

1019.

Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości

z dnia 22 grudnia 1927 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie zmiany rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 31 marca 1923 r., wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu o opłatach za doręczanie wezwań i zawiadomień na obszarze b. zaboru rosyjskiego.

Na podstawie art. 20¹ przepisów tymczasowych o kosztach sądowych (Dz. Urz. Dep. Sprawiedl. Tymcz. Rady Stanu K. P. z 1917 r. № 1, poz. 7), w brzmieniu załącznika do rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 marca 1924 r. w przedmiocie ogłoszenia przepisów tymczasowych o kosztach sądowych (Dz. U. R. P. № 28, poz. 284), oraz art. 6 ustawy z dnia 17 grudnia 1921 r., zmieniającej przepisy tymczasowe o kosztach sądowych (Dz. U. R. P. № 106, poz. 770) zarządza się co następuje:

§ 1. § 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 31 marca 1923 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu o opłatach za doręczanie wezwań i zawiadomień na obszarze b. zaboru rosyjskiego (Dz. U. R. P. № 39, poz. 275) w brzmieniu nadanem mu przez rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 lipca 1926 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu (Dz. U. R. P. № 72, poz. 419) otrzymuje brzmienie następujące:

„Woźni sądowi otrzymują za każde doręczenie wezwania lub zawiadomienia dokonane na żądanie strony 50% z sum uzyskanych z opłat od wezwań. Niezależnie od tego woźni otrzymują odpowiednie wynagrodzenie w wypadku, wskazanym w art. 3 dekretu z dnia 16 lutego 1918 r. (Dz. P. K. P. z 1918 r. № 5, poz. 9)».

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

1020.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 21 grudnia 1927 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zmianie i uzupełnieniu postanowień, obowiązujących w bezpośrednich komunikacjach towarowych pomiędzy Polską a Czechosłowacją, Austrią, Węgrami, Włochami, Szwajcarią, Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców oraz Rumunją.

Na mocy artykułu 4, punkt 8 i 9 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580), oraz artykułu 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24

września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1. Do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1927 r. o wprowadzeniu bezpośrednich komunikacji towarowych pomiędzy Polską a Czechosłowacją, Austrią, Węgrami, Włochami, Szwajcarią, Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców oraz Rumunją (Dz. U. R. P. № 28, poz. 230), uzupełnionego rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 3 września 1927 r. (Dz. U. R. P. № 79, poz. 692) wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

C. Postanowienia specjalne.

Punkt 7 otrzymuje brzmienie następujące:

„7. Do art. 13 K. M. (Zaliczenia).

Przesyłki wolno obciążać zaliczeniami wyłącznie w walucie kraju nadania».

E. Spis granicznych stacyj przejściowych.

1) W ustępie k) (Węgiersko-rumuńskie stacje graniczne), w końcu dodaje się nowe stacje graniczne:

„Batonya Pecica».

2) Ustęp m) otrzymuje brzmienie następujące:

„m) Jugosłowiańsko-austriackie stacje graniczne:

jugosłowiańskie	austriackie
Jesenice	Rosenbach
Št Ilj	Spielfeld-Strass
Gornja Radgona	Radkersburg
	Bleiburg
Dravograd Meža (Unterdrauburg)»	

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1928 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

1021.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 27 grudnia 1927 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei niemieckich i kolei Sarry z jednej a stacjami kolei czesko-słowackich z drugiej strony.

