedniejszą dla posyłającego. Za następstwa tego wyboru kolej żelazna jest odpowiedzialna tylko w takim razie, jeżeli pod tym względem cięży na niej znaczna wina.

Jeżeli posyłający oznaczył kierunek drogi, kolej żelazna może tylko pod następującymi warunkami wyprawić posyłkę inną drogą:

1. że ekspedycja celnicza odbędzie się na stacyach, które posyłający wymienił;
  2. że przewożne nie będzie większe od tego, które należałoby opłacić, gdyby kolej żelazna była wyprawiła posyłkę drogą przez posyłającego obraną;
  3. że do dostawienia towaru nie będzie potrzeba dłuższego czasu aniżeli wtedy, gdyby był posłany drogą w liście przewozowym oznaczoną.
- m) podpis posyłającego podający jego nazwisko lub firmę, tudzież jego mieszkanie. Podpis posyłającego może być wydrukowany lub zamiast niego może być wyciśnięta pieczęć, jeżeli ustawy lub przepisy obowiązujące w miejscu wysłania na to pozwalają.

Szczegółowe postanowienia co do wygotowywania i osnowy listu przewozowego, mianowicie co do formularza do tego służącego, zamieszczone będą w postanowieniach wykonawczych.

Nie pozwala się zamieszczać w liście przewozowym innych szczegółów, ani też wystawiać innych dokumentów zamiast listu przewozowego, ani wre-

szcie dołączać do niego innych papierów prócz tych, które według umowy niniejszej mogą być dołączone.

Jednakowoż, jeżeli ustawy lub przepisy obowiązujące w miejscu wysłania to nakazują, kolej żelazna może wymagać, żeby posyłający oprócz listu przewozowego wygotował dokument mający pozostać w posiadaniu zarządu kolejowego jako dowód umowy o przewóz.

Każdy zarząd kolejowy może zaprowadzić na potrzebę swej służby wewnętrznej registr, który pozostaje w stacji wysyłającej i opatrzony być ma tym samym numerem co list przewozowy i duplikat.

#### Artykuł 7.

Posyłający jest odpowiedzialny za prawdziwość szczegółów i deklaracji w liście przewozowym napisanych i na niego spadają wszystkie następstwa mogące wyniknąć z fałszywych, niedokładnych lub niedostatecznych deklaracji.

Kolej żelazna ma prawo każdego czasu sprawdzić zgodność tego co posyłki zawierają, z szczegółami listu przewozowego. Przy sprawdzaniu tem trzymać się należy ustaw i przepisów obowiązujących w miejscu, w którym się to czyni. Uprawnionego trzeba w sposób należyty wezwać, żeby temu sprawdzeniu był obecny, wyjąwszy, gdy się sprawdza na mocy środków policyjnych, jakie każdy Rząd ma prawo zaprowadzić w interesie bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Prawo i obowiązek kolei stwierdzania lub kontrolowania wagi towaru i ilości sztuk, urzędzą ustawy i przepisy każdego Państwa.

W przepisach wykonawczych oznaczona będzie dopłata, którą posyłający, jeżeli towar fałszywie deklarował lub wagon dany mu do dyspozycji, nie żądając zważenia towaru, przeciążył, obowiązany będzie uiścić kolejom żelaznym w przewozie współdziałającym, niezawisłe od obowiązku uzupełnienia nadwyżki kosztów transportu i wynagrodzenia wszelkiej szkody, jakaby z tego wynikła i niezawisłe od kar przewidzianych bądź w ustawach karnych, bądź w przepisach policyjnych.

#### Artykuł 8.

Umowa o przewóz jest zawarta od chwili, gdy stacya przymijająca odebrała do przewiezienia towar razem z listem przewozowym. Biuro ekspedycji potwierdza przyjęcie wyciśnięciem na liście przewozowym pieczęci swojej podającej datę przyjęcia.

Pieczęć wycisnąć należy niezwłocznie po zupełnem przystawieniu towaru zapisanego w tym



samym liście przewozowym. Posylający może żądać, żeby ją wyciśnięto w jego obecności.

List przewozowy opatrzony pieczęcią jest dowodem zawarcia umowy o przewóz.

Co się jednak tyczy towarów, które stosownie do przepisów taryfowych lub umów szczególnych, o ile umowy takie obowiązują w Państwie, na którego obszarze mają być wykonane, ładuje posylający, szczegóły listu przewozowego, dotyczące się bądź wagi, bądź ilości sztuk nie stanowią dowodu przeciw kolei żelaznej, jeżeli kolej żelazna nie sprawdziła wagi lub ilości sztuk i tego sprawdzenia nie potwierdziła w liście przewozowym.

Kolej żelazna obowiązana jest potwierdzić odbiór towaru i datę przyjęcia do przewozu na duplikacie listu przewozowego, który posylający powinien jej oddać razem z listem przewozowym.

Duplikat ten nie ma znaczenia ani listu przewozowego idącego z posyłką, ani też ceduły ładunkowej (connossement).

#### Artykuł 9.

Gdy rodzaj towaru wymaga opakowania celem zabezpieczenia towaru od straty lub uszkodzenia w ciągu przewozu, postaranie się o takowe jest rzeczą posylającego.

Jeżeli posylający nie dopełni tego obowiązku, kolej żelazna, o ile nie odmówi przyjęcia towaru, ma prawo żądać, żeby posylający osobnym dopiskiem w liście przewozowym przyznał, że opakowania wcale niema lub jest wadliwe i żeby nadto wystawił stacyi przyjmującej osobną deklaracją podług wzoru, który przepisany będzie w postanowieniach wykonawczych.

Posylający jest odpowiedzialny za następstwa wadliwego opakowania tak wtedy, gdy wady zostały stwierdzone, jak i wtedy, gdy nie były dostrzeżone. Wszelkie szkody z tego wynikające ponosi posylający a według okoliczności wynagrodzić je ma kolej żelaznej. Jeżeli deklaracja nie była wystawiona, posylający wtedy tylko jest odpowiedzialny za widoczne wady opakowania, jeżeli jest winny oszukaństwa.

#### Artykuł 10.

Posylający obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego papiery potrzebne do dopełnienia formalności cłowych, podatkowych i policyjnych przed wydaniem towaru odbiorcy. O ile wina nie ciąży na kolei żelaznej, posylający jest jej odpowiedzialny za wszelką szkodę, która mogłaby wy-

niknąć z braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych papierów.

Kolej żelazna nie jest obowiązana badać, czy papiery te są dokładne i dostateczne.

Formalności cłowe, podatkowe lub policyjne dopełniane będą, dopóki towar jest w drodze, przez kolej żelazną. Wolno jej pod własną odpowiedzialnością poruczyć dopełnienie tego komisantowi lub wziąć dopełnienie na siebie. W obu przypadkach kolej żelazna spełnia obowiązki komisanta.

Jednakowoż kto ma prawo rozrządzania towarem lub jego pełnomocnik w liście przewozowym wymieniony może być obecny czynnościom cłowym dla udzielania wszelkich potrzebnych objaśnień co do odniesienia towaru do taryfy i czynienia swoich uwag. Upoważnienie to, służące rozporządzającemu towarem, nie uzasadnia ani prawa wzięcia towaru w posiadanie, ani prawa wykonania czynności cłowej.

Za przybyciem towaru do miejsca przeznaczenia, odbiorca ma prawo dopełnienia formalności cłowych i podatkowych o ile w liście przewozowym co innego nie jest postanowione.

#### Artykuł 11.

Przewoźne oblicza się według taryf prawnie obowiązujących i należycie ogłoszonych. Wszelkie umowy prywatne, któreby miały na celu zniżenie cen taryfowych na rzecz jednego lub więcej posylających, są wzbronione i nieważne. Natomiast dozwolone są takie zniżenia przewoźnego, które są należycie ogłoszone i mają wszystkim zarówno służyć pod temi samymi warunkami.

Oprócz przewoźnego w taryfie podanego i należytości za szczególne czynności przewidziane w taryfach, pobierane będą na rzecz kolei żelaznych tylko wydatki w gotówce, jakie koleje poniosą a mianowicie na cła wywozowe, przywozowe lub przewozowe, na podwiezienie z jednej stacyi do drugiej w taryfie nie wymienione, wydatki na reparacye, które z powodu zewnętrznej lub wewnętrznej jakości towarów okazały się potrzebnymi dla ich ocalenia.

Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i wyłączone w liście przewozowym z dołączeniem dowodów.

#### Artykuł 12.

Jeżeli przewoźnego nie opłacono przy oddaniu towaru do przewozu, rozumieć się będzie, że zapłacenie onegoż przekazane jest odbiorcy.

Kolej przyjmująca do przewozu może żądać, żeby przewoźne zapłacono z góry, jeżeli towary według jej uznania podlegają szybkiemu zepsuciu, albo mają tak małą wartość, że takowa nie pokrywa dostatecznie przewoźnego.

Jeżeli w razie przewozu za opłatą przewoźnego suma przewoźnego może być dokładnie oznaczona przy wysyłaniu towaru, kolej przyjmująca go do przewiezienia może żądać złożenia sumy, przewoźne w przybliżeniu pokrywającej.

Gdyby taryfa została niewłaściwie zastosowana, tudzież, gdyby zaszła omyłka przy obliczaniu przewoźnego i należności dodatkowych, kwota nadpłaconą lub niedopłaconą powinna być zwrócona. Odnośna reklamacja uwzględniana będzie tylko w tym razie, jeżeli wniesiona została w przeciągu roku od dnia zapłacenia. Postanowienia zawarte w artykule 45, ustęp 3 stosują się do reklamacji w artykule niniejszym wzmiankowanych, czy takowe przez kolej, czy przeciw kolei są czynione. Postanowienia ustępu 1go artykułu 44go nie stosują się w tym przypadku.

#### Artykuł 13.

Posyłającemu wolno obciążyć towar powzięciem aż do sumy jego wartości. Jednakże powziętek ten może tylko o tyle przewyższać sumę najwyższą, w przepisach wykonawczych ustanowioną, o ile wszystkie koleje żelazne, uczestniczące w przewozie, na to się zgodzą. Towarów, co do których kolej upoważniona jest żądać opłaty przewoźnego z góry (art. 12, ustęp 2), nie można obciążać powziętkiem.

Od posyłek obciążonych powziętkiem pobierana będzie prowizya w taryfie ustanowiona.

Kolej żelazna nie jest obowiązana wypłacić posyłającemu powziętek zanim odbiorca kwotę onegoż złoży. Kolej żelazna nie jest obowiązana płacić z góry nakładów, które były poczynione przed oddaniem towaru do przewozu.

Jeżeli towar wydano odbiorcy bez ściągnięcia powziętku. Kolej żelazna jest odpowiedzialna za szkodę i jest obowiązana wynagrodzić posyłającemu niezwłocznie tę szkodę aż do sumy powziętku, z zastrzeżeniem regresu do odbiorcy.

#### Artykuł 14.

Postanowienia wykonawcze będą zawierały przepisy ogólne co do najdłuższych terminów dostawy, liczenia, początku, przerwy i upływu terminu dostawienia.

Jeżeli według ustaw i przepisów jednego z krajów mogą być zaprowadzane taryfy szczególne z cenami niższymi i terminami przedłużonymi, zarządy kolei żelaznych tego kraju mogą owe taryfy z terminami przedłużonymi stosować także w obrocie międzynarodowym.

Terminy dostawienia są zresztą ustanowione w postanowieniach taryfowych jakie w każdym z osobna przypadku mają być stosowane.

#### Artykuł 15.

Prawo zarządzenia, żeby towar został zwrócony na stacyą, z której został wywieziony, żeby go w drodze zatrzymano lub wydano, bądź w miejscu przeznaczenia, bądź w stacyi pośredniej nie temu odbiorcy, który jest w liście przewozowym wymieniony, lecz innej osobie, służy tylko temu, kto go wysłał.

Prawo to służy jednak posyłającemu tylko o tyle, o ile może okazać duplikat listu przewozowego. Jeżeli kolej żelazna zastosuje się do takich zarządzeń posyłającego nie zażądawszy okazania duplikatu listu przewozowego, jest za szkodę złąd wynikłą odpowiedzialna w obec odbiorcy, któremu posyłający wydał ten duplikat.

Kolej żelazna nie jest obowiązana wykonać zarządzeń posyłającego, jeżeli nie są dane za pośrednictwem stacyi, z której towar został wysłany.

Prawo posyłającego, chociażby posiadał duplikat, ustaje, jeżeli po nadejściu towaru do miejsca przeznaczenia list przewozowy posłano odbiorcy lub jeżeli zażalenie odbiorcy uczynione w myśl artykułu 16 zostało kolei doręczone. Począwszy od tej chwili prawo rozrządzania przechodzi na odbiorcę, a kolej żelazna zastosować się ma do jego poleceń i jemu jest za towar odpowiedzialna.

Kolej żelazna wtedy tylko może odmówić wykonania poleceń w ustępie 1 przewidzianych, wykonanie odwlec lub co innego uczynić, gdy wykonanie poleceń grozi wywołaniem zamętu w reguларnej służbie przewozowej.

Polecenia w ustępie 1 wzmiankowane powinny być dane w formie deklaracji, którą posyłający ma napisać na formularzu w postanowieniach wykonawczych przepisanych i podpisać. Rzeczoną deklaracją powtórzyć należy w duplikacie listu przewozowego, który jednocześnie ma być okazany kolei żelaznej, a który kolej zwraca posyłającemu.

Wszelkie zarządzenie, które posyłający wyda w innej formie, uważane będzie za nieważne i nie będzie.

Kolej żelazna ma prawo żądać zwrotu kosztów wynikłych z wykonania poleceń w ustępie 1 wzmiankowanych, wyjąwszy, gdyby polecenia takie były potrzebne z winy kolei.

#### Artykuł 16.

Kolej żelazna jest obowiązana wydać odbiorcy w miejscu przeznaczenia list przewozowy i towar za potwierdzeniem odbioru i wypłatą sumy należności w liście przewozowym wyszczególnionych.



Gdy towar nadejdzie do miejsca przeznaczenia, odbiorca działający bądź we własnym interesie, bądź na rzecz innej osoby, dopełniwszy zobowiązań, które umowa na niego wkłada, mocen jest dochodzić we własnym imieniu na kolei żelaznej praw z umowy o przewóz wynikających. Mianowicie ma prawo żądać od kolei żelaznej wydania listu przewozowego i towaru. Prawo to gaśnie, jeżeli posyłający, posiadający duplikat, dał kolei żelaznej na zasadzie artykułu 15go odmienne polecenie.

Stacją przeznaczenia, którą posyłający podał, uważa się za miejsce dostawy.

#### Artykuł 17.

Przyjęcie towaru i listu przewozowego wkłada na odbiorcę obowiązek zapłacenia kolei żelaznej sumy należności w liście przewozowym wyszczególnionych.

#### Artykuł 18.

Jeżeli z powodu siły większej lub szczególnego przypadku nie można było towaru wysłać lub wypadło zatrzymać go w drodze, a nie można wieźć go dalej inną stroną, kolej żelazna zażądać ma od posyłającego nowych poleceń.

Posyłający może zrzucić się z umowy, winien jednak zwrócić kolei, jeżeli żadna wina na niej nie ciąży, kosztu przygotowania przewozu i wyładowania, tudzież przewoźne stosunkowe za tę część drogi, którą towar już przebył.

Jeżeli w razie przerwy ruchu można wieźć towar inną drogą, kolej żelazna ma prawo rozstrzygnąć, co jest dla posyłającego korzystniejszym, czy powiezienie towaru dalej tą inną drogą, czyli też zatrzymanie go i zażądanie poleceń od posyłającego.

Jeżeli posyłający nie posiada duplikatu listu przewozowego, nie wolno mu poleceniami, które wyda w przypadkach w artykule niniejszym przewidzianych zmienić ani odbiorcy, ani miejsca przeznaczenia.

#### Artykuł 19.

Pod względem odstawienia towarów, jakoteż pod względem powinności odstawienia towaru według okoliczności do mieszkania odbiorcy, nie mieszczącego w stacji przeznaczenia, kolej żelazna do odstawienia obowiązana trzymać się ma ustaw i przepisów, które się do niej odnoszą.

#### Artykuł 20.

Ostatnia z przewoźnych kolei żelaznych obowiązana jest ściągnąć przy odstawieniu wszystkie należności na umowie o przewóz oparte, mianowicie zaś przewoźne i opłaty dodatkowe, cła i wszelkie wydatki jakich przewóz wymagał, powziętki i zgoła wszelkie sumy jakieby na towarze ciążyły. Należności te ściąga ona zarówno na swój rachunek jak i na rzecz innych kolei żelaznych i wszystkich stron interesowanych.

#### Artykuł 21.

Kolej żelazna ma na towarze prawa wierzyciela zastawu ruchomego, co do wszystkich należności w artykule 20tym wzmiankowanych. Prawa te istnieją dopóty, dopóki towar pozostaje w zachowaniu na kolei lub u tego, który go w jej imieniu dzierży.

#### Artykuł 22.

Skutki prawa zastawu ruchomego oceniają się według ustaw tego kraju, w którym się towar odstawia.

#### Artykuł 23.

Każda kolej żelazna, ściągnąwszy przy przyjęciu lub za odstawieniem towaru przewoźne i inne należności umową o przewóz uzasadnione, obowiązana jest zapłacić kolejom interesowanym część przewoźnego i należności, jaka na te koleje przypadają.

Jeżeli ostatnia z przewoźnych kolei żelaznych, wydając towar, nie ściągnęła sum na nim ciężących, jest odpowiedzialna za wypłacenie należności powyższych, atoli służy jej prawo regresu do odbiorcy towaru.

Kolej żelazna, oddawszy towar następnej kolei do przewozu, nabywa prawa obciążenia niezwłocznie rachunku bieżącego tej drugiej kolei kwotą przewoźnego i innych należności, jaka w chwili oddania towaru według listu przewozowego przypadała, z zastrzeżeniem ostatecznego obrachunku stosownie do pierwszego ustępu artykułu niniejszego.

Wzajemne należności kolei żelaznych, wynikające z przewozu międzynarodowego, nie mogą być zapowiedziane ani zajęte, jeżeli kolej dłużna ma siedzibę nie w tem samym państwie co kolej uprawniona do żądania. Wyjątek zachodzi tylko w tym przypadku, jeżeli zapowiedzenie lub zajęcie następuje na mocy wyroku Sądów tego państwa, do którego przynależy kolej do żądania uprawniona.

Podobnie materiały kołowy kolei żelaznych i ruchomości jakiegokolwiek rodzaju, zaliczające się do tego materiału i do kolei żelaznej należące, nie mogą być ani zapowiedziane ani zajęte na obszarze innego państwa a nie tego, do którego owa kolej należy, wyjąwszy taki przypadek, że zapowiedzenie lub zajęcie następuje na mocy orzeczenia Sądów tego państwa, do którego owa kolej przynależy.

#### Artykuł 24.

Gdy dla jakiejś przeszkody nie można towaru odstawić, należy niezwłocznie uwiadomić o tem posyłającego za pośrednictwem stacyi, z której towar był wysłany. W żadnym razie nie wolno odesłać towaru napowrót, jeżeli posyłający nie zgodzi się na to wyraźnie.

Zresztą, niezawisłe od postanowień następującego artykułu, postępować należy w przypadkach takiej przeszkody według ustaw i przepisów, które obowiązują kolej odstawiającą.

#### Artykuł 25.

We wszystkich przypadkach zginięcia, ubytku lub uszkodzenia towaru, zarządy kolei żelaznych obowiązane są zarządzić niezwłocznie ściśle poszukiwania, stwierdzić piśmiennie ich wynik i o takowym uwiadomić interesowanych na żądanie, a w każdym przypadku stacyą, z której towar został wysłany.

Jeżeli kolej żelazna odkryje lub podejrywa ubytek częściowy lub uszkodzenie towaru, albo, jeżeli uprawniony do rozrządania towarem, utrzymuje, iż się to stało, kolej żelazna winna niezwłocznie stwierdzić protokolarnie stan towaru, wysokość szkody, tudzież ile możności przyczynę ubytku częściowego lub uszkodzenia i czas, kiedy to nastąpiło. Gdy towar całkiem zginie, należy również stwierdzić to protokolarnie.

Przy stwierdzaniu trzymać się należy ustaw i przepisów kraju, w którym się to odbywa.

Zresztą każdemu interesowanemu służy prawo żądania, żeby stan towaru został stwierdzony sądownie.

#### Artykuł 26.

Praw wynikających z umowy o przewóz w obrocie międzynarodowym dochodzić może na kolejach żelaznych tylko ten, któremu służy prawo rozrządania towarem.

Jeżeli posyłający nie złożył duplikatu listu przewozowego, może praw swoich dochodzić tylko za zezwoleniem odbiorcy.

#### Artykuł 27.

Kolej żelazna, która przyjęła towar z listem przewozowym do przewiezienia, jest odpowiedzialna za skutecznienie przewozu wzdłuż całej drogi aż do odstawienia.

Każda następna kolej żelazna, obejmując towar z pierwotnym listem przewozowym, przystępuje do umowy o przewóz w myśl listu przewozowego i bierze na siebie zobowiązanie skutecznienia przewozu według osnovy listu przewozowego.

Z zastrzeżeniem wzajemnego regresu kolei żelaznych do siebie, skargę opartą na umowie o przewóz w obrocie międzynarodowym podać można tylko przeciw pierwszemu zarządowi, albo przeciw temu, który towar z listem przewozowym odebrał naostatku, albo przeciw temu, na którego linii szkoda nastąpiła. Wybór pomiędzy temi zarządami służy skarżącemu.

Skargę podać można tylko do Sądu tego państwa, w którym kolej skarżona ma siedzibę i który według ustaw tego państwa jest właściwy.

Prawo wyboru między kolejami w ustępie trzecim wzmiankowanemi ustaje z wniesieniem skargi.

#### Artykuł 28.

Roszczeń opartych na umowie o przewóz w obrocie międzynarodowym, można dochodzić także na innym zarządzie prócz na zarządach wymienionych w artykule 27, ustęp 3, drogą skargi wzajemnej lub zarzutu, jeżeli skarga opiera się na tej samej umowie o przewóz.

#### Artykuł 29.

Kolej żelazna jest odpowiedzialna za swoją służbę i za inne osoby użyte do skutecznienia przewozu, którego się podjęła.

