

Državni zakonik

za
kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos LXIII. — Izdan in razposlan dné 5. novembra 1892.

(Obsega štev. 186.)

186.

Mednarodni dogovor o tovarnem prometu po železnicaх z dné 14. oktobra 1890. l.

med Avstrijsko-Ogerskim, Belgijo, cesarstvom nemškim, Francoskim, Italijo, Luksemburškim, Nizozemskim, Rusijo in Švico.

(Sklenjen v Bernu dné 14. oktobra 1890. l., po Njegovem c. in k. apostoljskem Veličastvu pritrjen na Dunaji dné 5. decembra 1891. l., o čemer so se medsebojna pritrčila izmenjala v Bernu dné 30. septembra 1892. l.)

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 Plenipotentarii consiliis desuper habitis intererant, conventio Bernae die decima quarta mensis octobris, anno millesimo octingentesimo nonagesimo inita et signata fuit, tenoris et lingua gallica et germanica sequentis:

Mednarodni dogovor

tovornem prometu po železnicah.

Njegovo Veličastvo cesar avstrijski, kralj češki itd. itd. in apostoljski kralj ogerski, ob enem zastopajoč kneževino liechtensteinsko, Njegovo Veličastvo kralj Belžanov, Njegovo Veličastvo cesar nemški, kralj pruski v imenu cesarstva nemškega, predsednik francoske republike, Njegovo Veličastvo kralj italijanski, Njegovo Veličastvo kralj nizozemski, princ oranško-nassauski, veliki vojvoda luksemburški itd. itd., Njegovo Veličastvo cesar vseh Rusov in pa švicarski zvezni svet

so vkrenili,

na podstavi načrta, izdelanega po njih naročilu in privzetega v zapisnik dd. v Bernu, dné 17. julija 1886. l., skleniti mednarodni dogovor o tovarnem prometu po železnicah ter so v ta namen za svoje pooblaščenice imenovali:

Njegovo Veličastvo cesar avstrijski, kralj češki itd. itd. in apostoljski kralj ogerski:

Alojzija barona Seillerja, Svojega izrednega poslanca in pooblaščenega ministra pri švicarski zavezi;

Njegovo Veličastvo kralj Belžanov:

gospoda Jožefa Jooisa, komandêrja Leopoldovega redú, Svojega izrednega poslanca in pooblaščenega ministra pri švicarski zavezi;

Njegovo Veličastvo cesar nemški, kralj pruski:

gospoda Otona pl. Bülowa, pravega tajnega svetovalca in komornika, Svojega izrednega poslanca in pooblaščenega ministra pri švicarski zavezi;

predsednik francoske republike:

gospoda comte-a de Diesbach, opravnika francoske republike pri švicarski zavezi,

in pa

gospoda George-a, senatorja, prvega svetovalca pri računišči, uda posvetovalnega železničnega odbora;

Njegovo Veličastvo kralj italijanski:

gospoda Avgusta barona Peiroleri-ja, velikega častnika Njegovih redov svetega Mavricija in svetega Lazarja in italijanskega kronskega redú, Svojega izrednega poslanca in pooblaščenega ministra pri švicarski zavezi;

Njegovo Veličastvo kralj nizozemski, princ oranško-nassauski, veliki vojvoda luksemburški itd. itd.:

za Nizozemsko:

gospoda T. M. C. Asser-ja, viteza nizozemskega levskega redú, komandêrja hrastove krone, svetovalca v ministerstvu vnanjih reči, profesorja prava na vseučilišči v Amsterdamu,

in pa

gospoda jonkheerja J. C. M. van Riemsdyk, načelnika splošnih reči družbe za obrat nizozemskih železnic;

za Luksemburško:

gospoda dr-a jur. Viljema Leibfried-a, odvetnika v Luksemburgu.

Njegovo Veličastvo cesar vseh Rusov:

gospoda Andreja pl. Hamburger-ja, Svojega državnega tajnika in pa izrednega poslanca in pooblaščenega ministra pri švicarski zavezi,

in pa

gospoda inženêrja Isnard-a, dvornega svetovalca, oddelnega načelnika v oddelku za železnice;

švicarski zvezni svét:

gospoda Emila Welti-ja, predstojnika oddelku
za zavezne pošte in železnice,

in

gospoda Gottfrieda Farner-ja, upravnega nad-
zornika švicarskih železnic,

kateri so se, pokazavši si svoja pooblastila, najdena
v dobri in pravi obliki, dogovorili o nastopnih
členih:

Člen 1.

Pričujoči mednarodni dogovor se uporablja o
vseh pošiljativah blaga, ki se na podstavi prehodnega
voznega lista iz ozemlja katere države pogodnice
odpravljajo v ozemlje kake druge države pogodnice
po tistih železniških kosih, kateri so v ta namen na-
vedeni v priloženem spisku, s pridržkom v členu 58.
omenjenih izpremeh.

Določila, katera bodo države pogodnice vkrenile
v izvršitev pričujočega dogovora, naj imajo isto
pravno moč, kakor dogovor sam.

Člen 2.

Določila pričujočega dogovora se ne uporabljajo
na odpravo nastopnih predmetov:

1. tistih predmetov, kateri so tudi le v enem
samem ozemlju, pri prenosu vdeleženem, pridržani
pošti;

2. tistih predmetov, ki zastran svojega obsega,
svoje teže ali drugačnih svojstev niso za odpravo
spodobni po napravi in obratu tudi le ene same
železnice, katera se mora prenosa vdeležiti;

3. tistih predmetov, katere je zastran javnega
redú prepovedano odpravljati tudi le po enem samem
ozemlju, pri prenosu vdeleženem.

Člen 3.

Izvršitvena določila bodo imenovala tisto blago,
katero je zastran velike svoje cene, zastran svoje
posebne kakovosti ali zastran nevarnosti, ki jih pro-
vzroča redu in varnosti železničnega obrata, izločeno
od mednarodnega prenosa v zmislu tega dogovora
ali katero se vanj pripušča samo pogojema.

Člen 4.

Pogoji skupnih tarif železničnih društev ali
zavez, in pa pogoji posebnih tarif železnic naj, ako
naj se te tarife uporabljajo o mednarodnem pre-
nosu, veljajo v toliko, kolikor ne nasprotujejo temu
dogovoru, sicer pak so brez moči.

Člen 5.

Vsaka po členu 1. oznamenovana železnica je
dolžna, po ustanovitvah in pogojih tega dogovora
prevzeti odpravo blaga v mednarodnem prometu,

1. ako se pošiljač podvrže ukazom tega do-
govora;

2. ako je odprava s pravilnimi prevozili
mogoča;

3. ako ne zabranjujejo odprave take okolnosti,
katere je šteti za višo silo.

Železnice so dolžne, blagó prevzeti v odpravo
samó, kolikor se njega odprava dá izvršiti precej.
Za pošiljajočo postajo veljavni posebni predpisi
določujejo, ali je dolžna tedaj, kadar se blagó ne
more takoj odpraviti, prevzeti je začasno v shrambo.

Blagó se odpravlja po tisti vrsti, po kateri se
je v prevoz prevzelo, ako se železnica ne more skli-
cavati na nujne razloge železničnega obrata ali na
javno korist, katera zahteva izjemo.

Vsako ravnanje proti določilom tega člena daje
pravico, zahtevati povračilo škode, katera vsled njega
nastane.

Člen 6.

Vsako mednarodno pošiljatev (člen 1.) mora
spremljati vozni list, kateri obsega nastopne pó-
vedi:

a) kraj in dan, kjer in kedaj se je izdal:

b) oznamenilo pošiljajoče postaje in pošiljajoče
železnice;

c) oznamenilo namembne postaje, ime in biva-
lišče prejemnikovo;

d) oznamenilo pošiljatev po njeni vsebini, póved
teže ali namesto tega póved, ustrezajočo po-
sebnim predpisom pošiljajoče postaje; nadalje
pri blagu v kosih število, vrsto pakovala, zna-
menje in številko tovarnih kosov;

- e) zahtevek pošiljača, da naj se uporabljajo posebne tarife pod pogoji, ki so proglašeni za pripustne v členu 14. in 35.;
- f) póved o napovedani koristi, združeni s pravčasno izročbo (člen 38. in 40.);
- g) poved, ali naj se blago odpravlja kot brzovozno ali pa kot navadno blago;
- h) natančni spisek papirjev, ki pošiljatev spremljajo ter so potrebni za colnijsko ali davčno-uradno postopanje ali za policijsko preskušnjo;
- i) zabeležbo frankature, ako se voznina plača naprej ali ako se položi naprednina frankature (člen 12., odstavek 3.);
- k) povzetke, ki se držé blaga, in to naprednine v gotovini, ki se izplačajo še le po dohodu, in pa tiste, ki jih daje železnica naprej (člen 13.);
- l) póved poti, katere se je pri prevozu držati, in oznamenilo postaj, kje naj se vrši colna odprava.

Ako manjka ta poved, izbere naj železnica tisto pot, ki se ji za pošiljača zdi najprimernejša. Za posledke je železnica odgovorna samó tedaj, kadar se ona krivo stori hudega pregreška.

Ako je pošiljač povedal pot prevoza, smé železnica samo pod nastopnimi pogoji rabiti za odpravo pošiljatve drugačno pot:

1. da se colna odprava vrši vselej na postajah, katere je pošiljač imenoval;
 2. da se ne tirja viša voznina od one, katero bi bilo plačati, ako bi bila železnica rabila pot, povedano v voznem listu;
 3. da rok za dostavo blagá ni daljši, kakor bi bil, ako bi se pošiljatev izvéla po poti, povedani v voznem listu;
- m) podpis pošiljača z njegovim imenom ali njegovo firmo, in pa poved njegovega stanovišča. Podpis je moči nadomestiti s tiskano ali pečateno risanino pošiljača, ako to dopuščajo zakoni in pravilniki kraja, odkoder se pošilja.

Natančnejša ustanovila o izdaji in vsebini voznega lista, sosebno o obrazcu, ki se bo uporabljal, pridržujejo se izvršitvenim določilom.

Vzprejemati v vozni list drugačna izrecilaj izdajati drugačne listine namesto voznega lista, in pa prilagati drugačne spise voznemu listu je prepovedano, ako se to po pričujočem dogovoru ne proglási za pripustno.

Vendar smé železnica, ako to predpisujejo zakoni ali pravilniki kraja, odkoder se pošilja, zahtevati od pošiljača razen voznega lista še listino v ta namen, da jo obdrži uprava in da ti služi v dokazilo o tovarni pogodbi.

Vsaka železnična uprava ima pravico, za notranjo službo napraviti si osnovni zvezek, ki ostane na pošiljajoči postaji ter dobi isto številko, kakor vozni list in duplikat.

Člen 7.

Pošiljač je porok za to, da so vse povedi in vsa izrecila voznega lista resnična in njega zadenejo nasledki, kar bi jih bilo iz tega, da se je v voznem listu povedalo kaj neresničnega, nenačnega ali nezadostnega.

Železnica ima vselej pravico preskusiti, ali se vsebina pošiljatve sklada s póvedmi voznega lista. To se ustanavlja po zakonih in pravilnikih, ki veljajo v dotičnem kraju. Vpravičenca je treba povabiti, kakor gré, da se vdeleži preskušnje, razen tedaj, kadar se preskušnja opravlja vsled policijskih naredeb, katerih se smé država poprijeti na korist javne varnosti ali javnega redú.

Kar se tiče pravice in dolžnosti železnic, ovedovati ali prigledovati težo ali število pošiljanih kosov, za tó so merodajni zakoni in pravilniki dotične države.

Kadar se je vsebina kake pošiljatve napovedala neresnično in pa kadar se je pretežko naložil vagón, ki je bil pošiljaču dan, da ga sam naloži, in to, ako on ni zahteval, da se pretehtá, tedaj je — poleg dodatnega plačila morebitnega razločka v voznini in poleg nadomestka za narejeno škodo ter ne gledé na kazni, navedene v določilih kazenskega zakona in policije — plačati železnicam, ki se voznje vdeležujejo, priklado k voznini, čegar višina se bo ustanovila po izvršitvenih določilih.

Člen 8.

Tovorna pogodba je sklenjena precej, ko je pošiljajoča postaja prevzela blago v odpravo. V znamenje prevzetbe se udari na vozni list dnevni pečat odpravišča.

Pečat se na vozni list udari brez odloga precej potem, kakor je oddano vse blago, kar ga je napovedanega v tem voznem listu, in ako pošiljač to zahteva, v pričo njega.

S pečatom opremljeni vozni list je v dokazilo o tovarni pogodbi.

Vendar gledé na ono blago, katero po tarifah ali po posebnem dogovoru naklada pošiljač sam, niso póvedi voznega lista o teži in številu kosov nikako dokazilo proti železnici, ako železnica téh ne pretehtá ali prešteje in se to ne potrdi na voznem listu.

Železnica je dolžna, na zahtevo pošiljača prevzetbo voznega blagá s pristavkom, katerega dné je blagó v odpravo prevzela, potrditi na duplikatu voznega lista, katerega ji je treba predložiti ob enem z voznim listom.

Ta duplikat nima tiste moči, kakor izvirni vozni list, in prav takó tudi ne moči nakladnega lista (*connossement*).

Člen 9.

Kolikor blagó po svoji naravi potrebuje kakega pakovala za tó, da se obrani izgube ali poškodbe med vožnjo, mora to pakovalo priskrbeti pošiljač, kakor je prav.

Kadar pošiljač ni izpolnil té dolžnosti, tedaj ima železnica, če blaga ne zavrne, pravico zahtevati, da pošiljač na voznem listu prizná, da pakovalo manjka ali da ima té in té pomanjkljivosti, ki jih je treba posebe oznameniti, in da odpošiljalni postaji izdá poleg tega še posebno izrecilo o tem po obrazcu, kakor se ustanóvi v izvršitvenih določilih.

Za takó potrjene in pa za take pomanjkljivosti pakovala, ki jih je moči od zunaj spoznati, odgovoren je pošiljač, ki mora na se vzeti vsako škodo, katera vsled tega nastane, oziroma povrniti jo železnični upravi. Ako se imenovano izrecilo ni izdalo, odgovoren je pošiljač za pomanjkljivosti pakovala, ki jih je moči od zunaj spoznati, samó tedaj, kadar je kriv zvičajnega ravnanja.

Člen 10.

Pošiljača veže dolžnost, voznemu listu priložiti tiste spremne papirje, ki so potrebni za izpolnitev veljajočih colnih, davčnih in policijskih predpisov,

preden se blago izroči prejemniku. On je železnici, ako njé ne zadene kaka krivda, porok za vse nasledke, kateri bi jo zadeli za to, ker teh papirjev sploh ni ali ker so nezadostni ali neresnični.

Železnica ni dolžna preiskovati, ali so ti papirji resnični in popolni.

Colne, davčne in policijske predpise izpolnjuje železnica, dokler je blagó na vožnji. To nalogo smé pod svojo odgovornostjo izročiti kakemu komisijonarju ali pa jo sama prevzeti. V obeh slučajih jo vežejo dolžnosti komisijonarja.

Kedor smé z blagom razpolagati, ima vendar pravico, pri colnem postopanju biti ali sam pričujoč ali dati se po kakem v voznem listu imenovanem pooblaščenцу zastopati v to, da tam daje potrebna razjasnila o tarifovanji blaga in dela svoje opomnje. Ta pravica, dana onemu, ki smé z blagom razpolagati, pak ga še ne opravičuje, da bi prevzel blagó v svojo posest ali da bi sam opravil colno postopanje.

Ko blago dojde v kraj namembe, ima prejemnik pravico, oskrbeti colno in davčno-uradno postopanje, ako v voznem listu ni določeno kaj drugega.

Člen 11.

Voznina se preračunja po veljavnih tarifah, katere so bile objavljene kakor gré. Prepovedan in neveljaven je vsak zasebni dogovor, po katerem naj bi se enemu pošiljaču ali več njim dodelila kaka nasproti tarifam znižana cena. Nasproti pak so dovoljene take znižbe tarife, katere so bile objavljene, kakor gré, in katere more v enaki meri uživati vsak, ki izpolni iste pogoje.

Razen vozninskih postavkov, navedenih v tarifi, in povračíl za posebne v tarifi navedene opravke se smejo na korist železnic pobirati samó v gotovini izdani stroški — sosebnó izhodne, vhodne in prehodne davščine, ne v tarifo prevzeti stroški za prevoz na vozeh in razhodki za poprave na blagu, katero jih po samem vnanjem in notranjem svojstvu zahteva, da ne gre pod zlo.

Te razhodke je treba določiti, kakor gré, ter jih postaviti na videž v voznem listu, kateremu naj se priložijo dokazila.

Člen 12.

Ako se voznina ne plača, kadar se blagó od daje, misliti je, da je nakazana prejemniku.

Od blagá, katero se po mnenji prevzemajoče železnice hitro izpridi ali katero ima takó majhno vrednost, da se ne vé, ali ta zadostuje za voznino, smé se tirjati, da se voznina plača naprej.

