

773.

**ROZPORZĄDZENIE
Ministra Spraw Wewnętrznych**

z dnia 6 grudnia 1920 roku

w przedmiocie zawierania umów najmu i podnajmu mieszkań i innych pomieszczeń w gminie miasta Stanisławowa i w gminie miasta Jasła.

Na mocy ustawy z dnia 15 lipca 1920 r. w przedmiocie zmian w ustawie z dnia 27 listopada 1919 r. o obowiązku zarządów gmin miejskich dostarczania pomieszczeń (Dz. Ust. № 60, poz. 371) oraz na zasadzie art. 11 p. 2, art. 12 i art. 18 powołanej ustawy z dnia 27 listopada 1919 r. (Dz. Ust. № 92 poz. 498) zarządzam co następuje:

Art. 1. Wszelki najem i podnajem mieszkań i innych pomieszczeń, jakoteż odstępowanie nabytych już praw najmu, może się odbywać na obszarze gminy miasta Stanisławowa i gminy miasta Jasła jedynie za uprzednią zgodą odnośnej gminy.

Art. 2. O udzielaniu zgody w art. 1 określonej, rozstrzyga w imieniu gminy odnośny magistrat i na dowód udzielonej zgody wydaje najmobiornicom pisemne poświadczenia.

Art. 3. Najmodawcy, względnie rządcy domów winni do zgłoszeń (meldunków), przepisanych przy wprowadzaniu się najmobiorników, dołączać poświadczenia, w art. 2 przewidziane.

Art. 4. Rozporządzenie niniejsze nie dotyczy jednak dziennego najmu pokoi w hotelach, gospodach, pensjonatach i t. p.

Art. 5. Przekroczenie przepisów niniejszego rozporządzenia i przeciwdziałanie im, o ile czyn karygodny nie podlega surowszemu wymiarowi kary w myśl ogólnych postanowień karnych, będą karane grzywnami do 5000 marek, lub aresztem do 3 miesięcy. Kara pieniężna z karą aresztu mogą być zastosowane jednocześnie. Karze podlega także ten, kto do tych przekroczeń nakłania lub przy ich popełnieniu współdziała.

Art. 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Spraw Wewnętrznych:

L. Skulski

774.

**ROZPORZĄDZENIE
Ministra Kolei Żelaznych**

z dnia 13 grudnia 1920 r.

o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami polskich kolei żelaznych a Tryjstem i Fiume (Rjeka).

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Z dniem 1 stycznia 1921 r. obowiązywać będą w bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami polskich kolei żelaznych a Tryjestem i Fiume (Rjeką) postanowienia następujące:

WARUNKI PRZEWOZU.

A. Postanowienia regulaminowe.

I.

Przewóz towarów odbywać się będzie aż do innego zarządzenia na podstawie postanowień Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r. (wraz ze wszelkimi uzupełnieniami) oraz wspólnych postanowień dodatkowych do tej Konwencji, jednak z następującymi wyjątkami, ograniczeniami i uzupełnieniami:

a) Do artykułu 1.

Niniejsze warunki przewozowe stosują się tylko do przesyłek, składających się z towarów, dla których ustanowione są bezpośrednie stawki przewozowe między Tryjestem i Fiume a stacją polską [niekoniecznie stacją wysyłającą, obacz postanowienia c) (5)] w komunikacji przez koleje państwowe czeskosłowackie, austriackie oraz Tow. Kolei Południowej na obszarze Austrii i Jugosławii.

b) Do artykułu 4.

Wyjątek od postanowień tego artykułu zamieszczony jest pod f) do artykułu 12.

c) Do artykułu 6.

(1) Na każdą przesyłkę powinien być sporządzony bezpośredni międzynarodowy list przewozowy z drukowanym tekstem polsko-francuskim. Aż do innego zarządzenia można używać także międzynarodowe listy przewozowe w innych językach.

(2) Listy przewozowe należy wystawiać w języku tego państwa, z którego towar się wysyła. Na granicy powinna kolej przyjmująca, w razie potrzeby, dokonać tłumaczenia danych listu przewozowego. W tym względzie kolej poczytywana będzie za mandatarjusza wysyłającego, który wobec władz celnych i t. d. sam ponosi skutki ewentualnie niedokładnego tłumaczenia. Wysyłającemu przysługuje jednak prawo samemu zamieścić dane w liście przewozowym w odnośnych językach.

(3) W liście przewozowym należy skreślić słowa: „W Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznymi, oraz . . .”, gdyby wysyłający nie skreślił tych słów, obowiązują mimo to tylko niniejsze warunki przewozowe.

(4) Oznaczenie kierunku przewozu jest niedopuszczalne.

