

870.

Rozporządzenie Ministrów: Kolei i Przemysłu i Handlu

z dnia 19 listopada 1925 r.

w sprawie wykonania ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafii i telefonii w zakresie przewozu poczty kolejami.

Na mocy art. 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 i 48 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafii i telefonii (Dz. U. R. P. № 58, poz. 584) zarządza się co następuje:

§ 1. Personel pocztowy, zajęty służbowo na stacjach kolejowych, winien posiadać i na każde żądanie powołanych organów okazać specjalne legitymacje, wystawione przez przełożone urzędy pocztowe według wzoru uzgodnionego z zarządem kolejowym. Niżsi funkcjonariusze pocztowi winni nadto być umundurowani lub przynajmniej nosić odznakę służbową.

Personel pocztowy zatrudniony służbowo na stacjach kolejowych, jest obowiązany stosować się do zarządzeń kolejowych, wydanych w sprawie ruchu, bezpieczeństwa i porządku na stacjach kolejowych i zachować jaknajwiększą ostrożność co do bezpieczeństwa osobistego, bezpieczeństwa ładunku i tabo-ru pocztowego podczas służby na stacjach i w wagonach pocztowych.

Personel obu zarządów: pocztowego i kolejowego jest obowiązany przy wykonywaniu służby uwzględniać potrzeby drugiego zarządu, a w szczególności przy wymianie ładunku w stopniu niewpły-

wającym ujemnie na tok i interes służby swego zarządu.

Urzędy stacyjne są obowiązane urzędem pocztowym lub pościącom pocztowym, zgłaszającym się na stacjach celem wymiany poczty, udzielać wiadomości o spóźnieniach pociągów oraz o przeszkodach w ruchu kolejowym i o ich usunięciu. Miejscowe zarządy pocztowe i kolejowe ustalą we wzajemnym porozumieniu sposób tego zawiadomienia, uwzględniający interesy służby pocztowej.

§ 2. Wagony i przedziały pocztowe winny być w składach pociągów umieszczane zasadniczo za przednim wagonem bagażowym. Jeżeli względy ruchu wymagają odmiennego włączenia czy to w czasie całej drogi, czy też na pewnym odcinku, inny porządek włączania wagonu lub przedziału pocztowego w danym pociągu winien być stale przestrzegany. Jeśli wagon lub przedział pocztowy włączono wyjątkowo nieprawidłowo, wówczas właściwy urząd stacyjny winien zawiadomić o tem następne urzędy stacyjne, celem poinformowania organów pocztowych.

Miejsce na stacjach, gdzie odbywać się ma wyładowanie i załadowanie wagonów pocztowych, znajdujących się w składach pociągów, winno być możliwie ściśle wyznaczone na stałe. Miejsce to winno być możliwie wolne od natłoku publiczności. Dla wagonów pocztowych, odstawianych na stacjach węzłowych i końcowych, zarząd kolejowy wyznaczy bezpłatnie stosownie do potrzeby stałe tory możliwe w bliskości urzędu pocztowego i z dogodnym dostępem.

Wymiana ładunku pocztowego winna być uskuteczniwana w granicach postoju, przewidzianego rozkładem jazdy. W razie spóźnienia przybycia pociągu postój przewidziany rozkładem jazdy może być skrócony tylko za zgodą kierownika wagonu pocztowego, który winien się starać przez przyspieszenie czynności pocztowych umożliwić skrócenie postoju.

§ 3. Przy układaniu okresowego rozkładu jazdy na kolejach zarząd pocztowy ustala w porozumieniu z zarządem kolejowym, którymi pociągami i w jaki sposób uskutecznić się będzie przewóz poczty. Ustalenie planu przewozu poczty na dany okres rozkładu jazdy nie wyklucza możliwości wprowadzenia w ciągu tego okresu zmian we wzajemnym porozumieniu obu zarządów, stosownie do potrzeb poczty.

Zarząd pocztowy wyznacza w porozumieniu z zarządem kolejowym, jakiego typu wagony i jakiej wielkości przedziały pocztowe mają być włączone do danego pociągu. Miejscowe zarządy pocztowe i kolejowe ustalą we wzajemnym porozumieniu czas podstawiania składów lub wagonów, niezbędnych do wykonania czynności pocztowych.

Jeżeli do pociągu osobowego ma być wstawiony drugi wagon pocztowy, to na żądanie zarządu pocztowego może być do tego użyty kryty wagon towarowy.