#### Artykuł 30.

Niezawisłe od postanowień zawartych w następujących artykułach, kolej żelazna jest odpowiedzialna za szkodę, która powstała przez zginięcie, ubytek lub uszkodzenie towaru w czasie od przyjęcia do przewozu aż do odstawienia. Wolną jest od tej odpowiedzialności jeżeli udowodni, że szkoda



nastąpiła z winy uprawnionego do rozrządzania towarem, lub z przyczyny jego poleceń, o które kolei winić nie można, w skutek naturalnych własności towaru (mianowicie wewnętrznego zepsucia się, ulotnienia się, zwykłego wycieku itp.) lub w skutek siły większej.

Jeżeli miejsce odstawienia, w liście przewozowym wymienione, nie jest stacją kolei żelaznej, odpowiedzialność kolei na umowie niniejszej oparta, kończy się z odstawieniem do ostatniej stacji. Do dalszego przewozu stosują się postanowienia artykułu 19.

### Artykuł 31.

Kolej żelazna nie jest odpowiedzialna:

1. za uszkodzenie, któremu ulegną towary, stosownie do przepisów taryfowych lub umowy zawartej z posyłającym wiezione wagonami odkrytymi,

o ile szkoda wynika z niebezpieczeństwa łączącego się z tym sposobem przewozu;

2. za uszkodzenie towarów, które chociaż ich własności wymagają opakowania dla zabezpieczenia od ubytku lub uszkodzenia podczas przewozu, oddane były na zasadzie deklaracji posyłającego w liście przewozowym napisanej (artykuł 9) nieopakowane lub opakowane niedostatecznie,

o ile uszkodzenie nastąpiło z przyczyny braku lub niedostateczności opakowania;

3. za uszkodzenie towarów, które na zasadzie przepisów taryfowych lub umowy zawartej z posyłającym, jeżeli umowa taka jest dozwolona na obszarze państwa, w którym ma być wykonana, były włożone do wagonu lub wyjęte przez posyłającego lub odbiorcę,

o ile uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa łączącego się z naładowaniem, wyładowaniem lub niedokładnym ładowaniem;

4. za uszkodzenia, którym ulegają towary z przyczyny właściwych swoich naturalnych własności wystawione na szczególne niebezpieczeństwo zginienia, ubytku lub uszkodzenia: mianowicie złamania, zardzewienia, wewnętrznego zepsucia, nadzwyczajnego wyciekania, zeschnięcia się, wysypania,

o ile uszkodzenie wynikło z tego niebezpieczeństwa;

5. za uszkodzenia, którym ulegają żywe zwierzęta,

o ile uszkodzenie wynikło z szczególnego niebezpieczeństwa, na jakie wystawione są zwierzęta podczas przewozu;

6. za uszkodzenie towarów i zwierząt, które stosownie do przepisów taryfowych lub osobnej umowy z posyłającym przewożone są z dozorcą,

o ile uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, do odwrócenia którego przydany był dozorca.

Jeżeli stosownie do okoliczności przypadku, jedno z niebezpieczeństw, w artykule niniejszym wzmiankowanych, mogło szkodę spowodować, dorozumiewać się będzie, że istotnie to niebezpieczeństwo ją spowodowało, dopóki uprawniony nie dowiedzie, że się stało inaczej.

### Artykuł 32.

Co do tych towarów, które z przyczyny swoich przyrodzonych własności zwyczajnie tracą na wadze podczas przewozu, kolej żelazna odpowiedzialna jest tylko za ten ubytek na wadze, który przekracza granice w przepisach wykonawczych ustanowione.

Gdy kilka kollo wiezione są za tym samym listem przewozowym, dozwolony ubytek na wadze obliczany będzie do każdego kollo osobno, jeżeli waga każdego kollo jest w liście przewozowym podana lub może być inaczej stwierdzona.

Rzeczony ograniczenie odpowiedzialności nie stosuje się, gdy będzie dowiedzione, że ubytek stosownie do okoliczności przypadku nie powstał w skutek przyrodzonych własności towaru, lub że dozwolony ubytek nie odpowiada własnościom przyrodzonym towaru lub w ogóle okolicznościom w których ubytek nastąpił.

Jeżeli cała posyłka zginie, nie potrąca się ubytku na wadze.

### Artykuł 33.

Jeżeli towar nie zostanie dostawiony w okresie 30dniowym od upływu terminu dostawienia (artykuł 14), uprawniony może bez dostarczania innego dowodu uważać towar za zginiony.

### Artykuł 34.

Gdy kolej żelazna na zasadzie artykułów poprzedzających jest obowiązana wynagrodzić całkowitą lub częściową stratę towaru, wynagrodzenie oblicza się na podstawie zwyczajnej ceny handlowej a w braku tejże podług wartości pospolitej towarów tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i w chwili przyjęcia towaru do przewiezienia. Nadto zwrócić ma kolej cła, przewożne i inne koszty, jeżeli zostały opłacone.

### Artykuł 35.

Kolejom żelaznym służy prawo ustanowienia dla publiczności osobnych warunków (taryf szczególnych) z oznaczeniem kwoty maksymalnej wynagrodzenia w razie zginienia, ubytku lub uszkodzenia, o ile

te taryfy szczególne będą podawały dla całego transportu ceny niższe od zwykłych cen taryfowych każdej kolei żelaznej i o ile taż sama kwota maksymalna wynagrodzenia stosowana być ma na całej linii przewozu.

#### Artykuł 36.

Uprawniony do otrzymania wynagrodzenia, otrzymawszy wynagrodzenie za towar, który zginął, może zastrzedz sobie w kwocie, że gdyby towar znalazł się w przeciągu czterech miesięcy po upływie terminu dostawienia, zarząd kolei uwiadomi go o tem niezwłocznie.

W przypadku tym mający prawo do wynagrodzenia może w przeciągu dni 30 od dnia, w którym został uwiadomiony, żądać, żeby mu towar wydano bez kosztów podług jego wyboru w stacyi, z której został wysłany, lub w stacyi przeznaczenia, w liście przewozowym wymienionej, za zwrotem wynagrodzenia, które mu dano.

Jeżeli zastrzeżenia w ustępie 1 wzmiankowanego nie uczyniono, lub jeżeli mający prawo do wynagrodzenia, nie objawił w terminie 30dniowym, wzmiankowanym w ustępie drugim, żądania tamże przewidzianego lub nakoniec, jeżeliby towar znalazł się dopiero po upływie czterech miesięcy, kolej żelazna może znalezionym towarem rozrzadzić według ustaw swojego kraju.

#### Artykuł 37.

W razie uszkodzenia towaru, kolej żelazna zapłacić ma całą kwotę, o którą zmniejszyła się jego wartość. Jeżeli towar był wieziony na podstawie taryfy osobnej w myśl artykułu 35, wynagrodzenie szkody będzie stosunkowo niższe.

#### Artykuł 38.

Jeżeli było deklarowane ile zależy na rychłej dostawie, to w razie zginienia, ubytku lub uszkodzenia, można uprawnionemu przyznać oprócz wynagrodzenia w artykule 34 a względnie w artykule 37 ustanowionego, jeszcze dalsze wynagrodzenie szkody, aż do sumy w deklaracji oznaczonej. Poniesienie i wielkość tej dalszej szkody ma uprawniony udowodnić.

W przepisach wykonawczych ustanowiona będzie największa kwota dodatku do przewoźnego, który posyłający ma zapłacić, gdy deklaruje ile mu zależy na rychłej dostawie.

#### Artykuł 39.

Kolej jest odpowiedzialna za szkodę, która powstała przez uchybienie terminu dostawienia (artykuł 14), jeżeli nie udowodni, że spóźnienie wynikało z okoliczności, których nie sprowadziła, a odwrócić nie mogła.

#### Artykuł 40.

W razie uchybienia terminu dostawy można bez udowadniania szkody, żądać następujących wynagrodzeń:

$\frac{1}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło aż do  $\frac{1}{10}$  terminu dostawy.

$\frac{2}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło aż do  $\frac{2}{10}$  terminu dostawy.

$\frac{3}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło aż do  $\frac{3}{10}$  terminu dostawy.

$\frac{4}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło aż do  $\frac{4}{10}$  terminu dostawy.

$\frac{5}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło więcej.

Jeżeli się szkodę udowadnia, można żądać wynagrodzenia aż do sumy całego przewoźnego.

Jeżeli deklarowano ile zależy na rychłej dostawie, można bez udowadniania szkody żądać następujących wynagrodzeń:

$\frac{2}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło aż do  $\frac{1}{10}$  włącznie terminu dostawy.

$\frac{4}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło aż do  $\frac{2}{10}$  włącznie terminu dostawy.

$\frac{6}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło aż do  $\frac{3}{10}$  włącznie terminu dostawy.

$\frac{8}{10}$  przewoźnego, jeżeli spóźnienie wynosiło aż do  $\frac{4}{10}$  włącznie terminu dostawy.

Całe przewoźne, jeżeli spóźnienie wynosiło więcej.

Jeżeli się udowadnia szkodę ze spóźnienia wynikłą, można żądać wynagrodzenia w kwocie równej tej szkodzie. W obu przypadkach suma wynagrodzenia nie może przenosić sumy deklarowanej.

#### Artykuł 41.

Wynagrodzenia całkowitej szkody za towar i uchybienie terminu można żądać w każdym takim przypadku, gdy przyczyną szkody było podejście lub wielka niedbałość ze strony kolei.

#### Artykuł 42.

Uprawniony może żądać odsetek 6 procentowych od sumy przyznanej tytułem wynagrodzenia. Odsetki te liczą się od dnia, w którym upomniano się o wynagrodzenie.



## Artykuł 43.

Co do przedmiotów, które są całkiem od przewozu wyłączone, lub których przewóz warunkowo tylko jest dozwolony, jeżeli przedmioty te oddano do przewozu pod fałszywą lub niedokładną deklaracją, albo jeżeli posyłający zaniedbał zastosować środki bezpieczeństwa dla tych przedmiotów przepisane, kolej żelazna jest wolna od odpowiedzialności z umowy o przewóz wynikającej.

## Artykuł 44.

Gdy przewoźne i należności na towarze ciężące zostaną zapłacone a towar zostanie przyjęty, gasną wszelkie roszczenia do kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz.

Wyłączają się jednak:

1. Roszczenia do wynagrodzenia, jeżeli uprawniony może dowieść, że szkoda powstała w skutek podejścia lub wielkiej niedbałości ze strony kolei żelaznej;

2. roszczenia z powodu spóźnienia, jeżeli reklamacja podana będzie najpóźniej siódmego dnia nie licząc dnia odbioru, do jednej z tych kolei, na których w myśl ustępu 3 artykułu 27 ciąży odpowiedzialność;

3. roszczenia do wynagrodzenia z powodu takich uszkodzeń, które odbiorca stwierdził stosownie do artykułu 25 przed odbiorem towaru, lub które według artykułu 25 powinny być stwierdzone a z winy kolei nie były stwierdzone;

4. roszczenia do wynagrodzenia z powodu uszkodzeń, nie dających się dostrzedz powierzchownie i dopiero po przyjęciu stwierdzonych, jednak tylko pod następującymi warunkami:

- a) żądanie stwierdzenia powinno być podane w myśl artykułu 25 do kolei żelaznej lub do właściwego sądu niezwłocznie po odkryciu uszkodzenia, najpóźniej zaś w dni siedm po odebraniu towaru;
- b) uprawniony winien udowodnić, że uszkodzenie nastąpiło w czasie między przyjęciem do przewozu a odstawieniem.

Jeżeli zaś stwierdzenie stanu towaru przez odbiorcę mogło nastąpić na stacji odbiorczej a kolej żelazna oświadczyła, że gotowa jest tamże to uczynić, nie stosuje się postanowienie l. 4.

Odbiorcy wolno nawet po otrzymaniu listu przewozowego i opłaceniu przewoźnego odmówić przyjęcia towaru dopóty, dopóki nie stanie się zadosyć jego żądaniu, żeby uszkodzenie, jeśli mniema, że istnieje, zostało stwierdzone. Zastrzeżenia przy odbiorze towaru są bezskuteczne, jeżeli kolej żelazna nie zgodziła się na ich przyjęcie.

Gdyby z przedmiotów wymienionych w liście przewozowym brakowało niektórych przy odbiorze posyłki, odbiorca może w poświadczeniu odbioru (artykuł 16) wyłączyć przedmioty nie odstawione, które wymienić powinien szczegółowo.

Wszystkie roszczenia do wynagrodzenia, w artykule niniejszym wzmiankowane, podawać należy piśmiennie.

## Artykuł 45.

Roszczenia do wynagrodzenia z powodu zginienia, ubytku, uszkodzenia lub spóźnienia, o ile drogą uznania przez kolej, ugodę lub wyrok sądowy nie są stwierdzone, przedawniają się po roku a w przypadkach artykułu 44 Nr. 1 po trzech latach.

Przedawnienie liczy się w przypadkach uszkodzenia lub ubytku od dnia, w którym nastąpiło durerzenie, w przypadkach zginienia całej posyłki i w razie spóźnienia dostawy od dnia, w którym termin dostawy upłynął.

Przerwę w biegu przedawnienia ocenia się według ustaw kraju, w którym podano zażalenie.

## Artykuł 46.

Roszczeń, które w myśl artykułów 44 i 45 wygasły lub przedawniły się, nie można także dochodzić drogą skargi wzajemnej lub zarzutów.

## Artykuł 47.

Tej kolei żelaznej, która na zasadzie przepisów umowy niniejszej zapłaciła wynagrodzenie, służy prawo regresu do kolei, które uczestniczyły w przewozie a to według następujących postanowień:

1. Ta kolej, z której winy szkoda powstała, jest za nią wyłącznie odpowiedzialna.

2. Jeżeli szkoda powstała z winy kilku kolei, każda kolej odpowiedzialna jest za szkodę, która powstała z jej winy. Jeżeli okoliczności przypadku nie dozwalają takiego rozróżnienia, wynagrodzenie szkody rozłożone będzie na koleje, które zawiniły według zasad podanych niżej pod l. 3.

3. Jeżeli nie można udowodnić, że szkoda powstała z winy jednej lub kilku kolei żelaznych, wszystkie koleje, które uczestniczyły w przewozie z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich liniach, są odpowiedzialne za szkodę w stosunku przewoźnego, które każda z nich byłaby według taryfy otrzymała, gdyby przewóz był prawidłowo wykonany.

W razie niewypłacalności jednej z kolei w artykule niniejszym wzmiankowanych, szkoda, którą

przez to poniesie kolej płacąca wynagrodzenie, rozłożona będzie na wszystkie koleje żelazne w przewozie uczestniczące, w stosunku przewoźnego, jakie się każdej z nich należy.

#### Artykuł 48.

Przepisy artykułu 47 stosują się także do przypadków uchybienia terminu dostawy. Za uchybienie terminu dostawy, odpowiedzialne są zarządy, z których winy powstało, w stosunku długości opóźnienia, które nastąpiło na ich szlakach.

Gdyby nie istniały umowy szczególne, termin dostawy rozkłada się między koleje żelazne, w przewozie uczestniczące, według prawideł podanych w przepisach wykonawczych.

#### Artykuł 49.

Solidarność w odpowiedzialności kilku kolei w przewozie uczestniczących ustaje w przypadkach regresu.

#### Artykuł 50.

Co do roszezeń dochodzonych drogą regresu kolei żelaznych między sobą, mają służyć za podstawę ostateczne orzeczenia wydane w sporach o wynagrodzenie szkody przeciw regres biorącym kolejom, tak pod względem obowiązku wynagrodzenia szkody, jak też pod względem wysokości onegoż, o ile kolejom drogą regresu do odpowiedzialności pociągnięty spór był oznajmiony w należytej formie i o ile takowe były w możności interweniowania w tymże procesie. Termin do tej interwencji wyznaczy sędzia sprawy głównej stosownie do okoliczności wypadku i według możności jak najkrótszy.

#### Artykuł 51.

O ile zgodne porozumienie nie nastąpiło, kolej żelazna, chcąc wykonać prawo regresu, winna pozwać w tej samej skardze wszystkie koleje interesowane, w przeciwnym bowiem razie traci prawo regresu do kolei nie pozwanych.

Sędzia wydać ma decyzją w jednymże wyroku. Pozwanym nie służy prawo dalszego regresu.

#### Artykuł 52.

Łączenie postępowania regresowego z postępowaniem o wynagrodzenie jest niedopuszczalne.

#### Artykuł 53.

Właściwym sędzią do roszezeń regresowych jest wyłącznie sędzia siedziby tej kolei żelaznej, przeciw której regres został wniesiony.

Jeżeli skarga wytoczona być ma przeciw kilku kolejom żelaznym, kolei żelaznej skarżącej służy wybór sędziów pomiędzy uznanymi za właściwych na zasadzie ustępu 1go niniejszego artykułu.

#### Artykuł 54.

Kolejom żelaznym zastrzega się prawo zawierania ze sobą umów osobnych co do regresu a to bądź naprzód, bądź w każdym z osobna przypadku.

#### Artykuł 55.

O ile w umowie niniejszej nie jest inaczej postanowione, postępowanie odbywać się ma według ustaw obowiązujących sędziego, przed którym proces się toczy.

#### Artykuł 56.

Gdy wyroki w postępowaniu spornem lub ostatecznym na mocy postanowień niniejszej umowy przez właściwego sędziego wydane, stosownie do ustaw, według których sędzia orzekający wyrokuje, staną się wykonalnemi, wówczas mieć będą moc prawa na obszarze wszystkich państw niniejszą umowę zawierających pod warunkami i formalnościami w ustawach tychże państw przepisany, przyczem badanie treści samej sprawy jest niedopuszczalne. Postanowienie to nie stosuje się do wyroków, które tylko prowizorycznie mają być wykonane, ani też do tych postanowień wyroku, które powód w sporze upadający, skazany jest oprócz na koszt procesu, jeszcze i na dalsze wynagrodzenia.

W sprawach toczących się na podstawie międzynarodowej umowy o przewóz towarów nie można żądać zabezpieczenia kosztów procesu.

#### Artykuł 57.

W celu ułatwienia i zapewnienia wykonania umowy niniejszej utworzony będzie urząd centralny do przewozu międzynarodowego, którego zadania będą następujące:

1. Odbieranie uwiadomień od wszystkich państw kontraktujących i od wszystkich interesowanych zarządów kolejowych i przesyłanie tychże innym państwom i zarządom.
2. Zbieranie, zestawienie i ogłaszanie wiadomości wszelkiego rodzaju, mających znaczenie dla obrotu międzynarodowego.
3. Rozsądzanie sporów pomiędzy kolejami żelaznymi na żądanie tychże kolei.
4. Przysposabianie wniosków dotyczących się zmiany umowy niniejszej i proponowanie państwom kontraktującym zwołania nowej konferencji, gdy zajdzie tego potrzeba.



5. Ułatwianie rozmaitym zarządom kolejowym stosunków finansowych, wynikających ze służby przewozowej międzynarodowej, tudzież ściągania zaległych należności i przyczynianie się do utrwalenia pod tym względem stosunków między kolejami żelaznemi.

Siedziba tego urzędu, jego skład i organizacya tudzież środki wykonawcze, ustanowione będą w osobnym regulaminie.

#### Artykuł 58.

Urząd centralny, w artykule 57 wzmiankowany, obowiązany jest odbierać uwiadomienia państw traktatowych, tyżące się zapisania lub wykreślenia kolei żelaznej w spisach na zasadzie artykułu 1 ułożonych.

Rzeczywiste przystąpienie nowej kolei żelaznej do służby przewozowej międzynarodowej następuje dopiero w miesiąc od daty listu, którym urząd centralny uwiadomi o tem inne państwa.

Co się tyczy wykreślenia kolei żelaznej, urząd centralny czyni to wtedy, gdy jedno z państw rokujących uwiadomi go o stwierdzeniu, że kolej żelazna do niego przynależąca i w spisie przez to państwo ułożonym umieszczona, nie może bądź z powodów finansowych, bądź dla innych przeszkód materialnych czynić zadość zobowiązaniom, które umowa niniejsza na koleje wkłada.

Każdy zarząd kolejowy, jak tylko otrzyma od urzędu centralnego uwiadomienie o wykreśleniu kolei żelaznej, ma prawo przerwać z tą koleją stunki z przewozu międzynarodowego wynikające. Przewozy jednak już rozpoczęte mają być i w tym przypadku w zupełności dokonane.

#### Artykuł 59.

Najmniej co trzy lata zbierać się będą na konferencyą delegaci państw kontraktujących w celu proponowania zmian i ulepszeń w umowie niniejszej, jakie uznają za potrzebne.

Na żądanie najmniej czwartej części państw interesowanych, konferencye mogą odbywać się także w terminie wcześniejszym,

#### Artykuł 60.

Umowa niniejsza będzie obowiązującą dla każdego z państw rokujących przez trzy lata, licząc od dnia, w którym wejdzie w wykonanie. Każde państwo, które po upływie tego czasu zamierza odstąpić od umowy, obowiązane jest na rok przed tem uwiadomić inne mocarstwa o tym zamiarze. W razie niezrobienia użytku z tego prawa, umowa niniejsza uważana będzie za przedłużoną na następne trzy lata.

Umowa niniejsza będzie przez państwa kontraktujące ratyfikowana jak można najrychlej i wejdzie w wykonanie w trzy miesiące po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych.

W dowód czego pełnomocnicy podpisali umowę niniejszą i wycisnęli na niej swoje pieczęci.

Działo się w Bernie dnia czternastego października tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austryą i Węgry:	(L. S.) Seiller.
Za Belgią:	(L. S.) Jooris.
Za Niemcy:	(L. S.) Otto Bülow.
Za Francją:	(L. S.) Hr. Diesbach. (L. S.) E. George.
Za Włochy:	(L. S.) A. Peiroleri.
Za Luksemburg:	(L. S.) W. Leibfried.
Za Holandją:	(L. S.) T. M. C. Asser. (L. S.) J. C. M. Riemsdyk.
Za Rosją:	(L. S.) A. Hamburger. (L. S.) N. Isnard.
Za Szwajcaryą:	(L. S.) Welti. (L. S.) Farner.

# Spis kolei żelaznych

do których

stosuje się umowa międzynarodowa tycząca się obrotu towarów.

## Belgia.

### A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy belgijskie.

1. Zarząd kolei rządowych belgijskich.
2. Kolej północna belgijska.
3. Wielka kolej centralna belgijska.
4. Leodyum—Maestricht.
5. Gandawa—Terneuzen.
6. Malin—Terneuzen
7. Kolej zachodnio-flandryjska.
8. Kolej żelazna chimayska.
9. Gandawa—Eccloo—Bryga.
10. Termonde—St. Mikołaj.
11. Hasselt—Maeseyck.
12. Antwerpia—Gandawa (Waes).