Na mocy artykułu 4 punkt 8 i 9 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) oraz artykułu 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1. 1) Koleje żelazne Rzeszy Niemieckiej, obszaru Sarry, czeskosłowackie, związkowe austriackie i polskie koleje państwowe, położone w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska przyjmują do przewozu towary (włączając w to zwłoki i zwierzęta żywe) pomiędzy stacjami:

kolei niemieckich i kolei Sarry z jednej
a stacjami kolei czeskosłowackich z drugiej strony
w przejściu bezpośrednim,
tranzytem przez linje kolei austriackich,
tranzytem przez linje kolei polskich,

na zasadzie:

- a) Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dnia 14 października 1890 r. wraz z ujednolajnionymi postanowieniami dodatkowymi,
 - b) czeskosłowackiej taryfy towarowej, cz. I, dział A, dla komunikacji pomiędzy stacjami kolei Rzeszy, położonymi na terytorjum Czechosłowacji, a stacjami kolei czeskosłowackich,
 - c) postanowień szczególnych taryfy niniejszej.
- 2) Wprowadzenie niniejszej komunikacji oraz zmiany i uzupełnienia odnośnych postanowień ogłasza się w myśl przepisów obowiązujących w tym względzie w poszczególnych krajach, w odnośnych dziennikach oficjalnych.

§ 2. Postanowienia szczególne do Konwencji Międzynarodowej.

1. Do art. 3. Przedmioty wyłączone z przewozu lub warunkowo przyjmowane do przewozu.

(1) Przedmioty, wymienione w § 1 ustęp 2 (2) postanowień wykonawczych do K. M., przyjmuje się do przewozu na warunkach, wskazanych pod 1 — 4 ujednolajnionych postanowień dodatkowych do art. 3 K. M. z tem, że odszkodowanie za zaginięcie lub brak wagi przesyłki nie może wynosić więcej, niż 25 franków złotych¹⁾ za 1 kg.

(2) W odchyleniu od postanowień Załącznika 1, p. XXXIV, do Konwencji Międzynarodowej nieopakowaną korę drzewną przewozi się także w wagonach niekrytych bez przykrycia oponami.

2. Do art. 6. Treść i format listu przewozowego.

(1) Nadawca winien wskazać w liście przewozowym drogę przewozu, podając graniczną stację przejścia z państwa do państwa (zobacz § 4).

(2) W razie żądania zastosowania taryfy bezpośredniej za pewien odcinek drogi przewozu, obowiązują co do wskazywania przejść granicznych odnośne postanowienia przepisanej taryfy (por. także uwagi w § 4).

(3) Jeżeli dla przesyłki pośpiesznej zażądano szczególnie przyspieszonego przewozu, winno to być zaznaczone w liście przewozowym pośpiesznym za pomocą wzmianki „przyspieszona przesyłka pośpieszna” *). Żądanie, by przesyłkę przewieziono jako przyspieszoną tylko na pewnej części drogi przewozu, jest niedopuszczalne.

¹⁾ 1 frank złoty = $\frac{1}{5,18}$ dolara Stanów Zjednoczonych

Ameryki Północnej.

*) O ile chodzi o linje polskie i czeskosłowackie, należy poza tem przepisać w liście przewozowym, czy przewóz ma się odbyć pociągiem osobowym, czy pośpiesznym.

(4) Listy przewozowe należy wypełniać alfabetycznie łacińskim.

3. Do art. 11. Zasady obliczania przewoźnego.

(1) Przewoźne i inne opłaty oblicza się za drogę przewozu na podstawie obowiązujących taryf (wewnętrznych, lokalnych lub związkowych) (patrz jednak punkt (3)). Kolej żelazna jest jednak obowiązana do zastosowania taryfy związkowej za pewien odcinek drogi przewozu tylko wtedy, jeżeli nadawca zażądał wyraźnie w liście przewozowym jej zastosowania i wskazał dokładnie odcinek, dla którego żąda obliczenia przewoźnego według tej taryfy.

Do taryf bezpośrednich należy także bezpośrednia taryfa dla komunikacji pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec przez obszar, ustąpiony Polsce przez Niemcy, i przez obszar W. M. Gdańska (w skróceniu: Taryfa wschodniopruska, por. także ust. 2 punkt (2)).

(2) Jeżeli przewóz odbywa się przez kilka oddzielnych odcinków kolei polskich i niemieckich, a żadna taryfa związkowa nie ma zastosowania, przewoźne oblicza się oddzielnie za każdy odcinek polski i za każdy odcinek niemiecki.