W wyjątkowych wypadkach zamiast przedziału pocztowego może zarząd kolejowy, w porozumieniu z zarządem pocztowym, dostawić nieurządzony oddzielny przedział w wagonie kolejowym (pasażerskim lub bagażowym), albo odpowiedni wagon pocztowy.

Osobne przepisy uzgodnione między zarządem pocztowym i kolejowym określają warunki przewozu poczty w wagonach towarowych i przewozu odsyłek pocztowych przez konduktorów kolejowych.

§ 4. Zarząd kolejowy dostarczać będzie oprócz normalnego ogrzewania i oświetlenia czynnych wagonów i przedziałów pocztowych w razie potrzeby materiału dla ich dodatkowego ogrzewania i oświetlenia w rozmiarach, które oba zarządy będą ustalały okresowo. Opłata za te świadczenia objęta jest opłatą za przewóz wagonów i przedziałów pocztowych. Koszty wbudowania, naprawy i zmiany urządzeń do oświetlenia i ogrzewania, oraz koszty konserwacji zasadniczych części składowych tych urządzeń obciążają zarząd pocztowy osobno.

§ 5. Obciążenie wagonu pocztowego winno być możliwie równomierne i nie przekraczać dopuszczonej nośności. Powołane organy kolejowe są uprawnione w razie spostrzeżenia nadmiernego lub niewłaściwego obciążenia wagonu żądać, aby usunięto nadmiar ładunku lub wadliwość w jego rozłożeniu. Personel wagonu pocztowego, niezależnie od obowiązku personelu kolejowego, winien o spostrzeżeniem w czasie drogi uszkodzeniu wagonu pocztowego, które może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, zawiadomić niezwłocznie we właściwy sposób powołane organa kolejowe.

O konieczności wyłączenia z pociągu wagonu pocztowego lub kolejowego z przedziałem pocztowym z powodu niezdatności do ruchu winny organy kolejowe niezwłocznie powiadomić personel wagonu lub przedziału pocztowego i porozumieć się z nim co do przeładowania i dalszego wysłania poczty.

Jeżeli przeładowanie całej poczty do innego wagonu w tym samym pociągu jest niemożliwe, należy w każdym razie pocztę listową i gazety wysłać tym samym pociągiem w oddzielnym przedziale wagonu pasażerskiego lub w wagonie bagażowym pod konwojem funkcjonariusza pocztowego lub konduktora kolejowego.

O wyłączeniu z pociągu wagonu lub przedziału pocztowego i przeładowaniu poczty listowej do wagonu pasażerskiego lub bagażowego w tymże pociągu właściwy urząd stacyjny zawiadamia telegraficznie następną stację, celem poinformowania urzędów pocztowych lub ich posłańców obecnych na stacji. W razie umieszczenia poczty w przedziale wagonu pasażerskiego, należy ponadto określić jego miejsce w pociągu.

Urzędy stacyjne są obowiązane pocztę pozostałą wskutek wycofania wagonu pocztowego oraz personel tego wagonu wysłać dalej najbliższym właściwym pociągiem. Wycofany wagon pocztowy winien być możliwie jaknajprędzej naprawiony i odesłany bezpłatnie do stacji przeznaczenia, a próżny do stacji macierzystej.

W razie powstania w ruchu kolejowym przerwy, która nie pozwala na dalsze wysłanie wagonu pocztowego, powinny być przynajmniej poczta listowa i gazety wysłane dalej najbliższym pociągiem.

Szczegółowe przepisy o postępowaniu z ładunkiem pocztowym w wypadkach wycofania wagonu pocztowego z powodu uszkodzenia lub przerwy

w ruchu kolejowym, wyda zarząd pocztowy w porozumieniu z zarządem kolejowym.

Na żądanie personelu pocztowego urzędy stacyjne udzielają bezpłatnej pomocy przy przeładowaniu poczty z powodu wycofania z pociągu wagonu pocztowego. Przeładowanie dokonywa się wspólnie z personelem pocztowym pod kierownictwem i odpowiedzialnością organów pocztowych.

§ 6. Fakt przejścia z dniem 1 stycznia 1925 r. administracji całego taboru wagonów pocztowych na Polskich Kolejach Państwowych i na kolejach prywatnych, zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe, do zarządu pocztowego nie przesądza sprawy własności tego taboru, oraz wszystkich innych kwestyj związanych z tytułem tej własności.