(5) Jeżeli przesyłka jest nadana na polskiej stacji, która nie ma bezpośrednich stawek dla Tryjestu i Fiume, należy wskazać w liście przewozowym polską stację, mającą stawki bezpośrednie, na której ma nastąpić przekartowanie.

(6) Co do niedopuszczalności przekartowania, reekspedycji oraz powtórnego nadania w Tryjeście lub Fiume, obacz pod B., postanowienia taryfowe c).

d) Do artykułu 7.

Kolej nie odpowiada za straty wynikłe z powodów:

(1) że wskazano mylnie nazwę stacji lub nie uwzględniono jej uprawnień ekspedycyjnych lub,

(2) że polską stacją, w której dokonać się ma przekartowanie [patrz pod c) (5)], podano nieprawidłowo.

e) Do artykułu 10.

(1) Postanowienia artykułu 10 ustępy 1 i 2, stosują się zarówno do pozwoleń przywozu, wywozu i tranzytu.

(2) W razie braku wymaganych dokumentów kolej ma prawo odmówić przyjęcia towarów. Jeżeli stwierdzono brak dokumentów dopiero na stacji pośredniej lub granicznej, to kolej może wstrzymać dalszy przewóz towaru i postawić go do dyspozycji wysyłającego. W takim wypadku ponosi wysyłający wszelkie wyniki z tego powodu wydatki (np. składowe, postojowe). Czas wolny od składowego lub postojowego nie będzie przyznany.

f) Do artykułu 12.

(1) Postanowienia tego artykułu obowiązują tylko o tyle, o ile nie zmieniają ich warunki zastosowania ustanawianych stawek taryfowych.

(2) Odstępowanie roszczeń o zwrot opłat przewozowych nie jest dozwolone.

g) Do artykułu 13.

Zaliczenia ani wydatki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

h) Do artykułu 14.

Postanowienia tego artykułu tymczasowo nie obowiązują.

i) Do artykułu 15.

Dodatkowe zlecenia wysyłającego przyjmowane będą tylko w wypadkach następujących:

(1) Jeżeli następuje zmiana odbiorcy bez zmiany stacji przeznaczenia.

(2) Jeżeli przesyłka ma być zatrzymana w kraju wysłania. Zlecenie takie będzie wykonane tylko o tyle, o ile przesyłka nie przeszła jeszcze granicy kraju wysłania.

j) Do artykułu 26 i 27.

(1) Do dochodzenia na drodze sądowej lub pozasądowej praw, wpływających wobec kolei z umowy o przewóz, dopóki listu przewozowego nie wykupiono, jest uprawniony wyłącznie wysyłający i to tylko wobec kolei wysyłającej, po wykupieniu zaś listu przewozowego, wyłącznie odbiorca i to tylko wobec kolei odbiorczej.

(2) Odstępowanie roszczeń, wynikających z umowy o przewóz, nie jest dozwolone.

k) Do artykułu 28.

Postanowienia tego artykułu nie są stosowane.

l) Do artykułu 30, 34 i 37).

Aż do innego zarządzenia odpowiedzialność kolei ogranicza się, a mianowicie, w razie zgłoszenia roszczenia w Polsce, do kwoty najwyżej 100 mk. polskich, w razie zgłoszenia roszczenia we Włoszech do kwoty najwyżej 5 lirów za 10 kg.

m) Do artykułu 33.

Przesyłka pospieszna może być poczytywana bez dalszych dowodów za zaginioną, jeżeli nie nadejdzie na stację odbiorczą najpóźniej w dni 50, zwyczajna zaś najpóźniej w dni 100 po wysłaniu.

n) Do artykułu 38.

Ubezpieczenie dostawy nie jest dozwolone.

o) Do artykułu 39 i 40.

Postanowienia tych artykułów nie są ważne.

II.

Pozatem obowiązują na każdej z kolei przepisy przewozowe wewnętrzne.

B. Postanowienia taryfowe.

a) Jeżeli warunki stosowania bezpośrednich stawek przewozowych nie ustalają nic innego, to obowiązują na każdej z kolei jej postanowienia taryfowe wewnętrzne.

b) Przy przekartowaniach, mających być dokonywanymi wedle A—I—c) (5) należy odnośnie do odcinków polskich, nie włączonych do bezpośrednich stawek dla Tryjestu lub Fiume, stosować taryfy towarowe wewnętrzne.

c) Bezpośrednie stawki, o ile ich stosowanie nie jest już uzależnione od wywozu lub przywozu zamorskiego, obowiązują:

1) W kierunku do Tryjestu i Fiume tylko dla przesyłek, które w obrębie tych stacji są wyładowane i wozem lub statkiem odwiezione, albo przewiezione kolejką dojazdową *) lub torami składowymi lub przemysłowymi lub na place składowe i ostatecznie odebrane.