Ako se tedaj, kadar se voznina plača naprej, znesek za skupno voznino pri odposlatvi ne dá natančno določiti, smé pošiljajoča železnica zahtevati, da naj se položi priličen znesek za voznino.

Ako se je tarifa uporabila napačno ali ako so se pri ustanovitvi voznine in pristojbin vrinile kake računske pomote, doplačati je, kar se je premalo tirjalo, in vrniti, kar se je preveč pobralo. To pak se smé tirjati samó eno leto od tistega dné počenši, ko se je plačilo opravilo. Določila člena 45., odstavek 3. se uporabljajo o tirjatvah, omenjenih v tem členu, naj si jih sproži železnica proti pošiljaču ali pa pošiljač proti železnici. Določilo člena 44., prvega odstavka, pak se ne uporablja.

Člen 13.

Pošiljač smé obremeniti blagó s povzetkom do višine njegove vrednosti. Ta povzetek pak smé v izvršitvenih določenih ustanovljeni znesek prekoračiti le tedaj, kadar so v to privolile vse železnice, ki se vdeležujejo prevažanja. Tako blagó, o katerem je moči zahtevati, da naj se voznina za-nje plača naprej (člen 12., odstavek 2.), ne smé se obremenjati.

Od oddanega povzetka se računi provizija, določena v tarifi.

Železnica nima dolžnosti, da pošiljaču plača povzetek prej, kakor je prejemnik plačal njegov znesek. To veljá tudi o razhodkih, ki so se opravili za vozno blago pred oddajo.

Kadar se blago izroči, ne da bi se bil pobral povzetek, tedaj je odgovorna železnica za škodo do višine povzetka, ter mora jo pošiljaču povrniti precej, a smé si pridržati rekurz proti prejemniku.

Člen 14.

Izvršitvena določila bodo potem ustanovila splošne predpise o največinskih rokih za izročevanje, o preračunjanji, o pričetku, prekimbi in koncu teh rokov za izročevanje.

Ako so po zakonih in pravilnikih kake države pogodnice dovoljene posebne tarife po znižanih cenah in podaljšanih rokih za izročevanje, morejo

železnice té države uporabljati té tarife s podaljšanimi roki tudi v mednarodnem prometu.

Sicer pak se roki za izročevanje ravna po določenih tarif, ki se uporabljajo v vsakem posameznem slučaju.

Člen 15.

Samó in edino pošiljač ima pravico, ukazati, da naj se blagó na pošiljajoči postaji zopet vrne, medpotoma ustavi ali pa izroči v kraji namembe ali na kaki vmes ležeči postaji kakemu drugemu prejemniku, kakor tistemu, ki je imenovan v voznem listu.

Ta pravica pak gré pošiljaču samó takrat, kadar pokaže duplikat voznega lista. Ako železnica sluša ukazila pošiljačeva, ne da bi zahtevala, naj ji pokaže duplikat voznega lista, porok je za škodo, ki s tem nastane prejemniku, kateremu je pošiljač izročil ta duplikat.

Taka ukazila slušati je železnica dolžna samó takrat, kadar ji dojdejo po pošiljajoči postaji.

Pošiljačeva pravica, da razpolaga z blagom, neha, tudi če ima duplikat voznega lista, tedaj, kadar se je vozni list precej potém, ko je blago došlo v kraj namembe, izročil prejemniku ali ko je tá železnica vročil tožbo, pričeto v zmislu člena 16. Ako se je to zgodilo, slušati mora železnica samó ukazila omenjenega prejemnika, ker bi mu sicer postala odgovorna za blago.

Železnica smé izvršitev v členu 1. omenjenih ukazil odreči ali odložiti, ali pa ta ukazila drugači izvršiti samó tedaj, ako bi se motilo pravilno prevažanje, če bi jih slušala.

V prvem odstavku tega člena omenjena ukazila se morajo dati s pismenim izrecilom, katero pošiljač podpiše in katero je narejeno po obrazcu, ki ga predpišejo izvršitvena določila. To izrecilo je treba ponoviti na duplikatu voznega lista, katerega je ob enem predložiti železnici in katerega tá vrne pošiljaču.

Vsako drugači dano ukazilo pošiljačevo je neveljavno.

Železnica smé tirjati vračilo stroškov, ki ji nastanejo po izvršitvi v odstavku 1. omenjenih ukazil, ako ta ukazila niso bila dana vsled njene lastne krivde.

Člen 19.

Železnica je dolžna, oznamenjenemu prejemniku v kraji namembe izročiti vozni list in blagó

proti plačilu zneskov, na videž postavljenih v voznem listu, in proti potrdilu prejema.

Ko je blago došlo v kraj namembe, smé se prejemnik nasproti železnici v svojem imenu potegniti za pravice, osnovane na tovarni pogodbi, ako izpolni dolžnosti, ki ga po nji zadenejo, pri čemer ni razločka, ali to dela v svojo korist ali pa v korist koga drugega. Sosebno ima pravico, zahtevati od železnice, da mu dá vozni list in izroči blagó. Ta pravica neha, ako je pošiljač, ki ima duplikat, železnici dal kako v zmislu člena 15. nasprotno ukazilo.

Za kraj izročbe velja namembna postaja, katero je pošiljač povedal.

Člen 17.

Prevzemši blagó in vozni list, zaveže se prejemnik, železnici poplačati v voznem listu na videž postavljene zneske.

Člen 18.

Ako bi se pričetek ali nadaljevanje železničnega prevoza zabranil presiloma (po viši sili) ali slučajno in bi se prevoz ne mogel opraviti po drugačni poti, zahteva naj železnica od pošiljača drugačnih naredeb zastran blaga.

Pošiljač more odstopiti od pogodbe, toda odškodovati mora železnico, ako je ne zadene nobena krivda, za stroške, da je prevoz pripravila, potem za stroške za vnovično razkladanje in pa za to, kar bi imela tirjati gledé na razdaljo, katero je morda že vozila blagó.

Ako je moči v slučaju, da se je zmotil obrat, nadaljevati prevoz po kaki drugi poti, odločuje železnica o tém, ali je v korist pošiljaču, prevoz izvršiti v kraj namembe po drugi poti, ali pa prevoz ustaviti in pošiljača poprašati, da naj vkrene drugačna ukazila.

Ako pošiljač nima duplikata voznega lista, ne smé se z ukazili, v tem členu omenjenimi, izpremeniti oseba prejemnika niti kraj namembe.

Člen 19.

Postopanje pri izročevanju blaga in pa morebitna dolžnost železnice, da naj dopelje blagó kakemu prejemniku, ki ne stanuje na namembni po-

staji, ravná se po določilih zakonov in pravilnikov, ki so veljavni za izročujočo železnico,

Člen 20.

Prejemna postaja naj pri izročevanju pobere vse, kar bi imela tirjati po tovarni pogodbi, posebno vse vozne in postranske pristojbine, colnínne in druge razhodke, ki so bili opravljeni zastran prevažanja, takó tudi povzetke, in druge zneske, ki se držé blaga, in to za svoj račun, kakor tudi za račun železnic, ki so vozile pred njo, in pa za račun drugačnih vpravičencev.

Člen 21.

Železnica ima za vse tirjatve, v členu 20. označene, na tem blagu pravico upnika ročne zastave. Ta zastavna pravica traja, dokler blago hrani železnica ali kaka tretja oseba, ki jo ima za njo.

Člen 22.

Učinki zastavne pravice se določujejo po pravu one dežele, kjer se blago izročuje.

Člen 23.

Vsako železnico, katera je pri oddaji ali pri izročbi blaga pobrala voznino in potirjala, kar ji sicer gré po tovarni pogodbi, mora vdeleženim železnicam plačati pristojéči jim delež voznine in zneskov omenjenih tirjatev.

Izročevalna železnica je odgovorna za plačilo zgoraj imenovanih zneskov, ako izroči blagó, ne da bi pobrala zneskov onih tirjatev, ki se ga držé. Sevéda ji ostane pridržan rekurz proti prejemniku blaga.

Ako katera železnica blagó predá nasledni železnici, nastane s tem prvi železnici pravica, da poslednjo v tekočem računu takoj obremení s zneskom voznine in drugih tirjatev, kolikor se ob času, ko se je blago predalo, razvidijo iz voznega lista, toda s pridržkom končnega obračuna v zmislu prvega odstavka tega člena.

Iz mednarodnega prometa izvirajoče tirjatve železnic med seboj ne morejo se, ako ima dolžna železnica svoj sedež v ozemlju druge države, kakor tirjajoča železnica, zaseči ali zarubiti, razen tedaj, kadar se zasega ali rubi na podstavi razsodbe sodišč one države, kateri pripada tirjajoča železnica.

Prav takó se ne more tudi takajóče se gradivo železnice, vštévši vse premične dotični železnici pristojéče predmete, ki se v tem gradivu nahajajo, v ozemljih druge države niti zaseči niti zarubiti, razen tedaj, kadar se zasega ali rubi na podstavi razsodbe sodišč one države, kateri pripada dotična železnica.

Člen 24.

Ako nastane kaka ovira za izročitev, mora izročevalna postaja po pošiljajoči postaji nemudoma dati pošiljaču na znanje, kaj ovira izročibo. Nikedar ne smé brez izrečne privolitve pošiljača blagá vrniti.

Sicer se — nerušéč s tem določil nastopnega člena — postopanje, kadar je ovirana izročitev, ravná po določilih zakonov in pravilnikov, veljavnih za izročevalno železnico.

Člen 25.

V vseh slučajih, ko se blagó izgubi, zmanjša ali poškoduje, morajo železnične uprave precej opraviti natančno preiskavo, nasledek te preiskave zapisati in poročati o njem vdeležencem, ako ti to zahtevajo, vsakakor pak pošiljajoči postaji.

Sosebno ako železnica najde ali sumi, da se je blagó zmanjšalo ali poškodovalo, ali ako tisti, ki smé z blagom razpolagati, trdí to, naj železnica nemudoma sè zapisnikom poistini, v kakem stanju je blagó, koliko znaša škoda, in kolikor mogoče, zakaj in kedaj se je blagó zmanjšalo ali poškodovalo. Sè zapisnikom je treba poistiniti, ako se je blagó izgubilo.

Poistimba se ravná po zakonih in pravilnikih dežele, v kateri se opravlja.

Razen tega ima vsak vdeleženeec pravico, predlagati, da naj sodišče poistini stanje blagá.

Člen 26.

Pri sodišči se za pravice, izvirajoče iz pogodbe o mednarodnem železničnem prevozu, smé potegniti samo tisti, komur gré pravica, z voznim blagom razpolagati.

Ako pošiljač ne more predložiti duplikata voznega lista, smé se za svojo pravico potegniti sam o s pritrditvo prejemnika.

Člen 27.

Tista železnica, ki je z voznim listom prevzela blagó v odpravo, je porok za izvršitev prevoza tudi na naslednjih železnicah proge, po kateri se blago odpravlja, do izročbe.

Vsaka nasledna železnica stopi s tém, da blagó prevzame z izvirnim voznim listom, v zmislu poslednjega v tovrno pogodbo, ter prevzame samostojno dolžnost, opraviti prevoz takó, kakor je povedano v voznem listu.

Vendar je zastran tirjatev iz mednarodne tovrne pogodbe — ne rušéč s tém rekurza ene železnice proti drugi — moči s tožbo prijeti samó prvo železnico ali tisto, ki je poslednja prevzela blago z voznim listom, ali pa tisto, na katere obratnem kosu se je škoda napravila. Tožitelju je dano na voljo, med oznamenjenimi železnicami izbrati, katero hoče.

Tožbo je moči začeti samó pred sodiščem one države, v kateri ima tožena železnica svoj sedež in katero je po zakonih té države pristojno.

Pravica, izbrati si kako železnico med onimi, ki so v tretjem odstavku omenjene, neha z vložbo tožbe.

Člen 28.

Po nasprotni tožbi ali po ugovoru se je moči za tirjatve iz mednarodne tovrne pogodbe potegniti tudi proti kaki drugi železnici mimo tistih, ki so oznamenjene v členu 27., odstavku 3., ako se tožba opira na isto tovrno pogodbo.

Člen 29.

Železnica je porok za svoje ljudí in za druge osebe, katere rabi, ko izvršuje prevoz, ki ga je prevzela.

Člen 30.

V zmislu natančnejših določil, ki jih podajajo nastopni členi, porok je železnica za škodo, ki je nastala od časa, ko se je blago prevzelo v odpravo, do časa izročbe s tém, da se je blagó izgubilo, zmanjšalo ali poškodovalo, ako ona ne more dokazati, da je bila škoda napravljena po krivdi tistega, ki ima pravico, z blagom razpolagati, ali po kakem njegovem ukazilu, katerega ni železnica kriva,

ali po prirodnem svojstvu dotičnega blaga (zlasti po notranji izprijenosti, po sáhnenji, navadnem premóku) ali pa po presili (viši sili).

Ako je na voznem listu kot kraj, kamor naj se blago izroči, zaznamovan tak kraj, ki ni ob železnici, veljá na podstavi tega dogovora poroštvo železnice samo za prevoz do prejemne postaje. Zastran nadaljne odprave se uporabljajo določila člena 19.

Člen 31.

Železnica ne daje poroštva:

1. gledé tistega blaga, katero se po določilu tarife ali po dogovoru s pošiljačem prevaža v odkritih vozéh,

za škodo, ki je nastala iz nevarnosti, združene s takim prevažanjem;

2. gledé tistega blaga, katero vsled pošiljačevega izrecila na voznem listu (člen 9.) pride v od-dajo nezapakovano ali s pomanjkljivim pakovalom, daš njegovo svojstvo zahteva kako pakovalo za obrambo proti izgubi, zmanjšanju ali poškodbi med prevažanjem,

za škodo, ki je nastala iz nevarnosti, združene s tem, da ni bilo zapakovano ali da je bilo pakovalo pomanjkljivo;

3. gledé tistega blaga, katero po določilu tarife ali po posebnem dogovoru s pošiljačem naklada in razklada pošiljač, oziroma prejemnik, kolikor je v državnem ozemlju, kjer se blagó naklada in razklada, tako nakladanje in razkladanje pripustno,

za škodo, kar se je zgodí iz nevarnosti, združene z nakladanjem in razkladanjem ali s pomanjkljivim vkladanjem;

4. gledé tistega blaga, katero je po svojem posebnem prirodnem svojstvu zeló v nevarnosti, da bi se izgubilo, zmanjšalo ali poškodovalo, zlasti zlomilo, zrjavélo, znotraj se izpridilo, da bi zadeto bilo z nenavadnim premókom, da bi se posušilo ali raztrosilo,

za škodo, ki nastane iz té nevarnosti;

5. gledé živih živali,

za škodo, ki nastane iz posebne nevarnosti, združene za nje z odpravo téh živali;

6. gledé tistega blaga, vštévši tudi živali, kateremu je po določilu tarife ali po posebnem dogovoru s pošiljačem pridodati spremnika,

za škodo, ki nastane iz nevarnosti, katero odvrniti namerja spremljanje.

Ako se je kaka nastala škoda po okolišnih slučaja mogla zgoditi iz nevarnosti, v tem členu oznamenjenih, treba misliti, dokler se ne dokaže nasprotno, da škoda res izvira iz té nevarnosti.

Člen 32.

Gledé tistega blagá, katero po svojem naravnem svojstvu praviloma izgubi med prevažanjem nekaj teže, železnica ni dolžna, dajati poroštvo za izgubo na teži, do normalnega postavka, ki se ustanoví v izvršitvenih določilih.

Ta postavek je šteti vsakemu kosu posebe, ako se več kosov dá vkupe z enim voznim listom odpravljati ter je teža vsakega posameznega kosa posebe zaznamovana v voznem listu ali se more drugači dokazati.

Ta omejitev poroštvene dolžnosti nima veljave, ako se dokaže, da izguba teže po okolišnih, kakoršne so bile, ni pri blagu nastala vsled prirodnega svojstva njegovega ali da ustanovljeni odstotni postavek ne ustreza temu svojstvu ali drugim okolišnim tega slučaja.

Kadar se blagó popolnoma izgubi, ni dopuščeno, odbijati kaj za izgubo na teži.

Člen 33.

Kedór je vpravičen tožiti, smé brez nadaljnega dokaza šteti blagó za izgubljeno, ako se njegova izročba zamudí za več kakor 30 dní po preteku roku za izročevanje (člen 14.).

Člen 34.

Ako mora na podstavi spredaj stoječega člena železnica povrniti popolnoma ali deloma izgubljeno blagó, povrniti treba navadno trgovinsko vrednost, in ako bi take ne bilo, navadno vrednost, kakoršno je enakovrstno blagó imelo v odpošiljalnem kraju ob času, ko se je blago prevzelo v odpravo. Razen tega je treba še povrniti, kar se je morda že plačalo colnine in drugih stroškov in pa vozníne.

Člen 35.

Železnicam je dovoljeno, objaviti posebne, največinski znesek, ki se povrne, ako se blagó izgubi, zmanjša ali poškoduje, določujoče pogoje (posebne

tarife), kolikor té posebne tarife obsegajo nasproti navadnim tarifam vsake železnice znižane cene za ves prevoz in enak največinski znesek velja za vso pot prevoza.