### B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

#### I. Zarządy holenderskie.

13. Linia od granicy belgijsko-holenderskiej pod Achel aż do Leodyum—Vivegnis, Ans (Etat) i Flémalle Grande, eksploatowana przez Spółkę holenderskich kolei państwa.

#### II. Zarządy niemieckie.

14. Linia od granicy belgijsko-holenderskiej pod Bleyberg aż do Bleyberg eksploatowana przez królewsko pruskie koleje państwa.

### III. Zarządy francuskie.

Linie eksploatowane przez Spółkę kolei północnych francuskich od granicy belgijsko-francuskiej:

15. Pod Comines aż do Comines.
16. Pod Haluin aż do Menin.

### IV. Zarządy luxemburskie.

Linie eksploatowane przez Spółkę kolei żelaznej Księcia Henryka od granicy belgijsko-luxemburskiej:

17. Pod Pétange aż do Athus.
18. Pod Clémency aż do Autel-Bas.

**Uwaga.** Co się tyczy części kolei poza granicami kraju przez zarządy belgijskie eksploatowanych, porównaj:

- Niemcy, ll. 105, 106.  
 Francya, ll. 9, 10, 11, 12, 13.  
 Holandya, ll. 14, 15, 16, 17, 18, 19.

## Niemcy.

### A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy niemieckie.

#### I. Koleje żelazne rządowe lub przez Rząd eksploatowane.

1. Koleje państwa w Alzacy i Lotaryngii.
2. Kolej żelazna wojskowa.
3. Koleje żelazne rządowe królewsko pruskie i koleje żelazne prywatne przez Rząd pruski eksploatowane, z wyjątkiem:



- a) Odnogi górno-śląskiej wąsko-torowej.
4. Koleje żelazne rządowe królewsko bawarskie.
  5. Koleje żelazne rządowe królewsko saskie i koleje prywatne przez Rząd saski eksploatowane z wyjątkiem następujących linii wąskotorowych:
- b) Doblin—Mohelany—Osice.  
 c) Grünstädtel—Oberittersgrün.  
 d) Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.  
 e) Klotzsche—Königsbrück.  
 f) Mosel—Ortmannsdorf.  
 g) Mohelany pod Osicami—Nirechwa-Tresboszyn.  
 h) Mohelany pod Pernem—Geising.  
 i) Poczaplice—Wilsdruff.  
 k) Radebeul—Radeburg.  
 l) Schönfeld—Geyer.
- m) Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, z odnogą od Oberherold do Thum.  
 n) Wilkowo—Kirchberg—Saupersdorf.  
 o) Żytawa—Markersdorf.  
 p) Żytawa—Oywino, z odnogami Bertsdorf—Jonsdorf.
6. Koleje rządowe królewsko wirtemburskie.
  7. Koleje rządowe Wielkiego księstwa badeńskiego i koleje prywatne badeńskie w administracji rządowej zostające.
  8. Kolej żelazna od Meranu do Nekar z linią Eberstadt—Pfungstadt.
  9. Koleje żelazne Wielkiego księstwa Górnej Hessyi.
  10. Kolej żelazna wielko-książęca meklemburska Fryderyka Franciszka, z wyjątkiem:
- q) Kolei żelaznej od Doberan do Heiligendammer.
11. Koleje żelazne rządowe Wielkiego księstwa oldenburskiego, z wyjątkiem:
- r) Kolei żelaznej od Ocholt do Westersteder.
- II. Koleje żelazne prywatne eksploatowane przez Spółki prywatne.
12. Kolej żelazna od Starego Damu do Kołobrzega.
  13. Kolej żelazna z Altony do Kaltenkirchen.
  14. Kolej żelazna z Arnstadtu do Ichtshausen.
  15. Koleje żelazne brunswickie.
  16. Kolej żelazna wrocławsko-warszawska.
  17. Kolej żelazna broelthalska (Hennef-Waldbroel).
  18. Kolej żelazna krefeldzka.
  19. Kolej żelazna kronberska.
  20. Kolej żelazna z Damny do Uckro.
  21. Kolej żelazna Dortmund—Gronau—Enschede.
  22. Kolej wąsko-torowa z Eckernförde do Kappeln.
  23. Kolej żelazna z Eisenbergu do Krosna.
  24. Kolej żelazna z Eisern do Siegen.
25. Kolej żelazna ermsthalska (Metzingen—Urach).
  26. Kolej żelazna z Eutin do Lubeki.
  27. Kolej żelazna z Flensburga do Kappeln.
  28. Kolej łącząca frankfurcka (Frankfurt nad Menem).
  29. Kolej żelazna od Fürth do Zirndorfu.
  30. Kolej żelazna z Georgs do Marienhütte.
  31. Kolej żelazna z Gernrode do Harzgerode.
  32. Kolej żelazna z Gotteszell do Viechtach (część od Gotteszell do Teisnach).
  33. Kolej żelazna od Halberstadt do Blankenburg.
  34. Kolej żelazna heska Ludwika.
  35. Kolej żelazna od Hohenebra do Eheleben.
  36. Kolej żelazna hoyañska (Hoya—Eystrup).
  37. Kolej żelazna od Ilmenau do Grossbreitenbach.
  38. Kolej żelazna kerkerbachska.
  39. Kolej żelazna Kiel—Eckernförde—Flensburg.
  40. Kolej żelazna kirchheidska.
  41. Kolej żelazna królewiecko-kranzka.
  42. Koleje wąsko-torowe obwodu alteńskiego.
  43. Kolej żelazna lubecko-bücheńska i lubeckohamburska.
  44. Kolej żelazna Ludwika (Nürnberg—Fürth).
  45. Kolej żelazna z Malborku do Mławki.
  46. Kolej południowa meklemburska (Parchim—Neubrandenburg).
  47. Kolej żelazna Murnau—Garmisch-Partenkirchen.
  48. Kolej żelazna z Nowego Brandenburga do Friedlandu.
  49. Kolej żelazna neuhaldenslebeńska.
  50. Kolej żelazna z Nowych Strzelic do Warnemünde.
  51. Kolej żelazna z Nowych Strzelic na Wensenberg do Mirowa.
  52. Kolej żelazna Obersdorf—Füssen.
  53. Kolej żelazna Ostrowite—Wasserleben.
  54. Kolej żelazna Osthofen—Westhofen.
  55. Kolej południowa wschodnio-pruska łącznie z koleją Rybaki—Palmnik.
  56. Kolej żelazna Parchim—Bagno.
  57. Kolej żelazna Paulinenaue—Nowy Rupin.
  58. Kolej żelazna Pień—Ilseeder.
  59. Koleje żelazne palatynackie.
  60. Kolej żelazna priegnicka (Perleberg—Wittstock).
  61. Kolej żelazna Reinheim—Reichelsheim.
  62. Kolej żelazna Rhene—Diemelthal (Bredelar—Martenberg).
  63. Kolej żelazna ruhlańska (Wutha—Ruhla).
  64. Kolej żelazna nad Saalą.
  65. Kolej żelazna Schaftlach—Gmund.
  66. Kolej żelazna szleswicko—angelska (Szleswik—Süderbrarup).

67. Kolej żelazna Sonthofen—Obersdorf.
68. Kolej żelazna Sprendlingen—Wöllstein.
69. Kolej żelazna starogrodzko-kostrzyńska, łącznie z glosowsko-berlincheńską.
70. Kolej żelazna Stendal—Tangermund.
71. Kolej żelazna Warstein—Lippstadt.
72. Kolej żelazna Weimar—Gera.
73. Kolej żelazna Wermelskirchen—Burg.
74. Kolej żelazna werrańska.
75. Kolej żelazna Wittenberge—Perleberg.
76. Kolej żelazna Worms—Offstein.
77. Kolej żelazna Zell—Todtnau.
78. Kolej żelazna Zschipkau—Finsterwald.

**B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.**

**I. Zarządy rosyjskie.**

79. Część kolei od granicy rosyjsko-niemieckiej pod Eydkunami do Eydkun eksploatowana przez wielką kolej żelazną rosyjską.
80. Część kolei od granicy rosyjsko-niemieckiej pod Prostkowem aż do Prostkowa eksploatowana przez kolej brzesko-grajewską.
81. Część kolei od granicy rosyjsko-niemieckiej pod Illowem aż do Illowa, eksploatowana przez kolej nadwiślańską.

**II. Zarządy austriackie.**

82. Część kolei od granicy austriacko-niemieckiej pod Mysłowicami aż do Mysłowie, eksploatowana przez kolej północną Cesarza Ferdynanda.
83. Część kolei od granicy austriacko-niemieckiej pod Hennersdorfem aż do Ziegenhalsu, eksploatowana przez kolej centralną morawsko-śląską.
84. Część kolei od granicy austriacko-niemieckiej pod Hladkowem aż do Mittelwalde, eksploatowana przez kolej północno-zachodnią austriacką.
85. Część kolei od granicy austriacko-niemieckiej pod Mittelsteine aż do Mittelsteine, eksploatowana przez Spółkę austriacko-węgierską kolei państwa.

Części kolei eksploatowane przez kolej łączącą południowo-północno-niemiecką od granicy austriacko-niemieckiej:

86. Pod Libawą aż do Libawy.
87. Pod Seidenbergiem aż do Seidenbergu.
88. Część kolei od granicy austriacko-niemieckiej pod Ebersbach aż do Ebersbach, eksploatowana przez kolej żelazną północną czeską.

Części kolei eksploatowane przez kolej busztiehradzką od granicy austriacko-niemieckiej:

89. Pod Reitzenhain aż do Reitzenhainu.
90. Pod Klingenthal aż do Klingenthalu.
91. Część kolei od granicy austriacko-niemieckiej pod Furth w W. aż do Furth w W. eksploatowana przez kolej zachodnią czeską.

Części kolei eksploatowane przez c. k. koleje rządowe austriackie od granicy austriacko-niemieckiej:

92. Pod Mikułowicami aż do Ziegenhalsu.
93. Pod Passawą aż do Passawy.
94. Pod Brumowem aż do Simbachu.
95. Pod Lachowem aż do Lindau.

**III. Zarządy szwajcarskie.**

Części eksploatowane przez kolej północno-wschodnią szwajcarską od granicy szwajcarsko-niemieckiej:

96. Pod Konstancją aż do Konstancji.
97. Pod Rielasingen aż do Singen.
98. Pod Waldshut aż do Waldshut.

**IV. Zarządy francuskie.**

Części kolei państwa alzacko-lotaryngskich eksploatowane na wspólnie przez kolej wschodnią francuską od granicy francusko-niemieckiej:

99. Pod Altmünsterol aż do Altmünsterol.
100. Pod Avricourt aż do Niem. Avricourt.
101. Pod Chambrey aż do Chambrey.
102. Pod Noveant aż do Noveant.
103. Pod Amanweiler aż do Amanweiler.
104. Pod Fentsch aż do Fentsch.

**V. Zarządy belgijskie.**

Części kolei eksploatowane przez wielką kolej centralną belgijską od granicy holendersko-niemieckiej:

105. Pod Akwizgranem aż do Akwizgranu.
106. Pod Dalheimem aż do Dalheimu.

**VI. Zarządy holenderskie.**

107. Części kolei od granicy holendersko-niemieckiej pod Gennep aż do Wesel, eksploatowana przez kolej północno-brabancko-niemiecką.

108. Część kolei od granicy holendersko-niemieckiej pod Cranenburg aż do Cleve, eksploatowana przez kolej holenderską.

109. Część kolei od granicy holendersko-niemieckiej pod Emmerich aż do Emmerich, eksploatowana przez kolej holenderską nadreńską.

Części kolei eksploatowane przez koleje rządowe holenderskie od granicy holendersko-niemieckiej:

110. Pod Gronau aż do Gronau.
111. Pod Gildehaus aż do Salzbergen.

**Uwaga.** Co się tyczy kolei poza granicami kraju przez zarządy niemieckie eksploatowanych, porównaj:

- Belgia, l. 14.  
 Francya, ll. 14, 15, 16, 17, 18, 19.  
 Luxemburg, ll. 2, 3.  
 Holandya, ll. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.  
 Austrya i Węgry, ll. 25 aż do 44.  
 Rosya, ll. 47, 48, 49, 50, 51, 52.  
 Szwajcarya, ll. 14, 15, 16, 17, 18, 19.



## Francya.

### A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy francuskie.

#### Koleje pierwszorzędne:

1. Kolej północna.
2. Kolej wschodnia łącznie z liniami z Monthermé do Monthermé, z Vrigne-Meuse do Vrigneaux-Bois, z Carignan do Messempré, z Charmes do Rambervillers, z Avricourt do Blamont i do Cirey, z St. Dizier do Vassy, z Vassy do Doulevant-le-Château, eksploatowanymi na rachunek koncesyonaryuszów.
3. Kolej zachodnia.
4. Kolej parysko-lyońska do morza śródziemnego, łącznie z linią do starego portu marsejskiego i linią od Arles do St. Louis, eksploatowanymi na rachunek koncesyonaryuszów.
5. Kolej orleańska łącznie z liniami lokalnymi nad Sarthą, eksploatowanymi na tych samych warunkach co sieć główna.
6. Kolej południowa.
7. Koleje państwa łącznie z liniami lokalnymi od Ligré-Rivière do Richelieu i od Barbezieux do Châteauneuf, eksploatowanymi na rachunek koncesyonaryuszów.
8. Obie koleje obwodowe paryskie, łącznie z linią strategiczną od Valenton do Massy-Palaiseau.

### B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

#### I. Zarządy belgijskie.

Części kolei eksploatowane przez Wielką koleją centralną belgijską od granicy belgijsko-francuskiej:

9. Pod Treignes aż do Vireux;
10. Pod Doissche aż do Givet.
11. Część kolei od granicy francusko-belgijskiej pod Heer-Agimont aż do Givet, eksploatowana przez Spółkę kolei północnej belgijskiej.
12. Część kolei od granicy francusko-belgijskiej pod Abeele aż do Hazebrouck, eksploatowana przez Spółkę belgijską kolei we Flandryi zachodniej.
13. Część kolei od granicy francusko-belgijskiej pod Momignies aż do Anor, eksploatowana przez Spółkę belgijską kolei chimayskiej.

#### II. Zarządy niemieckie.

Części kolei żelaznej wschodniej francuskiej, eksploatowane nawspólnie z kolejami państwa w Alzacy i Lotaryngii, od granicy francusko-niemieckiej:

14. Pod Altminsterol aż do Petit-Croix.
15. Pod Deutsch-Avricourt aż do Igney-Avricourt.
16. Pod Chambrey aż do Moncel.

17. Pod Novéant aż do Pagny-sur-Moselle.
18. Pod Amanweiler aż do Batilly.
19. Pod Fentsch (Fontoi) aż do Audun-le-Roman.

#### III. Zarządy szwajcarskie.

Części kolei eksploatowane przez Spółkę kolei jurajsko-simplonńskiej, od granicy francusko-szwajcarskiej.

20. Pod Delle aż do Delle.
21. Pod Vallorbes aż do Pontarlier.
22. Pod Verrières aż do Pontarlier.

#### IV. Zarządy włoskie.

Części kolei eksploatowane przez Spółkę włoską kolei nad morzem Śródziemnym od granicy włosko-francuskiej pod Modane aż do Modane.

**Uwaga.** Co się tyczy części kolei poza granicami kraju przez zarządy francuskie eksploatowanych, porównaj:

- Belgia, ll. 15, 16.  
Niemcy, ll. 99, 100, 101, 102, 103, 104.  
Włochy, l. 4.  
Szwajcarya, ll. 20, 21, 22, 23.

## Włochy.

### A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy włoskie.

1. Wszystkie linie eksploatowane przez Spółkę sieci nad morzem Śródziemnym.
2. Wszystkie linie eksploatowane przez Spółkę sieci nad Adryatykiem.
3. Wszystkie linie eksploatowane przez Spółkę sieci sycylijskich.

### B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

#### I. Zarządy francuskie.

4. Części od granicy francusko-włoskiej pod Ventimiglia aż do Ventimiglia, eksploatowane przez koleją francuską parysko-lyońską do morza Śródziemnego.

#### II. Zarządy szwajcarskie.

5. Część kolei od granicy włosko-szwajcarskiej pod Pino aż do Luino, eksploatowana przez koleją gotthardzką.

#### III. Zarządy austriackie.

6. Część kolei od granicy włosko-austriackiej pod Pontaflem aż do Pontebly, eksploatowana na wspólnie z c. k. austriackimi kolejami państwa ku Włochom prowadzącymi.

**Uwaga.** Co się tyczy części kolei poza granicami kraju przez zarządy włoskie eksploatowanych, porównaj: Francya, l. 23.  
Austria i Węgry, ll. 22, 23, 24.  
Szwajcarya, l. 24.

## Luxemburg.

### A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy luxemburskie.

1. Kolej księcia Henryka łącznie z linią od Wasserbillig do Grevenmacher.

### B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

#### I. Zarządy niemieckie.

2. Linie kolei luxemburskiej Wilhelma, eksploatowane przez koleje państwa w Alzacyi i Lotaryngii.

3. Część kolei od granicy niemiecko-luxemburskiej pod Trois-Vierges do Trois-Vierges, eksploatowana przez koleje rządowe królewsko-pruskie.

**Uwaga.** Co się tyczy części kolei poza granicami kraju przez zarządy luxemburskie eksploatowanych, porównaj:

Belgia, il. 17, 18.

## Holandya.

### A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy holenderskie.

1. Spółka eksploatacyi holenderskich kolei państwa.

2. Spółka holenderska kolei żelaznej nadreńskiej.

3. Spółka kolei żelaznej holenderskiej.

4. Spółka kolei żelaznej w Holandyi środkowej.

5. Spółka kolei żelaznej północnej brabancko-niemieckiej.

6. Spółka kolei żelaznej z Haarlemu do Zandvoort.

### B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

#### I. Zarządy niemieckie.

7. Część kolei od granicy niemiecko-holenderskiej pod Neuschanz aż do Neuschanz.

Części kolei eksploatowane przez koleje rządowe królewsko-pruskie, od granicy niemiecko-holenderskiej:

8. Pod Borken do Winterswyk.

9. Pod Bocholt do Winterswyk.

10. Pod Elten do Zevenaar.

11. Pod Straelen do Venloo.

12. Pod Kaldenkirchen do Venloo.

13. Pod Dahlheim do Vlodrop.

#### II. Zarządy belgijskie.

Części kolei eksploatowane przez Wielką koleją centralną belgijską:

14. Od granicy belgijsko-holenderskiej pod Hamont aż do granicy holendersko-niemieckiej pod Dahlheim.

15. Od granicy belgijsko-holenderskiej pod Lanaeken aż do granicy holendersko-niemieckiej pod Akwizgramem.

16. Od granicy belgijsko-holenderskiej pod Weelde-Merxplas do Tilbourg.

17. Część kolei od granicy belgijsko-holenderskiej pod Visé do Maestrichtu, eksploatowana przez koleją Leodyum-Maestricht.

18. Część kolei od granicy belgijsko-holenderskiej pod La Clinge aż do Terneuzen, eksploatowana przez Spółkę kolei żelaznej Malin-Terneuzen.

19. Część kolei od granicy belgijsko-holenderskiej pod Selzaete aż do Terneuzen, eksploatowana przez Spółkę kolei Gandawa—Terneuzen.

**Uwaga.** Co się tyczy części kolei poza granicami kraju przez zarządy holenderskie eksploatowanych, porównaj:

Belgia, l. 13.

Niemcy, il. 107, 108, 109, 110, 111.

## Austria i Węgry.

### I. Królestwa i kraje reprezentowane w Radzie państwa (łącznie z Liechtensteinem).

#### A. Wszystkie koleje eksploatowane przez wymienione poniżej zarządy i Spółki z siedzibami w Austrii i Węgrzech.

1. C. k. dyrekcya generalna kolei rządowych austriackich, łącznie z częścią linii z Feldkirchu do Buchs na obszarze księstwa Liechtenstein i częścią kolei od granicy włosko-austriackiej pod Pontebbą aż do Pontafu, eksploatowaną na wspólnie ze Spółką włoską kolei adriatyckiej a z wyłączeniem kolei rządowej dalmatyńskiej z liniami:

a) od Spletu na Sivericz do Kninu,

b) od Perkowic na Sliwno do Szebeniku, tudzież kolei miejscowych kołomyjskich:

c) z Kołomyi do Słobody rungurskiej z odnogą.

d) z Nadworniańskiego przedmieścia do Szeparowce-Kniaźdworu.

2. Kolej uściecko-cieplicka.

3. Koleje handlowe czeskie.

4. Kolej północna czeska.

5. Kolej zachodnia czeska.

6. Kolej bożeńsko-merańska.

7. Kolej busztiehradzka.



8. Kolej galicyjska Karola Ludwika, łącznie z częściami od Brodów i Podwołoczysk aż do granicy austriacko-rosyjskiej, eksploatowanymi na wspólnie z zarządkiem kolei rosyjskich południowo-zachodnich, atoli z wyłączeniem odnogi:

e) od Podłęża do Niepołomic.

9. Kolej północna Cesarza Ferdynanda.

10. Kolej koszycko - bogumińska (część austriacka).

11. Kolej w dolinie Kremży.

12. Kolej centralna morawsko-śląska.

13. Kolej nowoiczyńska lokalna.

14. Kolej północno-zachodnia austriacka.

15. Spółka austriacko-węgierska kolei państwa (linie austriackie).

16. Spółka kolei południowej (linie austriackie) z wyłączeniem kolei elektrycznej lokalnej wąskotorowej od Mödlingu do Hinterbrühl pod Wiedniem.

17. Kolej łącząca południowo-północno-niemiecka.

18. Kolej lokalna od Staudingu do Strambergu.

19. Część c. k. kolei państwa stryjsko-węgierskiej pod Beskidem między Ławocznem a granicą węgierską, eksploatowana przez węgierskie koleje państwa.

20. Kolej wiedeńsko-aspangska.

21. Kolej łącząca wiedeńska.

## B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

### I. Zarządy włoskie.

Części kolei eksploatowane przez Spółkę włoską kolei nad Adryatykiem od granicy austriacko-włoskiej:

22. Pod Korminem aż do Kormina.

23. Pod Pontebą aż do Pontafła w kierunku z Włoch.

24. Pod Peri aż do Ali.

### II. Zarządy niemieckie.

Części kolei eksploatowane przez zarządy kolei rządowych królewsko bawarskich od granicy niemiecko-austriackiej.

25. pod Kieferfeldem do Kufsteinu,

26. pod Salzburgiem do Salzburga,

27. pod Waldsassen do Chebu,

28. pod Schirndingem do Chebu,

29. pod Aszem do Chebu.

Części kolei eksploatowane przez koleje rządowe królewsko saskie od granicy niemiecko-austriackiej:

30. pod Brambachem do Chebu,

31. pod Bärensteinem do Weypert,

32. pod Moldawą do Moldawy,

33. pod Schöna do Podmokiel,

34. pod Schöna do Djeczyna,

35. pod Neusalz-Spremburg aż do granicy austriacko-niemieckiej pod Taubenheim,

36. pod Starym i Nowym Gersdorfem aż do granicy austriacko-niemieckiej pod Ebersbachem,

37. pod Seifhennersdorf aż do Warnsdorfu,

38. pod Wielką Szenawą aż do Warnsdorfu,

39. pod Żytawą do Liberca.

Części kolei eksploatowane przez koleje rządowe królewsko pruskie od granicy niemiecko-austriackiej:

40. pod Neusorge do Halbstadtu,

41. pod Karniowem do Karniowa,

42. pod Boguminem do Bogumina,

43. pod Goczalkowicami do Dzedzic,

44. pod Nowym Berunem do Oświęcimia.

### III. Zarządy rosyjskie.

Części kolei eksploatowane przez koleje rosyjskie południowo-zachodnie w kierunku z Rosji, od granicy rosyjsko-austriackiej:

45. pod Radziwilłowem do Brodów,

46. pod Wołoczyskami do Podwołoczysk.

**Uwaga.** Co się tyczy części kolei poza granicami kraju przez zarządy austriackie eksploatowanych, porównaj:

Niemcy, ll. 82 aż do 95 włącznie.

Włochy, l. 6.

Rosya, ll. 53, 54, 55.

Szwajcarya, ll. 12. 13.

### II. Węgry.

Wszystkie linie eksploatowane przez zarządy kolejowe i Spółki mające siedzibę w Austrii lub w Węgrzech.

1. Koleje rządowe węgierskie z wyjątkiem linii:

Garam-Brzeźnica — Szczawnica węgierska.

Soroksar — Św. Wawrzyniec.

Tereszva — Teresel.

Natomiast łącznie z następującymi liniami eksploatowanymi przez Rząd:

a) od granicy rumuńskiej aż do Predealu,

b) od granicy pod Zemuniem aż do Belgradu,

c) od Brodu aż do Bosna-Brodu,

d) kolej żelazna z Aradu do Temeswaru,

e) kolej miejscowa Bekes-Feldwar-Bekes,

f) kolej miejscowa Debreczyn — H. Nánás — Búd. St. Michał,

g) kolej miejscowa Nagy-Varad — Beiusiu — Vaskoh,

h) kolej miejscowa Puszt-Tenyö — Kun-St. Marton,

i) kolej miejscowa Kun-St. Marton — Szentes,

j) kolej miejscowa Ujszasz — Jasz-Apáti,

k) kolej miejscowa Mezö-Tur — Turkeve,

- l) koleje miejscowe Zagorica (Csaktornya)—Zagráb,
- m) kolej miejscowa Vinkovce—Becka,
- n) kolej miejscowa Maresiu-Osior—Szasz-Regen,
- o) kolej żelazna matrzańska,
- p) kolej miejscowa Banreve—Ozd,
- q) koleje żelazne bicharskie,
- r) kolej miejscowa Hejasfalva—Szekelyudvarhely,
- s) kolej miejscowa Maros-Ludas—Beszterce,
- t) kolej miejscowa Ruma—Vrdnik,
- u) kolej miejscowa Szombathely—Pinkafo,
- v) kolej miejscowa Boba—Stúmegh,
- w) kolej miejscowa Marmaros-Sziget—Sziget,
- x) kolej miejscowa Szatmar—Nagy-Bania,
- y) kolej miejscowa szilagysagska,
- z) kolej miejscowa Nyiregyhaza—Mátészalka,
- aa) kolej miejscowa Retszihu—Szegszard,
- bb) kolej miejscowa z Budapesztu do Lajosmizse,
- cc) kolej miejscowa Kisujszallas—Dévaványa—Gyoma,
- dd) koleje miejscowe w Bacs-Bodrog,
- ee) kolej żelazna Pecs—Barcs,
- ff) kolej żelazna Muchacz—Petigostel.

2. Spółka austriacko-węgierska kolei państwa (linie węgierskie), łącznie z następującymi przez nią eksploatowanymi:

- a) kolej miejscowa Nagy-Kikinda—Nagy-Becs-kerek i
- b) koleje miejscowe torontalskie,

3. Spółka kolei południowej (linie węgierskie), łącznie z następującymi kolejami miejscowymi przez nią eksploatowanymi:

- a) Kisak—Subotyce,
- b) Barcs—Pakracz.

4. Kolej koszycko-bogumińska (linie węgierskie), łącznie z eksploatowaną przez tęż kolej częścią Margiczan—Hnilec kolei miejscowej w dolinie Hnilca, ale z wyłączeniem części wąskotorowej Hnilec—Szomolnok tejże linii.

5. Spółka kolei żelaznej Javorin—Sopron—Ebenfurth, łącznie z eksploatowaną przez nią częścią Neufeld—Ebenfurth linii kolei południowej Wiedeń—Pottendorf—Wiener-Neustadt.

6. Kolej miejscowa z Aradu do Csanadu.

7. Kolej miejscowa w dolinie Samoszy.

8. Kolej miejscowa Keszthely—Balaton-St. György.

9. Kolej miejscowa w dolinie Popradu.

## Rosya.

A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy rosyjskie.

- 1. Kolej mikołajowska.
- 2. Kolej putilowska (odnoga mikołajowskiej),

- 3. Kolej rybińsko—bołogowska.
- 4. Kolej ostaszkowo—rżewska.
- 5. Kolej petersbursko—warszawska.
- 6. Kolej bałtycka (z wyjątkiem sekcji II).
- 7. Kolej rygo—tukumska.
- 8. Kolej moskiewsko—niżegorodzka
- 9. Kolej szujsko—iwanowska.
- 10. Kolej moskiewsko—jarosławelska.
- 11. Kolej moskiewsko—brzeska.
- 12. Kolej moskiewsko—kurska.
- 13. Kolej moskiewsko—riazańska.
- 14. Kolej rianzańsko—kozłowska.
- 15. Kolej riazsko—wjazmańska.
- 16. Kolej riazsko—morszczańska.
- 17. Kolej tambowo—kozłowska.
- 18. Kolej tambowo—saratowska.
- 19. Kolej griaże—carycyńska.
- 20. Kolej kozłowo—woroneżsko—rostowska.
- 21. Kolej Katarzyny.
- 22. Kolej orłowsko—griażska.
- 23. Kolej liwieńska (wąskotorowa).
- 24. Kolej orłowsko—witebska.
- 25. Kolej dynabursko—witebska.
- 26. Kolej rygo—dynaburska.
- 27. Kolej mitawska.
- 28. Kolej libawsko—romeńska.
- 29. Kolej warszawsko—terespolska.
- 30. Kolej warszawsko—bydgoska.
- 31. Kolej warszawsko—wiedeńska.
- 32. Kolej łódzka.
- 33. Kolej kursko—kijowska.
- 34. Koleje południowo-zachodnie.
- 35. Kolej charkowo—mikołajewska.
- 36. Kolej kursko—charkowo—azowska.
- 37. Kolej łozowo—sewastopolska.
- 38. Kolej nadwiślańska.
- 39. Kolej iwangrodzko—dąbrowska.
- 40. Kolej morszczańsko—syzrańska.
- 41. Kolej władykaukaska.
- 42. Kolej fastowska.
- 43. Kolej orenburska.
- 44. Kolej samarsko—ufimska.
- 45. Kolej muromska.
- 46. Koleje poleskie.

B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

### I. Zarządy niemieckie.

Części kolei eksploatowane przez koleje żelazne rządowe królewsko pruskie od granicy niemiecko-rosyjskiej:

- 47. Pod Eydkunami do Wierzbołowa.
- 48. Pod Otlóczynem do Aleksandrowa.
- 49. Pod Szopificami do Sosnowic (linia dawniej kolei nadodrzańskiej na prawym brzegu).



50. Pod Szopińcami do Sosnowic (linia dawnej kolei górnośląskiej).

51. Część kolei od granicy niemiecko-rosyjskiej pod Prostkowem aż do Grajewca, eksploatowana przez Spółkę kolei południowej w Prusach wschodnich.

52. Część kolei od granicy niemiecko-rosyjskiej pod Illowem aż do Mławy, eksploatowana przez Spółkę kolei z Malborku do Mławki.

## II. Zarządy austriackie.

53. Część kolei od granicy austriacko-rosyjskiej pod Szczakową aż do Granicy, eksploatowana przez kolej północną Cesarza Ferdynanda.

Części kolei eksploatowane przez kolej galicyjską Karola Ludwika od granicy austriacko-rosyjskiej:

54. Pod Brodami aż do Radziwiłowa.

55. Pod Podwołoczyskami aż do Wołoczysk.

**Uwaga.** Co się tyczy części kolei poza granicami kraju przez zarządy rosyjskie eksploatowanych, porównaj:

Niemcy, II. 79, 80, 81.

Austria i Węgry, II. 45, 46.

## Szwajcarya.

### A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy szwajcarskie.

1. Kolej centralna szwajcarska.

2. Kolej gotardzka.

3. Kolej Jura—Simplon.

4. Kolej północno-wschodnia szwajcarska.

5. Koleje zjednoczone szwajcarskie.

6. Kolej neufchatelsko-jurajska.

7. Kolej emmentalska.

8. Kolej Langenthal—Huttwil.

9. Kolej tössthalska.

10. Kolej seethalska argowijsko-lucerneńska.

11. Kolej południowo-wschodnia szwajcarska.

### B. Części kolei eksploatowane przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

#### I. Zarządy austriackie.

Linie eksploatowane przez c. k. austriackie koleje rządowe od granicy austriacko-szwajcarskiej:

12. Pod Buchs aż do Buchs.

13. Pod St. Margarethen aż do St. Margarethen.

#### II. Zarządy niemieckie.

Linie eksploatowane przez koleje rządowe wielkiego księstwa badeńskiego od granicy niemiecko-szwajcarskiej:

14. Pod Gottmadingen aż do granicy szwajcarsko-niemieckiej pod Wilchingen.

15. Pod Stetten aż do Bazylei.

16. Pod Leopoldshöhe aż do Bazylei.

17. Pod Grenzach aż do Bazylei.

18. Kolej łącząca od dworca badeńskiego aż do dworca centralnego w Bazylei, eksploatowana na wspólnie z kolejami rządowymi Wielkiego księstwa badeńskiego.

19. Linia od granicy niemiecko-szwajcarskiej aż do Bazylei, eksploatowana na wspólnie z kolejami państwa w Alzacy i Lotaryngii.

### III. Zarządy francuskie.

Linie eksploatowane przez Spółkę kolei Paryż—Lyon do morza Śródziemnego, od granicy francusko-szwajcarskiej:

20. Pod St. Gingolph aż do Bouveret.

21. Pod Chêne-Bourg aż do Genewy-Eaux-Vives.

22. Pod La Plaine aż do Genewy-Cornavin.

23. Pod Cyl-des-Roches aż do Locle.

### IV. Zarządy włoskie.

24. Linia eksploatowana przez Spółki włoskie sieci morza Śródziemnego i Adryatyckiego od granicy włosko-szwajcarskiej pod Chiasso aż do Chiasso.

**Uwaga.** Co się tyczy części kolei poza granicami kraju przez zarządy szwajcarskie eksploatowanych, porównaj:

Niemcy, II. 96, 97, 98.

Francya, II. 20, 21, 22.

Włochy, I. 5.

Działo się w Bernie, dnia czternastego października tysiąc osiemset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austrią i Węgry: Seiller.

Za Belgią: Jooris.

Za Niemcy: Otto Bülow.

Za Francją: Hr. Diesbach.  
E. George.

Za Włochy: A. Peiroleri.

Za Luxemburg: W. Leibfried.

Za Holandją: T. M. C. Asser.  
J. C. M. Riemsdyk.

Za Rosją: A. Hamburger.  
N. Isnard.

Za Szwajcaryą: Welti.  
Farner.



# Regulamin

tyczący się

## zaprowadzenia urzędu centralnego.

### Artykuł I.

Uorganizowanie i nadzorowanie urzędu centralnego w artykule 57 ustawy ustanowionego porucza się Radzie związkowej szwajcarskiej. Siedzibą tego urzędu będzie Bern.

Do uorganizowania go przystąpić należy niezwłocznie po wymianie ratyfikacji i w taki sposób, żeby urząd mógł rozpocząć czynności swoje jak tylko umowa nabędzie mocy obowiązującej.

Koszta tego urzędu, które aż do nowej decyzji nie mają przenosić sumy 100.000 franków rocznie, wezmą na siebie państwa w stosunku ilości kilometrów kolei żelaznych, mających współdziałać w obrocie międzynarodowym.

### Artykuł II.

Urząd będzie uwiadamiany o wszystkim co może mieć znaczenie dla obrotu międzynarodowego; wiadomości te będą mu udzielały państwa kontraktujące i zarządy kolei żelaznych. Na podstawie otrzymywanych wiadomości może wydawać pismo peryodyczne, które przysyłać ma bezpłatnie wszystkim państwom kontraktującym i zarządom interesowanym po jednym egzemplarzu. Za dalsze egzemplarze tego czasopisma, gdyby ich zażądano ponad ilość obowiązkową, płacić należy cenę, którą urząd centralny ustanowi. Czasopismo rzecone wychodzić ma w języku niemieckim i francuskim.

Państwa kontraktujące zakomunikują urzędowi centralnemu jak można najrychlej spisy przedmiotów, w artykule 2 umowy pod ll. 1 i 3 wzmiankowanych i będą go uwiadamiały o wszelkich zmianach, jakieby każde z nich w tym spisie poczyniło. urząd zaś będzie te spisy i zmiany komunikował wszystkim państwom kontraktującym.

Co się tyczy przedmiotów wzmiankowanych w ustępie drugim, urząd centralny zażąda od każdego z państw kontraktujących potrzebnych wyjaśnień i zakomunikuje takowe wszystkim innym państwom.

### Artykuł III.

Na żądanie każdego zarządu kolejowego urząd centralny podejmować się będzie pośrednictwa do uregulowania rachunków, tyczących się obrotu międzynarodowego.

Celem łatwiejszego ściągnięcia niezapłaconych należności za przewóz w obrocie międzynarodowym, można o ich niezapłaceniu uwiadamiać urząd centralny, który niezwłocznie wystosuje wezwanie do kolei dłużnej i należność ureguluje lub poda przyczyny odmówienia zapłaty.

Gdyby urząd był tego zdania, że odmowa jest uzasadniona, odesła strony przed właściwego sędziego.

W przeciwnym przypadku, tudzież, gdyby zaprzeczano tylko części należności, dyrektor biura zasięgnąwszy zdania dwóch biegłych, których do



tego celu wyznaczy rada związkowa, orzecze, czy kolej dłużna ma całą należność lub jej część złożyć w urzędzie. Suma w skutek tego w urzędzie złożona pozostawać ma u niego w depozycie aż do decyzji właściwego sędziego.

Jeżeli kolej w przeciągu dwóch tygodni nie uczyni zadość wezwaniu urzędu, wystosować należy do niej ponowne wezwanie z wskazaniem na skutki odmówienia zapłaty.

W dni dziesięć po bezskutecznym upływie tego nowego wezwania, dyrektor wystosuje z urzędu do państwa, do którego kolej należy, umotywowane uwiadomienie, z prośbą o obmyślenie stosownych środków a mianowicie o zbadanie, czy kolej dłużną należy pozostawić w wykazie kolei przez to państwo zakomunikowanym.

Gdyby na uwiadomienie, przesłane przez urząd państwu, do którego kolej należy, nie nadeszła odpowiedź w przeciągu sześciu tygodni, lub gdyby państwo oświadczyło, że pomimo nieuiszczenia zapłaty, nie uznaje za stosowne wykreślić kolei z listy, rozumieć się to będzie tak, że owo państwo bierze na siebie bez dalszej deklaracji gwarancją co do wypłacalności kolei dłużnej, o ile chodzi o należności, dotyczące się obrotu międzynarodowego.

W dowód czego pełnomocnicy podpisali regulamin niniejszy.

Działo się w Bernie, dnia czternastego października tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austryą i Węgry:	Seiller.
Za Belgią:	Jooris.
Za Niemcy:	Otto Bülow.
Za Francją:	Hr. Diesbach. E. George.
Za Włochy:	A. Peiroleri.
Za Luxemburg:	W. Leibfried.
Za Holandją:	T. M. C. Asser. J. C. M. Riemsdyk.
Za Rosyą:	A. Hamburger. N. Isnard.
Za Szwajcaryą:	Welti. Farner.

## Postanowienia wykonawcze

do

### U m o w y

tyczącej się

### obrotu międzynarodowego towarów na kolejach żelaznych.

#### §. 1.

(Do artykułu 3go Umowy.)

Wyłączone są od przewozu:

1. Złoto i srebro w sztabach, platyna, pieniądze, monety i papiery wartości pieniężnej, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe i w ogóle kosztowności.

2. Dzieła sztuki, jako to: obrazy, odlewy brązowe, antyki.

3. Zwłoki.

4. Proch strzelniczy, bawełna strzelnicza, karabiny nabite, piorunian srebra, piorunian rtęci, piorunian złota, wyroby pirotechniczne, papier strzelający, nitrogliceryna, sole pikrynowe, koks sodowy (natronkokes), dynamit, jakoteż wszelkie inne przedmioty samopalne lub wybuchające, tudzież wzniciające obrzydzenie lub cuchnące, o ile przedmioty pod tym numerem wzmiankowane, nie są wyraźnie wyszczególnione pomiędzy temi, których przewóz jest warunkowo dozwolony.

Przedmioty wymienione w załączce 1, przyjmowane będą do przewozu tylko pod warunkami tamże podanemi. Dołączać należy donich osobne listy przewozowe nie obejmujące innych przedmiotów.

Jednakże dwa lub więcej państw kontraktujących mogą osobnemi umowami przyjąć łżejsze warunki co do niektórych przedmiotów wyłączonych od przewozu międzynarodowego lub tylko warunkowo do niego przypuszczonych.

#### §. 2.

(Do artykułu 6go Umowy.)

Listy przewozowe międzynarodowe wygotowywać należy na blankietach, których wzór podaje załączka 2. Blankiety te powinny być wydrukowane do posyłek zwyczajnych na białym, do pospiesznych na ciemno-różowym papierze a zgodność ich z odnośnemi przepisami umowy niniejszej potwierdzona być ma wyciśnięciem pieczęci kolei żelaznej lub grupy kolei żelaznych kraju, z którego posyłka odchodzi.

Listy przewozowe a mianowicie tak ich części wydrukowane jak i pisane, powinny być zredagowane w języku niemieckim lub francuskim.

Jeżeli językiem urzędowym kraju, z którego posyłka wychodzi, nie jest ani niemiecki ani francuski, list przewozowy może być zredagowany w języku urzędowym tego kraju, jednakże powinien zawierać dokładny przekład na język niemiecki lub francuski.

Części blankietu obwiedzione grubemi liniami, wypełniać mają koleje żelazne, inne wypełnia posyłający.

Więcej przedmiotów można wpisać w tym samym liście przewozowym tylko wtedy, gdy stosownie do ich jakości można ładować je razem bez obawy uszkodzenia i gdy temu nie sprzeciwiają się przepisy cłowe, podatkowe i policyjne.



Towary, które według przepisów obowiązujących ładować ma posyłający a wyładować odbiorca, posyłać należy za osobnymi listami przewozowymi, nie zawierającymi innych przedmiotów.

Stacya, z której posyłka odchodzi, może żądać, żeby do każdej posyłki całowagonowej wygotowany był osobny list przewozowy.

### §. 3.

(Do artykułu 7go Umowy.)

Jeżeli posyłający towary wzmiankowane w §. 1, ustęp 4 i w załączce 1, pod ll. I—XXXIV odda je do przewozu za nieprawdziwą lub niedokładną deklaracją, lub, jeżeli zaniedba zastosować się do przepisów bezpieczeństwa podanych w załączce 1, pod ll. I—XXXV, zapłacić ma dodatek do taksy, wynoszący 15 franków od kilograma brutto.

We wszystkich innych przypadkach dopłata do taksy za mylne deklarowanie tego, co posyłka zawiera, w artykule 7 umowy przewidziana, wynosi połowę przewoźnego, przypadającego za drogę od miejsca, z którego posyłka odchodzi aż do miejsca przeznaczenia.

Jeżeli przeciążenie wagonu, który posyłający ładował, przewyższa jego wytrzymałość o więcej niż 5%, kara pieniężna całkowita wynosi tyle co różnica przewoźnego dziesięć razy wzięta.

### §. 4.

(Do artykułu 9go Umowy.)

Do napisania deklaracji w artykule 9 przewidzianej, używać należy blankietu, którego wzór podaje załączka 3.

### §. 5.

(Do artykułu 13go Umowy.)

Sumę największą powziętku ustanawia się na 2000 franków od listu przewozowego.

### §. 6.

(Do artykułu 14go Umowy.)

Terminy dostawy nie mogą przekraczać następujących okresów maksymalnych:

- a) dla posyłek pospiesznych:
1. termin do wyeksperyowania . . 1 dzień;
  2. termin do przewiezienia, na każde choćby tylko zaczęte 250 kilometrów . . . . . 1 dzień;
- b) dla posyłek zwyczajnych:
1. termin do wyeksperyowania . . 2 dni;
  2. termin do przewiezienia, na każde choćby tylko zaczęte 250 kilometrów . . . . . 2 dni.

Jeżeli przewóz przechodzi z obrębu jednego zarządu do obrębu zarządu drugiej kolei, która się z tamtą łączy, terminy przewozu obliczają się, biorąc całkowitą odległość pomiędzy stacją przyjmującą a stacją przeznaczenia, terminy zaś ekspedycji bez względu na ilość zarządów, przez których obręby posyłka przechodzi, liczy się tylko raz.

Ustawy i rozporządzenia państw kontraktujących przepisują, o ile kolejom pod ich nadzorem zostającym, dozwolone jest przedłużenie powyższych terminów w następujących przypadkach:

1. Z powodu jarmarków.
2. Z powodu nadzwyczajnych stosunków obrotu.
3. Gdy towar ma przechodzić przez rzekę, na której niema mostu, albo ma być wieziony koleją łączącą dwie koleje w przewozie współdziałające.
4. Gdy kolej ma podrzędne znaczenie, jakoteż gdy ruch przechodzi na koleje, których tory mają inną szerokość.

Gdy kolej żelazna ujrzy się w konieczności zrobienia użytku z prawa przedłużenia terminów w paragrafie niniejszym, ll. 1 aż do 4 poszczególnym państwom przyznanego, winna wyciśnięciem pieczęci na liście przewozowym oznaczyć dzień oddania następnej kolei a zarazem dopisać na nim, dlaczego przekroczenie terminu nastąpiło i ile wynosi.

Termin dostawy zaczyna się liczyć od północy, która nastąpi po przyjęciu towaru z listem przewozowym a jest dotrzymany, jeżeli w ciągu tegoż, stosownie do przepisów kolej obowiązujących, towar doręczony został odbiorcy lub osobie, do której można go ważnie odstawić, albo też osoba ta została o jego nadejściu uwiadomiona.

Też same przepisy określają także sposób, w jaki doręczenie uwiadomienia ma być stwierdzane.

Bieg terminów dostawy wstrzymuje się na czas ekspedycji cłowej, podatkowej lub policyjnej, jakoteż na czas przerwy ruchu, jeżeli nastąpiła bez winy kolei i nie dozwala chwilowo towaru wywieść lub wieść go dalej.

Jeżeli dniem następującym po oddaniu towaru do przewozu jest niedziela, termin dostawy zaczyna się liczyć dopiero o 24 godziny później.

Jeżeli ostatnim dniem terminu dostawy jest niedziela, termin ten upływa dopiero w dniu następnym.

Obadwa te wyjątki nie stosują się do posyłek pospiesznych.

Jeżeli jedno z państw zamieści w swoich ustawach lub zatwierdzonych Porządkach ruchu na kolejach żelaznych postanowienie, dotyczące przerwy transportu towarów w niedziele i pewne dni świąteczne, terminy przewozu będą stosunkowo przedłużone.

## §. 7.

(Do artykułu 15go Umowy.)

Do deklaracji w artykule 15, ustęp 6 przewidzianej, używać należy blankietu podanego w załączce 4.

## §. 8.

(Do artykułu 32go Umowy.)

Stopa normalna prawidłowej straty na wadze wynosi dwa od sta dla towarów płynnych i wilgotnych, jakoteż dla następujących towarów suchych:

drzewa farbiarskie tarte i mielone,  
kory,  
korzenie,  
lukrecya,  
tytoń krajany,  
tłuszcze,  
mydła i oleje twarde,  
owoce świeże,  
liście tytoniowe świeże,  
wełna owcza,  
skóry niegarbowane,  
błamy,  
skóry garbowane,  
owoce suszone i pieczone,  
ścięgna zwierzęce,  
rogi i kopyta,  
kości (całe i mielone),  
ryby suszone,  
chmiel,  
kity świeże.

Dla wszystkich innych towarów suchych tego rodzaju, który w artykule 32 umowy jest wzmiankowany, stopa normalna wynosi jeden od sta.

## §. 9.

(Do artykułu 38go Umowy.)

Suma, w jakiej deklaruje się ile zależy na rychłej dostawie, powinna być w liście przewozowym, w miejscu na to przeznaczonem napisana głoskami.

Dodatek do przewoźnego za deklaracją ile zależy na rychłej dostawie może wynosić od każdego zaczętych 200 kilometrów najwięcej pięć od tysiąca sumy deklarowanej.

Najmniejsza kwota dodatku do przewoźnego wynosi 50 ct.

## §. 10.

(Do artykułu 48go Umowy.)

W braku umów osobnych, terminy dostawy ustanowione w artykule 14 umowy i w §. 6 niniejszych postanowień wykonawczych, rozkładają się

między rozmaite koleje żelazne w przewozie współdziałające w następujący sposób:

1. Pomiędzy dwie koleje sąsiednie:

a) termin do wyeksperyowania na dwie części równe;

b) termin do przewiezienia w stosunku odległości w taryfie oznaczonych a przebieżonych na każdej z dwóch kolei żelaznych.

2. Pomiędzy trzy lub więcej kolei żelaznych:

a) dla pierwszej i ostatniej odlicza się z góry z terminu na wyeksperyowanie po 12 godzin dla posyłek zwyczajnych a po 6 godzin dla posyłek pospiesznych;

b) reszta terminu na wyeksperyowanie i trzecia część terminu na przewiezienie rozkładają się w równych częściach między wszystkie koleje żelazne;

c) pozostałe dwie trzecie części terminu na przewiezienie rozkładają się w stosunku odległości w taryfie oznaczonych, przebieżonych na każdej z tych kolei żelaznych.

Przedłużenia terminów, do których kolej żelazna miałaby prawo na zasadzie swoich osobnych postanowień lokalnych, będą tej kolei liczone.

Przeciąg czasu pomiędzy chwilą oddania towaru pierwszej kolei żelaznej a chwilą, od której termin zaczyna się liczyć, służy wyłącznie tej pierwszej kolei.

Jeżeli termin dostawy został w ogólności dotrzymany, rozkładu powyższego nie bierze się na uwagę.

## §. 14.

W tych z państw kontraktujących, w których jednostką monetarną nie jest frank, sumy w niniejszych postanowieniach wykonawczych podane w frankach, zastąpić należy kwotami wyrażonemi w walucie krajowej.

W dowód czego pełnomocnicy podpisali niniejsze postanowienia wykonawcze.

Działo się w Bernie, dnia czternastego października tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austryą i Węgry: Seiller.

Za Belgią: Jooris.

Za Niemcy: Otto Bülow.

Za Francją: Hr. Diesbach.  
E. George.

Za Włochy: A. Peiroleri.

Za Luxemburg: W. Leibfried.

Za Holandją: T. M. C. Asser.  
J. C. M. Riemsdyk.

Za Rosją: A. Hamburger.  
N. Isnard.

Za Szwajcaryą: Welti.  
Farner.



# Przepisy

tyczące się

przedmiotów, których przewóz jest warunkowo dozwolony.

## I.

Petardy sygnałowe do zatrzymania pociągów na kolejach żelaznych powinny być mocno zapakowane w okrawki papieru, trociny lub gips albo też w inny sposób tak ściśle ułożone i odosobnione, żeby kapsułki blaszane nie mogły się stykać ani ze sobą, ani z innym ciałem. Paki, w których są ułożone, zrobione być powinny z desek fugowanych, mających najmniej 26 milimetrów grubości, spojonych szrubami drzewnymi, szczelnie zamkniętych i włożonych w drugą pakę, również szczelnie zamkniętą; paka zewnętrzna nie powinna mieć więcej nad 0·06 metra sześciennego objętości.

Przyjmuje się do przewozu tylko wtedy, gdy listy przewozowe opatrzone są poświadczeniem urzędowym, jako opakowanie odpowiada przepisom.

## II.

Kapsle zwyczajne do broni palnej i pocisków, kapsle blaszkowe, podpałki nie rozsadzające i osłony na naboje z podpałami powinny być starannie opakowane w mocnych skrzyniach lub beczkach i na każdym kollo przyklepiona być powinna kartka z napisem podług tego, co się wewnątrz znajduje: „kapsle zwyczajne“ lub „kapsle blaszkowe“ itp.

## III.

Zapałki pospolite i wszelkie zapalające się za potarciem (jakoto: stoczki, żagiew itd.) powinny być starannie i mocno zapakowane w naczyniach z gru-

bej blachy żelaznej, albo z drzewa szczelnie spojenego, mających nie więcej jak 1·2 metra sześciennego pojemności i to tak, żeby wewnątrz naczyń było całkiem wypełnione. Na zewnętrznej powierzchni naczyń drewnianych trzeba napisać wyraźnie, co zawierają.

## IV.

Lonty bezpieczeństwa, to jest lonty w postaci cienkiego mocnego węża, wypełnione wewnątrz małą stosunkowo ilością prochu strzelniczego, podlegają przepisom podanym pod Nr. III.

## V.

Masę Buchera w puszkach blaszanych do gaszenia ognia przyjmować się będzie do przewiezienia tylko w skrzyneczkach, zawierających najwięcej 10 kilogramów, wewnątrz papierem wyklejonych i zamkniętych nadto w większych skrzynkach podobnie wyklejonych.

## VI.

Fosfor pospolity (biały lub żółty) powinien być otoczony wodą, w puszkach blaszanych, obejmujących najwięcej 30 kilogramów i zalutowanych, zapakowanych mocno w grubych skrzyniach. Skrzynie powinny mieć nadto dwie mocne rękojeści, nie mają więcej ważyć nad 100 kilogramów, z wierzchu opatrzone być powinny napisami „wewnątrz fosfor pospolity żółty (biały)“ i „góra“.

Fosfor bezkształtny (czerwonny) pakować należy w puszkach blaszanych dobrze zalutowanych, które

umieścić należy w grubych skrzyniach i natłoczyć trocinami. Skrzynie te ważyć powinny najwięcej 90 kilogramów i mieć z wierzchu napis: „wewnątrz fosfor czerwony“.

#### VII.

Siarczyk sodu surowy, niekrystaliczny, przyjmowany będzie do przewozu tylko w naczyniach blaszanych szczelnie zamkniętych, siarczyk sodu oczyszczony, krystaliczny tylko w beczkach lub innych naczyniach nie przepuszczających wody.

Masę, która była użyta do czyszczenia gazu, zawierającą żelazo lub mangan — o ile nie jest oddana zapakowana w szczelnych naczyniach blaszanych, — przyjmuje się do przewiezienia tylko w wozach żelaznych. Jeżeli wozy te nie są opatrzone wiekami żelaznymi, zamykającymi się szczelnie, okryć należy ładunek całkiem osłonami wozowymi, tak preparowanymi, żeby się nie zapalały za bezpośrednim zetknięciem się z płomieniami. Posyłający i odbiorca winni sami zająć się naładowaniem i wyładowaniem. Nadto na żądanie administracji kolejowej, posyłający ma sam dostarczyć osłon wozowych.

#### VIII.

Celloidyn, przetwór składający się głównie z wełny kleinowej, otrzymywany przez niezupełne odparowanie alkoholu zawartego w kleinie, a wyglądający jak mydło, przyjmowany będzie do przewozu tylko w takim razie, jeżeli pojedyncze tafle celloidynu zapakowane będą w sposób ich zeschnięcia się zupełnie niedopuszczający.

#### IX.

Eter siarczany, jakoteż płyny zawierające eter siarczany w większej ilości (krople białe czyli anodynę i kleinę), przysyłać wolno tylko w naczyniach metalowych lub szklanych szczelnie zamkniętych, których opakowanie powinno mieć następujące własności:

1. Jeżeli więcej naczyń z temi samymi przetworami stanowią jedną posyłkę, zapakować je należy w grubych skrzyniach drewnianych i natłoczyć mocno słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

2. Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kublach mocnych, dobrze przytwierdzonymi wiekami, jakoteż rękojściami opatrzonych i dostatecznie wysłanych materiałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trociny, sitowia i tym podobnego materiału, powinno być nasycone mlekiem glinianem lub wapiennem itp. z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednego kollo nie powinna wynosić więcej jak 60 kilogramów.

Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

#### X.

Siarczyk węgla (alkohol siarczany) przewozi się wyłącznie otwartymi wagonami bez okrycia i tylko albo

1. w naczyniach szczelnych z grubej blachy żelaznej, należycie zanitowanych, mających aż do 500 kilogramów pojemności,

albo

2. w naczyniach blaszanych, ważących brutto najwięcej 75 kilogramów, mających obręcze żelazne z góry i u dołu. Naczynia takie zamknięte być powinny w koszach plecionych lub kublach, albo upakowane w skrzyniach, słomą, sianem, otrębami, trocinami ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi,

albo

3. w naczyniach szklanych, zamkniętych w grubych skrzyniach drewnianych, wysłanych słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

#### XI.

Wyskok metalowy surowy i oczyszczony tudzież aceton — jeżeli nie są oddane w wozach umyślnie do tego urządzonych (basenowych) lub w beczkach, przyjmowane będą do przewiezienia tylko w naczyniach metalowych lub szklanych. Naczynia te opakowane być powinny w sposób przepisany wyżej pod Nr. IX dla eteru siarczanego itd. Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

#### XII.

Wapno niegaszone przewozi się tylko otwartymi wagonami.

#### XIII.

Chloran potasowy i inne sole chlorowe powinny być starannie zapakowane w beczkach lub skrzyniach szczelnie zamkniętych, papierem wyklejonych.

#### XIV.

Kwas pikrynowy przewożony być może tylko na podstawie poświadczenia chemika w liście przewozowym napisanego, jako oddany do przewozu kwas pikrynowy nie grozi niebezpieczeństwem.

#### XV.

Kwasy mineralne płynne wszelkiego rodzaju (mianowicie kwas siarkowy, wityriol, kwas solny, kwas azotowy, serwasser) podlegają następującym przepisom:

1. Jeżeli płyny te posyła się w baniach, flaszkach lub kamionkach, naczynia te powinny być szczelnie zamknięte, dobrze opakowane i umieszczone w osobnych naczyniach opatrzonych w mocne wygodne ucha lub w koszach plecionych.



Jeżeli posyła się w naczyniach metalowych, drewnianych lub gumowych, naczynia te powinny być nie przepuszczające i opatrzone dobrymi zamknięciami.

2. Z zastrzeżeniem przepisów podanych pod Nr. XXXV. kwasy mineralne ładować należy zawsze oddzielnie a nie wolno umieszczać ich zwłaszcza z innymi przetworami chemicznymi w tym samym wozie.

3. Przepisy pod ll. 1 i 2 odnoszą się także do naczyń, w których rzeczony przedmioty były przewiezione. Naczynia, które do tego służyły, deklarować należy zawsze jako takie.

#### XVI.

Ług żrący (ług z sody żrącej, z węglanu sodowego i potażu żrącego), tudzież osady olejne (pozostałość z rafinerii olejów) i brom, podlegają przepisom podanym pod Nr. XV, 1 i 3 (z wyjątkiem tego, co pod l. 3 jest nadmienione o l. 2).

Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

#### XVII.

Do przewozu kwasu azotowego czerwonego dymiącego, odnoszą się przepisy zamieszczone pod Nr. XV. w ten sposób, że banie i flaszki w naczyniach, obłożone być muszą suchą ziemią wymoczkową lub innymi stosownymi ciałami ziemnymi suchymi, w ilości przynajmniej równej ich objętości.

#### XVIII.

Kwas siarkowy bezwodny (anhydrit, tak zwany olej stały) przewozić wolno tylko

albo:

1. w puszkach z blachy żelaznej pobielanej, dobrze zlutowanych, mocnych,

albo:

2. w grubych fiaskach żelaznych lub miedzianych, których szyje zamknięte być powinny tak, żeby nie przepuszczały powietrza, zakitowane i opatrzone nadto osłoną glinianą.

Puszki i flaszki otoczone być powinny ciałem nieorganicznym, drobno pokruszonym, np. żużlem włóknistym, ziemią wymoczkową, popiołem itp. i mocno upakowane w grubych skrzyniach drewnianych.

Zresztą stosowane być powinny przepisy umieszczone pod Nr. XV, 2 i 3.

#### XIX.

Do pokostów, jakoteż do barwidła pokostem zaprawionych, tudzież do olejów eterycznych i tłustych i do wszystkich rodzajów eteru z wyjątkiem eteru siarczanego (porównaj Nr. IX) i eteru skalnego (porównaj Nr. XXII), do bezwzględnie alkoholu, wysokoku (spirytusu), okowity i innych wyskoków pod Nr. XI. nie wymienionych, o ile oddane są do

przewozu w baniach, fiaskach lub kamionkach, stosować należy przepisy umieszczone pod Nr. XV, ustęp 1.

Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

#### XX.

Olej skalny, surowy i oczyszczony, o ile przy ciepłocie 17·5° Celsiusa jego ciężar gatunkowy wynosi najmniej 0·780, albo, gdy wysokość barometru (odniesiona do poziomu morza) wynosi 760 milimetrów, wydaje parę nie zapalającą się w ciepłocie poniżej 21° Celsiusa;

oleje wyrabiane ze smoły, węgla brunatnych, o ile mają ciężar gatunkowy najmniej taki, jak wyżej ustanowiony (olej solarny, fotogien itd.);

wreszcie oleje ze smoły węgla kamiennych (benzol, toluol, ksyloł, kumol itd.), jakoteż olej mirbanowy (nitrobenzol);

podlegają następującym przepisom:

1. Przedmioty te, o ileby nie były użyte wozy umyślnie do tego urządzone (basenowe) wolno przewozić tylko

albo

a) w bardzo dobrych trwałych beczkach,

albo

b) w naczyniach metalowych szczelnych i wytrzymałych

albo

c) w naczyniach szklanych; w tym jednak przypadku z zachowaniem następujących przepisów:

aa) Jeżeli więcej naczyń składać mają jedno kollo, należy je zapakować w grubych skrzyniach drewnianych i natłoczyć mocno słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

bb) Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kubłach mocnych, dobrze przytwierdzonych wiekami, jakoteż rękojściami opatrzonych i dostatecznie wysłanych materiałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trzciny, sitowia, i tym podobnego materiału, powinno być nasycone mlekiem glinianym lub wapiennym z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednego kollo nie może wynosić więcej nad 60 kilogramów.

2. Gdyby naczynia uszkodziły się podczas przewozu, zostaną natychmiast wyładowane i razem z tem, co jeszcze zawierają, jak najkorzystniej sprzedane na rachunek posyłającego.

3. Przewozi się tylko otwartymi wagonami. Przedmiotów tych nie przyjmuje się do przewozu, jeżeli mają być poddane czynności celniczej awizacyjnej, która wymagałaby stałego okrycia i oplombowania zastłon wagonowych.

4. Przepisy powyższe l. 3 odnoszą się także do beczek i wszelkich innych naczyń, w których płyny te przewożono. Naczynia tego rodzaju deklarować należy zawsze jako takie.

5. Co się dotyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

6. W liście przewozowym ma być wyrażone, że ciężar gatunkowy przedmiotów, w ustępie 1 i 2 tego numeru wzmiankowanych, wynosi najmniej 0·780, albo że olej skalny czyni zadość podanemu we wstępie przepisowi co do stopnia zapalności. Jeżeli wzmianki o tem niema w liście przewozowym, stosowane będą warunki przewozu podane pod Nr. XXII (co do eteru skalnego itd.).

#### XXI.

Olej skalny, surowy i oczyszczony, nafta i destylaty oleju skalnego i nafty, o ile ciężar gatunkowy tych przedmiotów przy 17·5 stopniach Celsiusa wynosi mniej niż 0·780 a więcej niż 0·680 (benzyna, ligroina i olej do czyszczenia), podlegają następującym przepisom:

1. Przedmioty te, o ileby nie były użyte wozy umyślnie do tego urządzone (basenowe) wolno przewozić tylko

albo

- a) w bardzo dobrych trwałych beczkach,  
albo

- b) w naczyniach metalowych szczelnych i wytrzymałych,  
albo

- c) w naczyniach szklanych; w tym jednak przypadku z zachowaniem następujących przepisów:

aa) Jeżeli więcej naczyń składać mają jedno kollo, należy zapakować je w grubych skrzyniach drewnianych i natłoczyć mocno słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

bb) Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kublach mocnych, dobrze przytwierdzonemi wiekami jakoteż rękojściami opatrzonych i dostatecznie wysłanych materiałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trzciny, sitowia i tym podobnego materiału, powinno być nasycone mlekiem glinianem lub wapiennem z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednejсылki nie może wynosić więcej jak 40 kilogramów.

2. Gdyby naczynia uszkodziły się podczas przewozu, zostaną wyładowane i razem z tem co jeszcze zawierają jak najkorzystniej sprzedane na rachunek posyłającego.

3. Przewozi się tylko otwartemi wagonami. Przedmiotów tych nie przyjmuje się do przewozu, jeżeli mają być poddane czynności celniczej awiza-

cyjnej, która wymagałaby stałego okrycia i oplombowania załoz wagonowych.

4. Przepisy powyższej l. 3 odnoszą się także do beczek i wszelkich innych naczyń, w których płyny te przewożono. Naczynia tego rodzaju deklarować należy zawsze jako takie.

5. Co się dotyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

6. Przy ładowaniu i wyładowywaniu nie wolno kosztów lub kublów z baniami wozić na wózku, ani też nosić na barkach lub na plecach, lecz tylko za rękojści, któremi naczynia te są opatrzone.

7. Kosze i kubły umieszczają należy w wagonach kolejowych bezpiecznie i odpowiednio je utwierdzać. Ładować nie wolno jedno na drugim, lecz tylko w jednej warstwie obok siebie.

8. Każde z osobna kollo opatrzone być powinno wyraźnym napisem „Ostrożnie z ogniem“ wydrukowanym na czerwonym tle. Nadto kosze i kubły z naczyniami szklanemi winny mieć napis: „Nieśń trzeba“. Na wagonach przyklepiona być ma kartka czerwona z napisem; „Zestawiać ostrożnie“.

9. W liście przewozowym ma być wyrażone, że ciężar gatunkowy przedmiotów w ustępie 1 tego numeru wzmiankowanych, przy 17·5° Celsiusa wynosi mniej jak 0·780 a więcej niż 0·680. Jeżeli w liście przewozowym niema o tem wzmianki, stosowane będą warunki przewozu podane pod Nr. XXII (co do eteru skalnego itd.).

#### XXII.

Eter skalny (gazolina, neolina itd.) i tym podobne wytwory łatwo zapalne wyrobione z nafty lub smoły węgla brunatnych, o ile ciężar gatunkowy tych przedmiotów przy 17·5° Celsiusa wynosi 0·680 lub mniej,

podlegają następującym przepisom:

1. Przedmioty te przewozić wolno tylko:

albo

- a) w naczyniach metalowych szczelnych i wytrzymałych,  
albo

- b) w naczyniach szklanych; w tym jednak przypadku z zachowaniem następujących przepisów:

aa) Jeżeli więcej naczyń składać mają jedno kollo, zapakować je należy w grubych skrzyniach drewnianych i natłoczyć mocno słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

bb) Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kublach mocnych, dobrze przytwierdzonemi wiekami jakoteż rękojściami opatrzonych i dostatecznie wysłanych materiałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trzciny, sitowia, i tym podobnego



materyału, powinno być nasycone mlekiem glinianem lub wapiennem, z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednej posyłki nie może wynosić więcej jak 40 kilogramów.

2. Gdyby się naczynia podczas przewozu uszkodziły, zostaną natychmiast wyładowane i z tem co jeszcze zawierają, jak najkorzystniej sprzedane na rachunek posyłającego.

3. Przewozi się tylko otwartymi wagonami. Przedmiotów tych nie przyjmuje się do przewozu, jeżeli mają być poddane czynności celniczej awizacyjnej, która wymagałaby stałego okrycia i oplombowania zasłon wagonowych.

4. Przepisy powyższej l. 3 odnoszą się także do naczyń, w których płyny te przewożono. Naczynia tego rodzaju deklarować należy zawsze jako takie.

5. Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

6. Przy ładowaniu i wyładowaniu nie wolno kosztów lub kubłów z baniami szklanymi wozic na wózku ani też nosić na barkach lub na plecach, lecz tylko za rękojęci, któremi naczynia te są opatrzone.

7. Kosze i kubły umieszczać należy w wagonach kolejowych bezpiecznie i odpowiednio je utwierdzać. Ładować nie wolno jedno na drugim lecz tylko w jednej warstwie obok siebie.

8. Każde z osobna kollo opatrzone być powinno wyraźnym napisem: „Ostrożnie z ogniem“ wydrukowanym na czerwonym tle: nadto kosze i kubły z naczyniami szklanymi winny mieć napis: „Nieść trzeba“. Na wagonach przyklepiona być ma kartka czerwona z napisem: „Zestawiać ostrożnie“.

### XXIII.

Olejek terpentynowy i wszystkie inne oleje cuchnące, jakoteż wyskok salmiakowy przewozi się tylko w otwartych wagonach.

Przepis ten tyczy się także beczek i wszelkich innych naczyń, w których płyny te przewożono. Naczynia tego rodzaju deklarować należy zawsze jako takie.

Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

### XXIV.

Wytwory arsenu nie płynne, mianowicie kwas arsenawy, złotołusk żółty (auripigment), złotołusk czerwony (realgar), arsenik biały (Scherbenkobalt, Fliegenstein) itd. przyjmowane będą do przewozu tylko wtedy, gdy:

1. na każdym kollo napisane będą czarną farbą olejną wyraźnymi literami wyrazy: „Arszenik (trucizna),“ i

2. gdy posyłki zapakowane będą w sposób następujący:

albo

a) w podwójnych beczkach lub pakach, mających dna obręczami wpuszczonemi, wieko obręczami lub więzadłami umocnione i gdy beczki lub paki wewnętrzne zrobione są z grubego suchego drzewa i wyklejone wewnątrz grubym płótnem lub podobnymi grubymi tkaninami,

albo

b) w worach z płótna namazionego, zapakowanych w pojedynczych beczkach z grubego suchego drzewa,

albo

c) w walcach blaszanych zalutowanych, ułożonych w beczki z grubego drzewa, mających dna umocnione wpuszczonemi obręczami.

### XXV.

Wytwory arsenu płynne, mianowicie kwas arsenowy, podlegają przepisom zamieszczonym pod Nr. XXIV 1 i pod Nr. XV 1 i 3 (z wyjątkiem tego, co pod l. 3 jest nadmienione o l. 2).

### XXVI.

Inne wytwory metalowe trujące (barwidła metalowe trujące, sole metalowe trujące itd.), mianowicie zaś przetwory rtęciowe, jakoto: sublimat, kalomel, chlorek rtęciowy i tlenek rtęciowy, cynober, sole miedziane i barwidła miedziane, jakoto: siarkan miedziowy (siny kamień), octan miedziowy (grynszpan), barwidła miedziowe zielone i błękitne, przetwory ołowiu, jakoto: glejta (massykot), minia, octan ołowiowy i inne sole ołowiane, biel ołowiana i inne barwidła ołowiane, także tlenki cynkowy, cynowy i antymonowy oddawane być mogą do przewozu tylko w grubych beczkach lub pakach z mocnego suchego drzewa zrobionych, opatrzonych w obręcze wpuszczone a-względnie w więzadła opasujące. Opasanie powinno być takie, żeby w skutek tarcia i wstrząśnięć przy przewozie niepodobnych do uniknienia, proszek szczelinami nie wychodził.

### XXVII.

Drożdże tak płynne jak stałe przyjmowane będą tylko w naczyniach szczelnie zamkniętych.

### XXVIII.

Kopeć przyjmowany będzie tylko w małych beczkach, w trwałe kosze zapakowanych lub w naczyniach wylepionych wewnątrz papierem, płótnem itp.

## XXIX.

Węgiel drzewny, mielony lub ziarnisty przyjmowany będzie do przewozu tylko w opakowaniu.

Jeżeli jest świeżo wypalony, zapakować go należy: albo

- a) w naczyniach z grubej blachy żelaznej szczelnie zamkniętych, albo
- b) w beczułkach, szczelnie zrobionych z kilku warstw bardzo grubej i twardej pokostowanej tektury (tak zwanych beczkach amerykańskich), których oba końce opatrzone są żelaznymi obręczami, a dna utoczone z grubego drzewa, żelaznymi szrubami do żelaznych obręczy przyzrubowane, a spojenia zalepione są starannie paskami papierowymi lub płóciennymi.

Gdy węgiel drzewny mielony lub ziarnisty oddany być ma do przewozu, w liście przewozowym wyrazić należy, czy jest świeżo wypalony czy nie. Jeżeli list przewozowy wzmianki o tem nie zawiera, domniemywać się potrzeba, iż jest takim i przyjęć należy do przewozu tylko w przepisanyemu opakowaniu.

## XXX.

Obciążone (napojone solami ołowianemi) jedwabie w postaci kordonku, souple, bourre de soie i chappe de soie przyjmowane będą do przewozu tylko w pakach. W pakach, mających wewnątrz więcej niż 12 centymetrów wysokości, pojedyncze warstwy jedwabiu, w nich się znajdujące, oddzielone być muszą od siebie próżniami, mającemi 2 centymetry wysokości. Próżnie te tworzą się za pomocą krat drewnianych, składających się z łat równobocznych, 2 centymetry od siebie oddalonych, a dwiema cienkimi listwami na końcach z sobą połączonych. W bocznych ścianach pak znajdować się mają otwory, najmniej na 1 centymetr szerokie, naprzeciwko próżni między łatami, ażeby można włożyć pręt do paki. Ażeby otwory w pace nie zatkały się i nie mogły stać się przez to bezskutecznymi, przybić należy zewnątrz na brzegu każdego boku dwie listwy.

Oddając jedwab do przewozu, wyrazić trzeba w liście przewozowym, czy należy do przerzeczonych rodzajów, czy nie. Jeżeli list przewozowy wzmianki tej nie zawiera, domniemywać się będzie, iż do nich należy, a wtedy przyjęty być może do przewozu, tylko w opakowaniu powyższem.

## XXXI.

Wełna, a w szczególności wełna sztuczna, (mungo lub shoddy) i odpadki wełny, szczątki sukna, odpadki z przędzalni, odpadki bawełny i przędzy bawełnianej, nicienice do warsztatów tkackich (Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen) nadto jedwab

i odpadki jedwabiu, len, konopie, pakuły, gałgany i inne przedmioty tego rodzaju (co się zaś tyczy używanej wełny do czyszczenia, porównaj ustęp 3), przewożone będą, jeżeli są natłuszczone, tylko wozami niekrytymi pod zamknięciem oponowem o ile posyłający nie porozumiał się z koleją żelazną co do przewiezienia ich wozami krytymi.

W liście przewozowym wyrażone być powinno, czy rzeczony przedmioty są natłuszczone lub nie, w przeciwnym razie będą uważane za natłuszczone i będą posłane jako takie.

Używaną wełnę do czyszczenia przyjmować wolno do przewozu tylko w mocnych szczelnie zamkniętych beczkach, skrzyniach i tym podobnych naczyniach.

## XXXII.

Odpadki zwierzęce podlegające gniciu, jakoto: nienasolone świeże skóry, tłuszcze, ścięgna, kości, rogi, racice przyjmowane i przewożone będą tylko pod następującemi warunkami:

1. Posyłający winien właściwą ekspedycją towarową uwiadomić o swojej posyłce i przystawić ją do ładowania w czasie, który ona wyznaczy.
2. Oddzielne posyłki przyjmowane będą tylko zapakowane w mocnych, szczelnie zamkniętych beczkach, kubłach lub skrzyniach.
3. Świeże ścięgna, świeża skóra na klej nie nawapniona, jakoteż odpadki tych przedmiotów, równie jak skóry świeże nienasolone, także gdy oddawane są do przewozu pełnemi wozami, przyjmowane będą tylko w opakowaniu przepisanyemu pod 2.
4. Wszystkie inne przedmioty tej kategorii transportowane pełnemi wozami, przewożone będą otwartemi wozami pod zamknięciem oponowem. Potrzebnych opon dostarczać mają posyłający.
5. Kolej żelazna może żądać, aby przewożne opłacono z góry przy oddaniu.
6. Koszta odwiertzenia, gdyby było potrzebne, ciężą na posyłającym a względnie na odbiorcy.

## XXXIII.

Siarłę nieopakowaną przewozi się tylko wagonami, zbudowanemi jako kryte.

## XXXIV.

Przedmioty, które od iskier lokomotywy mogłyby się łatwo zająć, jak siano, słoma (także ryżowa i łodygi lnu), trzcina (wyjąwszy trzcinę biszpańską), kora, torf (z wyjątkiem tak zwanego torfu maszynowego, czyli prasowanego), węgle drzewne (porównaj Nr. XXIX) całe (nie potłuczone), przędziwo roślinne i odpadki tegoż, okrawki papierowe, mąka drzewna, miazga drzewna (Holzzeugmasse), wiory drzewne itd., jakoteż towary wyrabiane przez mieszanie pozostałości oleju skalnego, żywicy i tym



podobnych istot z ciałami sypkimi palnemi itd., jakoteż gips, luźniak (Kalkäscher) i martwica gąb-  
czasta (Trass), przyjmowane będą do przewozu nie-  
opakowane, tylko całkowicie okryte i pod tym wa-  
runkiem, że posyłający i odbiorca zajmą się sami  
naładowaniem i wyładowaniem. Okryć do tych  
przedmiotów dostarczyć ma posyłający na żądanie  
zarządu kolejowego.

## XXXV.

Gdy przetwory chemiczne, wymienione pod IX,  
XI, XV, XVI, XIX aż do XXIII włącznie, posyła się  
w ilościach nie większych jak po 10 kilogramów,  
wolno przedmioty wymienione pod IX, XI, XVI (z wy-  
jątkiem bromu), XIX aż do XXIII włącznie stanowiące  
jedną grupę, tudzież wymienione pod XV (licząc tu  
i brom w ilości aż do 100 gramów), stanowiące  
drugą grupę, łączyć tak ze sobą jak i innymi przed-  
miotami, których przewóz koleją żelazną jest bez-  
warunkowo dozwolony, w jedną posyłkę. Przedmioty  
te znajdować się mają w butlach szklanych lub bla-  
szanych, szczelnie zamkniętych, które upakować  
należy w mocnych skrzyniach słomą, sianem, otrę-  
bami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi

ciałami sypkimi i wymienić w liście przewozowym  
podług nazw.

Działo się w Bernie, dnia czternastego paź-  
dziernika tysiąc ósmset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austryą i Węgry:	Seiller.
Za Belgią:	Jooris.
Za Niemcy:	Otto Bülow.
Za Francją:	Hr. Diesbach. E. George.
Za Włochy:	A. Peiroleri.
Za Luxemburg:	W. Leibfried.
Za Holandją:	T. M. C. Asser. J. C. M. Riemsdyk.
Za Rosją:	A. Hamburger. N. Isnard.
Za Szwajcaryą:	Wolti. Farner.















ek co do  
ów

Działo się w Bernie, dnia czternastego października tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austryą i Węgry: Seiller.

Za Belgią: Jooris.

Za Niemcy: Otto Bülow.

Za Francją: Hr. Diesbach.  
E. George.

Za Włochy: A. Peiroleri.

Za Luxemburg: W. Leibfried.

Za Holandją: T. M. C. Asser.  
J. C. M. Riemsdyk.

Za Rosyą: A. Hamburger.  
N. Isnard.

Za Szwajcaryą: Welte.  
Farner.



## Oświadczenie.



Ekspedycya towarowa kolei żelaznej .....  
 w ..... na moję (naszą) prośbę przyjęła towary niżej wy-  
 szczerólnione, które stosownie do listu przewozowego z dnia dzisiejszego opatrzone są znakami niżej  
 wyrażonemi celem przewiezienia koleją żelazną do.....  
 a mianowicie: .....

Uznaję (jemy) niniejszem wyraźnie, że towary te oddane zostały do przewozu

nieopakowane

\*)

w wadliwym opakowaniu, jakoto:

i że to w liście przewozowym przeze mnie (przez nas) jest przyznane.

.....dnia.....<sup>go</sup>.....18.....

\*) Stosownie do okoliczności trzeba albo wyraz „nieopakowane“ albo wiersz „w wadliwym opakowaniu, jakoto“ przekreślić.

Jeżeli posyłka składa się z kilku kolid, uznanie ograniczyć należy do tych sztuk, które albo są nieopakowane albo mają wadliwe opakowanie.



Działo się w Bernie, dnia czternastego października tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austryą i Węgry: Seiller.

Za Belgią: Jooris.

Za Niemcy: Otto Bülow

Za Francją: Hr. Diesbach.  
E. George.

Za Włochy: A. Peiroleri.

Za Luxemburg: W. Leibfried.

Za Holandya: T. M. C. Asser.  
J. C. M. Riemsdyk.

Za Rosyą: A. Hamburger.  
N. Isnard.

Za Szwajcaryą: Welti.  
Farner.

## Zlecenie dodatkowe.

— x —

..... dnia ..... 18.....

Ekspedycją towarową..... kolei żelaznej w.....  
upraszam (my), żeby posyłki za listem przewozowym z dnia.....

..... 18..... oddanej

do.....

w.....

adresowanej a mianowicie

Znaki i numera	Ilość	Sposób opakowania	Co zawiera	Waga w kilogramach

nie wydała odbiorcy w liście przewozowym wymienionemu, lecz

1. żeby ją zwróciła tutaj pod moim adresem.

2. żeby ją posłała do ..... w ..... stacya.....

kolei żelaznej.....

(Podpis.)

**Uwaga.** Te części wzoru, które nie stosują się w danym przypadku, należy przekreślić.

W przypadku pod Nr. 2 przewidzianym wolno wymienić tylko odbiorcę w pierwotnej stacyi przeznaczenia albo w stacyi pośredniej.

Działo się w Bernie, dnia czternastego października tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austryą i Węgry: Seiller.

Za Belgią: Jooris.

Za Niemcy: Otto Bülow.

Za Francją: Hr. Diesbach.  
E. George.

Za Włochy: A. Peiroleri.

Za Luxemburg: W. Leibfried.

Za Holandją: T. M. C. Aser.  
J. C. M. Riemsdyk.

Za Rosją: A. Hamburger.  
N. Isnard.

Za Szwajcaryą: Welti.  
Farner.



## P r o t o k ó ł.

Przystępując do podpisania umowy w dniu dzisiejszym zawartej, podpisani pełnomocnicy oświadczyli i przyjęli za wspólną zgodą, co następuje:

I. Co do artykułu 1go zgodzono się, że przewóz nie ma być uważany za międzynarodowy, jeżeli stacye odejścia i przeznaczenia posyłki leżą na obszarze tego samego państwa i posyłka na linii eksploatowanej przez zarząd tegoż państwa tylko przechodowo przecina obszar obcego państwa.

Również zgodzono się, że postanowienia umowy niniejszej nie mają być stosowane do posyłek idących z jakiegokolwiek stacyi na obszarze pewnego państwa bądź do dworca pogranicznego państwa sąsiedniego, w którym odbywa się manipulacja cłowa, bądź do stacyi między tym dworcem a granicą leżącą, wyjąwszy ten przypadek, że posyłający żąda zastosowania umowy niniejszej do takiej posyłki. Postanowienie to odnosi się także do posyłek idących z rzezonego dworca pogranicznego, albo jednej z wzmiankowanych stacyj pośrednich do stacyj drugiego państwa.

Co się tyczy artykułu 11go podpisani pełnomocnicy oświadczenia, że nie mogą przyjąć żadnego zobowiązania, któreby ograniczało wolność państw w urządzeniu ruchu wewnętrznego swoich kolei żelaznych. Zresztą stwierdzają, każdy co do państwa, które reprezentuje, że urządzenie to jest obecnie zgodne z zasadami w artykule 11 umowy postanowionemi i uznają za rzecz pożądaną, żeby zgodność ta była utrzymana.

III. Nadto uznano, że umowa nie zmienia w żadnym względzie stosunku między kolejami żelaznymi a państwem, do którego należą, i że stosunek ten także w przyszłości urządzany być ma w każdym państwie drogą prawodawczą, mianowicie zaś, że umowa nie narusza postanowień obowiązujących

w każdym państwie pod względem zatwierdzenia przez Rząd taryf i warunków przewozu.

IV. Zgodzono się, że regulamin tyczący się zaprowadzenia urzędu centralnego, tudzież postanowienia wykonawcze do umowy międzynarodowej, tyczącej się obrotu towarów na kolejach żelaznych, równie jak załączki 1, 2, 3 i 4 będą miały tę samą wagę i będą obowiązywały tak długo jak umowa.

Protokół niniejszy, który będzie ratyfikowany jednocześnie z umową dnia dzisiejszego zawartą, uważany być ma za część istotną tejże umowy; będzie miał tę samą wagę i będzie do tego samego czasu co ona obowiązywał.

W dowód czego pełnomocnicy podpisali protokół niniejszy.

Działo się w Bernie, dnia czternastego października tysiąc ósmset dziewięćdziesiątego roku.

Za Austryą i Węgry:	Seiller.
Za Belgią:	Jooris.
Za Niemcy:	Otto Bülow.
Za Francją:	Hr. Diesbach. E. George.
Za Włochy:	A. Peiroleri.
Za Luxemburg:	W. Leibfried.
Za Holandją:	T. M. C. Asser. J. C. M. Riemsdyk.
Za Rosją:	A. Hamburger. N. Isnard.
Za Szwajcaryą:	Welti. Farner.

# Convention internationale

sur le

## transport de marchandises par chemins de fer.

**Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie, agissant aussi au nom de Son Altesse le Prince de Liechtenstein, Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg etc. etc., Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et le Conseil fédéral de la Confédération Suisse,**

ont résolu

de conclure une convention sur le transport international de marchandises par chemins de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un commun accord et qui se trouve contenu dans le protocole de Berne du 17 juillet 1886, et ils ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

**Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie:**

Le Sieur Baron Alois von Seiller, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

**Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:**

Le Sieur Otto von Bülow, Conseiller intime actuel et Chambellan de Sa Majesté, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

**Sa Majesté le Roi des Belges:**

Le Sieur Joseph Jooris, Commandeur de l'Ordre de Léopold, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

**Le Président de la République française:**

Le Sieur Comte de Diesbach, Chargé d'Affaires de la République française près la Confédération Suisse,

et

Le Sieur George, Sénateur, Conseiller-maitre à la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

**Sa Majesté le Roi d'Italie:**

Le Sieur Auguste des Barons Peiroleri, Grand Officier de ses Ordres des St. Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

**Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc. etc.:**

Pour les Pays-Bas:

Le Sieur T. M. C. Asser, Chevalier de l'Ordre du Lion Néerlandais, Commandeur de l'Ordre de la Couronne de Chêne etc., Conseiller au Ministère des

Affaires étrangères, Professeur de Droit à l'Université d'Amsterdam,  
et

Le Sieur Jonkheer J. C. M. van Riemsdyk,  
Chef des Affaires générales de la Société pour  
l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Pour le Luxembourg:

Le Sieur Guillaume Leibfried, Docteur en  
droit, Avocat au Barreau de Luxembourg.

### Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies:

Le Sieur André de Hamburger, Son Secrétaire  
d'Etat et Envoyé extraordinaire et Ministre plénipo-  
tentiaire près la Confédération Suisse,  
et

Le Sieur Isnard, Ingénieur, Conseiller de  
Cour, Chef de division au Ministère des chemins de fer.

### Le Conseil fédéral de la Confédération Suisse:

Le Sieur Emile Welti, Chef du Département  
des postes et chemins de fer,  
et

Le Sieur Gottfried Farner, Inspecteur admini-  
stratif des chemins de fer suisses.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins  
pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme,  
sont convenus des articles suivants:

#### Article Premier.

La présente Convention internationale s'appli-  
que à tous les transports de marchandises qui sont  
exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe,  
du territoire de l'un des Etats contractants à desti-  
nation du territoire d'un autre Etat contractant, par  
les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans  
la liste ci-annexée, sous réserve des modifications  
qui seront introduites dans cette liste conformément  
aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions réglementaires prises d'un  
commun accord entre les Etats contractants pour  
l'exécution de la présente Convention auront la  
même valeur que la Convention elle-même.

#### Article 2.

Les dispositions de la présente Convention  
ne sont pas applicables au transport des objets  
suivants:

1° Les objets dont le monopole est réservé à  
l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un  
des territoires à parcourir.

2° Les objets qui, par leur dimension, leur  
poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas

au transport, à raison du matériel et des aménage-  
ments, même d'un seul des chemins de fer dont le  
concours est nécessaire pour l'exécution du  
transport.

3° Les objets dont le transport serait interdit,  
par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un  
des Etats à traverser.

#### Article 3.

Les dispositions réglementaires désigneront  
les objets qui, à raison de leur grande valeur, de  
leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient  
pour la régularité et la sécurité de l'exploitation,  
seront exclus du transport international réglé par  
la présente Convention, ou ne seront admis à ce  
transport que sous certaines conditions.

#### Article 4.

En ce qui concerne les transports internatio-  
naux, seront valables les conditions des tarifs com-  
muns des associations ou unions de chemins de fer,  
de même que celles des tarifs particuliers de  
chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront  
pas contraires à la Convention; sinon elles seront  
considérées comme nulles et non avenues.

#### Article 5.

Tout chemin de fer désigné, comme il est dit  
à l'article 1<sup>er</sup>, est tenu d'effectuer, en se confor-  
mant aux clauses et conditions de la présente Con-  
vention, tout envoi de marchandises constituant un  
transport international, pourvu

1° que l'expéditeur se conforme aux prescrip-  
tions de la Convention;

2° que le transport soit possible, eu égard  
aux moyens ordinaires de transport;

3° que des circonstances de force majeure ne  
s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter  
les expéditions qu'autant que le transport pourra  
en être effectué immédiatement. Les dispositions  
particulières en vigueur pour la gare d'expédition  
détermineront si cette gare sera tenue de prendre  
provisoirement en dépôt les marchandises dont le  
transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de  
leur acceptation au transport, à moins que le  
chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffi-  
sant, fondé sur les nécessités du service de l'explo-  
itation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet  
article pourra donner lieu à une action en répara-  
tion du préjudice causé.



## Article 6.

Toute expédition internationale (article 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

- a) Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.
- b) La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.
- c) La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.
- d) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.
- e) La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.
- f) La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (art. 38 et 40).
- g) La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.
- h) L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.
- i) La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).
- k) Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).
- l) La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes :

- 1° les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;
- 2° il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était con-

formé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

- 3° la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m) Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la Convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

## Article 7.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions réglementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant

pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des réglemens de police.

#### Article 8.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissance.

#### Article 9.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dom-

mages résultant de ces défauts d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

#### Article 10.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

#### Article 11.

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités



par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

#### Article 12.

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'article 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'art. 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

#### Article 13.

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant

du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

#### Article 14.

Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

#### Article 15.

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.



Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

#### Article 16.

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

#### Article 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

#### Article 18.

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

#### Article 19.

La livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

#### Article 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

#### Article 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

#### Article 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

#### Article 23.

Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débi-

teur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

#### Article 24.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

#### Article 25.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

#### Article 26.

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire

#### Article 27.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

#### Article 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

#### Article 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

#### Article 30.

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une



taute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

#### Article 31.

Le chemin de fer n'est pas responsable:

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition.

en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées,

il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

#### Article 32.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

#### Article 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (article 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

#### Article 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

#### Article 35.

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de



fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

#### Article 36.

L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

#### Article 37.

En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

#### Article 38.

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

#### Article 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

#### Article 40.

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$\frac{1}{10}$  du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à  $\frac{1}{10}$  du délai de transport;

$\frac{2}{10}$  du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à  $\frac{2}{10}$  du délai de transport;

$\frac{3}{10}$  du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à  $\frac{3}{10}$  du délai de transport;

$\frac{4}{10}$  du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à  $\frac{4}{10}$  du délai de transport;

$\frac{5}{10}$  du prix de transport pour tout retard supérieur à  $\frac{4}{10}$  du délai de transport.

Si la dite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$\frac{2}{10}$  du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à  $\frac{1}{10}$  du délai de transport;

$\frac{4}{10}$  du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à  $\frac{2}{10}$  du délai de transport;

$\frac{6}{10}$  du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à  $\frac{3}{10}$  du délai de transport;

$\frac{8}{10}$  du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à  $\frac{4}{10}$  du délai de transport;

$\frac{10}{10}$  du prix de transport pour un retard supérieur à  $\frac{4}{10}$  du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

#### Article 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

#### Article 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

#### Article 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins

expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

#### Article 44.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:

a) La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b) L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (article 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

#### Article 45.

Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

#### Article 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

#### Article 47.

Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé



l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

#### Article 48.

Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

#### Article 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

#### Article 50.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, *in quali* et *quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

#### Article 51.

Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

#### Article 52.

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

#### Article 53.

Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

#### Article 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

#### Article 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

#### Article 56.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (*cautio judicatum solvi*) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

#### Article 57.

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

4° D'instruire les demandes en modification de la présente Convention, et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence.



5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action.

#### Article 58.

L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1<sup>er</sup>.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée, ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

#### Article 59.

Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

#### Article 60.

La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai, devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à BERNE, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie: (L. S.) Seiller.

Pour l'Allemagne: (L. S.) Otto von Bülow.

Pour la Belgique: (L. S.) Jooris.

Pour la France: (L. S.) C<sup>te</sup> de Diesbach.  
(L. S.) E. George.

Pour l'Italie: (L. S.) A. Peiroleri.

Pour le Luxembourg: (L. S.) W. Leibfried.

Pour les Pays-Bas: (L. S.) T. M. C. Asser.  
J. C. M. van  
Riemsdyk.

Pour la Russie: (L. S.) A. Hamburger.  
N. Isnard.

Pour la Suisse: (L. S.) Welti.  
(L. S.) Farner.

## Liste des lignes de chemins de fer

auxquelles s'applique

la Convention internationale en matière de transport de marchandises.

### Allemagne.

#### A. Lignes exploitées par des administrations allemandes.

##### I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités par l'Etat.

1. Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.
2. Chemin de fer militaire.
3. Chemins de fer de l'Etat de Prusse et les autres chemins de fer exploités par l'Etat de Prusse, à l'exception:
  - a) du chemin d'embranchement à voie étroite de la Haute-Silésie.
4. Chemins de fer de l'Etat de Bavière.
5. Chemins de fer de l'Etat de Saxe et les autres chemins de fer exploités par l'Etat de Saxe, à l'exception des lignes à voie étroite suivantes:
  - b) Döbeln—Mügeln—Oschatz.
  - c) Grunstädtel—Oberrittersgrun.
  - d) Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.
  - e) Klotzsche—Königsbruck.
  - f) Mosel—Ortmannsdorf.
  - g) Mügeln près Oschatz—Nerchau-Trebsen.
  - h) Mügeln près Pirna—Geising.
  - i) Potschappel—Wilsdruff.
  - k) Radebeul—Radebourg.
  - l) Schöenfeld—Geyer.
  - m) Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, y compris l'embranchement Oberherold—Thum.
  - n) Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf.
  - o) Zittau—Markersdorf.
  - p) Zittau—Oybin, y compris l'embranchement Bertsdorf—Jonsdorf.

6. Chemin de fer de l'Etat de Wurtemberg.
7. Chemin de fer de l'Etat de Bade et les chemins de fer privés exploités par l'Etat de Bade.
8. Chemin de fer du Mein—Neckar, y compris la ligne Eberstadt—Pfungstadt.
9. Chemins de fer grand-ducaux de la Haute-Hesse.
10. Chemin de fer grand-ducal Frédéric François de Mecklembourg, à l'exception:
  - q) du chemin de fer à voie étroite Doberan—Heiligendamm.
11. Chemins de fer de l'Etat d'Oldenbourg, à l'exception:
  - r) du chemin de fer Ocholt—Westerstede.

##### II. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.

12. Chemin de fer Alt-Damm—Colberg.
13. Chemin de fer Altona—Kaltenkirchen.
14. Chemin de fer Arnstadt—Ictershausen.
15. Chemin de fer de l'Etat Brunswick.
16. Chemin de fer Breslau—Varsovie.
17. Chemin de fer de la vallée de Broel (Hennef—Waldbroel).
18. Chemin de fer de Crefeld.
19. Chemin de fer de Cronberg.
20. Chemin de fer Dahme—Uckro.
21. Chemin de fer Dortmund—Gronau—Enschede.
22. Chemin de fer à voie étroite Eckernförde—Kappeln.
23. Chemin de fer Eisenberg—Crossen.
24. Chemin de fer Eisern—Siegen.



25. Chemin de fer de la vallée de l'Erms (Metzingen—Urach).

26. Chemin de fer Eutin—Lübeck.

27. Chemin de fer Flensburg—Kappeln.

28. Chemin de fer de jonction de Francfort s. Mein.

29. Chemin de fer Fürth—Zirndorf.

30. Chemin de fer de la forge George-Marie.

31. Chemin de fer Gernrode—Harzgerode.

32. Chemin de fer Gotteszell—Viechtach (section de Gotteszell à Teisnach).

33. Chemin de fer Halberstadt—Blankenbourg.

34. Chemin de fer Louis de Hesse.

35. Chemin de fer Hohenebra—Ebeleben.

36. Chemin de fer Hoya (Hoya—Eystrup).

37. Chemin de fer Ilmenau-Grossbreitenbach.

38. Chemin de fer de Kerkerbach.

39. Chemin de fer Kiel—Eckernförde—Flensburg.

40. Chemin de fer de Kirchheim.

41. Chemin de fer Königsberg—Cranz.

42. Chemins de fer à voie étroite du district d'Altena.

43. Chemin de fer Lübeck—Buchen et Lübeck—Hambourg.

44. Chemin de fer Louis (Nuremberg—Fürth).

45. Chemin de fer Marienbourg—Mlawka.

46. Chemin de fer du Sud du Mecklembourg (Parchim—Neubrandenbourg).

47. Chemin de fer Murnau—Garmisch-Partenkirchen.

48. Chemin de fer Neubrandenbourg—Friedland.

49. Chemin de fer Neuwaldensleben.

50. Chemin de fer Neustrelitz—Warnemünde.

51. Chemin de fer Neustrelitz—Wesenberg—Mirow.

52. Chemin de fer Oberdorf—Füssen.

53. Chemin de fer Osterwieck-Wasserleben.

54. Chemin de fer Osthofen—Westhofen.

55. Chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, y compris la ligne Fischhausen—Palmnicken.

56. Chemin de fer Parchim—Ludwigslust.

57. Chemin de fer Paulinenaue—Neu-Ruppin.

58. Chemin de fer Peine—Ilse.

59. Chemin de fer du Palatinat.

60. Chemin de fer de la Priegnitz (Perleberg—Wittstock).

61. Chemin de fer Reinheim—Reichelsheim.

62. Chemin de fer Rhene—Diemelthal (Bredelar—Martenberg).

63. Chemin de fer de Ruhla (Wutha—Ruhla).

64. Chemin de fer de la Saale.

65. Chemin de fer Schafłach—Gmund.

66. Chemin de fer Schleswig—Angel (Schleswig—Suderbrarup).

67. Chemin de fer Sonthofen—Oberstdorf.

68. Chemin de fer Sprendlingen—Wöellstein.

69. Chemin de fer Stargard—Cüstrin, y compris la ligne Glasow—Berlinchen.

70. Chemin de fer Stendal—Tangermünde.

71. Chemin de fer Warstein—Lippstadt.

72. Chemin de fer Weimar—Gera.

73. Chemin de fer Wermelskirchen—Burg.

74. Chemin de fer de Werra.

75. Chemin de fer Wittenberge—Perleberg.

76. Chemin de fer Wornis—Offstein.

77. Chemin de fer Zell—Todtnau.

78. Chemin de fer Zschipkau—Finsterwalde.

## B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

### I. Administrations russes.

79. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Grande Compagnie Russe, de la frontière russe-allemande près Eydtkuhnen à Eydtkuhnen.

80. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Brest-Grajewo, de la frontière russe-allemande près Prostken à Prostken.

81. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de la Vistule, de la frontière russe-allemande près Illowo à Illowo.

### II. Administrations autrichiennes.

82. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-allemande près Myslowitz à Myslowitz.

83. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Central Morave-Silésien, de la frontière austro-allemande près Hengersdorf à Ziegenhals.

84. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord-Ouest Autrichien, de la frontière austro-allemande près Wichtstadtl à Mittelwalde.

85. Le tronçon, exploité par la société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'Etat, de la frontière austro-allemande près Mittelsteine à Mittelsteine.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer de jonction Sud-Nord Allemand, de la frontière austro-allemande:

86. près Liebau à Liebau.

87. près Seidenberg à Seidenberg.

88. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Ebersbach à Ebersbach.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer de Buschtěhrad, de la frontière austro-allemande:

89. près Reitzenhain à Reitzenhain.

90. près Klingenthal à Klingenthal.

91. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de l'Ouest de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Fourth i. W. à Fourth i. W.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien, de la frontière austro-allemande:

92. près Niklasdorf à Ziegenhals.
93. près Passau à Passau.
94. près Braunau à Simbach.
95. près Lochau à Lindau.

### III. Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer du Nord-Est Suisse, de la frontière suisse-allemande:

96. près Constance à Constance.
97. près Rielasingen à Singen.
98. près Waldshut à Waldshut.

### IV. Administrations françaises.

Les tronçons, appartenant aux chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine et co-exploités par le chemin de fer de l'Est Français, de la frontière franco-allemande:

99. près Altmünsterol à Altmünsterol.
100. près Avricourt à Deutsch-Avricourt.
101. près Chambrey à Chambrey.
102. près Novéant à Novéant.
103. près Amanweiler à Amanweiler.
104. près Fentsch (Fontoi) à Fentsch (Fontoi).

### V. Administrations belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central Belge, de la frontière néerlandaise-allemande:

105. près Aix-la-Chapelle à Aix-la-Chapelle.
106. près Dalheim à Dalheim.

### VI. Administrations néerlandaises.

107. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Brabant-septentrional-Allemand, de la frontière néerlandaise-allemande près Gennep à Wesel.

108. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Hollandais, de la frontière néerlandaise-allemande près Cranenbourg à Cleve.

109. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Rhénan-Néerlandais, de la frontière néerlandaise-allemande près Emmerich à Emmerich.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer de l'Etat Néerlandais, de la frontière néerlandaise-allemande:

110. près Gronau à Gronau.
111. près Gildehaus à Salzbergen.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations allemandes, voir:

- Belgique, chiffre 14.  
 France, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.  
 Luxembourg, chiffres 2, 3.  
 Pays-Bas, chiffres 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.  
 Autriche-Hongrie, chiffres 25 à 44 inclus.  
 Russie, chiffres 47, 48, 49, 50, 51, 52.  
 Suisse, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

## Autriche-Hongrie.

I. Royaumes et pays représentés au „Reichsrath“ (y compris Liechtenstein).

A. Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés mentionnées ci-dessous, ayant leur siège en Autriche-Hongrie.

1. Direction générale impériale-royale des chemins de fer de l'Etat Autrichien, y compris la partie de la ligne de Feldkirch à Buchs qui est située dans la principauté de Liechtenstein et le tronçon co-exploité par la Compagnie Italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne près Pontebba à Pontafel. Sont exceptées par contre les lignes des chemins de fer de l'Etat en Dalmatie:

- a) Spalato—Siverič—Knin.
- b) Perkovic—Slivno—Sebenico.  
en outre les lignes d'intérêt local de Koloméa:
- c) Koloméa—Sloboda rungurska et l'embranchement:
- d) Nadwornianski przedmiescie Szeparowce—Kniaźdwór.

2. Chemin de fer Aussig—Teplitz.

3. Chemins de fer commerciaux de la Bohême.

4. Chemin de fer du Nord de la Bohême.

5. Chemin de fer de l'Ouest de la Bohême.

6. Chemin de fer Bozen—Meran.

7. Chemin de fer de Buschtěhrad.

8. Chemin de fer Galicien de Charles-Louis, y compris les tronçons de Brody et Podwoloczyska à la frontière austro-russe près Brody et Podwoloczyska co-exploités par l'administration des chemins de fer Russes du Sud-Ouest. Est excepté par contre l'embranchement:

e) Podleze—Niepolomice.

9. Chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand.

10. Chemin de fer Kaschau—Oderberg (tronçon Autrichien).

11. Chemin de fer de Kremsthal.

12. Chemin de fer Central Morave-Silésien.

13. Chemin de fer d'intérêt local de Neutitschein.

14. Chemin de fer du Nord-Ouest-Autrichien.

15. Société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'Etat (lignes Autrichiennes).

16. Société des chemins de fer du Sud (lignes Autrichiennes), excepté la ligne d'intérêt local à voie étroite Mœdling—Hinterbruehl près de Vienne (à moteurs électriques).

17. Chemin de fer de jonction Sud-Nord-Allemand.



18. Chemin de fer d'intérêt local Stauding—Stramberg.

19. Chemins de fer de l'Etat Hongrois exploitant le tronçon de Lawoczne à la frontière hongroise du chemin de fer de l'Etat impérial-royal de Stryj à la frontière hongroise près Beskid.

20. Chemin de fer Vienne—Aspang.

21. Chemin de fer de ceinture à Vienne.

## B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

### I. Administrations italiennes.

Les tronçons, exploités par la Compagnie Italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne:

22. près Cormons à Cormons.

23. près Pontebba à Pontafel dans la direction de l'Italie.

24. près Peri à Ala.

### II. Administrations allemandes.

Les tronçons exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière, de la frontière allemande-autrichienne:

25. près Kiefersfelden à Kufstein.

26. près Salzboung à Salzboung.

27. près Waldsassen à Eger.

28. près Schirnding à Eger.

29. près Asch à Eger.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Saxe, de la frontière allemande-autrichienne:

30. près Brambach à Eger.

31. près Bärenstein à Weipert.

32. près Moldau à Moldau.

33. près Schœna à Bodenbach.

34. près Schœna à Tetschen.

35. près Neusalza-Spremberg à la frontière austro-allemande près Taubenheim.

36. près Alt- et Neu-Gersdorf à la frontière austro-allemande près Ebersbach.

37. près Seiffhennersdorf à Warnsdorf.

38. près Gross-Schœnau à Warnsdorf.

39. près Zittau à Reichenberg.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-autrichienne:

40. près Neusorge à Halbstadt.

41. près Jägerndorf à Jägerndorf.

42. près Oderberg à Oderberg.

43. près Goczalkowitz à Dzieditz.

44. près Neuberun à Oswięcim.

### III. Administrations russes.

Les tronçons exploités par les chemins de fer Russes du Sud-Ouest dans la direction de la Russie, de la frontière russe-autrichienne:

45. près Radziwilow à Brody.

46. près Woloczysk à Podwoloczyska.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations autrichiennes, voir:

Allemagne, chiffres 82 à 95 inclus.

Italie, chiffre 6.

Russie, chiffres 53, 54, 55.

Suisse, chiffres 12, 13.

### II. Hongrie.

Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés mentionnées ci-dessous, ayant leur siège en Autriche ou en Hongrie.

1. Chemins de fer de l'Etat Hongrois, excepté les lignes:

Garam-Berzencze—Selmeczbánya.

Soroksár—Szt.-Lőrincz.

Taraczköz—Teresei.

mais y compris les lignes suivantes exploitées par les chemins de fer de l'Etat:

a. Frontière de Roumanie—Prédeal.

b. Zimony (frontière)—Belgrade.

c. Brod—Bosna-Brod.

d. Chemin de fer Arad—Temesvár.

e. Chemin de fer d'intérêt local Békés-Földvár—Békés.

f. Chemin de fer d'intérêt local Debreczen—H. Nánás—Büd.-Szt.-Mihály.

g. Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Várad—Belényes—Vaskoh.

h. Chemin de fer d'intérêt local Pusztá-Tenyő—Kun-Szt.-Márton.

i. Chemin de fer d'intérêt local Kun-Szt.-Márton—Szentes.

j. Chemin de fer d'intérêt local Ujszász—Jász-Apáti.

k. Chemin de fer d'intérêt local Mező-Tur—Turkeve.

l. Chemins de fer d'intérêt local de Zagorie (Csáktornya—Zágráb).

m. Chemin de fer d'intérêt local Vinkovce—Brčka.

n. Chemin de fer d'intérêt local Maros-Vásárhely—Szász-Régen.

o. Chemin de fer d'intérêt local de Mátra.

p. Chemin de fer d'intérêt local Bánréve—Ózd.

q. Chemin de fer d'intérêt local de Bihar.

r. Chemin de fer d'intérêt local Héjasfalva—Székelyudvarhely.

s. Chemin de fer d'intérêt local Maros Ludas—Beszterce.



## Belgique.

- t) Chemin de fer d'intérêt local Ruma—Vrdnik.  
 u) Chemin de fer d'intérêt local Szombathely—Pinkafő.  
 v) Chemin de fer d'intérêt local Bóba—Sümegeh.  
 w) Chemin de fer d'intérêt local Marmaros-Sziget—Sziget.  
 x) Chemin de fer d'intérêt local Szatmár—Nagybánya.  
 y) Chemin de fer d'intérêt local de Szilagyság.  
 z) Chemin de fer d'intérêt local Nyiregyháza—Mátészalka.  
 aa) Chemin de fer d'intérêt local Rétszihus—Szegszárd.  
 bb) Chemin de fer d'intérêt local Budapest—Lajosmizse.  
 cc) Chemin de fer d'intérêt local Kisúj-szállás—Dévaványa—Gyoma.  
 dd) Chemins de fer d'intérêt local Bács—Bodrogh.  
 ee) Chemin de fer Pécs—Barcs.  
 ff) Chemin de fer Mohács—Pécs.

2. Société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'Etat (lignes Hongroises), y compris les lignes exploitées par cette société:

Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Kiskinda—Nagy-Becskerek.

Chemin de fer d'intérêt local de Torontál.

3. Société des chemins de fer du Sud (lignes Hongroises), y compris les lignes d'intérêt local exploitées par cette société:

a) Kőszegh—Szombathely.

b) Barcs—Pakrácz.

4. Compagnie de chemin de fer Kaschau—Oderberg (lignes Hongroises), y compris la partie Margitfalu—Gölniczbánya du chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Gölnicz, exploitée par la compagnie, mais excepté la partie à voie étroite Gölniczbánya—Szomolnok de la même ligne.

5. Compagnie du chemin de fer Győr—Sopron—Ebenfurt, y compris le tronçon exploité par elle de Lajta-Ujfalu—Ebenfurt de la ligne de la Société des chemins de fer du Sud Vienne—Pottendorf—Wiener-Neustadt.

6. Chemin de fer d'intérêt local d'Arad et de Csanád.

7. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Szamos.

8. Chemin de fer d'intérêt local Keszthely—Balaton-Szt. György.

9. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Poprád.

### A. Lignes exploitées par des administrations belges.

1. Administration des chemins de fer de l'Etat Belge.  
 2. Nord Belge.  
 3. Grand Central Belge.  
 4. Liège—Maestricht.  
 5. Gand—Terneuzen.  
 6. Malines—Terneuzen.  
 7. Flandre Occidentale.  
 8. Chemin de fer de Chimay.  
 9. Gand—Eecloo—Bruges.  
 10. Termonde—St.-Nicolas.  
 11. Hasselt—Maeseyck.  
 12. Anvers—Gand (Waes).

### B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

#### I. Administrations néerlandaises.

13. Le tronçon, exploité par la Compagnie des chemins de fer de l'Etat Néerlandais, de la frontière belge-néerlandaise près Achel à Liège-Vivegnis, Ans (Etat) et Flémalle-Grande.

#### II. Administrations allemandes.

14. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière belge-néerlandaise près Bleyberg à Bleyberg.

#### III. Administrations françaises.

Les tronçons, exploités par la Compagnie des chemins de fer français du Nord, de la frontière belge-française:

15. près Comines à Comines;

16. près Halluin à Menin.

#### IV. Administrations luxembourgeoises.

Les tronçons, exploités par la société du chemin de fer Prince Henry, de la frontière belge-luxembourgeoise:

17. près Pétange à Athus;

18. près Clémency à Autel-Bas.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations belges, voir:

Allemagne, chiffres 105, 106.

France, chiffres 9, 10, 11, 12, 13.

Pays-Bas, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

## France.

### A. Lignes exploitées par des administrations françaises.

Les lignes d'intérêt général:

1. Du Nord.
2. De l'Est, y compris les lignes de Monthermé à Monthermé, Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois, Carignan à Messempré, Charmes à Rembervillers, Avricourt à Blamont et à Cirey, Saint-Dizier à Vassy, Vassy à Doulevant-le-Château, exploitées par la Compagnie pour le compte des concessionnaires directs.
3. De l'Ouest.
4. De Paris-Lyon-Méditerranée, y compris le chemin de fer du Vieux Port de Marseille et celui d'Arles à Saint-Louis, exploités pour le compte des concessionnaires directs.
5. D'Orléans, y compris les lignes d'intérêt local de la Sarthe exploitées dans les mêmes conditions que le réseau normal.
6. Du Midi.
7. Du réseau de l'Etat, y compris les lignes d'intérêt local de Ligré-Rivière à Richelieu et de Barbezieux à Châteauneuf, exploitées pour le compte des concessionnaires directs.
8. Des deux Ceintures de Paris, y compris la ligne stratégique de Valenton à Massy-Palaiseau.

### B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

#### I. Administrations belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central Belge, de la frontière franco-belge:

9. près Treignes à Vireux;
10. près Doissche à Givet.
11. Le tronçon, exploité par la Compagnie de chemin de fer du Nord Belge, de la frontière franco-belge près Heer-Agimont à Givet.
12. Le tronçon, exploité par la Compagnie Belge des chemins de fer de la Flandre Occidentale, de la frontière franco-belge près Abeele à Hazebrouck.
13. Le tronçon, exploité par la Compagnie Belge du chemin de fer de Chimay, de la frontière franco-belge près Momignies à Anor.

#### II. Administrations allemandes.

Les tronçons, appartenant au chemin de fer de l'Est Français et co-exploités par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière franco-allemande:

14. près Altmunsterol à Petit-Croix;
15. près Deutsch-Avicourt à Igney-Avicourt;
16. près Chambrey à Moncel;
17. près Novéant à Pagny-sur Moselle;
18. près Amanweiler à Batilly;
19. près Fentsch (Fontoi) à Audun-le-Roman.

#### III. Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par la Compagnie du Jura-Simplon, de la frontière franco-suisse:

20. près Delle à Delle;
21. près Vallorbes à Pontarlier;
22. près Verrières à Pontarlier.

#### IV. Administrations italiennes.

23. Le tronçon, exploité par la Compagnie Italienne de la Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Modane à Modane.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations françaises, voir:

- Allemagne chiffres 99, 100, 101, 102, 103, 104.  
Belgique, chiffres 15, 16.  
Italie, chiffre 4.  
Suisse, chiffres 20, 21, 22, 23.

## Italie.

### A. Lignes exploitées par des administrations italiennes.

1. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau de la Méditerranée.
2. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau de l'Adriatique.
3. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau sicilien.

### B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

#### I. Administrations françaises.

4. Le tronçon, exploité par la Compagnie française de Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Ventimiglia à Ventimiglia.

#### II. Administrations suisses.

5. Le tronçon, exploité par la Compagnie du Gothard, de la frontière italo-suisse près Pino à Luino.

### III. Administrations autrichiennes.

6. Le tronçon, co-exploité par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien dans la direction vers l'Italie, de la frontière italo-autrichienne, près Pontafel à Pontebba.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations italiennes, voir:

France, chiffre 23.

Autriche-Hongrie, chiffres 22, 23, 24.

Suisse, chiffre 24.

## Luxembourg.

### A. Lignes exploitées par des administrations luxembourgeoises.

1. Chemin de fer Prince-Henri, y compris la ligne de Wasserbillig à Grevenmacher.

### B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

#### I. Administrations allemandes.

2. Les lignes des chemins de fer Guillaume du Luxembourg exploitées par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.

3. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande luxembourgeoise près Trois-Vierges à Trois-Vierges.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations luxembourgeoises, voir:

Belgique, chiffres 17, 18.

## Pays-Bas.

### A. Lignes exploitées par des administrations néerlandaises.

1. Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais.

2. Compagnie du chemin de fer Rhénan-Néerlandais.

3. Compagnie du chemin de fer Hollandais.

4. Compagnie du chemin de fer Central-Néerlandais.

5. Compagnie du chemin de fer Brabant-Sepentrional-Allemand.

6. Compagnie du chemin de fer Haarlem-Zandvoort.

### B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

#### I. Administrations allemandes.

7. Le tronçon, exploité par les chemins de fer de l'Etat grand-ducal d'Oldenbourg, de la frontière

allemande-néerlandaise près Neuschanz à Neuschanz.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-néerlandaise:

8. près Borken à Winterswyk;

9. près Bocholt à Winterswyk;

10. près Elten à Zevenaar;

11. près Straelen à Venloo;

12. près Kaldenkirchen à Venloo;

13. près Dahlheim à Vlodrop.

#### II. Administrations belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central Belge:

14. De la frontière belge-néerlandaise près Hamont à la frontière néerlandaise-allemande près Dahlheim.

15. De la frontière belge-néerlandaise près Lanaeken à la frontière néerlandaise-allemande près Aix-la-Chapelle.

16. De la frontière belge-néerlandaise près Weelde-Merxplas à Tilbourg.

17. Le tronçon exploité par le chemin de fer Liège-Maastricht, de la frontière belge-néerlandaise près Visé à Maastricht.

18. Le tronçon, exploité par la Compagnie du chemin de fer de Malines à Terneuzen, de la frontière belge-néerlandaise près La Clinge à Terneuzen.

19. Le tronçon, exploité par la Compagnie du chemin de fer de Gand à Terneuzen, de la frontière belge-néerlandaise près Selzaete à Terneuzen.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations néerlandaises, voir:

Belgique, chiffre 13.

Allemagne, chiffres 107, 108, 109, 110, 111.

## Russie.

### A. Lignes exploitées par des administrations russes.

1. Chemin de fer Nicolas.

2. Chemin de fer Poutiloff (embranchement du chemin de fer Nicolas).

3. Chemin de fer Rybinsk—Bologoïé.

4. Chemin de fer Ostachkovo—Rjew.

5. Chemin de fer St. Pétersbourg—Varsovie.

6. Chemin de fer de la Baltique (à l'exception de la 2<sup>e</sup> section).

7. Chemin de fer Riga—Tuckum.

8. Chemin de fer Moscou-Nijninogorod.

9. Chemin de fer Chouïa—Ivanovo.

10. Chemin de fer Moscou—Jaroslavl.

11. Chemin de fer Moscou—Brest.

12. Chemin de fer Moscou—Koursk.



13. Chemin de fer Moscou—Riazan.
14. Chemin de fer Riazan—Koslow.
15. Chemin de fer Riazsk—Viazma.
16. Chemin de fer Riazsk—Morchansk.
17. Chemin de fer Tambow—Koslow.
18. Chemin de fer Tambow—Saratow.
19. Chemin de fer Griazi—Tsaritsyn.
20. Chemin de fer Kozlow — Voronège — Rostow.
21. Chemin de fer Cathérine.
22. Chemin de fer Orel—Griazi.
23. Chemin de fer de Livny (voie étroite).
24. Chemin de fer Orel—Vitebsk.
25. Chemin de fer Dünabourg—Vitebsk.
26. Chemin de fer Riga—Dünabourg.
27. Chemin de fer de Mitau.
28. Chemin de fer Libau—Romny.
29. Chemin de fer Varsovie—Terespol.
30. Chemin de fer Varsovie-Bromberg.
31. Chemin de fer Varsovie—Vienne.
32. Chemin de fer de Lodzi.
33. Chemin de fer Kursk—Kiew.
34. Chemins de fer Sud-Ouest.
35. Chemin de fer Kharkow—Nicolaiëw.
36. Chemin de fer Kursk—Kharkow—Azow.
37. Chemin de fer Losovaïa—Sébastopol.
38. Chemin de fer de la Vistule.
39. Chemin de fer Ivangorod—Dombrovo.
40. Chemin de fer Morchansk—Syzran.
41. Chemin de fer de Vladikavkaz.
42. Chemin de fer de Fastow.
43. Chemin de fer d'Orenbourg.
44. Chemin de fer Samara—Oufa.
45. Chemin de fer de Mourome.
46. Chemins de fer de Polésie.

## B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

### I. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-russe:

47. près Eydtkuhen à Wirballen;
48. près Ottlotschin à Alexandrow;
49. près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de l'Oder rive droite);
50. près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de la Haute-Silésie).

51. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, de la frontière allemande-russe près Prostken à Grajewo.

52. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Marienbourg—Mława, de la frontière allemande-russe près Illowo à Mława.

### II. Administrations autrichiennes.

53. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-russe près Szczakowa à Granica.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer Galicien de Charles-Louis dans la direction vers la Russie de la frontière austro-russe:

54. près Brody à Radziwilow;
55. près Podwoleczyka à Woloczysk.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations russes, voir:

- Allemagne, chiffres 79, 80, 81.  
Autriche-Hongrie, chiffres 45, 46.

## Suisse.

### A. Lignes exploitées par des administrations suisses.

1. Chemin de fer du Central Suisse.
2. Chemin de fer du Gothard.
3. Chemin de fer du Jura-Simplon.
4. Chemin de fer du Nord-Est Suisse.
5. Chemin de fer de l'Union Suisse.
6. Chemin de fer du Jura neuchâtelois.
7. Chemin de fer de l'Emmenthal.
8. Chemin de fer Langenthal—Huttwil.
9. Chemin de fer du Tössthal.
10. Chemin de fer du Seethal argovien-lucernois.
11. Chemin de fer du Sud-Est Suisse.

### B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

#### I. Administrations autrichiennes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien, de la frontière austro-suisse:

12. près Buchs à Buchs;
13. près St. Margrethen à St. Margrethen.

#### II. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Bade, de la frontière allemande-suisse:

14. près Gottmadingen à la frontière suisse-allemande près Wilchingen;
15. près Stetten à Bâle;
16. près Leopoldshöhe à Bâle;
17. près Grenzach à Bâle.
18. Le chemin de fer de raccordement de la gare badoise à la gare du Central à Bâle, co-exploité par les chemins de fer Badois.

19. Le tronçon, exploité par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière allemande-suisse près St. Louis à Bâle.

### III. Administrations françaises.

Les tronçons, exploités par la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-suisse:

- 20. près St. Gingolph à Bouveret;
- 21. près Chêne-Bourg à Genève-Eaux-Vives;
- 22. près La Plaine à Genève-Cornavin;
- 23. près Col-des-Roches au Locle.

### IV. Administrations italiennes.

24. Le tronçon, exploité par les Compagnies Italiennes du réseau de la Méditerranée et de l'Adriatique, de la frontière italo-suisse près Chiasso à Chiasso.

**Remarque.** En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations suisses, voir:

- Allemagne, chiffres 96, 97, 98.
- France, chiffres 20, 21, 22.
- Italie, chiffre 5.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie:	Seiller.
Pour l'Allemagne:	Otto von Bülow.
Pour la Belgique:	Jooris.
Pour la France:	C <sup>te</sup> de Diesbach. E. George.
Pour l'Italie:	A. Peiroleri.
Pour le Luxembourg:	W. Leibfried.
Pour les Pays-Bas:	T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.
Pour la Russie:	A. Hamburger. N. Isnard.
Pour la Suisse:	Wolti. Farner.

# Règlement

relatif

## à l'institution d'un office central.

### Article I.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siège de cet Office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 100.000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

### Article II.

L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible,

portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

### Article III.

Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.



Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé ce Règlement.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie: Seiller.

Pour l'Allemagne: Otto von Bülow.

Pour la Belgique: Jooris.

Pour la France: C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.

Pour l'Italie: A. Peiroleri.

Pour le Luxembourg: W. Leibfried.

Pour les Pays-Bas: T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.

Pour la Russie: A. Hamburger.  
N. Isnard.

Pour la Suisse: Welti.  
Farner.

## Dispositions réglementaires

pour

# l'exécution de la Convention internationale

sur le

## transport de marchandises par chemins de fer.

### §. 1.

(Article 3 de la Convention.)

Sont exclus du transport:

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3° Transports funèbres.

4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs États contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des

dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

### §. 2.

(Article 6 de la Convention.)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que, lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon des règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

### §. 3.

(Article 7 de la Convention.)

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au §. 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5% la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

### §. 4.

(Article 9 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

### §. 5.

(Article 13 de la Convention.)

Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

### §. 6.

(Article 14 de la Convention.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a) Pour la grande vitesse:

1° Délai d'expédition . . . . . 1 jour.

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . 1 jour.

b) Pour la petite vitesse:

1° Délai d'expédition . . . . . 2 jours.

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

1° Les jours de foire.

2° Les époques de trafic extraordinaire.

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.

4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.



De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inscrit dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

#### §. 7.

(Article 15 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

#### §. 8.

(Article 32 de la Convention.)

Une tolérance de 2% du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

bois de teinture râpés et moulus,  
écorces,  
racines,  
bois de réglisse,  
tabac haché,  
graisses,  
savons et huiles fermes,  
fruits frais,  
feuilles de tabac fraîches,  
laine,  
peaux,  
fourrures,  
cuirs,  
fruits séchés ou cuits,  
tendons d'animaux,  
cornes et onglons,  
os (entiers et moulus),  
poissons séchés,  
houblon,  
mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention cette tolérance est réduite à 1%.

#### §. 9.

(Article 38 de la Convention.)

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

#### §. 10.

(Article 48 de la Convention.)

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la Convention et le §. 6 des présentes dispositions réglementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante :

1. Entre deux chemins de fer voisins :

a) Le délai d'expédition, en deux parties égales.

b) Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2. Entre trois chemins de fer ou plus.

a) Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.

b) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.

c) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

#### §. 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions réglementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs  
ont signé.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit  
cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie: Seiller.

Pour l'Allemagne: Otto von Bülow.

Pour la Belgique: Jooris.

Pour la France: C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.

Pour l'Italie: A. Peiroleri.

Pour le Luxembourg: W. Leibfried.

Pour les Pays-Bas: T. M. C. Asser.

J. C. M. van Riemsdyk.

Pour la Russie: A. Hamburger.

N. Isnard.

Pour la Suisse: Welti.

Farner.

# Prescriptions

relatives

## aux objets admis au transport sous certaines conditions.

### I.

Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en ferblanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être en fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins assemblées avec rainures et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

Les pétards ne seront admis au transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

### II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de „capsules“ ou „pastilles fulminantes“, etc.

### III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes

d'amadou) seront emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

### IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le N° III.

### V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en ferblanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

### VI.

Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en ferblanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de „phosphore jaune (blanc) ordinaire“ et celle de „haut“.



Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en ferblanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication „phosphore rouge“.

#### VII.

Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en ferblanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

#### VIII.

La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

#### IX.

L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodium) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante:

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de sable fossile ou autres substances meubles.

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance

équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets voir N° XXXV.

#### X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes: soit

1° en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2° en vases de fer blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles,

ou

3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles.

#### XI.

L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au N° IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

#### XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

#### XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

#### XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

## XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau forte) sont soumis aux prescriptions suivantes:

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions du N° XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions sous 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

## XVI.

La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brome sont soumis aux prescriptions spécifiées sous N° XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

## XVII.

Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le N° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

## XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transportée que

1° dans des boîtes de ferblanc, fortes, étanées et bien soudées,

ou

2° dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que pous-

sière de scories, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du N° XV, 2 et 3 sont applicables.

## XIX.

Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir N° IX) et de l'essence de pétrole (voir N° XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le N° XI, on appliquera en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches les prescriptions du N° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

## XX.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer;

les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (Solaroel, photogène, etc.);

les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylene, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine)

sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

- a) dans des tonneaux particulièrement bons et solides, ou
- b) dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou
- c) dans des vases en verre; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous-indiquées:

aa) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles;



*bb)* Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du N° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du N° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

## XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzöl).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

*a)* dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

*b)* dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

*c)* dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

*aa)* Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

*bb)* Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot „inflammable“ imprimé sur fond rouge les mots „à porter à la main“. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: „à manœuvrer avec précaution“.

9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température



de 17,5° Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du N° XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

## XXII.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5° Celsius.

Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes:

1° Ces objets ne peuvent être transportés que

a) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

b) dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions sous 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre

ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot „inflammable“, imprimé sur fond rouge, les mots „à porter à la main“. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: „à ranger avec précaution“.

## XXIII.

Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'armoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

## XXIV.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écaillé ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que

1° si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription: „arsenic (poison)“, et

2° si l'emballage est fait de la manière suivante:

soit

a) en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

ou

b) en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c) en cylindres de ferblanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

## XXV.

Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV, 1 et sous XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

## XXVI.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que: sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que: sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus; les préparations de plomb, tels que: litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb; poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

## XXVII.

La levure, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

## XXVIII.

Le noir de fumée ne sera admis à l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou dans des vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

## XXIX.

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage

soit

a) des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b) des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

## XXX.

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en échevaux ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

## XXXI.

La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts. (Pour la laine ayant servi au nettoyage voir alinéa 3.)

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

## XXXII.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes :

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés à l'heure fixée par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3° Les tendons frais, les colles matières non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au N° 2, même pour les chargements par wagon complet.

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

## XXXIII.

Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

## XXXIV.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir N° XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont

complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opéreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

## XXXV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les N°s IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les N°s IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le N° XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de fer blanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Fait à Berne, le quatorze octobre de l'année mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie: Seiller.

Pour l'Allemagne: Otto von Bülow.

Pour la Belgique: Jooris.

Pour la France: C<sup>te</sup>. de Diesbach.  
E. George.

Pour l'Italie: A. Peiroleri.

Pour le Luxembourg: W. Leibfried.

Pour les Pays-Bas: T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.

Pour la Russie: A. Hamburger.  
N. Isnard.

Pour la Suisse: Welti.  
Farner.















et justifi-  
cataires

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit  
cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie: Seiller.

Pour l'Allemagne: Otto von Bülow.

Pour la Belgique: Jooris.

Pour la France: C<sup>te</sup> de Diesbach  
E. George.

Pour l'Italie: A. Peiroleri.

Pour le Luxembourg: W. Leibfried.

Pour les Pays-Bas: T. M. C. Asser.  
J. C. M. van Riemsdyk.

Pour la Russie: A. Hamburger.  
N. Isnard.

Pour la Suisse: Welti.  
Farner.



## Déclaration.

---

Le bureau de marchandises du chemin de fer .....  
à ..... a, sur ma (notre) demande, accepté  
au transport par chemin de fer en destination de .....  
les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de la lettre de  
voiture en date de ce jour .....  
savoir:

.....  
.....  
.....

Je (Nous) déclar      formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au transport  
sans emballage .....\*)  
avec un emballage défectueux notamment:

.....  
.....  
.....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture.

..... le ..... 18.....

\*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise, ou „sans emballage” ou „avec un emballage défectueux notamment”.

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.



Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit  
cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie: Seiller.

Pour l'Allemagne: Otto von Bülow.

Pour la Belgique: Jooris.

Pour la France: C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.

Pour l'Italie: A. Peiroleri.

Pour le Luxembourg: W. Leibfried.

Pour les Pays-Bas: T. M. C. Asser.

J. C. M. van Riemsdyk.

Pour la Russie: A. Hamburger.

N. Isnard.

Pour la Suisse:

Welti.

Farner.

Annexe 4.**Disposition ultérieure.**

..... le ..... 18.....

La gare de..... du chemin de fer de.....  
 est priée de ne pas livrer au destinataire M.....  
 à..... désigné dans la lettre de voiture du..... 18.....  
 l'expédition ci-après spécifiée :

Marques et Numéro	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kilogr.

mais de

1° la faire retourner à mon adresse.

2° l'envoyer à M.....

à..... station du chemin de fer de.....

(Signature.)

**Observations.** On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier

Dans le cas n° 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à la *gare de destination primitive*  
 soit à une *gare intermédiaire*

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit  
cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie: Seiller.

Pour l'Allemagne: Otto von Bülow.

Pour la Belgique: Jooris.

Pour la France: C<sup>te</sup> de Diesbach.  
E. George.

Pour l'Italie:

Pour le Luxembourg:

Pour les Pays-Bas:

Pour la Russie:

Pour la Suisse:

A. Peiroleri.

W. Leibfried.

T. M. C. Asser.

J. C. M. van Riemsdyk.

A. Hamburger.

N. Isnard.

Welti.

Farner



## Protocole.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit:

1° Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2° Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la réglementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3° Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque

Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4° Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un Office central, ainsi que les Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Autriche-Hongrie:	Seiller.
Pour l'Allemagne:	Otto von Bülow.
Pour la Belgique:	Jooris.
Pour la France:	C <sup>te</sup> de Diesbach. E. George.
Pour l'Italie:	A. Peiroleri.
Pour le Luxembourg:	W. Leibfried.
Pour les Pays-Bas:	T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.
Pour la Russie:	A. Hamburger. N. Isnard.
Pour la Suisse:	Welti. Farner.

Nos visis et perpensis conventionis hujus articulis illos omnes ratos gratosque habere profitemur, Verbo Nostro Caesareo et Regio spondentes, Nos ea omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni, mandatuos esse.

In quorum finem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus sigilloque Nostro Caesareo et Regio adpresso muniri jussimus.

Dabantur Viennae die quinta mensis decembris anno Domini millesimo octingentesimo nonagesimo primo, Regnorum Nostrorum quadragesimo quarto.



**Franciscus Josephus** m. p.

Gustavus Comes **Kálnoky** m. p.

Ad mandatum Sacrae Caesareae et Regiae Apostolicae Majestatis proprium:

Hugo liber Baro a **Glanz** m. p.,  
Caput sectionis.

Powyższą Umowę międzynarodową razem z załączkami i protokołem, zatwierdzoną przez obie Izby Rady państwa, ogłasza się niniejszem.

Wiedeń, dnia 5. listopada 1892.

**Taaffe** r. w.

**Bacquehem** r. w.

**Schönborn** r. w.