(3) W komunikacji ze stacjami niemieckimi, położonymi w Prusach Wschodnich, pobiera się na rzecz Polskich Kolei Państwowych kolejowo-celną opłatę dodatkową w wysokości 0,50 mk od listu przewozowego i przesyłki.

4. Do art. 12. Uiszczanie przewoźnego.

Częściowe opłaty zgóry dozwolone są tylko do granicy (stacji granicznej) kraju wysyłającego albo do dalej położonej granicy państwa (stacji granicznej). O ile zażądano zastosowania taryfy związkowej, częściowe opłaty zgóry dozwolone są tylko do tej stacji przejścia, od której zaczyna się lub kończy wskazany odcinek taryfy związkowej.

5. Do art. 13. Zaliczenia.

Zaliczenia dozwolone są tylko w walucie kraju nadania.

6. Do art. 14. Terminy dostawy.

Do regulaminowych terminów dostawy dolicza się szczególne dodatkowe terminy dostawy, obowiązujące na kolejach, uczestniczących w przewozie. Przy przewozie przyspieszonych przesyłek pośpiesznych obowiązują odnośnie do trwania terminu dostawy postanowienia uczestniczących kolei.

7. Do art. 38. Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy.

(1) Sumę zadeklarowanego interesu w dostawie należy podać w walucie kraju wysyłającego.

(2) Opłatę za deklarację interesu w dostawie oblicza się oddzielnie do i od granicznych stacji przejścia według taryf uczestniczących kolei.

(3) Dla obliczenia opłaty dodatkowej przelicza się zadeklarowaną kwotę na tę walutę, według której oblicza się przewoźne za dalszą odprawę. Przy przerachowaniu miarodajny jest kolejowy kurs przerachowania, obowiązujący w dniu obliczania.*)

*) Celem obliczenia opłaty za deklarację interesu w dostawie stacje niemieckie i czeskosłowackie przeliczają sumę zadeklarowanego interesu w dostawie, podaną w markach lub kor. cz. w stosunku 1 marka=8.00 kor. cz. (1 kor. cz.=12,5 fen.).

§ 3. Postanowienia szczególne o wagonach właścicieli prywatnych.

(1) Wagony właścicieli prywatnych są to wagony, włączone do taboru jednej z kolei i stanowiące własność wstawiającego lub przezeń odnajęte do wyłącznego użytku na czas dłuższy od osoby trzeciej lub od kolei, a mianowicie:

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

O włączeniu takich wagonów rozstrzyga zarząd kolejowy, do którego taboru odnośny wagon ma być przydzielony.

Do wagonów właścicieli prywatnych wolno ładować tylko takie towary, do których przewozu zostały przeznaczone.

(2) Próżne wagony właścicieli prywatnych muszą być nadawane za międzynarodowymi listami przewozowymi.

(3) Prawo rozporządzania wagonami właścicieli prywatnych wobec kolei przysługuje wyłącznie osobie, na której wniosek włączono dany wagon do taboru kolejowego (zobacz jednak punkt (5)).

Próżnym wagonem prywatnym rozporządza właściciel zapomocą listu przewozowego, który ma jako nadawca podpisać i przesłać na stację, wykonyującą zlecenie.

(4) Osoba trzecia, zamierzająca nadać do przewozu wagon prywatny w stanie próżnym lub ładownym, obowiązana jest złożyć stacji nadawczej równocześnie z listem przewozowym pisemne zaświadczenie właściciela o zgodzie jego co do wykonania przewozu, wskazanego w liście przewozowym. Zaświadczenie właściciela nie jest wymagane, jeżeli odbiorca wagonu, wysłanego przez właściciela w stanie próżnym do załadowania, nadaje wagon na stacji przeznaczenia w stanie ładownym.

Na czas trwania tego przewozu zawiesza się prawo właściciela do rozporządzania tym wagonem.

Nadawca jest uprawniony do dawania zleceń, przewidzianych w art. 15 K. M., o ile są one dopuszczalne w ramach niniejszej taryfy.

(5) Odbiorca przesyłki, która nadeszła w wagonie prywatnym, może tylko wówczas rozporządzać wagonem, jeżeli zostały spełnione warunki, wymienione w punkcie (4) ust. 1.

(6) W braku odmiennego zlecenia właściciela, kolej jest uprawniona wagony prywatne, które nadeszły z ładunkiem, po ich wyładowaniu zwrócić za listem przewozowym na stację macierzystą w imieniu i na koszt właściciela stosownie do postanowień taryfowych kolei, uczestniczących w przewozie.

Tak samo postępuje kolej w tych wypadkach, kiedy próżny wagon prywatny, przybyły pod ładunek, nie zostanie przez odbiorcę w ciągu 8 dni po nadejściu nadany w stanie ładownym, i o ile przed upływem tego terminu nie nadejdzie odmiennego zlecenie właściciela.

Nie dotyczy to jednak wagonów, stojących na bocznicach prywatnych.

(7) Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy, kolej odpowiada przy przesyłkach próżnych wagonów prywatnych wyłącznie na zasa-

dzie postanowień art. 40 punkt (1) i (2) oraz art. 41 K. M.

W razie przekroczenia terminu dostawy przy załadowanych wagonach prywatnych kolej nie odpowiada za opóźniony zwrot wagonów.

(8) Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonów prywatnych albo za zaginięcie części składowych wagonów odpowiada kolej tylko na zasadzie umowy o włączeniu wagonu do taboru, zawartej między koleją a właścicielem wagonu.

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

Roszczenia o odszkodowanie może zgłaszać tylko właściciel wagonu i to jedynie do stacji macierzystej wagonu.

(9) Jakież towary wolno przewozić w prywatnych wagonach-kotłach, rozstrzygają postanowienia kolei nadawczej.

Do przewozu w innych wagonach prywatnych dopuszcza się:

- drób żywy,
- jarzyny świeże,
- kielki słodowe, mokre,
- kości nieoczyszczone,
- kwasy, dopuszczone do przewozu w wagonach-kotłach,
- masło, margaryna, tłuszcz roślinny i kokosowy (masło kokosowe),
- mięso świeże i świeżo bite bydło,
- mleko,
- owoce świeże (także owoce południowe),
- pieczywo świeże,
- piwo, także używane próżne beczki od piwa,
- ryby oraz woda do przewozu ryb,
- sery,
- spirytus oraz okowita (wypalanka spirytusowa), zupełnie skażone, w butelkach,
- wapno palone,
- wino,
- wody mineralne, także sztuczne oraz solanki do picia,
- wyroby masarskie, także wędzone.

(10) Obsługiwanie specjalnych urządzeń wagonów prywatnych (przyrządów do chłodzenia, zbiorników wody, urządzeń maszynowych i t. p.) należy do nadawcy lub odbiorcy.

(11) Deklaracja interesu w dostawie i obciążenie zaliczeniami nadawcy jest przy przesyłkach próżnych wagonów prywatnych niedozwolone.

(12) Próżne wagony prywatne przewozi się jako przesyłki zwyczajne stosownie do przepisów zastosować się mających taryf za opłatą ulgową, jeżeli nadawca spełni następujące warunki:

- a) wagony winny być w rubryce listu przewozowego „nazwa towaru” oznaczone jako „próżne” z wyjaśnieniem celu przewozu w stanie próżnym;
- b) w tejże rubryce nadawca winien zamieścić wzmiankę „włączone do taboru”;
kolei, stacja macierzysta”;
- c) żądanie przewozu za opłatą ulgową winno być przez nadawcę zamieszczone w liście przewozowym zapomocą wzmianki: „do przewozu za opłatą zniżoną”.

(13) Pozatem mają zastosowanie postanowienia uczestniczących kolei o obliczaniu opłat przewozowych.

§ 4. Spis granicznych stacji przejścia.

a) Niemiecko-czeskosłowackie stacje graniczne:

niemieckie	czeskosłowackie
Oderberg	Bohumin
Kuchelna	Chuchelná
Troppau	Opava
Jägerndorf	Krnov
Ziegenhals	Hlucholazy
Heinersdorf (Oberschles.)	Hynčice v Horním Slezsku
Mittelwalde	Mezilesí v Kladsku
Mittelsteine	Střední Stěna
Halbstadt	Meziměstí
Liebau (Schles.)	Libava
Polaun	Polubný
Heinersdorf (Tafelfichte)	Jindřichovice pod Smrkem
Seidenberg	Seidenberg
Hermisdorf b. Friedland	Heřmanice u Frýdlantu
Reichenberg	Liberec
Warnsdorf	Varnsdorf
Ebersbach (Sa.)	Ebersbach v Sasku
Sebnitz (Sa.)	Sebnice
Tetschen	Děčín
Bodenbach	Podmokly
Moldau	Moldava v Čechách
Reitzenhain	Reitzenhain
Weipert	Vejprty
Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt
Klingenthal	Klingenthal
Franzensbad	Františkovy Lázně
Eger	Cheb
Adorf (Vogtl.) *)	Adorf i. V. *)
Asch *)	As *)
Furth i. Wald	Brod nad Lesy
Eisenstein	Železná Ruda
Haidmühle	Heidmühle

b) Niemiecko-sarrskie stacje graniczne:

sarrskie	niemieckie
Einöd (Saar)	Zweibrücken
Homburg (Saar)	Eichelscheid
Jägersburg	Schönenberg-Kübelberg
Namborn	Türkismühle
Limbach (Kr. Saarlouis)	Büschfeld
Saarlörsbach	Taben

c) Niemiecko-austrjackie stacje graniczne:

Passau
Simbach
Salzburg
Kufstein
Mittenwald
Lindau-Reutin **)
Lindau-Stadt ***)

d) Czeskosłowacko-austrjackie stacje graniczne:

austrjackie	czeskosłowackie
Summerau	Horní Dvořiště
Gmünd Stadt	České Velenice
Unterretzbach	Šatov
Laa a. d. Thaya	Hevlin nad Dyjí
Wildendürnbach	Novosedly-Drnholec
Bernhardsthal	Břeclav
Marchegg	Devínská Nová Ves

e) Niemiecko-polskie stacje graniczne:

niemieckie	polskie
Prostken	Grajewo
Deutsch Eylau (Rakowice *)	Rakowice *)
Deutsch Eylau (Jamielnik *)	Jamielnik *)
Garnsee (Westpr.)	Gardeja
Marienburg (Westpr. *)	Simonsdorf *)
Gross Boschpol *)	Strzebielino *)
Firchau *)	Mońnica *)
Schneidemühl (Zollbf. *)	Kaczory *)
Kreuz *)	Drawski Młyn *)
Neu Bentschen *)	Zbąszyń *)
Fraustadt *)	Lesocice *)
Wehrse *)	Rawicz (Wehrse *)
Korsenz *)	Rawicz (Korsenz *)
Freyhan *)	Zduny *)
Costau *)	Łęka *)
Cziasnau **)	Lubliniec **)
Plüder **)	Pawonków **)
Brynnek **)	Strzybnica **)
Beuthen (Oberschl.) Stadt-wald **)	Rojca **)
Beuthen (Oberschl.) Hbf. **)	Chorzów **)
Borsigwerk **)	Chebbie **)
Hindenburg (Oberschl. **)	Ruda Śl. **)
Sosnitz (Makoszowy **)	Makoszowy **)
Sosnitz (Przysowice **)	Przysowice **)
Nensa **)	Sumina **)
Annaberg (Oberschles. **)	Olza **)

f) Czeskosłowacko-polskie stacje graniczne:

Petrovice u Bohumína
Česky Tešín
Zwardoń
Suchá Hora
Orlov-Plavec n. P.
Medzilaborce
Sianki
Ławoczne

*) Tylko dla tranzytu w komunikacji ze stacjami kolei lokalnej Adorf-Rosbach-Asch.

**) Tylko dla tranzytu przesyłek zwyczajnych.

***) Tylko dla tranzytu przesyłek pośpiesznych.

*) W razie żądania zastosowania taryfy wschodniopruskiej wskazanie tej stacji przejścia uważa się za nieważne.

**) W razie żądania zastosowania Górnośląskiej taryfy sąsiedzkiej albo polskogórnośląsko-niemieckiej taryfy związkowej wskazanie tej stacji przejścia uważa się za nieważne.

***) Tylko dla tranzytu przesyłek zwyczajnych.

§ 5. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1928 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

1022.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 27 grudnia 1927 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zmianach rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1927 r. o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich, czeskosłowackich i austriackich z jednej, a stacjami kolei bułgarskich z drugiej strony.

Na mocy artykułu 4, punkt 8 i 9 ustawy, z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) oraz artykułu 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567), zarządza się co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1927 r., wydanem w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich, czeskosłowackich i austriackich z jednej, a stacjami kolei bułgarskich z drugiej strony (Dz. U. R. P. № 7, poz. 55), zmienionem rozporządzeniami Ministra Komunikacji z dnia 12 kwietnia 1927 r. (Dz. U. R. P. № 37, poz. 335) oraz z dnia 28 lipca 1927 r. (Dz. U. R. P. № 70, poz. 619), wprowadza się zmiany następujące:

1) w § 1-ym, dział B, w punkcie 7 „Do art. 13 K. M. (Zaliczenia)” ustęp pierwszy otrzymuje brzmienie następujące:

„Zaliczenia i zaliczki w gotówiznie na rzecz nadawcy dozwolone są tylko w walucie kraju wysyłającego”.

2) w § 1-ym, dział D, w punkcie c) Polsko-czeskosłowackie stacje graniczne pod stacją Medzilaborce dodaje się stację „Sianki”;

3) w tym samym dziale, w punkcie j) Austriacko-jugosłowiańskie stacje graniczne skreśla się stacje austriackie „Bleiburg i Lavamünd” oraz jugosłowiańskie: Prevalje i Dravograd-Meža; w miejsce jugosłowiańskiej stacji „Maribor gl. k.” wstawia się „St. Ilj”; na końcu dodaje się w pośrodku szpalty stacje: „Bleiburg”, a pod nią „Dravograd-Meža”;

4) w tym samym dziale, w punkcie 1) Węgiersko-rumuńskie stacje graniczne zamieszcza się nową stację węgierską „Batynya” i rumuńską „Pecica”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1928 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

1023.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 28 grudnia 1927 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską, jako też Bułgarią, Jugosławią, Rumunią, Węgrami, Austrią oraz Czechosłowacją z jednej strony a stacjami kolei Orjentalnych w Turcji z drugiej strony.

Na mocy artykułu 4 punkt 8 i 9 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) oraz artykułu 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1.

A. Zakres działania.

Poniższe przepisy obowiązują przy przewozie towarów (włączając w to przewóz zwłok i żywych zwierząt) pomiędzy stacjami kolei

- | | |
|---|--------------------|
| a) polskich (włączając stacje, położone na obszarze W. M. Gdańska), | } z jednej strony, |
| b) bułgarskich, | |
| c) jugosłowiańskich, | |
| d) rumuńskich, | |
| e) węgierskich, | |
| f) austriackich i | |
| g) czeskosłowackich | |

a stacjami

- 1) Stamboul
- 2) Andrinople i
- 3) Kirklar Ili, kolei orjentalnych z drugiej strony, wszystkimi, wchodzącymi w rachubę drogami, kolei uczestniczących w przewozie.

B. Przepisy przewozowe.

Jako prawo umowne dla przewozu przesyłek w tych komunikacjach obowiązuje Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dnia 14 października 1890 r. (Konwencja Berneńska) wraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami oraz ujednostajnione postanowienia dodatkowe, o ile poniżej nie przewidziano specjalnych postanowień.