Člen 36.

Kedor ima pravico do odškodnine, smé si tedaj, kadar prevzema odškodnino za izgubljeno škodo, v pobotnici pridržati, da mu mora železnična uprava nemudoma dati na znanje, ako bi se blago zopet našlo v štirih mesecih po preteku roku za izročitev.

V tem slučaju smé vpravičenec do odškodnine v 30 dneh potém, ko je to naznanilo prejel, zahtevati, da se mu blagó proti vračilu plačane odškodnine izroči stroškov prosto, kakor si izbere, ali v kraj, od koder se je odposlalo ali pa v kraj namembe, ki je povedan v voznem listu.

Ako se ni napravil v prvem odstavku omenjeni pridržek, ali pa, ako vpravičenec do odškodnine ni v tridesetdnevem roku, omenjenem v drugem odstavku, zglasil svojega zahtevka, ali naposled, ako se je blago zopet našlo še le po 4 mesecih po preteku rokú za izročitev, smé železnica sè zopet najdenim blagom razpolagati po zakonih svoje dežele.

Člen 37.

Kadar se blagó poškoduje, mora plačati železnica ves znesek, za katerega je blago menj vredno. Ako se je prevažalo po posebni tarifi v zmislu člena 35., zniža se razmeroma znesek odškodnine, ki ga je plačati.

Člen 38.

Ako se je podalo izrecilo o vsoti, združeni s koristjo pravočasne izročbe, more se vpravičencu, če se blagó izgubi, zmanjša ali poškoduje, poleg odškodnine, ustanovljene v členu 34., oziroma v členu 37., prisoditi še nadaljno vračilo škode do onega zneska, kakor je v izrecilu ustanovljen. Da ga je ta nadaljna škoda res zadela in v kaki meri, to mora vpravičenec dokazati.

Izvršitvena določila ustanavljajo največinski znesek priklade k voznini, katero mora plačati pošiljač, ako podá izrecilo o koristi pravočasne izročbe.

Člen 39.

Železnica je porok za škodo, katere nastane po zamudi rokú za izročbo (člen 14.), kolikor ne more dokazati, da je zamude kriv kak dogodek, ki ga ni ona niti provzročila, niti mogla odvrniti.

Člen 40.

Ako se zamudi rok za izročbo, moči je brez dokazila škode zahtevati nastopna vračila:

Pri zamudi vštevši do $\frac{1}{10}$ rokú za izročbo: $\frac{1}{10}$ voznine.

Pri zamudi vštevši do $\frac{2}{10}$ rokú za izročbo: $\frac{2}{10}$ voznine.

Pri zamudi vštevši do $\frac{3}{10}$ rokú za izročbo: $\frac{3}{10}$ voznine.

Pri zamudi vštevši do $\frac{4}{10}$ rokú za izročbo: $\frac{4}{10}$ voznine.

Pri daljši zamudi: $\frac{5}{10}$ voznine.

Ako se pa škoda dokaže, moči je zahtevati znesek vse voznine.

Ako se je podalo izrecilo o koristi pravočasne izročbe, moči je brez dokaza škode zahtevati ta-le vračila:

Pri zamudi vštevši do $\frac{1}{10}$ rokú za izročbo: $\frac{2}{10}$ voznine,

Pri zamudi vštevši do $\frac{2}{10}$ rokú za izročbo: $\frac{3}{10}$ voznine,

Pri zamudi vštevši do $\frac{3}{10}$ rokú za izročbo: $\frac{6}{10}$ voznine.

Pri zamudi vštevši do $\frac{4}{10}$ rokú za izročbo: $\frac{8}{10}$ voznine.

Pri daljši zamudi: vso voznino.

Ako se dokaže škoda, moči je zahtevati znesek škode. V obéh slučajih ne smé vračilo presegati napovedane vsote, združene s koristjo pravočasne izročbe.

Člen 41.

Da se povrne vsa škoda, moči je zahtevati v vseh slučajih, ko je ta škoda nastala vsled zvižaje ali grde nemarnosti železnice.

Člen 42.

Kedór ima pravico kaj tirjati, smé zahtevati 6 odstotkov obresti od vsote, ustanovljene za odškodnino. Te obresti se začnó z dném, katerega se vloži tirjatev odškodnine.

Člen 43.

Ako se predmeti, kateri so od prevoza izločeni ali se vanj pripuščajo samó pogojeva, oddajajo železnici v prevoz z neresničnim ali nenatančnim izrecilom, ali ako pošiljač v nemar pusti za nje izdane varnostne predpise, neha vsaka poroštvena dolžnost železnice na podstavi tovarne pogodbe.

Člen 44.

Ako so voznina in vse tirjatve, ki se blaga drže, poplačane in se je blago prevzelo, nehajo vsi zahtevki iz tovarne pogodbe nasproti železnici.

Vendar so od tega izvzete:

1. tirjatve odškodnine, pri katerih more vpravičenec dokazati, da se je škoda napravila vsled zvižaje ali grde nemarnosti železnice;

2. tirjatve odškodnine zastran zamude, ako se najkeseje sedmega dné, ne vštevajoč dné prejema, vloži reklamacija pri kaki železnici, katero je moči tirjati po členu 27., odstavku 3.;

3. tirjatve odškodnine zastran takih pomanjkljivosti, katere je v zmislu člena 25. poistinitil prejemnik, preden je blago prevzel, ali katere naj bi se bile dale poistiniti, pa se je to opustilo po krivdi železnice;

4. tirjatve odškodnine zastran pomanjkljivosti, ki se ne dadó od zunaj spoznati in katere so se poistinitile po prejemu, toda samó pod nastopnimi uveti:

- a) Nemudoma potém, ko se najde škoda, in najkeseje sedem dni po prejemu blaga se mora pri železnici ali pri pristojnem sodišči predati predlog za poistimbo v zmislu člena 25.;
- b) vpravičenec mora dokazati, da je pomanjkljivost nastala od časa, odkar se je blago prevzelo v prevoz, in do časa izročbe.

Kadar je pak pošiljač mogel stanje poistiniti na prejemni postaji in je bila železnica pripravljena, to poistimbo tam opraviti, tedaj se ne uporablja določilo pod št. 4.

Prejemniku je dano na voljo, da se tudi potém ko je prevzel vozni list in plačal voznino, brani blago prevzeti dotle, dokler se ne sprejme njegov predlog za poistimbo pomanjkljivosti, ki jih on trdi. Pridrži ob prejemu blagá nimajo nobene veljave, ako jim železnica ni pritrčila.

Ako izmed več v voznem listu oznamenjenih predmetov nekateri manjkajo pri izročbi, smé prejemnik v prejemnem potrdilu (člen 16.) neizročene predmete izločiti, posebe jih zaznamujóč.

Vse v tem členu omenjene tirjatve odškodnine se morajo zglašati pismeno.

Člen 45.

Tirjatve odškodnine zastran izgube, zmanjšave, poškodbe in zamude, ako se ne poistinitijo po pritrditvi železnice, po poravnavi ali po razsodbi sodišča, zastarajo v enem letu, v slučaju člena 44., št. 1. pa v treh letih.

Zastaranje se v slučaju poškodbe ali zmanjšave prične z dném, katerega se je blagó izročilo, ako se pak je kak tovarni kos popolnoma izgubil ali pa zamudil, z dném, katerega je dotekel rok za izročbo.

Kar se tiče prestanka zastaranja, o tem odločujejo zakoni tiste dežele, kjer se je tožba vložila.

Člen 46.

Tirjatve, katere so po določilih člena 44. in 45. minile ali zastarale, ne morejo se tudi po nasprotni tožbi ali po ugovoru spraviti do veljave.

Člen 47.

Tisti železnici, katera je na podstavi določil tega dogovora dala odškodnino, pristóji rekurz proti železnicam, prevoza se vdeležujočim, v zmislu nastopnih določil:

1. Tista železnica, ki je edina škode kriva, odgovorna je zanjo sama in edina.

2. Ako je škode krivih več železnic, odgovorna je vsaka za škodo, katero je ona napravila. Ako se to po okolnostih, ki jih vsak slučaj nanese, ne dá razločiti, določijo se deleži krivih železnic na vračilu odškodnine po načelih nastopne številke 3.

3. Kadar se krivda ene železnice ali več njih ne dá dokazati kot vzrok škode, tedaj so razen tistih železnic, ki dokažejo, da škoda ni nastala na njih progi, odgovorne vse prevoza se vdeležujoče železnice po razmerji čiste voznine, katero bi bila vsaka od njih potegnila po tarifi, ako bi se bil prevoz izvršil v redu.

Kadar bi katera železnica, oznamljena v tem členu, ne mogla plačati, porazdeli se škoda, ki vsled

tega nastane železnici, ki je dala odškodnino, med vse železnice, katere so se vdeležile prevoza, po razmerji čiste voznine.

Člen 48.

Predpisi člena 47. veljajo tudi za tiste slučaje, ko se zamudi rok za izročbo. Za zamujeni rok za izročbo je več krivih uprav odgovorno po razmerji trajnosti zamude, ki se je zgodila na njih železničnih kosih.

Porazdelitev roku za izročbo med posamezne, prevoza se vdeležujoče železnice se ravna po pravilih, ustanovljenih v izvršitvenih določilih, ako ni drugih domenkov.

Člen 49.

Solidarno poroštvo več prevoza se vdeležujočih železnic ne velja za rekurz.

Člen 50.

Za tako tirjatev železnic med seboj, za katero se je potegniti po rekurzu, merodajen je v pravdi za odškodnino proti rekurzujoči železnici izdani končni odlok gledé na dolžnost za odškodnino in gledé na višino odškodnine, ako se je železnicam, katere se po rekurzu tirjajo, spor oznanil v pravi obliki in je tém bilo mogoče, vdeležiti se pravde. Rok za to vdeležbo ustanavlja sodnik glavne stvari po okolnostih slučaja in kar se dá kratko.

Člen 51.

Ako ni moči, poravnati se z lepa, tožiti je v isti tožbi vse vdeležene železnice, ker bi sicer nehala pravica do rekurza proti vsem netoženim železnicam.

Sodnik naj odločuje v istem postopanju. Tožencem ni odprt še nadaljen rekurz.

Člen 52.

Zedinjati rekurzno postopanje z odškodninskim postopanjem ni dovoljeno.

Člen 53.

Za vse rekurzne tirjatve je pristojen samó in edino sodnik bivališča one železnice, proti kateri se je sprožil rekurz.

Ako je sprožiti tožbo proti več železnicam, pristoji tožéči železnici volitev med onimi sodniki, ki so v zmislu prvega odstavka tega člena pristojni.

Člen 54.

Pravica železnic, zastran rekurza skleniti naprej ali v posameznem slučaji drugačne domenske, ne ruši se sè spredaj podanimi določili.

Člen 55.

Kolikor se s tém dogovorom ne vkrepajo drugačna določila, ravna se postopanje po zakonih pravnega sodnika.

Člen 56.

Razsodbe, katere pristojni sodnik izdá na podstavi tega dogovora vsled kontradiktornega ali zamudnega postopanja in katere so po zakonih, merodajnih za dotičnega sodnika, postale izvršljive, zadobé izvršljivost v ozemljih vseh držav pogodnic, ako se izpolnijo po zakonih dotične dežele predpisani pogoji in obličnosti, toda ne da bi bila priputna materijalna preskušnja vsebine. O razsodbah, ki so izvršljive samo začasno, ne velja ta predpis, in prav takó tudi ne o onih določilih kake razsodbe, s katerimi se toženec, ker pravdo izgubi, obsoja tudi na kako še nadaljno odškodnino poleg pravnih stroškov.

Zagotovila za pravdne stroške pri tožbah, ki se prično na podstavi mednarodnega tovarnega prometa, ni moči zahtevati.

Člen 57.

Da se izvršitev tega dogovora olajša in zagotovi, ustanovi naj se osrednji urad za mednarodni prevoz, kateremu bodi naloženo:

1. vzprejemati poročila vsake države pogodnice in vsake vdeležene železnične uprave ter jih dajati na znanje ostalim državam in upravam;

2. zbirati, ustanavljati in objavljati vsakovrstne vesti, ki so važne za mednarodno prevoznništvo;

3. ako zahtevajo stranke, odločevati o sporih železnic med seboj;

4. opravljati posle zastran nasvetov o izpremembi tega dogovora in v vseh slučajih, kadar bo to treba, predlagati državam pogodnicam shodnovega zbora;

5. olajševati po mednarodnem prevozu nastale finančne razmere med vdeleženiimi upravami in pobiranje zastalih tirjatev ter v tem oziru pospeševati varnost razmer železnic med sabo.

Poseben pravilnik bo ustanovil sedež, sestavo in organizacijo tega urada in pa sredstva, ki so potrebna za njegovo opravilo.

Člen 58.

V členu 57. omenjeni osrednji urad mora vzprejemati poročila držav pogodnic o privzemanji železnic v spiske, napravljene po členu I., ali o izbrisu iz njih.

Nova železnica stopi zares v mednarodno prevozno službo še le en mesec po tistem dnevu, ko je osrednji urad to pismo naznanil drugim državam.

Železnico izbriše iz spiskov osrednji urad precej, ko mu katera država pogodnica dá na znanje, da je poistinita, da katera njena ali v spiske, po nji napravljene, vzprejeta železnica iz finančnih vzrokov ali zavoljo resnične ovire ne more več ustrezati dolžnostim, katere se železnicam nalagajo s pričujočim dogovorom.

Vsaka železnična uprava smé precej, ko ji osrednji urad naznani izbris kake železnice, razdreti s to železnico vse zveze, ki izhajajo iz mednarodnega prevoza. Prevoze pak, kateri se že vršé, treba je tudi v tem slučaju opraviti popolnoma.

Člen 59.

Vsaj vsaka tri leta se snide zbor odposlancev držav pogodnic, da predlaga take izpremembe in popravke k temu dogovoru, ki se mu zdé potrebni.

Ako pak to zahteva vsaj ena četrt vdeleženih držav, more se zbor sniti tudi še pred tem časom.

Člen 60.

Ta dogovor veže vsako vdeleženo državo tri leta, računéč od dné, katerega zadobí veljavnost.

Vsaka država, ki namerja po preteku té dobe odstopiti od tega dogovora, mora to ostalim državam dati na znanje eno leto prej. Ako se ta pravica ne rabi, šteti je, da je pričujoči dogovor podaljšan na nadaljna tri leta.

Temu dogovoru bodo države pogodnice pritrdile prej ko mogoče. Njegova veljavnost se prične tri mesece po izméní pritrđilnic.

V spričalo tega so pooblaščenci ta dogovor podpisali ter mu pritisknili svoje pečate.

Tako narejeno v Bernu dné štirinajstega oktobra leta tisoč osemsto in devetdesetega.

Za Avstrijsko-Ogersko: (L. S.) Seiller.

Za Belgijo: (L. S.) Jooris.

Za Nemčijo: (L. S.) Oton pl. Bülow.

Za Francosko: (L. S.) C^{te} de Diesbach.
(L. S.) E. George.

Za Italijo: (L. S.) A. Peiroleri.

Za Luksemburško: (L. S.) W. Leibfried.

Za Nizozemsko: (L. S.) T. M. C. Asser.
J. C. M. van
Riemsdyk.

Za Rusijo: (L. S.) A. Hamburger.
N. Isnard.

Za Švico: (L. S.) Welti.
(L. S.) Farner.

Spisek železničnih kosov

o

katerih veljá mednarodni dogovor o tovrnem prometu po železnicah.

Belgija.

A. Po belgijskih upravah obratovane železnice in železnični kosi.

1. Uprava belgijskih državnih železnic.
2. Belgijska severna železnica.
3. Vélíka belgijska osrednja železnica.
4. Liége—Maestricht.
5. Gent—Terneuzen.
6. Malines-Terneuzen.
7. Zapadna flandrijska železnica.
8. Železnica chimay-ska.
9. Gent—Ecloo—Bruges.
10. Termonde—St. Nicolas.
11. Hasselt—Maeseeyck.
12. Antverpa—Gent (Waes).

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu inozemskih uprav.

I. Nizozemskih uprav.

13. Po družbi nizozemske državne železnice obratovani kos od belgijsko-nizozemske meje pri Achelu do Liége—Vivegnis, Ans (Etat) in Flémalle Grande.

II. Nemških uprav.

14. Po kraljevo-pruskih državnih železnicah obratovani kos od belgijsko-nizozemske meje pri Bleybergu do Bleyberga.

III. Francoskih uprav.

Po francoski severni železnici obratovana kosa od belgijsko-francoske meje:

15. pri Comines do Comines;
16. pri Halluinu do Menina.

IV. Luksemburških uprav.

Po princa Henrika luksemburški železnici obratovana kosa od belgijsko-luksemburške meje:

17. pri Pétange do Athus;
18. pri Clémency do Autel-Bas.

Opomnja. Kar se tiče železničnih kosov, katere obratujejo belgijske uprave v inozemstvu, primerjati je:

- Nemčija, številka 105, 106.
- Francosko, številka 9., 10., 11., 12., 13.
- Nizozemsko, številka 14., 15., 16., 17., 18., 19.

Nemčija.

A. Po nemških upravah obratovane železnice in železnični kosi.

I. Državne in v državni upravi stoječe železnice.

1. Državne železnice v Alzaciji-Loreni.
2. Vojaška železnica.
3. Kraljevo-pruske državne železnice, in v državni upravi stoječe pruske zasebne železnice, izvzemši:

a) gorenjesleško železnično krilo z ozko raztečino.
4. Kraljevo-bavarske državne železnice.
5. Kraljevo-saksonske državne železnice in v državni upravi stoječe saksonske zasebne železnice, izvzemši proge:

b) Döbeln—Mügeln—Oschatz.

c) Grünstädtel—Oberittersgrün.

d) Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.

e) Klotzsche—Königsbrück.

f) Mosel—Ortmannsdorf.

g) Mügeln pri Oschatzu—Nerchau-Trebsen.

h) Mügeln pri Pirni—Geising.

i) Potschappel—Wilsdruff.

k) Radebeul—Radeburg.

l) Schönfeld—Geyer.

m) Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, s krilom iz Oberherolda v Thum.

n) Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf.

o) Žitava—Markersdorf.

p) Žitava—Oybin, s krilom Bertsdorf—Jonsdorf.

6. Kraljevo-virtemberske državne železnice.

7. Velikovojvodsko-badenske državne železnice in v državni upravi stoječe badenske zasebne železnice.

8. Železnica Men—Nekar ob enem s progo Eberstadt—Pfungstadt.

9. Velikovojvodsko-gorenjehesenske železnice.

10. Velikovojvodsko-meklenburška železnica Friderika Franca, izvzemši:

q) železnico Doberan—Heiligendamm.

11. Velikovojvodsko-oldenburška državna železnica, izvzemši:

r) železnico Ocholt—Westerstede.

II. Zasebne železnice v lastni upravi.

12. Železnica Alt-Damm—Kolberg.

13. Železnica Altona—Kaltenkirchen.

14. Železnica Arnstadt—Ichtershausen.

15. Brunšviška deželna železnica.

16. Železnica Vratislava—Varšava.

17. Broelthalska železnica (Hennef-Waldbroel).

18. Krefeldska železnica.

19. Kronberska železnica.

20. Železnica Dahme—Ukro.

21. Železnica Dortmund—Gronov—Enschede.

22. Železnica z ozko raztečino Eckerförde—Kappeln.

23. Železnica Eisenberg—Krosno.

24. Železnica Eisern—Siegen.

25. Ermsthalska železnica (Metzingen—Urach).

26. Železnica Eutin—Ljubek.

27. Železnica Flensburg—Kappeln.

28. Frankobrodsko spojna železnica (Franko-brod n. Menu).

29. Železnica Fürth—Zirndorf.

30. Železnica k rovu Jurija—Marije.

31. Železnica Gernrode—Harzgerode.

32. Železnica Gotteszell—Viechtach (kos od Gotteszella v Teisnach).

33. Železnica Halberstadt—Blankenburg.

34. Hesenska Ludovikova železnica.

35. Železnica Hohenebra—Ebeleben.

36. Železnica hoyanska (Hoya—Eystrup).

37. Železnica Ilmenau—Grossbreitenbach.

38. Kerkerbaška železnica.

39. Železnica Kiel—Eckernförde—Flensburg.

40. Kirchheimska železnica.

41. Železnica Kraljevec—Cranz.

42. Železnica z ozko raztečino v okrožji Altena.

43. Železnica Ljubek—Büchen in Ljubek—Hamburg.

44. Ludovikova železnica (Norimberg—Fürth).

45. Železnica Marienburg—Mlavka.

46. Meklenburška južna železnica (Parchim—Novi Brandenburg).

47. Železnica Murnau—Garmisch-Partenkirchen.

48. Železnica Novi Brandenburg—Friedland.

49. Železnica neuhaldenslebenska.

50. Železnica Novi Strelic—Warnemünde.

51. Železnica Novi Strelic—Wesenberg—Mirow.

52. Železnica Oberdorf—Füssen.

53. Železnica Osterwieck—Wasserleben.

54. Železnica Osthofen—Westhofen.

55. Vzhodno pruska južna železnica, vštevši železnico Fischhausen—Palmnicken.

56. Železnica Parchim—Ludwigslust.

57. Železnica Paulinenaue—Novi Ruppín.

58. Železnica Peine—Ilse.

59. Palatinatska železnica.

60. Priegniška železnica (Perleberg—Wittstock).

61. Železnica Reinheim—Reichelsheim.

62. Železnica Rhene—Diemelthal (Bredelar—Martenberg).

63. Ruhlanska železnica (Wutha—Ruhla).

64. Železnica ob Sali.

65. Železnica Schaftlach—Gmund.

66. Železnica Schleswig—Angel (Schleswig—Süderbrarup).

67. Železnica Sonthofen—Oberstdorf.

68. Železnica Sprendlingen—Wöllstein.

69. Železnica Starigrad—Kostrin, vštevši železnico Glasow—Berlinchen.

70. Železnica Stendal—Tangermünde.

71. Železnica Warstein—Lippstadt.

72. Železnica Weimar—Gera.

73. Železnica Wermelskirchen—Burg.

74. Železnica ob Veri.

- 75. Železnica Wittenberge—Perleberg.
- 76. Železnica Worms—Offstein.
- 77. Železnica Zell—Todtnau.
- 78. Železnica Zschipkau—Finsterwalde.

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu inozemskih železničnih uprav.

I. Ruskih uprav.

79. Po véliki ruski železnici obratovani kos od rusko-nemške meje pri Eydtkuhnih do Eydtkuhnen.

80. Po železnici Brest—Grajevo obratovani kos od rusko-nemške meje pri Prostkovu do Prostkova.

81. Po vislanski železnici obratovani kos od rusko-nemške meje pri Ilovu do Ilova.

II. Avstrijskih uprav.

82. Po cesarja Ferdinanda severni železnici obratovani kos od avstrijsko-nemške meje pri Mysłowicach do Mysłowic.

83. Po moravsko-sleški osrednji železnici obratovani kos od avstrijsko-nemške meje pri Hennersdorfu do Ziegenhalsa.

84. Po avstrijski severnozadpni železnici obratovani kos od avstrijsko-nemške meje pri Mladkovu (Wichtstadlu) do Mittelwalde.

85. Po avstrijsko-ogerski državnoželeznični družbi obratovani kos od avstrijsko-nemške meje pri Srednji Stěnavi do Srednje Stěnave.

Po južnosevernonemški spojni železnici obratovani kosi od avstrijsko-nemške meje:

86. pri Libovu do Libova;

87. pri Seidenbergu do Seidenberga.

88. Po češki severni železnici obratovani kos od avstrijsko-nemške meje pri Ebersbachu do Ebersbacha.

Po buštěhradski železnici obratovani kosi od avstrijsko-nemške meje:

89. pri Reitzenhainu do Reitzenhaina;

90. pri Klingenthalu do Klingenthala.

91. Po češki zapadni železnici obratovani kos od avstrijsko-nemške meje pri Fürthu v l. do Fürtha v l.

Po c. k. avstrijskih državnih železnicah obratovani kosi od avstrijsko-nemške meje:

- 92. pri Niklasdorfu do Ziegenhalsa;
- 93. pri Pasovu do Pasova;
- 94. pri Braunau-u do Simbacha;
- 95. pri Lochau-u do Lindave.

III. Švicarskih uprav.

Po švicarski severnovzhodni železnici obratovani kosi od švicarsko-nemške meje:

- 96. pri Konstanci do Konstancje;
- 97. pri Rielasingenu do Singena;
- 98. pri Waldhutu do Waldhuta.

IV. Francoskih uprav.

Državnim železnicam v Alzaciji-Loreni pri- stoječi, po francoski vzhodni železnici soobratovani kosi od francosko-nemške meje:

- 99. pri Altmünsterolu do Altmünsterola;
- 100. pri Avricourtu do Nemškega Avricourta;
- 101. pri Chambreyi do Chambreya;
- 102. pri Novéantu do Novéanta;
- 103. pri Amanweilerji do Amanweilerja;
- 104. pri Fentschi do Fentscha.

V. Belgijskih uprav.

Po véliki belgijski osrednji železnici obratovani kosi od nizozemsko-nemške meje:

- 105. pri Ahah do Ah;
- 106. pri Dalheimu do Dalheima.

VI. Nizozemskih uprav.

107. Po severnobrabantsko-nemški železnici obratovani kos od nizozemsko-nemške meje pri Gennepu do Wesela.

108. Po holandski železnici obratovani kos od nizozemsko-nemške meje pri Crannenburgu do Cleve-a.

109. Po nizozemski porenski železnici obratovani kos od nizozemsko-nemške meje pri Emmerichu do Emmericha.

Po nizozemskih državnih železnicah obratovani kosi od nizozemsko-nemške meje:

- 110. pri Gronovu do Gronova;
- 111. pri Gildehausu do Salzbergena.

Opomnja. Kar se tiče železničnih kosov, katere obratujejo nemške uprave v inozemstvu, primerjati je:

- Belgija, številka 14.
- Francosko, številka 14., 15., 16., 17., 18., 19.
- Luksemburško, številka 2., 3.
- Nizozemsko, številka 7., 8., 9., 10., 11., 12., 13.
- Avstrijsko-Ogersko, številka 25. v številki do 44.
- Rusija, številka 47., 48., 49., 50., 51., 52.
- Švica, številka 14., 15., 16., 17., 18., 19.

Francosko.

A. Po francoskih upravah obratovane železnice in železnični kosi.

Proge d' *intérêt général*:

1. Severne železnice.
2. Vzhodne železnice, vštévši za račun konce-
sijonarjev obratovane proge: Monthermé v Mon-
thermé, Vrigne-Meuse v Vrigne-aux-Bois, Carignan
v Messempré, Charmes v Rambervillers, Avricourt
v Blamont in Cirey, Saint-Dizier v Vassy, Vassy
v Doulevant-le-Château.
3. Zapadne železnice.
4. Železnice Pariz-Lyon-Sredozemsko morje,
vštévši za račun koncesijonarjev obratovane proge
starega pristanišča v Marseille-i in proge Arles
v Saint-Louis.
5. Orléanske železnice, vštévši lokalnih želez-
nic Sarthe.
6. Južne železnice.
7. Državnih železnic, vštévši za račun kon-
cesijonarjev obratovanih lokalnih železnic od Ligré-
Rivière v Richelieu in od Barbezieux v Châteauneuf.
8. Obeh pasovnic pariških, vštévši strate^{gi}čne
proge od Valenton v Massy-Palaiseau.

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu ino- zemskih uprav.

I. Belgijskih uprav.

Po véliki belgijski osrednji železnici obratovan
kosi od belgijsko-francoske meje:

9. pri Treignes do Vireux;
10. pri Doische do Givet;
11. po belgijski severni železnici obratovani
kos od francosko-belgijske meje pri Heer-Agimont
do Givet.
12. Po zapadno^{fl}andrijski železnični družbi
obratovani kos od francosko-belgijske meje pri
Abeele do Hazebrouck.
13. Po chimay-ski železnični družbi obratovani
kos od francosko-belgijske meje pri Momignies do
Anor.

II. Nemških uprav.

Francoski vzhodni železnici pristoječe, po
državnih železnicah v Alzaciji-Loreni soobratovani
kosi od nemško-francoske meje:

14. pri Altmünsterol do Petit-Croix;
15. pri Deutsch-Avricourt do Igney-Avricourt;
16. pri Chambrey do Moncel;

17. pri Novéant do Pagny-sur-Moselle;
18. pri Amanweilerji do Batilly;
19. pri Fentschi do Audun-le-Roman.

III. Švicarskih uprav.

Po železnici Jura-Simplon obratovani kosi od
francosko-švicarske meje:

20. pri Delle do Delle;
21. pri Vallorbes do Pontarlier;
22. pri Verrières do Pontarlier.

IV. Italijanskih uprav.

23. Po italijanski družbi za železnice sredo-
zemskega morja obratovani kos od italijansko-fran-
coske meje pri Modane do Modane.

Opomnja. Kar se tiče železničnih kosov, katere
obratujejo francoske uprave v inozemstvu, primerjati je:
Belgija, številka 15., 16.
Nemčija, številka 99., 100., 101., 102., 103., 104.
Italija, številka 4.
Švica, številka 20., 21., 22., 23.

Italija.

A. Po italijanskih upravah obratovane železnice in železnični kosi.

1. Vse proge, obratovane po družbi za želez-
nično mrežo sredozemskega morja.
2. Vse proge, obratovane po družbi za želez-
nično mrežo adrijskega morja.
3. Vse proge, obratovane po družbi za želez-
nično mrežo sicilijanskega morja.

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu ino- zemskih uprav.

I. Francoskih uprav.

4. Po francoski železnici Pariz-Lyon-Sredo-
zemsko morje obratovani kos od italijansko-fran-
coske meje pri Ventimiglii do Ventimiglie.

II. Švicarskih uprav.

5. Po gotthardski železnici obratovani kos od
italijansko-švicarske meje pri Pinu do Luina.

III. Avstrijskih uprav.

6. Po c. k. avstrijskih državnih železnicah v mér
proti Italiji soobratovani kos od italijansko-avstrijske
meje pri Pontablu do Pontebe.

Opomnja. Kar se tiče železničnih kosov, katere
obratujejo italijanske uprave v inozemstvu, primerjati je:
Francosko, številka 23.
Avstrijsko-Ogersko, številka 22., 23., 24.
Švica, številka 24.

Luksemburško.

A. Po luksemburških upravah obratovane železnice in železnični kosi.

1. Princa Henrika železnica, vštévši progo od Wasserbilliga v Grevenmacher.

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu inozemskih uprav.

I. Nemških uprav.

2. Po državnih železnicaх v Alzaciji-Loreni obratovane skupne proge železnice Viljema luksemburškega.

3. Po kraljevo-pruskih državnih železnicaх obratovani kos od nemško-luksemburške meje pri Ulfingenu do Ulfingena.

Opomnja. Kar se tiče železničnih kosov, katere obratujejo luksemburške uprave v inozemstvu, primerjati je:

Belgija, številka 17., 18.

Nizozemsko.

A. Po nizozemskih upravah obratovane železnice in železnični kosi.

1. Družba za obrat nizozemskih državnih železnic.

2. Družba za nizozemsko porensko železnico.

3. Družba za holandsko železnico.

4. Družba za nizozemsko osrednjo železnico.

5. Družba za severnobrabantsko-nemško železnico.

6. Družba za železnico Haarlem—Zandvoort.

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu inozemskih uprav.

I. Nemških uprav.

7. Po velikovojvodsko-oldenburških državnih železnicaх obratovani kos od nemško-nizozemske meje pri Neuschanzu do Neuschanza.

Po kraljevo-pruskih državnih železnicaх obratovani kosi nemško-nizozemske meje:

8. pri Borkenu do Winterswyka;

9. pri Bocholtu do Winterswyka;

10. pri Eltenu do Zevenaara;

11. pri Straelenu do Venlooa;

12. pri Kaldenkirchenu do Venlooa;

13. pri Dahlheimu do Vlodropa.

II. Belgijskih uprav.

14. Po véliki belgijski osrednji železnici obratovani kos od belgijsko-nizozemske meje pri Hamontu do nizozemsko-nemške meje pri Dahlheimu.

15. Po véliki belgijski osrednji železnici obratovani kos od belgijsko-nizozemske meje pri La-naekenu do nizozemsko-nemške meje pri Ahah.

16. Po železnici Lüttich-Maestricht obratovani kos od belgijsko-nizozemske meje pri Visé-ji do Maestrichta.

17. Po véliki belgijski osrednji železnici obratovani kos od belgijsko-nizozemske meje pri Weelde-Merxplasu do Tilburga.

18. Po družbi za železnico Malines—Terneuzen obratovani kos od belgijsko-nizozemske meje pri La Clinge do Terneuzen.

19. Po družbi za železnico Gent—Terneuzen obratovani kos od belgijsko-nizozemske meje pri Selzaete do Terneuzen.

Opomnja. Kar se tiče železničnih kosov, katere obratujejo nizozemske uprave v inozemstvu, primerjati je:

Belgija, številka 13.

Nemčija, številka 107., 108., 109., 110., 111.

Avstrijsko-Ogersko.

I. V državnem zboru zastopane kraljevine in dežele (vštévši Liechtensteinsko).

A. Vse proge, katere obratujejo tu spodaj našteté železnične uprave in družbe sè sedežem na Avstrijsko-Ogerskem.

1. C. k. generalno ravnateljstvo avstrijskih državnih železnic, vštévši kos proge Feldkirch—Buchs, ležeče v ozemlju kneževine liechtensteinske, in kos od italijansko-avstrijske meje pri Pontebi do Pontabla, katerega soobratuje italijanska družba za adrijanske železnice, toda izvzemši dalmatinsko državno železnico s progami:

a) Splét—Siverić—Knin.

b) Prković—Slivno—Šibenik,

potem kołomyjske lokalne železnice:

c) Kołomyja—Sloboda rungurska s krili vred.

d) Nadwornianskie przedmieście—Szeparowce-Kniaźdwór.

2. Železnica Ustje—Toplice.

3. Češka trgovinska železnica.

4. Češka severna železnica.

5. Češka zapadna železnica.

6. Bolcansko—Meranska železnica.

7. Buštěhradská železnica.

8. Gališka železnica Karola Ludovika, v^števši po upravi ruskih ju^žnoz^zapadnih železnic soobratovane kose od Brodov in Podwołoczyske do avstrijsko-ruske meje tamkaj, toda izvzemši železnično krilo:

e) Podleže — Niepołomice.

9. Cesarja Ferdinanda severna železnica.

10. Košiško — Boguminska železnica (avstrijski kos).

11. Železnica po Krem^ski dolini.

12. Moravsko-sleška osrednja železnica.

13. Novojičinska lokalna železnica.

14. Avstrijska severnoz^zapadna železnica.

15. Avstrijsko-ogerska državno^zeleznična družba (avstrijske proge).

16. Družba ju^žne železnice (avstrijske proge), izvzemši lokalno železnico z ozko raztečino Mödling—Hinterbrühl blizu Dunaja (z električnim obratilom).

17. Ju^žno-severnonemška spojna železnica.

18. Lokalna železnica Stauding—Stramberg.

19. Po kraljevo-ogerskih državⁿih železnicah obratovani kos od Ławoczna do ogerske meje na c. k. državni železnici Stryj—ogerska meja pri Beskidu.

20. Železnica Dunaj—Aspang.

21. Dunajska spojna železnica.

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu inozemskih uprav.

I. Italijanskih uprav.

Po italijanski družbi adrijanskih železnic obratovani kosi od italijansko-avstrijske meje:

22. pri Krminu do Krmina,

23. pri Pontebi do Pontabla v m^ér proti Italiji,

24. pri Peri do Ale.

II. Nemških uprav.

Po kraljevo-bavarskih državⁿih železnicah obratovani kosi od nemško-avstrijske meje:

25. pri Kiefersfeldenu do Kufsteina,

26. pri Salcburgu do Salcburga,

27. pri Waldsassenu do Heba,

28. pri Schirndingu do Heba,

29. pri Aši do Heba.

Po kraljevo-saksonskih državⁿih železnicah obratovani kosi od nemško-avstrijske meje:

30. pri Brambachu do Heba,

31. pri Bärensteinu do Vejprt,

32. pri Moldavi do Moldave,

33. pri Schöni do Podmokel,

34. pri Schöni do Děčína,

35. pri Neusalz - Sprembergu do avstrijsko-nemške meje pri Taubenheinu,

36. pri starem in novem Gersdorfu do avstrijske meje pri Ebersbachu,

37. pri Seifhennersdorfu do Warnsdorfa,

38. pri Veliki Šenavi do Warnsdorfa,

39. pri Žitavi do Liberca.

Po kraljevo prusk^hih državⁿih železnicah obratovani kosi od nemško-avstrijske meje:

40. pri Neusorge do Halbstadta,

41. pri Krňovu do Krňova,

42. pri Boguminu do Bogumina,

43. pri Goczalkowicach do Dziedzic,

44. pri Novem Berunu do Oświęcima.

III. Ruskih uprav.

Po upravi ruskih ju^žnoz^zapadnih železnic v m^ér proti Rusiji obratovani kosi od rusko-avstrijske meje:

45. pri Radziwiłowu do Brodov,

46. pri Wołoczysku do Podwołoczyske.

Opomnja. Kar se tiče železničnih kosov, katere obratujejo avstrijske uprave v inozemstvu, primerjati je: Nemčija, številka 82. v^števši do 95.

Italija, številka 6.

Rusija, številka 53., 54., 55.

Švica, številka 12., 13.

II. Ogersko.

A. Vse proge, katere obratujejo tu spodaj imenovane železnične uprave in družbe s^é sedežem na Avstrijskem ali na Ogerskem.

1. Ogerske državne železnice, izvzemši proge: Garam—Berzencze—Selmeczbánya.

Soroksár—Szt.-Lőrincz.

Taraczköz—Teresel.

Toda v^števši nastopne po upravi državⁿih železnic obratovane proge;

a) od rumunske meje do Predéala,

b) od meje pri Zemunu do Belega grada,

c) od Broda do Bosanskega Broda,

d) železnice Arad—Tamišvar,

e) lokalne železnice Békés-Földvár—Békés,

f) lokalne železnice Debrecin—H.-Nánás—Büd-Szt.-Mihály,

g) lokalne železnice Veliki Varadin—Belényes—Vaskoh,

h) lokalne železnice Puszt-Tenyő—Kun-Szt.-Márton,

i) lokalne železnice Kun-Szt.-Márton—Szentés,

j) lokalne železnice Ujszasz—Jász-Apáti,

k) lokalne železnice Mezö-Tur—Turkeve,

- l) lokalne železnice zagorske (Čakavec—Zagreb),
- m) lokalne železnice Vinkovce—Brčka,
- n) lokalne železnice Maros-Vásárhely — Szász-Régen,
- o) lokalne železnice mátranske,
- p) lokalne železnice Bánréve—Ózd,
- q) lokalne železnice biharske,
- r) lokalne železnice Héjasfalva—Székelyudvarhely,
- s) lokalne železnice Maros-Ludas—Bistrica,
- t) lokalne železnice Ruma—Vrdnik,
- u) lokalne železnice Sobotica—Pinkafő,
- v) lokalne železnice Bóba—Sümegeh,
- w) lokalne železnice Marmaros-Sziget—Sziget,
- x) lokalne železnice Szatmár—Nagybánya,
- y) lokalne železnice szilagysáske,
- z) lokalne železnice Nyiregyháza—Mátészalka,
- aa) lokalne železnice Rétszihus—Szegszárd,
- bb) lokalne železnice Budimpešta—Lajosmizse,
- cc) lokalne železnice Kisújszállás—Dévaványa—Gyoma,
- dd) lokalnih železnic bač—bodroških,
- ee) železnice Pečuh—Barč,
- ff) železnice Mohač—Pečuh.

2. Avstrijsko-ogerska državno-železnična družba (ogerske proge), vstevši po ti družbi obratovano

- a) lokalno železnico Velika Kikinda — Veliki Bečkerek in
- b) lokalne železnice v Torontálu.

3. Družba južne železnice (ogerske proge), vstevši nastopne po ti družbi obratovane lokalne železnice:

- a) Kőszegh—Sobotica,
- b) Barč—Pakráč.

4. Košiško—boguminska železnica (ogerske proge), vstevši po nji obratovano progo Margitfalu—Hlinica (Gölniczbánya) lokalne železnice po golniški dolini, toda izvzemši iste proge kos Hlinica (Gölniczbánya)—Szomolnok z malo raztečino.

5. Železnična družba Győr—Šopronj—Ebenfurt, vstevši po nji obratovani kos Lajta-Ujfalú—Ebenfurt na progi južnoželeznične družbe Dunaj—Pottendorf—Dunajsko Novo mesto.

6. Lokalna železnica aradska in čanádska.

7. Lokalna železnica po samoški dolini.

8. Lokalna železnica Keszthely—Balaton-Szt. György.

9. Lokalna železnica v popradski dolini.

Rusija.

A. Po ruskih upravah obratovane železnice in železnični kosi.

- 1. Nikolajevska železnica.
- 2. Putilovska železnica (krilo Nikolajevska železnice).

- 3. Železnica Rybinsk—Bologoe.
- 4. Železnica Ostachkovo—Ržev.
- 5. Železnica St. Petersburg—Varšava.
- 6. Baltiška železnica (izvzemši II. Kos).
- 7. Železnica Riga—Tukum.
- 8. Železnica Moskva—Nižnyj Novgorod.
- 9. Železnica Šuja—Ivanovo.
- 10. Železnica Moskva—Jaroslavelj.
- 11. Železnica Moskva—Brest.
- 12. Železnica Moskva—Kursk.
- 13. Železnica Moskva—Rjazanj.
- 14. Železnica Rjazanj—Kozlov.
- 15. Železnica Rjažsk—Vjazma.
- 16. Železnica Rjažsk—Moršansk.
- 17. Železnica Tambov—Kozlov.
- 18. Železnica Tambov—Saratov.
- 19. Železnica Grjazy—Caricyn.
- 20. Železnica Kozlov—Voronež—Rostov.
- 21. Zekatarinska železnica.
- 22. Železnica Orel—Grjazy.
- 23. Livenska železnica (z ozko raztečino).
- 24. Železnica Orël—Vitebsk.
- 25. Železnica Dünaburg—Vitebsk.
- 26. Železnica Riga—Dünaburg.
- 27. Mitavska železnica.
- 28. Železnica Libava—Romny.
- 29. Železnica Varšava—Terespolj.
- 30. Železnica Varšava—Bidgošci.
- 31. Železnica Varšava—Dunaj.
- 32. Lodzka železnica.
- 33. Železnica Kursk—Kijev.
- 34. Južnozpadne železnice.
- 35. Železnica Charkov—Nikolajev.
- 36. Železnica Kursk—Charjgov—Azov.
- 37. Železnica Losovo-Sebastopolj.
- 38. Vislanska železnica.
- 39. Železnica Ivangorod—Dombrovo.
- 40. Železnica Moršansk—Syzranj.
- 41. Vladikavkaska železnica.
- 42. Fastovska železnica.
- 43. Orenburška železnica.
- 44. Železnica Samara—Ufa.
- 45. Muromska železnica.
- 46. Poleška železnica.

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu inozemskih uprav.

I. Nemških uprav.

Po kraljevo-pruskih državnih železnicah obratovani kosi nemško-ruske meje:

- 47. pri Eydtkuhnh do Virbál;
- 48. pri Otločinu do Aleksandrova;
- 49. pri Šopinich do Sosnowic (proga po prejšnje železnice ob desnem bregu Odre.

50. Pri Šopicah do Sosnowic (proga po-prejšnje gorenjesleške železnice).

51. Po vzhodnopruski južnoželeznični družbi obratovani kos od nemško-ruske meje pri Prostoku do Grajewu.

52. Po družbi za železnico Marienburg—Mlawka obratovani kos od nemško-ruske meje pri Ilowu do Mlawe.

II. Avstrijskih železnic.

53. Po cesarja Ferdinanda severni železnici obratovani kos od avstrijsko-ruske meje pri Szczakowi do Granice.

Po gališki železnici Karola Ludovika v mér proti Rusiji obratovana kosa od avstrijsko-ruske meje:

54. pri Brodih do Radziwiłowa;

55. pri Podwołoczyski do Wołoczyska.

Opomnja. Kar se tiče železničnih prog, katere obratujejo ruske uprave v inozemstvu, primerjati je:

Nemčija, številka 79., 80., 81.

Avstrijsko-Ogersko, številka 45., 46.

Švica.

A. Po švicarskih upravah obratovane železnice in železnični kosi.

1. Švicarska osrednja železnica.
2. Gotthardska železnica.
3. Železnica Jura—Simplon.
4. Švicarska severnovzhodna železnica.
5. Združene švicarske železnice.
6. Neuenburška železnica črez Juro.
7. Emmenthalska železnica.
8. Železnica Langenthal—Huttwil.
9. Železnica tössthalska.
10. Aargausko-lucernska seethalska železnica.
11. Švicarska južnovzhodna železnica.

B. Železnični kosi, ki so v obratu ali soobratu inozemskih uprav.

I. Avstrijskih uprav.

Po c. k. avstrijskih državnih železnicah obratovani kosi od avstrijsko-švicarske meje:

12. pri Buchsu do Buchsa;

13. pri St. Margarethenu do St. Margarethena.

II. Nemških uprav.

Po velikovojvodsko-badenskih državnih železnicah obratovani kosi od nemško-švicarske meje:

14. pri Gottmadingenu do švicarsko-nemške meje pri Wilchingenu;

15. pri Stettenu do Basela;

16. pri Leopoldshöhe do Basela;

17. pri Grenzachu do Basela.

18. Po velikovojvodsko-badenskih državnih železnicah soobratovana spojna železnica od badenskega kolodvora do osrednjega kolodvora v Baselu.

19. Po državnih železnicah v Alzaciji-Loreni obratovani kos od nemško-švicarske meje pri St. Ludwigu do Basela.

III. Francoskih uprav.

Po družbi za železnico Pariz-Lyon-Sredozemsko morje obratovani kosi od francosko-švicarske meje:

20. pri St. Gingolphu do Bouvereta;

21. pri Chêne-Bourgu do Genf-Eaux-Vives;

22. pri La Plaine-i do Genf-Cornavin;

23. pri Col-des-Roches do Locle.

IV. Italijanskih uprav.

24. Po italijanskih družbah za železnični mreži sredozemskega in adrijskega morja obratovani kos od italijansko-švicarske meje pri Chiassu do Chiassa.

Opomnja. Kar se tiče železničnih kosov, katere obratujejo švicarske uprave v inozemstvu, primerjati je:

Nemčija, številka 96., 97., 98.

Francosko, številka 20., 21., 22.

Italija, številka 5.

Tako narejeno v Bernu dné štirinajstega oktobra tisoč osemsto in devetdesetega leta.

Za Avstrijsko-Ogersko: Seiller.

Za Belgijo: Jooris.

Za Nemčijo: Oton pl. Bülow.

Za Francosko: C^{te} de Diesbach.

E. George.

Za Italijo: Peiroleri.

Za Luksemburško; W. Leibfried.

Za Nizozemsko: T. M. C. Asser.

J. C. M. van Riemsdyk.

Za Rusijo: A. Hamburger.

N. Isnard.

Za Švico: Welti.

Farner.

Pravilnik

0

ustanovitvi osrednjega urada.

Člen I.

Zveznemu svétu švicarske zaveze se nalaga, da naj vravná osrednji urad, ustanovljen po členu 57. mednarodnega dogovora o tovrnem prometu po železnicah, in da naj nadzoruje njegovo poslovanje. Sedež tega urada naj bo v Bernu.

To vravnavo je pričeti precej po izmeni pritrilnic in to takó, da bo mogel urad izročene posle opravljati začeti s časom, ko dogovor stopi v moč.

Stroški tega urada, ki ne smejo, dokler se drugači ne vkrene, presegati letnega zneska 100.000 frankov, zadeli bodo vsako državo po razmerji kilometerske dolžine železničnih kosov, katere bo ona zaznamovala za sposobne, da opravljajo mednarodni prevoz.

Člen II.

Osrednjemu uradu bodo države pogodnice in pa železnične uprave določile vsa poročila, ki so važna za mednarodno prevozníštvo. Urad smé, uporabljajoč ta poročila, izdajati časnik, katerega je po en izvod brezplačno določiljati vsaki državi in vsaki vdeleženi upravi. Nadaljni izvodi tega časnika naj se plačujejo po ceni, kakor jo ustanóvi osrednji urad. Ta časnik naj izhaja v nemškem in francoskem jeziku.

Spisek posameznih predmetov, zaznamovanih v členu 2. dogovora pod številko 1. in 3., in pa

morebitne izpremembe tega spiska, katere bodo kesneje opravile posamezne države pogodnice, treba je kar mogoče naglo dati na znanje osrednjemu uradu, kateri jih bo precej poročil vsem državam pogodnicam.

Kar se tiče v členu 2. dogovora pod številko 2. zaznamovanih predmetov, zahteval bo osrednji urad od vsake države pogodnice potrebne podatke ter jih bo poročal drugim državam.

Člen III.

Na zahtevanje vsake železnične uprave bo nastopal osrednji urad kot srednik pri poravnavi tirjatev, izvirajočih iz mednarodnega prevoza.

Iz mednarodnega prevoza izvirajoče, neplačane tirjatve je moči dati na znanje osrednjemu uradu, da se lože iztirjajo. V ta namen bo urad nemudoma povabil dolžno železnico, naj tirjatev poravná ali pa naj pové razloge, zakaj se brani plačati.

Ako urad misli, da je takih razlogov zadosti, naj zavrne obé stranki pred pristojnega sodnika.

V nasprotnem slučaju pak in pa tedaj, kadar se izpodbija samó neki del tirjatve, naj voditelj urada, poprašavši poprej za njuno mnenje dva veččaka, katera bo zvezni svét imenoval v ta namen, izreče, ali mora dolžna železnica vso tirjatev

ali samó neki njen del položiti pri uradu. Tako položeni znesek ostane v uradu, dokler pristojni sodnik ne odloči stvari.

Ako katera železnica v štirinajstih dnéh ne sluša uradovega poziva, poslati ji je nov poziv in zapretiti ji z nasledki, ako bi se še nadalje branila plačati.

Ako se tudi temu drugemu pozivu ne ustreže v desetih dneh, naj voditelj državi, kateri pripada dotična železnica, uradoma pošlje obrazloženo poročilo in naj ob enem zaprosi, da naj se na um vzmó potrebne naredbe in seособno da naj se premisli, ali je dolžno železnico še nadalje pustiti v spisku, ki ga je ta država doposlala uradu.

Kadar na to uradno poročilo od države, kateri pripada dotična železnica, ne pride odgovor v šestih tednih, ali kadar država izreče, da ne namerja železnice izbrisati iz spiska, da si ta ni plačala, tedaj si je misliti, da dotična država brez nadaljnega izrecila prevzame poročstvo za to, da je dolžna železnica zmožna plačati, kolikor gré za tirjatve, izvirajoče iz mednarodnega prevoza.

V spričalo tega so pooblaščenci ta pravilnik sami podpisali.

Tako narejeno v Bernu dne štirinajstega oktobra tisoč osemsto in devetdesetega leta.

Za Avstrijsko-Ogersko:	Seiller.
Za Belgijo:	Jooris.
Za Nemčijo:	Oton pl. Bülow.
Za Francosko:	C ^{te} de Diesbach. E. George.
Za Italijo:	A. Peiroleri.
Za Luksemburško:	W. Leibfried.
Za Nizozemsko:	T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.
Za Rusijo:	A. Hamburger. N. Isnard.
Za Švico:	Welti. Farner.

Izvršitvena določila

k

dogovoru

o

mednarodnem tovarnem prometu po železnicah.

§. 1.

(K členu 3. dogovora.)

Od prevoza se izločajo:

1. Zlate in sreberne palice, platina, novci, denarja vredni novci in papirji, listine, drago kamenje, pristni biseri, dragotine in druge dragocenosti.

2. Umetalnostni predmeti, kakor so: slike, predmeti iz litih rud, starine.

3. Mrliči.

4. Smodnik (strelni prah), strelni bombaž, nabite puške, pokalno srebro, pokalno živo srebro, pokalno zlato, ognjarske telesne, piropapir, nitroglicerini, pikrinovo-kisle soli, natronov kôks, dinamit in vse druge stvari, ki so samopalne ali razpočne, nadalje nagnusni in smrdeči izdelki, kolikor v ti številki navedeni predmeti niso izrečno naštet med pogojema pripuščenimi.

V prilogi 1. imenovani predmeti se pripuščajo v prevoz samó pod tamkaj navedenimi pogoji. Prihajati jim je posebne, drugih predmetov ne obsegajoče vozne liste.

Vendar moreta dvé državi pogodnici ali več njih v medsebojnem prometu vkreniti lože pogoje za take predmete, ki so izločeni od mednarodnega prevoza.

§. 2.

(K členu 6. dogovora.)

Za izdajo mednarodnega voznega lista je uporabljati obrazce po prilogi 2. Za navadni tovor morajo biti tiskani na bel, za brzovozni tovor na temno-rožnat papir ter morajo v spričalo, da se strinjajo z dotičnimi predpisi, nositi priglédni pečat kake železnice ali železnične skupine v pošiljajoči deželi.

Vozni list — in to ne samó kar je tiskanega, ampak tudi kar je izpolniti s pisanjem — mora se izdati v nemškem ali francoskem jeziku.

Ako bi uradni opravilni jezik dežele, v kateri je pošiljajoča postaja, bil drugačen, moči je vozni list izdati v tem uradnem pravilnem jeziku, a prihajati mu je natančno prelogo pisanih besed v nemškem ali francoskem jeziku.

Močno očrtane dele obrazca naj izpolnijo železnice, ostale pak pošiljač.

Več predmetov se smé v isti vozni list vzprejeti samó tedaj, kadar jih je po njih svojstvu moči brez škode naložiti vkupe in temu ne nasprotujejo colni, davčni in policijski predpisi.

Stvarém, katere mora po določilih veljajočega pravilnika nakladati pošiljač, oziroma razkladati

prejemnik, prilagati je posebne vozne liste, ki ne obsegajo drugih predmetov.

Tudi more pošiljajoča postaja zahtevati, da se za vsak voz priloži poseben vozni list.

§. 3.

(K členu 7. dogovora.)

Ako se predmeti, naštetí v §. 1., odstavku 4. in v prilogi 1. pod št. I.—XXXIV., oddajo v prevoz z neresničnim ali nenatančnim izrecilom ali ako se pri oddaji pusté v nemar v prilogi 1. k št. I.—XXXV. podani varnostni predpisi, znaša priklada k odredbini 15 frankov od vsakega kilograma kosmate teže.

V vseh drugih slučajih znaša v členu 7. dogovora omenjenapriklada k odredbini za neresnično póved o vsebini kake pošiljatve dvojnati znesek voznine, ki jo je plačati od odhodne do namembne postaje.

Ako pošiljač pri nakladanji obteži nosilnost njegovo za več kakor 5 odstotkov, znaša vsa globa desetkrat toliko, kolikor razlika v voznini.

§. 4.

(K členu 9. dogovora.)

Za izrecilo, omenjeno v členu 9. dogovora, uporabljati je obrazec v prilogi 3.

§. 5.

(K členu 13. dogovora.)

Najviši znesek povzetka se ustanavlja za vsak vozni list na 2000 frankov.

§. 6.

(K členu 14. dogovora.)

Rokovi za izročbo (dostavbo) ne smejo prekoračiti nastopnih največinskih rokov:

a) za brzovozne naklade:

1. odpravni rok 1 dan;
2. prevozni rok za vsakih tudi samó le začetih 250 kilometrov 1 dan;

b) za navadne naklade:

1. odpravni rok 2 dní;
2. prevozni rok za vsakih tudi samó le začetih 250 kilometrov 2 dní;

Ako gré prevoz iz ozemlja ene železnične uprave v ozemlje druge uprave, ki se s prvo stika,

preračunijo se prevozni rokovi iz vse razdalje med oddajno in med namembno postajo, odpravni rokovi pa se ne gledé na število upravnih ozemljij, ki se jih prevoz dotakne, preračunijo samó enkrat.

Zakoni in pravilniki držav pogodnic določajo, v koliko je pod njih nadzorom stoječim železnicam dovoljeno, ustanavljati prikladne roke za nastopne slučaje:

1. Za semnje.
2. Za nenavadne prometne razmere.
3. Ako se mora blago voziti črez reko, kjer ní mostú, ali po kaki spojni železnici, ki veže dvé žleznici, vdeležujoči se prevoza.
4. Za železnice manjše važnosti, in pa za prehod na železnice z drugačno raztečino.

Ako je kaka železnica prisiljena, posluževati se prikladnih rokov, v tem paragrafu pod številko 1. do 4. za posamezne države navedenih kot fakultativno pripustnih, zabeleži naj na voznem listu dan, katerega blagó oddá nastopni železnici, sè svojim pečatom in naj tam pové, zakaj in za koliko časa je morala prestopiti rok za izročbo.

Rok za izročbo se začenja s polnočjo, ki pride prva po oddaji blaga z voznim listom vréd, ter je dostan, če se v teku njega blagó po določilih, veljavnih za izročujočo železnico, dostavi, oziroma priznani prejemniku ali tisti osebi, kateri je moči izročbo veljavno opraviti.

Ista določila so merodajna za način, kako je poistinjati predajo priznanila.

Tek rokov za izročbo neha za čas colnijske ali davčnouradne ali policijske odprave in pa za čas, ko se obrat zmoti brez krivde železnice, vsled česar se začasno zabrani pričetek ali nadaljevanje prevoza.

Ako je prvi dan po oddaji blagá v prevoz nedelja, pričné se rok za izročbo 24 ur kesneje.

Ako je poslednji dan rokú za izročbo nedelja, neha rok za izročbo še le prihodnjega dné.

Ti dvé izjemi ne veljata o brzovoznem blagu.

Ako katera država vzprejme v svoje zakone ali v odobrene železnične pravilnike kako določilo o tem, da naj se prevoz blaga prekine ob nedeljah in posebnih praznikih, podaljšajo se razmeroma tudi rokovi za prevoz.

§. 7.

(K členu 15. dogovora.)

Na izrecilo, omenjeno v členu 15., odstavku 6., uporabljati je obrazec v prilogi 4.

§. 8.

(K členu 32. dogovora.)

Normalni postavek za pravilno izgubo teže znaša dva odstotka pri tekočih in vlažnih, in pa pri nastopnih suhih stvaréh:

barvilni les v opilkih in mlet,
 skorje ali lubje,
 korenine,
 sladke koreninice,
 rezani tobak,
 maščobe,
 milo vsake vrste in trdo olje,
 sveži plodovi,
 sveži tobakovi listi,
 ovčja volna,
 kože,
 kožice,
 usnje,
 suho in pečeno sadje,
 živalske kite,
 rogovi in parklji,
 kosti (cele in mléte),
 suhe ribe,
 hmelj,
 sveža lepila.

Pri vseh drugih suhih stvareh v členu 32. dogovora oznamenjene vrste znaša normalni postavek en odstotek.

§. 9.

(K členu 38. dogovora.)

Vsoto, s katero se izreka korist pravočasne izročbe, treba je na voznem listu vpisati s črkami tam, kjer je za to oznamenjeno mesto.

Priklada k voznini za izrecilo koristi pravočasne izročbe ne smé presegati 5 od tisoč izrečene vsote za vsakih pričetih 200 kilometrov.

Najmanjša priklada k voznini, ki naj se pobira, znaša 50 centimov.

§. 10.

(K členu 48. dogovora.)

Rok za izročbo, ki naj se po členu 14. dogovora in po §. 6. teh izvršitvenih pravil preračuni za mednarodni prevoz, porazdeli se med železnice, ki se prevoza vdeležujejo, ako ni drugačnega dogodka, takó-le:

1. v sosednem prometu dveh železnic:

- a) odpravni rok po enakih delih;
- b) prevozni rok *pro rata* dolžine kosú (tarifne dolžine), s katero se vsaka železnica vdeležuje prevoza.

2. V prometu treh ali več železnic:

- a) prva in poslednja železnica dobta iz odpravnega rokú vsaka pribitek 12 ur pri navadnem voznem blagu in 6 ur pri brzovoznem blagu;
- b) ostanek odpravnega rokú in ena tretjina prevoznega rokú se porazdelita med vse vdeležene železnice po enakih delih;
- c) ostali dvé tretjini prevoznega rokú pa *pro rata* dolžine kosú (tarifne dolžine), s katero se vsaka železnica vdeležuje prevoza.

Kaki morebitni prikladni rokovi se pripišejo tisti železnici, po katere lokalnotarifnih določilih so v dotičnem slučaju pripustni.

Čas od oddaje blaga do pričetka rokú za izročbo je pripisati samó pošiljajoči železnici.

Ako se rok za izročbo izpolnjuje sploh, ne jemlje se v poštev spredaj stoječa porazdelba.

§. 11.

Vsote, katere so v spredaj stoječih izvršitvenih določilih izražene v frankih, povrniti je v državah pogodnicah, katere nimajo franške vrednote, v zneskih, izraženih v vrednoti dotične dežele.

V spričalo tega so pooblaščenci ta izvršitvena določila sami podpisali.

Tako narejeno v Bernu dné štirinajstega oktobra tisoč osemsto devetdesetega leta.

Za Avstrijsko-Ogersko;	Seiller.
Za Belgijo:	Jooris.
Za Nemčijo:	Oton pl. Bülow.
Za Francosko:	C ^{te} de Diesbach. E. George.
Za Italijo:	A. Peiroleri.
Za Luksemburško:	W. Leibfried.
Za Nizozemsko:	T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.
Za Rusijo:	A. Hamburger. N. Isnard.
Za Švico:	Welti. Farner.

Priloga 1.

Predpisi

o

predmetih, kateri se pogojema pripuščajo v prevažanje.

I.

Petarde za pokalna znamenja po železnicah, da je treba ustaviti, morajo biti trdno zapakovane v papirne odrezke, žagovino ali malec ali kako drugače, vendar tako trdnó in vsaksebi, da se plehove kapice ne morejo niti ena druge niti kake druge telesnine dotikati. Zaboji, v katere se zapakujejo, morajo biti narejeni iz najmenj po 26 milimetrov debelih ščepljenih desák (žaganic), z lesenimi vijaki zvezani, popolnem trdni (ne propuščajoči) in v drug tudi trden zaboj vloženi; a vnanji zaboj ne sme imeti večje prostornine kakor 0.06 kubičnega metra.

Pošiljatev se samo tedaj prevzame v prevoz, če imajo vozni listi uradno potrdilo, da je roba po predpisih zapakovana ali vložena.

II.

Vžigalne kapice za strelno orožje ali puške in strelivo, vžigalna zrcala, ne raznosna netila in stroki ali kozulje patron z netilnimi priredbami se morajo vlagati skrbno v trdne zaboje ali sode in na vsak posamezen tovorec (*co'lo*) mora biti prilepljen poseben listič, kažóč vsebino, na pr. „Vžigalne kapice“ ali pa „vžigalna zrcala“ itd.

III.

Vžigalni klinčki in druga vžigala na drgnenje in na potezanje (kakor netilne svečice, gobe itd.) naj se v shranke iz močne železne pločevine ali iz

trdno staknjenega lesa, katere ne smejo biti črez 1.2 kubičnega metra velike, vlagajo skrbno in takó trdnó, da se napolni ves prostor teh shranek. Na lesenih zabojih je od zunaj razločno povedati, kaj imajo v sebi.

IV.

Varnostni zapalniki, to je zapalne vrvice, sestojče iz tenkega, gostega mešička, kateri ima v sebi razmeroma malo smodnika, spadajo pod predpise, dane v št. III.

V.

Bucherjeve ognjegasne škatlice v plehovitih pušicah ali kozuljah se pripuščajo v prevoz samo v zabojih, po 10 kilogramov največ obsežajočih, ki so od znotraj zalepljeni s papirjem in poleg tega oklejnjeni v večih, tudi preplepljenih zabojih.

VI.

Navadni (beli ali rumeni) fosfor se mora, obdan z vodo, v plehovitih pušicah, ki obsežajo po 30 kilogramov največ in so zalotane, trdno vlagati v močne zaboje. Zaboji morajo razen tega imeti močna ročaja, ne smejo vagati črez 100 kilogramov in morajo od zunaj oznamljeni biti, da obsegajo „navadni rmeni (beli) fosfor“, in z besedo „zgoraj“.

Amorfni (rudeči) fosfor je vlagati v dobro zalotane plehove pušice, ki se vdevajo v močne zaboje z žagovino. Ti zaboji ne smejo vagati črez 90 kilogramov in morajo imeti oznamenilo od zunaj, da obsegajo „rudeči fosfor“.

VII.

Surov, nekristaliziran žvepleni natrij se prevzema v prevoz samo v gostozatrjenih plehovitih posodah, očiščen, kristaliziran žvepleni natrij samo v sodih, vode ne propuščajočih, ali v drugih vode ne propuščajočih posodah.

Že rabljena masa za čiščenje plina, imajoča v sebi kaj železa ali mangana — če se ne oddaje na vožnjo vložena v goste shrambe iz pločevine — prevzema se v prevoz samo v železnih vozovih. Če ti vozovi nimajo trdno zapirajočih železnih pokrovov, treba je tovor popolnoma pokriti s pregrinjali, ki so z lugom iz klorovega kalcija takó močno napojena, da se ne vnamejo, če se jih plamen neposredoma dotakne. Pošiljač in prejemnik naj nakladanje, oziroma razkladanje z voza oskrbuje sam. Tudi mora pošiljač, če železnična uprava to zahteva, pregrinjala za vozove sám omisliti.

VIII.

Celoidin, izdelek, ki se nareja po nepopolnem izhlapevanji alkohola, obseženega v kolodiji, ter je na videž milu podoben, a bistveno sestoji iz kolodijeve volne, prevzema se v odpravo samo takó, če so posamične plošče celoidina zapakovane takó, da se popolnoma zabrani njih posušitev.

IX.

Žvepleni eter, in pa tekočine, ki imajo v sebi po več žveplenega eterja (Hoffmannovec ali Hoffmannove kapljice in kolodij), smejo se pošiljati samó v trdno zaprtih posodah iz kovine ali stekla, ki morajo biti take-le:

1. Ako se ti preparati strnejo v več posodah kot en nakladni kos, morajo te posode biti trdno zapakovane v močne lesene zaboje sè slamo, senom, otrobi, drtinami ali žaganjem, prstjo infuzorijev ali drugimi rahlimi tvarinami.

2. Ako se posode posamez zapakujejo, smejo se pošiljati v trdnih pletenicah ali bednjih z dobro pritrtjenim krovom, ki imajo držaje (roče) ter dovolj pakovalne tvarine notri; krov (štorja), če je iz slame, trstja, ločja ali podobne tvarine, mora biti napojen z ilovim ali apnenim mlekom, kateremu je primešano vodotopno steklo. Kosmata teža posameznega tovorca (*collo*) ne sme presegati 60 kilogramov.

Kar se tiče zedinjanja z drugimi predmeti, primerjaj št. XXXV.

X.

Ogljenčev žveplec (žvepleni alkohol) se vozi samo in edino na odprtih vozeh brez pogrinjala in samo ali

1. v trdno zapirajočih posodah iz močne, dobro zanetane železne pločevine z vsebino do 500 kilogramov,

ali

2. v pločevinskih posodah, 75 kilogramov kosmate teže največ, ki so zgoraj in zdolaj podkrepjene s železnimi obroči. Take posode morajo biti oklenjene s pletenicami ali dežami ali pa v zaboje zapakovane sè slamo, senom, otrobi, žaganjem, prstjo infuzorijev ali drugačno rahlo tvarino,

ali

3. v steklenih posodah, ki so vložene v močne lesene zaboje sè slamo, senom, otrobi, žaganjem, prstjo infuzorijev ali kako drugo rahlo tvarino.

XI.

Lesni špirit, surov in rektificiran in aceton — če se ne oddáta v vozéh (basinih), nalašč za to narejenih, ali v sodih, — pripuščata se v odpravo samo v posodah iz kovine ali stekla. Te posode morajo biti zapakovane, kakor je gori pod št. IX. predpisano za žvepleni eter itd.

Zastran zedinjanja z drugimi predmeti primerjaj št. XXXV.

XII.

Zeleno apno se vozi samó na odprtih vozéh.

XIII.

Klorovokisli kalij in druge klorovokisle soli se morajo skrbno zapakovati v trdne (ne propuščajoče), s papirjem prelepljene sode ali zaboje.

XIV.

Pikrinova kislina se odpravlja samó, če se donese po železnici znanem kemiku izdano potrdilo, da dotična pikrinova kislina ni nevarna.

XV.

Za tekoče rudninske kisline vsake vrste (osebno žvepleno kislino, vitrijolovo olje, solno kislino, solitarjevo kislino in hudičevo olje) veljajo nasledna določila:

1. Ako se ti proizvodi pošiljajo v balonih, steklenicah ali vrčih, morajo posode biti trdno zaprte in dobro vložene v posebne posode ali pletenice, ki imajo močne in zložne držaje.

Ako se pošiljajo v kovinskiх ali lesenih posodah ali v posodah iz gume, morajo biti té popolnoma trdno in dobro zaprte.

2. Rudninske kisline se morajo — s pridržkom določil v št. XXXV. — pošiljati vselej vsaka za se in ne skupaj ter se zlasti ne smejo devati v en voz z drugimi kemikalijami.

3. Predpisi pod št. 1. in 2. veljajo tudi za posode, v katerih se vozijo imenovani predmeti. Te vrste posode je treba vselej napovedova ti kot take.

XVI.

Jedki lug (jedki natronov lug, sodin lug, in jedki kalijev lug, pepeličen lug), dalje oljna gošča (ostanki od prečiščanja olja) in brom so podvrženi predpisom pod XV., št. 1. in 3. (razen določila pod št. 2., v misel vzetega pri št. 3.).

Zastran zedinjanja z drugimi predmeti primerjaj št. XXXV.

XVII.

O vožnji rudeče, kadeče se solitarne kisline se uporabljajo pod št. XV. dani predpisi s tem pristavkom, da morajo baloni in steklenice v posodah okroženi biti vsaj z enoliko debelo posušeno prstjo infuzorijev ali drugo primerno suho prstjo.

XVIII.

Brezvodna žveplena kislina (anhidrit, také zvano strjeno olje) se smé voziti samo

ali

1. v dobro zalotaniх trdnih, pocinjenih pušicah iz železne pločevine.

ali

2. v močnih flaškah iz železa ali bakra, katerim so grla neprodušno zaprta, zalepljena in poleg tega še ovita v glinast ovoj.

Pušice in flaške se morajo vlagati v fino zdrobljeno anorgansko tvarino, kakor je troskasta volna, prst infuzorijev, pepel ali enake reči, ter morajo biti trdno zapakovane v močne lesene zaboje.

V ostalem se uporabljajo določila pod št. XV., 2. in 3.

XIX.

Za pokosti in s pokostjo pomešane barve, nadalje za hlapna in mastna olja in pa za vse vrste eterja, izvzemši žvepleni eter (primerjaj št. IX.) in petrolejev eter (primerjaj št. XXII.), za absolutni alkohol, vinski cvet (špirit), sprit in druge pod

št. XI. ne imenovane špirituoze so merodajni predpisi pod št. XV., odst. 1., ako se oddajajo v prevoz v balonih, steklenicah ali v vrčih.

Zastran zedinjanja z drugimi predmeti primerjaj št. XXXV.

XX.

Petrolej (kamenno olje), surov in prečiščen, ako ima pri 17·5° Celzijevih specifično težo najmenj 0·780, ali če tedaj, ko barometer kaže 760 milimetrov (reducirano na višino nad morjem), ne daje pod 21° Celzijevih vnehljive pare;

iz kotrana od rjavega premoga narejena olja, če imajo najmenj prej imenovano specifično težo (solarno olje, fotogen itd.);

dalje olja iz premogovega kotrana (benzol, toluol, xylol, cumol itd.), in pa mirbanovo olje (nitrobenzol), zavezana so naslednim določilom:

1. Če se ne rabijo posebni za nje narejeni vozovi, smejo se te stvari voziti samo:

ali

a) v posebno dobriх, trpežnih sodih,

ali

b) v gostih in močnih posodah iz kovine,

ali

c) v posodah iz stekla; ali v tem slučaju se je držati naslednjih predpisov:

aa) Ako se več posod dene vkupaj v en kos, morajo biti te posode trdno vložene v močne lesene zaboje sè slamo, senom, otrobi, drtinami ali žaganjem, prstjo infuzorijev ali drugimi rahlimi tvarinami.

bb) Ako se posode vlagajo vsaka posamez, sméjo se pošiljati v trdnih pletenicah ali bednjih z dobro pritrjenim krovom, ki imajo držaje ter dovolj pakovalne tvarine v sebi; če je krov (štorja) iz slame, trstja, ločja ali podobne tvarine, mora biti napojen z ilovim ali apnenim mlekom, kateremu je primešano vodotopno steklo. Kosmata teža posameznega tovorca ne sme prestopati 60 kilogramov.

2. Ako bi se katera posoda med vožnjo pokvarila, dene se precej z voza ter s tem, kar ima še robe v sebi, na pošiljačev račun prodá kar je najbolje mogoče.

3. Vozi se samo na odprtih vozéh. Na odpravo s colnim napovednim postopanjem se vožnja ne prevzema, ker bi to zahtevalo, da se vozom stropi trdno pokrijejo in zapečatijo sè svinčnimi pečati.

4. Določila spredaj stoječe št. 3. veljajo tudi za sode in druge posode, v katerih so bile te tvarine vožene. Vsako posodo te vrste je treba napovedovati kot tako.

5. Kar se tiče nakladanja skupaj z drugimi predmeti, primerjaj št. XXXV.

6. Iz voznega lista mora biti očitno, da v odstavku 1. in 2. te številke naštetih predmeti imajo najmanj 0·780 specifične teže ali da petrolej ustreza s kraja navedenemu določilu gledé na v nemališče. Kadar vozni list nima te povedi, tedaj se uporabljajo pogoji vožnje pod št. XXII. (o petrolejevem éterji itd.).

XXI.

Petrolej (kaméno olje), surov in očiščen, petrolejeva nafta in prekapine (destilati) iz petroleja in petrolejeve nafté, ako te tvarine pri 17·5° Celzijevih imajo manj kakor 0·780 in več kakor 0·680 specifične teže (benzin, ligroin in snažilno olje), zavezani so naslednim določilom:

1. Če se ne uporabljajo posebni za nje narejeni vozovi, smejo se té stvari voziti:

- ali
- a) v posebno dobrih, trpežnih sodih,
- ali
- b) v gostih in močnih posodah iz kovine,
- ali
- c) v posodah iz stekla; ali v tem slučaju se je držati naslednjih predpisov:

aa) Ako se več posod dene skupaj v en kos, morajo biti trdno vložene v močne lesene zaboje sè slamo, senom, otrobi, drtinami ali žaganjem, prstjo infuzorijev ali drugimi rahlimi tvarinami.

bb) Ako se posode vlagajo vsaka posamez, sméjo se pošiljati v trdnih pletenicah ali bednjih z dobro pritrjenim krovom, ki imajo držaje ter dovolj pakovalne tvarine v sebi; če je krov (štorja) iz slame, trstja, ločja ali podobne tvarine, mora biti napojen z ilovim ali apnenim mlekom, kateremu je primešano vodotopno steklo. Kosmata teža posameznega tovorca (*collo*) ne smé presegati 40 kilogramov.

2. Ako bi se katera posoda med vožnjo pokvarila, dene se precej z voza ter s tem, kar ima še robe v sebi, na pošiljačev račun prodá, kar je moči dobro.

3. Vozi se samo na odprtih vozéh. Na odpravo s colnim napovednim postopanjem se ne prevzema vožnja, ker bi to zahtevalo, da se vozém stropi trdno pokrijejo in zapečatijo sè svinčnimi pečati.

4. Določila spredaj omenjene št. 3. veljajo tudi za sode in druge posode, v katerih so bile te tvarine vožene. Vsako tako posodo je treba napovedovati kot tako.

5. Kar se tiče nakladanja skupaj z drugimi predmeti, primerjaj št. XXXV.

6. V slučaju prenakladanja in nakladanja se pletenice ali bednji (deže) sè steklenimi baloni ne smejo voziti na tačkah, niti prenašati na ramah ali na hrbtu, ampak samo za držaje, ki jih imajo imenovane posode.

7. Pletenice in bednje je treba na železničnem vozu varno polagati in primerno pritrditi. Polagajo naj se ne eno na drugo, ampak v enoviti legi eno poleg drugega.

8. Vsak posamičen tovorec je treba opraviti z razločnim, na rudečem dnu tiskanim nadpisom: „*Nevarno zastran ognja.*“ Pletenice in deže s posodami iz stekla naj poleg tega imajo še nadpis: „*Mora se nositi.*“ Na vozéh se namešča rudeč listič z nadpisom: „*Oprezno ravnati pri vrejanji vlakov.*“

9. Iz voznega lista mora biti očitno, da v odstavku 1. te številke naštetih predmeti imajo pri 17·5° Celzijevih manj kakor 0·780 in več kakor 0·680 specifične teže. Kadar vozni list nima te povedi, tedaj se uporabljajo pogoji, postavljeni za vožnjo pod št. XXII. (glede petrolejevega éterja itd.).

XXII.

Petrolejev éter (éter kamenega olja, gazolin, neolin itd.) in podobni iz petrolejeve nafté ali rjavopremogovega kotrana narejeni v nemljivi proizvodi, kadar imajo te tvarine pri 17·5° Celzijevih 0·680 ali manj specifične teže, zavezani so naslednim določilom:

1. Te stvari se smejo voziti samo:

- ali
- a) v gostih in močnih posodah iz kovine,
- ali
- b) v posodah iz stekla; ali v tem slučaju se je držati naslednjih predpisov:

aa) Ako se več posod dene vkupej v en kos, morajo biti trdno vložene v močne lesene zaboje sè slamo, senom, otrobi, drtinami ali žaganjem, prstjo infuzorijev ali drugimi rahlimi tvarinami.

bb) Ako se posode vlagajo vsaka posamez, sméjo se pošiljati v trdnih pletenicah ali bednjih z dobro pritrjenim krovom, ki imajo držaje ter dovolj pakovalne tvarine v sebi; če je krov (štorja) iz slame, trstja,

ločja ali podobne tvarine, mora biti napojen z ilovim ali apnenim mlekom, kateremu je primešano vodotopno steklo. Kosmata teža posamičnega tavorca (*collo*) ne sme presežati 40 kilogramov.

2. Ako bi se katera posoda med vožnjo pokvarila, dene se precej z voza ter s tem, kar ima še robe v sebi, na pošiljačev račun prodá, kar je mogoče dobro.

3. Vozi se samo na odprtih vozéh. Na odpravo s colnim napovednim postopanjem se ne prevzema v ožnja, ker bi to zahtevalo, da se vozom stropi trdno pokrijejo in zapečatijo s svinčenimi pečati.

4. Določila spredaj omenjene št. 3. veljajo tudi za posode, v katerih so bile te tvarine vožene. Vsako tako posodo je treba napovedovati kot tako.

5. Kar se tiče nakladanja vkupe z drugimi predmeti, primerjaj št. XXXV.

6. V slučajih prenakladanja in nakladanja se pletenice ali bednji (deže) s šteklenimi baloni ne smejo voziti na tačkah, niti pronašati na ramah ali na hrbtu, ampak samo za držaje, ki jih imajo imenovane posode.

7. Pletenice in bednje je treba na železničnem vozu varno polagati in primerno pritrditi. Polagajo naj se ne eno na drugo, ampak v enoviti legi eno poleg drugega.

8. Vsak posamičen tovorec je treba opraviti z različnim, na rudečem dnu tiskanim nadpisom: „*Nevarno zastran ognja*“; pletenice in deže s posodami iz stekla naj poleg tega imajo še nadpis: „*Mora se nositi*“. Na vozéh se namešča rudeč listič z nadpisom: „*Oprezno ravnati pri vrejanji vlakov*“.

XXIII.

Terpentinovo olje in druga smrdljiva olja, tudi salmijakovec, vozijo se samo na odprtih vozéh.

To določilo veljá tudi za sode in druge posode, v katerih so se te tvarine vozile. Vsako tako posodo je treba napovedovati kot tako.

Gledé nakladanja vkupe z drugimi predmeti primerjaj št. XXXV.

XXIV.

Ne tekoče arzenikalije, namreč arzenasta kislina, rumen arzenik (mišnica, operment), rudeči arzenik (realgar), črepna mišnica (kobalt) itd. se prevzemajo samo tedaj, ako sta:

1. na vsaki pošiljlatvi v različnih pismenih s črno oljnato barvo zapisani besedi „arzenik (mišnica, strup)“, in

2. če so tako le zapakovane ali vložene, namreč:

ali

a) v dvojnatih sodih ali zabojih; dna sodom je vtrditi z notranjimi obroči a pokrove zabojem z obroči ali železnimi vezili. Notranji sodi ali zaboji naj bodo iz močnega suhega lesa ter od znotraj zalepljeni z gostim platnom ali drugimi enakimi gostimi tkaninami;

ali

b) v vrečah iz platna, s kotranom napojenega, ki so vložene v enovite sode iz močnega suhega lesa;

ali

c) v zalotanih pločevinskih valjih, ki so oblečeni s trdnimi lesenimi plašči (površnimi sodi), katerim so dna utrjena z vložnimi obroči.

XXV.

Tekoče arzenikalije, posebno arzenova kislina, podvržene so določilom pod XXIV. št. 1. in pod XV., št. 1. in 3. (razen pri 3. omenjenih določil pod št. 2.).

XXVI.

Drugi strupeni kovinski preparati (strupene kovinske barve, kovinske soli itd.), kamor spadajo zlasti preparati živega srebra, kakor so: sublimat, kalomel, beli in rudeči precipitat, cinober; dalje bakrene soli in barve, kakor so: bakreni vitrijol, zeleni volk, zelena in modra bakrena barvila, tudi svinčeni preparati, kakor so: svinčeni glaj (masikot), svinčene rusovine (meniki), svinčeni cukar in druge svinčene soli, svinčena belina in druge svinčene barve, tudi cinkov prah in cinov ter antimonov pepel, smejo se v prevoz oddajati samo v gostih, iz trdnega, suhega lesa napravljenih sodih ali zabojih, kateri imajo notranje obročje, oziroma vezila okoli sebe. Ti oklepi naj bodo taki, da se tvarine skozi poke ne morejo prašiti med vožnjo, ob kateri se ni moči ogniti majanja, stresanja itd.

XXVII.

Droži, tekoče ali strjene, se pripuščajo samó v posodah, ki niso neprodušno zaprte.

XXVIII.

Saje se pripuščajo samo v majhnih, v trajne pletenice zapakovanih bečvicah ali v posodah, ki so od znotraj gosto preklejene s papirjem, platnom ali enakimi tvarinami.

Člen XXIX.

Zmleto ali zrnato oglje iz drv se dopušča v prevoz samo, če je vloženo, kakor gré.

Ako je oglje ravno žgano, naj se deva, ali

- a) v shranke iz močne pločevine, ki so tako zaprte, da ne puščajo zraka;
- b) v neprodušne sode, narejene iz več leg prav močne in toge, pokoščene lepenke (t. im. amerišanske sode), ki sta jim oba konca z železnimi obroči obita, katerih dna so iz močnega sukanega lesa s železnimi vijaki privita k železnim obročem in katerih stiki so skrbno zalepljeni s progami iz papirja ali platna.

Kadar se odda v prevoz mleto ali zrnato oglje iz drv, mora biti iz nakladnega lista razvidno, ali je bilo ravnokar žgano ali ne. Ako v voznem listu to ni povedano, šteje se, da je ravnokar žgano, in prevoz se dopušča samo, ako je po predpisu vloženo.

Člen XXX.

Preobtežene *Cordonnet*-, *Souple*-, *Bourre de soie*- in *Chappe*-svile v štrenah se dopuščajo v prevoz samo v zabojih. Pri zabojih, ki imajo nad 12 centimetrov notranje višine, morajo biti med posameznimi pokladami svile, katere so v njih, po 2 centimetrom visoki votli prostori. Te votle prostore je narediti iz lesenih bran, katere so iz kvadratnih letev, po 2 centimetra debelih, in 2 centimetra ena od druge ter na koncéh zavezane z dvema tenkima prečnima letvicama. Na stranskih stenah zabojev je napraviti luknje najmanj 1 centimeter široke, ki držé v votle prostore med letvami, také da je mogoče z drogom dregniti skozi zaboj. Da se luknje na zaboji ne zakrijejo in ne izgubé moči, naj se pribijeta zunaj na kraj vsake strani po dve letvici.

Ako se oddá svila v prevoz, mora biti iz voznega lista razvidno, spada li med prej omenjene vrste ali ne. Ako v voznem listu to ni povedano, šteje se, da spada med nje in prevoz se dopušča samo, ako je vložena po predpisu.

Člen XXXI.

Volna, sosebno umetalna (mungo, shoddy) in odpadki volne, kosci ali drobeci sukna, ostanki prejni, bombaževi in od bombaževe preje, tkalski razstrižki in niti in pa prameni, dalje svila in odpadki svile, predivo, konopnina, tulje, cunje in druge

take reči, če so pomaščene, vozijo se samo na odprtih vozéh sè zaporo pogrinjala, ako se pošiljač ne domeni sè železnico o pošiljanji v kritih vozéh.

Iz voznega lista bodi razvidno, ali so imenovane stvari pomaščene ali niso, sicer se šteje, da so pomaščene, ter se dela z njimi, kakor s poslednjimi.

Že rabljena snažilna volna se smé voziti samo v trdnih, dobro zaprtih sodih, zabojih ali drugih posodah.

Člen XXXII.

Živalski odpadki, kateri lahko gnijó, kakor nesoljene sveže kože, tolšče, kite, kosti, rogovi, in parklji, prejemajo se in odpravljajo samó pod naslednimi pogoji:

1. Prevoz mora pošiljač dotičnemu železničnemu odpravnistvu zglositi in blago v nakladanje dostaviti ta čas, katerega mu ona določi.

2. Posamezne pošiljatve se pripuščajo samó, če so vložene v trdne, dobro zaprte sode, deže ali zaboje.

3. Sveže kite, nepovapnjeno sveže klejno usnje in odpadki od obeh, takisto tudi nesoljene, sveže kože se jemljó, če se tudi v vozove naložé, samó také spravljene, kakor je rečeno pod številko 2.

4. Vse druge za vozove namenjene stvari te vrste se vozijo samo v odprtih vozéh sè zaporo pogrinjala. Potrebna pogrinjala naj daje pošiljač.

5. Železnica smé zahtevati, da se voznina na prejš plača pri oddajanji.

6. Stroški za kako razkužbo, ako bi je bilo treba, zadevajo pošiljača, oziroma prejemnika.

Člen XXXIII.

Žveplo ne zapakovano se vozi samo v vozovih sè stropom.

Člen XXXIV.

Take stvari, ki se lahko vnamejo od isker iz lokomotive, kakor so senó, slama (tudi rajževa slama in laneno steblovje), trstje (razen španjskega), lubje, rupa (šota, razen takozvane mašinske ali stisnjene), celo (nezdobljeno) oglje od drv (primeri XXIX.), rastlinsko predivo in dotični odpadki, odstrižki papirnati, lesna moka, lesinska masa, iverje itd. in pa blagó, narejeno po mešanji ostan-

kov petroleja, smolcev in enakih tvarin s prhkimi gorljivimi telesi, tudi malec, apnena lugovina in tufovia se jemljó, če niso v nič vložene, samó popolnoma pogrnjene in pa pod tem pogojem, da pošiljač in prejemnik nakladanje in razkladanje opravita sama. Tudi mora pošiljač na zahtevo uprave sam dati pogrnjala za te stvari.

XXXV.

Ako se pod št. IX., XI., XV., XVI., XIX. vštévši do XXIII. navedeni predmeti oddadó v prevoz v množinah pod 10 kilogramov, dopuščeno je, pod IX., XI., XVI. (razen broma), XIX., vštévši do XXIII. navedene telesnine z ene, in pod XV. (vštévši brom do 100 gramov teže) navedene telesnine z druge strani med seboj ali z drugimi brezpogojno za železnično vožnjo pripuščenimi predmeti zedinjati v en kos. One telesnine morajo biti jako vstlane v trdno zaprtih steklenih ali pločevinskih flaškah sè slamo, senom, otrobi, žaganjem, prstjo infuzorijev ali drugimi rahlimi tvarinami v močne zaboje in v voznem listu morajo biti vsaka po imenu navedene.

Tako narejeno v Bernu dné štirinajstega oktobra tisoč osemsto in devetdesetega leta.

Za Avstrijsko-Ogrsko: Seiller.

Za Belgijo: Jooris.

Za Nemčijo: Oton pl. Bülow.

Za Francosko: C^{te} de Diesbach.
E. George.

Za Italijo: A. Peiroleri.

Za Luksemburško: W. Leibfried.

Za Nizozemsko: T. M. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk.

Za Rusijo: A. Hamburger.
N. Isnard.

Za Švico: Welti.
Farner.

The American Medical Association is a non-profit corporation organized for the purpose of promoting the interests of the medical profession and the public health. It was organized in 1847 and has since that time been the leading organization of the medical profession in the United States.

The Association is composed of members from all parts of the United States and from foreign countries. It is organized into sections and departments, each of which is devoted to the study and promotion of some particular branch of the medical profession.

The Association is also engaged in the publication of the Journal of the American Medical Association, which is one of the most important and influential medical journals in the world. It is also engaged in the publication of other medical literature and in the promotion of medical education and research.

The Association is also engaged in the promotion of the public health and in the improvement of the medical profession. It does this by holding annual meetings, by publishing reports and statistics, and by engaging in other similar activities. It is also engaged in the promotion of the medical profession in foreign countries and in the improvement of the medical profession in the United States.

The Association is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries. It does this by holding annual meetings, by publishing reports and statistics, and by engaging in other similar activities. It is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries.

The Association is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries. It does this by holding annual meetings, by publishing reports and statistics, and by engaging in other similar activities. It is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries.

The Association is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries. It does this by holding annual meetings, by publishing reports and statistics, and by engaging in other similar activities. It is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries.

The Association is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries. It does this by holding annual meetings, by publishing reports and statistics, and by engaging in other similar activities. It is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries.

The Association is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries. It does this by holding annual meetings, by publishing reports and statistics, and by engaging in other similar activities. It is also engaged in the promotion of the medical profession in the United States and in the improvement of the medical profession in foreign countries.

[illegible]

Tako narejeno v Bernu dné 14. oktobra tisoč osemsto in devetdesetega leta.

Za Avstrijsko-Ogersko: Seiller.

Za Belgijo: Jooris.

Za Nemčijo: Oton pl. Bülow.

Za Francosko: C^{te} de Diesbach,
E. George.

oč | Za Italijo:

Za Luksemburško:

Za Nizozemsko;

Za Rusijo;

Za Švico:

A. Peiroleri.

W. Leibfried.

T. M. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk

A. Hamburger.
N. Isnard.

Welti.
Farner.

I z r e c í l o.

Odpraviš^tvo blaga

železnice v je na mojo (našo)

zahtevo v prevoz po železnici v od mene (nas)

vzprejelo nastopno blago, katero je po voznem listu z današnjega dné oznamenjeno takó-le, namreč:

Pri tem izrečno priznavam(o), da je to blago bilo oddano

nezapakovano

pomanjkljivo zapakovano takó, kakor je tukaj popisano *)

in da sem (smo) to očitno izjavil(i) na voznem listu.

..... dné ega 18.....

*) Prečrtati je po svojstvu pošiljatve ali besedo „nezapakovano“ ali pa zvezo „pomanjkljivo zapakovano takó, kakor je tukaj popisano“.

*) Priznanilo je pri pošilj^tvah, sestoječih iz več tovorcev, dajati samó o onih kosih, ki so nezapakovani ali kažejo kako pomanjkljivost v pakovalu.

Tako narejeno v Bernu dné štirinajstega
oktobra leta tisoč osemsto in devetdesetega.

		Za Italijo:	A. Peiroleri.
		Za Luksemburško:	W. Leibfried.
Za Avstrijsko-Ogersko:	Seiller.	Za Nizozemsko:	T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.
Za Belgijo:	Jooris.	Za Rusijo:	A. Hamburger. N. Isnard.
Za Nemčijo:	Oton pl. Bülow.	Za Švico:	Welti. Farner.
Za Francosko:	C ^{te} de Diesbach. E. George.		

Priloga 4.

Dodatna nakaznica.

.....dné.....18.....

Odpravišstvo blaga.....železnice v.....

prosim(o), da z voznim listom dd.....dné.....

.....18.....v prevoz

na.....

v.....

oddane, tukaj le oznamenjene pošiljatve

Znamenje in številka	Število	Káko je pakovalo	V s e b i n a	Teža v kilogramih

naj ne izroči v voznem listu imenovanemu prejemniku, ampak

1. vrne semkaj na mojo adresu.

2. pošlje.....u v....., postaja.....

.....železnice.

(Podpis.)

Opomnja. Tiste dele obrazca, ki se ne strinjajo z danim slučajem, je prečrtati.

V slučajih nakaza, omenjenega pod št. 2., dovoljeno je samó, imenovati prejemnika na izvirni namembni postaji ali pa na kaki vmes ležeči postaji.

Tako narejeno v Bernu dné štirinajstega oktobra leta tisoč osemsto in devetdesetega.

Za Avstrijsko-Ogersko: Seiller.

Za Belgijo: Jooris.

Za Nemčijo: Oton pl. Bülow.

Za Francosko: C^{te} de Diesbach.
E. George.

Za Italijo:

Za Luksemburško :

Za Nizozemsko:

Za Rusijo:

Za Švico:

A. Peiroleri.

W. Leibfried.

T. M. C. Asser.

J. C. M. van Riemsdyk.

A. Hamburger.

N. Isnard.

Welti.

Farner.

Z a p i s n i k.

Hotèč pričeti podpisovanje dogovora, sklenjenega današnjega dné, izjavili so podpisani pooblašenci in sklenili to le:

I. Kar se tiče člena 1., so vsi enih misli o tem, da takih pošiljatev, katerih odhodna in končna postaja ležita v ozemlju iste države, ni šteti v mednarodni prevoz, ako po progi, katero obratuje uprava té države, samó prehajajo črez ozemlje tuje države.

Nadalje so enih misli o tem, da se določila tega dogovora ne uporabljajo, ako kaka pošiljatev gré od kake postaje v ozemlju ene države ali do mejnega kolodvora sosedne države, na katerem se opravlja colno postopanje, ali pa do kake postaje, ležeče med tem kolodvorom in mejo; izvzet je seveda slučaj, da bi pošiljač za tako pošiljatev zahteval uporabo pričujočega dogovora. To določilo veljá tudi za prevoze od imenovanega mejnega kolodvora ali katere imenovane vmes ležeče postaje na postaje druge države.

II. Kar se tiče člena 11., izjavljajo podpisani pooblašenci, da ne morejo vkreniti nobene zavezanosti, ki bi omejevala prostost njih držav, kar se tiče vredbe svojega notranjega železničnega prometa. Sicer pak izjavljajo, vsak za ono državo, katero zastopa, da se ta vredba sedaj strinja z načeli, ustanovljenimi v členu 11., in da je želéti, da bi se tudi nadalje strinjala.

III. Nadalje se priznava, da se po dogovoru nikakor ne izpreminja razmerje železnic k državi, kateri pripadajo, in da se bo to razmerje tudi v bodoče vrejalo po zakonarstvu vsake poramezne

države, in pa sosebno, da se z dogovorom ne rušijo v vsaki državi veljajoča določila o državnem odobranju tarif in prevoznih pogojev.

IV. Priznava se, da naj pravilnik o ustanovitvi osrednjega urada in pa izvršitvena določila k mednarodnemu dogovoru o tovrnem prometu po železnicah in pa priloge 1., 2., 3. in 4. imajo isto moč in trajnost, kakor dogovor sam.

Ta zapisnik, kateremu naj se pritrdi ob enem kakor dogovoru, sklenjenemu današnjega dné, naj se šteje za celovit del tega dogovora, on ima isto moč in trajnost, kakor dogovor sam.

V spričalo tega so pooblašenci ta zapisnik sami podpisali.

Tako nárejeno v Bernu dné štirinajstega oktobra tisoč osemsto in devetdesetega leta.

Za Avstrijsko-Ogersko: Seiller.

Za Belgijo: Jooris.

Za Nemčijo: Oton pl. Bülov.

Za Francosko: C^e de Diesbach.
E. George.

Za Italijo. A. Peiroleri.

Za Luksemburško: W. Leibfried.

Za Nizozemsko: T. M. C. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk.

Za Rusijo: A. Hamburger.
N. Isnard.

Za Švico: 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-maître 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 plénipotentiaire 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 administratif 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'applique 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 destination 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 aménagements, 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 internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs 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^{er}, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1° que l'expéditeur se conforme aux prescriptions 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 suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation 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 rai on 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 ue 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

faute 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 intéressés 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^{er}.

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^{te} 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—Oberittersgrun.
- 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) Schönfeld—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—Ichtershausen.
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 Neuahaldensleben.

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 Schaftlach—Gmund.

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

67. Chemin de fer Sonthofen—Oberstdorf.

68. Chemin de fer Sprendlingen—Wœllstein.

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 Worms—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 Ilowo à Ilowo.

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 Hennersdorf à Ziegenhals.

84. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord-Ouest Autrichien, de la frontière austro-allemande près Wichtstadt 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 Buschtährad, 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—Hinterbrühl 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 Salzbourg à Salzbourg.

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 Seifhennersdorf 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—Teresel.

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 Puszt-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—Brcka.

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.

- 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 Kisújszállás—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.

Belgique.

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, Vigne-Meuse à Vigne-aux-Bois, Carignan à Messempré, Charmes à Ramber-villers, 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 Abele 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-Avricourt à Igney-Avricourt;
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—Rjev.

5. Chemin de fer St. Pétersbourg—Varsovie.

6. Chemin de fer de la Baltique (à l'exception de la 2^e section).

7. Chemin de fer Riga—Tuckum.

8. Chemin de fer Moscou-Nijninogorod.

9. Chemin de fer Choufa—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 Riajsk—Viazma.
16. Chemin de fer Riajsk—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—Térespól.
30. Chemin de fer Varsovie-Bromberg.
31. Chemin de fer Varsovie—Vienne.
32. Chemin de fer de Lodzi.
33. Chemin de fer Koursk—Kiew.
34. Chemins de fer Sud-Ouest.
35. Chemin de fer Kharkow—Nicolaïew.
36. Chemin de fer Koursk—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 Eydtkuhnen à Wirballen;
48. près Ottlotschin à Alexandrowo;
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 Ilłowo 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 Podwołoczyska 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^{te} 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.

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, illui 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^{te} 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 pierates, 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 Etats 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, quelque 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 inséré 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^{te} 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 1.

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 fermetoirs.

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 fer blanc, fortes, étamées 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, xylol, cumol, 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^{te}. 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: Welte.
Farner.

Transport international par chemins de fer.

Duplicata de la lettre de voiture.

(Formulaire I) **Petite vitesse** (papier blanc)
(Formulaire II) **Grande vitesse** (papier rose foncé)

Mr. _____ 1)

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

¹⁾ Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, No., pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

Transport international par chemins de fer.

Lettre de voiture.

(Formulaire I) **Petite vitesse** (papier blanc)
(Formulaire II) **Grande vitesse** (papier rose foncé)

$$M_r = \dots\dots\dots 1)$$

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

¹⁾ Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, No., pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

[illegible]

le 18.

Signature et adresse de l'expéditeur

[illegible]

le 18

Signature et adresse de l'expéditeur

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

(Slovenisch.

[illegible]

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.	Pour l'Italie:	A. Peiroleri.
	Pour le Luxembourg:	W. Leibfried.
Pour l'Autriche-Hongrie: Seiller.		
	Pour les Pays-Bas:	T. M. C. Asser.
Pour l'Allemagne: Otto von Bülow.		J. C. M. van Riemsdyk.
	Pour la Russie:	A. Hamburger.
Pour la Belgique: Jooris.		N. Isnard.
Pour la France: C ^{te} de Diesbach	Pour la Suisse:	Welti.
E. George.		Farner.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer
àa, 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 presente 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.

.....le18.....

*) 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^{te} 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.

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 particulierDans 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^{te} 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

Noms des délégés	Noms des délégés	Noms des délégés	Noms des délégés	Noms des délégés

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^{te} 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 fidem 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.

Spredaj stoječi mednarodni dogovor s prilogami in zapisnikom vrèd, katerim sta pritrdili obé zbornici državnega zbora, razglašá se s tém.

Na Dunaji, dné 5. novembra 1892.

Taaffe s. r.

Bacquehem s. r.

Schönbörn s. r.