*) Dalszy przewóz wąskotorową koleją lokalną Tryjest—Parenzo jest traktowany na równi z odwózką kolejką dojazdową, jednak tylko odnośnie do przesyłek na stacjach wspomnianej kolei lokalnej wyładowywanych i odwożonych lub ostatecznie odebranych.

2) Jeżeli będzie stwierdzone, że przesyłki nadeszłe koleją żelazną do Tryjestu lub Fiume lub na stacje lokalnej kolei wąskotorowej Tryjest — Parenzo tamże oddane są kolei żelaznej do dalszego lub zwrotnego przewozu (przeekspedjowane włąb kraju), to odnośnie przewozu do lub od Tryjestu lub Fiume będzie pobrana różnica między opłatami, przypadającymi na podstawie bezpośrednich stawek a taryfami towarowymi wewnętrznymi.

C. Postanowienia co do wagonów specjalnych.

a) Powracające próżne wagony specjalne prywatne będą zwracane bezpłatnie w ciągu 3 miesięcy bez sporządzania na nie listu przewozowego międzynarodowego drogą, którą przebiegły ładowne.

Za niepokryte w ciągu terminu 3 miesięcy przebiegi wagonów w stanie próżnym należy uiszczyć odszkodowanie w kwocie 20 centymów włoskich za wagon i kilometr.

b) Specjalne wagony prywatne wysyłane próżne pod ładunek powinny być nadane za listem przewozowym międzynarodowym. Przewóz odbywa się bezpłatnie na warunkach, o których stacje udzielają wiadomości.

c) Za wagony-kołty, należące do obcych kolei, przechodzące na tory prywatne dla naładowania lub wyładowania, w razie przetrzymania, należy uiszczyć opłatę za przetrzymanie wagonu (postojowe).

D. Opłaty za przewóz ropy naftowej i t. d.

Z dniem 1 stycznia 1921 r. aż do odwołania, nie dłużej jednak jak do końca grudnia 1921 r., ustanawia się następujące opłaty za przewóz w specjalnych wagonach cysternach ropy naftowej, ropy odbenzynowanej i nafty oczyszczonej ze stacji Borysław-Tustanowice i stacji Drohobycz do Tryjestu z opłatą przewoźnego za rzeczywistą wagę, nie mniej jednak niż za 10 000 kg. od listu przewozowego i wagonu, bez włączenia wszelkich opłat dodatkowych i wydatków w gotowiznie, jak również ewentualnych należności za dostarczenie z dworca na dworzec i przewóz kolejką dojazdową:

D o s t a c j i	o d s t a c j i	
	Borysław-Tustanowice	Drohobycz
centymów włoskich za 100 kilogramów		
Tryjest Centrale		
Tryjest S. Andrea	2493	2472
Tryjest S. Sabba		

Opłaty dodatkowe przy wysłaniu (włączając ewentualnie powstałe na stacji wysłania wydatki w gotówiznie, należności za dostarczenie z dworca na dworzec lub przewóz kolejką dojazdową) pobierane będą od wysyłającego.

Opłata za przewóz, wszystkie narosłe w drodze opłaty dodatkowe, koszta celne i wszelkie inne, jak również należności powstałe przy odbiorze będą obliczane i pobierane w lirach na stacji przeznaczenia.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt*

775.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 13 grudnia 1920 r.

w przedmiocie obliczania opłat za przewóz węgla kamiennego w bezpośredniej komunikacji pomiędzy kolejami państwowymi z jednej strony i kolejami prywatnymi Piła — Jaworzno i Siersza Wodna — Trzebinia—Skawce z drugiej strony.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu niniejszem zarządzam co następuje:

Opłaty za przewóz węgla kamiennego w komunikacji bezpośredniej pomiędzy stacjami kolei państwowych z jednej strony i stacjami kolei prywatnych: Piła—Jaworzno i Siersza Wodna — Trzebinia — Skawce z drugiej strony, poczynając od dnia 1 stycznia 1921 r., należy obliczać na ogólnych zasadach, t. j. oddzielnie za odległość kolei państwowych i oddzielnie za odległość pomienionych kolei prywatnych.

Na skutek powyższego w końcowym ustępie p. III Wstępu do Taryfy Ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt, obowiązującej od dnia 1 czerwca r. b., należy wykreślić od dnia 1 stycznia 1921 r. wyrazy: „Piła—Jaworzno (tylko dla transportu węgla kamiennego)” i „Siersza Wodna — Trzebinia—Skawce (tylko dla transportu węgla kamiennego)”.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt*