

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, jednocześnie uchyla się przepisy sprzeczne z niniejszym rozporządzeniem w szczególności zaś rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 17 listopada 1922 r. (Dz. U. R. P. № 108 poz. 1002) za wyjątkiem § 1 tego rozporządzenia oraz z dnia 18 października 1923 r. (Dz. U. R. P. № 110 poz. 876).

Według przepisów rozporządzenia niniejszego należy też wynagradzać pracę adwokatów i kancelarii adwokackich, wykonane przed dniem ogłoszenia rozporządzenia niniejszego o ile adwokat do tego dnia wynagrodzenia wobec strony lub wobec sądu jeszcze nie policzył.

Minister Sprawiedliwości: *Wł. Wyganowski*

434.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 5 maja 1924 r.

w przedmiocie zmiany postanowień o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską i Austrią.

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

§ 1. Do rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 września 1922 r. (Dz. U. R. P. № 83, poz. 746 i № 104, poz. 962 z 1922 r., oraz № 46, poz. 314 z 1923 r.) wprowadza się następujące zmiany:

A. Postanowienia przewozowe.

a) W punkcie 2) Do artykułu 6 (Treść listu przewozowego) w ustępie b):

1) pierwsze dwa zdania rozpoczynające się od słowa „Nadawca i t. d. aż do słów: nie przyjmuje się”, zastąpić brzmieniem następującem: „Nadawca ma wskazać w liście przewozowym graniczne stacje przejściowe z jednego państwa do drugiego”;

2) w spisie granicznych stacji przejściowych pod 1) po słowach „Těšín (Cieszyn)” skreślić słowa „státní nadraží (gł. dworzec)”, a pod 2) nazwę stacji austriackiej „Laa Bundesbahnhof” zmienić na „Laa a. d. Thaya”;

3) w przedostatnim zdaniu skreślić słowa „1) w komunikacji bezpośredniej i t. d. aż do słów Herby; 2)”;

b) w punkcie 4) Do artykułu 9 (Cechowanie przesyłek) uwagę na dole stronicy zastąpić następująco:

„*) Uwaga. Za zaopatrzenie przesyłki (w zastępstwie nadawcy) w adres odbiorcy pobie-

rać się na stacji polskiej od każdej sztuki przesyłki 25 jednostek taryfowych;

c) w punkcie 6) Do artykułu 11 (Obliczanie przewoźnego) w ostatnim zdaniu drugiego ustępu skreślić słowa „na Polskim Śląsku Górnym i”;

d) rozdział B „Postanowienia taryfowe. Wagony prywatne” zastąpić brzmieniem następującem:

„B. Postanowienia taryfowe.

Wagony prywatne.

1) Wagony prywatnych właścicieli są to wagony, przydzielone do taboru pewnej kolei i stanowiące własność firm prywatnych albo przez te firmy odnajęte do wyłącznego użytku na czas dłuższy od osoby trzeciej lub od kolei, mianowicie:

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

O przydzieleniu takich wagonów decyduje ten Zarząd kolejowy, do którego taboru wagon ma być włączony.

Do wagonów prywatnych nie wolno właścicielowi ładować innych towarów, jak te, do których przewozu są przeznaczone. Wagonów takich nie wolno używać do przewozu innych towarów jak te, które są wyszczególnione niżej w punkcie 9.

2) Próżne wagony prywatnych właścicieli mają być nadawane do przewozu za międzynarodowymi listami przewozowymi.

3) Prawo rozporządzania wagonem prywatnym służy wyłącznie właścicielowi, z wyjątkami wymienionymi w punktach 4 i 5.

Wagonem próżnym rozporządza właściciel wagonu za pomocą listu przewozowego, który ma jako nadawca podpisać i przesłać na stację nadania wagonu próżnego.

4) Osoba trzecia, pragnąca nadać do przewozu wagon prywatny w stanie ładownym lub próżnym, obowiązana jest złożyć stacji nadania równocześnie z listem przewozowym pisemne zaświadczenie właściciela o zgodzie jego co do danego przewozu.

Zaświadczenie właściciela nie jest wymagane w tych wypadkach, kiedy odbiorca wagonu, wysłanego przez właściciela w stanie próżnym, nadaje go w stanie załadowanym na tej samej stacji, na którą przybył wagon próżny.

Przez czas trwania takiego przewozu zawieszają się prawa właściciela zarządzania wagonem. Nadawca jest uprawniony do dawania wszelkich dodatkowych zleceń, przewidzianych w artykule 15 K. M., o ile są one w granicach wyżej wymienionego rozporządzenia dopuszczalne.

5) Odbiorca przesyłki, która przybyła w wagonie prywatnego właściciela, może rozporządzać wagonem tylko pod warunkiem okazania zaświadczenia, wymienionego w p. 4, ust. 1.

6) Kolej jest uprawniona, opróżnione wagony prywatne, nadeszłe w stanie ładownym, w braku odmiennego zlecenia właściciela—w myśl przepisów kolei uczestniczących w przewozie zwracać na stację

macierzystą, na rachunek właściciela, sporządzając w jego imieniu odnośny list przewozowy. Jeśli stacja jest zmuszona według powyższego postanowienia sama sporządzić międzynarodowy list przewozowy na wagon próżny, powinna to uczynić jako mandatarzusz właściciela, w jego imieniu i na jego koszt, zawiadamiając równocześnie stację macierzystą polecenym listem służbowym, że wagon próżny odesłała z powrotem i z jakiej przyczyny. W tym wypadku za sporządzenie listu przewozowego liczy się następujące opłaty ekspedycyjne:

na stacji polskiej — 7 jednostek taryfowych
na stacji austriackiej zgodnie z umową, zawartą z Rządem austriackim — 1000 koron austriackich.

Tak samo postępuje kolej w tych wypadkach, kiedy wagon prywatny próżny, przybyły pod naładunek, nie będzie w ciągu 8 dni po przybyciu nadany w stanie ładownym — o ile w tym terminie nie nadejdzie odmienne zlecenie właściciela.

Nie dotyczy to jednak wagonów, stojących na bocznicach prywatnych.

7) Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy wagonu próżnego, kolej odpowiada jedynie w granicach, przewidzianych w art. 40 (1), (2) i 41 K. M.

W razie przekroczenia terminu dostawy przesyłek, przewożonych w wagonach prywatnych, odpowiedzialność kolei nie zwiększa się z tytułu opóźnionego zwrotu wagonu.

8) Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu prywatnego albo za zaginięcie części składowych wagonu, kolej odpowiada wyłącznie na podstawie warunków umowy o zaliczeniu wagonu do taboru danej kolei.

Terminy, przewidziane w art. 33 i 36 K. M. nie mają zastosowania do wagonów prywatnych.

Roszczenia o odszkodowanie wolno zgłaszać tylko właścicielowi wagonu i to tylko do zarządu kolei macierzystej:

9) Do przewozu są tylko dopuszczone:

A. Wagony-kotły prywatnych właścicieli.

Postanowienia taryfowe kolei wysyłającej określają, jakie towary wolno przewozić w wagonach-kotłach prywatnych właścicieli.

B. Inne wagony prywatnych właścicieli.

Do przewozu w innych wagonach prywatnych są dopuszczone:

piwo, oraz używane, próżne beczki od piwa, ryby, oraz woda do przewozu ryb, mięso świeże i świeżo bite zwierzęta domowe.

Przewoźne za te towary oblicza się według taryf wewnętrznych kolei uczestniczących w przewozie.

10) Ubezpieczenie dostawy próżnych wagonów prywatnych jest niedopuszczalne.

11) Przewóz próżnych wagonów prywatnych dokonywa się na podstawie taryf kolei uczestniczących w przewozie bezpłatnie albo według taryfy ulgowej, o ile na liście przewozowym poza wskazaniem odnośnych taryf zamieszczone są przez nadawcę dane następujące:

- a) w rubryce „Nazwa towaru” — oznaczenie „wagon próżny” wraz z wyjaśnieniem przyczyny przewozu w stanie próżnym,
- b) w rubryce „wagon” — cecha przynależności; numer wagonu i nazwa stacji macierzystej,
- c) żądanie przewozu bezpłatnego albo zastosowania taryfy ulgowej przez użycie słów „przewieźć bezpłatnie albo według taryfy ulgowej (zu befördern frachtfrei oder gegen ermässigte Fracht)”.

Do próżnych wagonów prywatnych, nadanych jako przesyłki pośpieszne stosuje się postanowienia i taryfy kolei uczestniczących w przewozie.

12) Wyznaczenie dozorca do obsługi specjalnych urządzeń wagonów prywatnych (aparatów chłodniczych, zbiorników na wodę, urządzeń maszynowych i t. p.) jest obowiązkiem nadawcy albo odbiorcy.

13) Do spraw, nie objętych powyższymi przepisami, stosuje się postanowienia, zawarte w rozporządzeniu, wymienionym na wstępie”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 maja 1924 r.

Minister Kolei Żelaznych: *Tyszka*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Warszawa. Tłoczono w Drukarni Państwowej z polecenia Ministra Sprawiedliwości.

24367 P

Konto czekowe Pocztovej Kasy Oszczędności № 30130.

Cena 35 groszy.

OD ADMINISTRACJI: PP. Prenumeratorów, zalegających w opłacie, Administracja Dz. Ustaw prosi o wpłacanie należności za Dz. Ustaw:

dopłata do I kwartału	60 groszy
prenumerata za II kwartał	3 zł. 35 „
skorowidz za II półrocze 1923 r.	35 „

PP. prenumeratorzy nowoprzybywający wpłacają po 3 zł. 35 gr. za każdy kwartał (t. j. I i II).