§ 7. Wagony pocztowe mają być zbudowane według przepisów technicznych i norm obowiązujących dla budowy taboru Polskich Kolei Państwowych, oraz według rysunków i projektów uzgodnionych pomiędzy obu zarządami i zatwierdzonych przez Ministerstwo Kolei. Rozprawę ofertową na budowę wagonów pocztowych opartą na wskazówkach technicznych zarządu kolejowego rozpisuje i umowę z wytwórniami zawiera zarząd pocztowy. Nadzoru nad budową wagonów pocztowych w kraju dokonywa zarząd kolejowy. Niezbędne koszty związane wyłącznie z tym nadzorem ponosi zarząd pocztowy. Zarządowi pocztowemu jednak przysługuje prawo udziału w kontroli budowy wagonów pocztowych. Odbiór wagonów pocztowych z wytwórni krajowych lub warsztatów kolejowych odbywa się komisyjnie przez delegatów obu zarządów.

W razie zamówienia wagonów pocztowych zarząd kolejowy udziela pomocy fachowej przy zawarciu umowy. Technicznego dozoru i odbioru dokonywa zarząd kolejowy na koszt zarządu pocztowego.

Oprócz napisów przewidzianych przepisami Polskich Kolei Państwowych tabor pocztowy może posiadać napisy lub znaki pocztowe uzgodnione poprzednio z zarządem kolejowym.

Urządzenia przedziałów pocztowych w wagonach kolejowych wykonywa zarząd kolejowy na wniosek i koszt zarządu pocztowego.

Przywrócenie przedziału pocztowego do stanu pierwotnego odbywa się na wniosek zarządu pocztowego. Czynności tej dokonywa zarząd kolejowy na rachunek zarządu pocztowego.

§ 8. Przepisy o przydziale wagonów pocztowych do dyrekcji kolejowych i stacyj oraz o dysponowaniu temi wagonami ustala oba zarządy.

§ 9. Zarząd kolejowy utrzymywać będzie przekazane wagony pocztowe w stanie zdatnym do ruchu i użytku w tym samym stopniu jak wagony własne. Na podstawie ogólnego planu wycofania wagonów pocztowych do rewizji technicznej miejscowe zarządy kolejowe i pocztowe porozumiewają się co do terminu faktycznego wycofywania poszczególnych jednostek. Zarządowi kolejowemu przysługuje prawo decyzji co do wszelkiego rodzaju napraw i odbudowy podwozi i pudeł wagonów pocztowych tudzież napraw przyrządów ogrzewania i oświetlenia

tych wagonów. Zarząd pocztowy natomiast decyduje, jakiego rodzaju naprawy, zmiany i uzupełnienia wewnętrznych urządzeń łącznie ze zmianami i uzupełnieniami przyrządów do oświetlenia i ogrzewania winny być dokonane w wagonach i przedziałach pocztowych.

Koszty napraw, a mianowicie: rewizji okresowej, naprawy średniej, głównej i koszty odbudowy wagonów pocztowych, ponosi zarząd pocztowy, przy czym zarząd kolejowy liczy koszty te zarządowi pocztowemu według rzeczywistych wydatków na materiały i robociznę z doliczeniem na wydatki ogólne kwoty, obliczonej od kosztów robocizny wytwórczej według procentu obowiązującego na Polskich Kolejach Państwowych w danym roku budżetowym.

W zakresie konserwacji i naprawy wagonów kolejowych z przedziałem pocztowym zarząd pocztowy ponosi koszty tylko konserwacji i naprawy wewnętrznego urządzenia przedziału pocztowego. Naprawa i przebudowa wewnętrznego urządzenia wagonów i przedziałów pocztowych zależna jest od decyzji zarządu pocztowego. Dostawienie wagonów pocztowych i wagonów kolejowych z przedziałami pocztowymi do i z wytwórni, lub z warsztatów kolejowych odbywa się na Polskich Kolejach Państwowych bezpłatnie.

W razie konieczności zarząd kolejowy może w porozumieniu z zarządem pocztowym oddać na koszt zarządu pocztowego wagon pocztowy do naprawy wytwórni prywatnej, naprawiającej tabor dla Polskich Kolei Państwowych.

Przepisy o sposobie oddawania wagonów pocztowych do warsztatów kolejowych lub wytwórni prywatnych oraz ich odbierania ustala oba zarządy po porozumieniu się ze sobą.

§ 10. Zarząd kolejowy doprowadza wagon lub przedział pocztowy, uszkodzony z winy organów kolejowych na własny rachunek do stanu pierwotnego.

W miejsce przedziału pocztowego zniszczonego z winy organów kolejowych, zarząd kolejowy dostarcza innego przedziału pocztowego z takim samym urządzeniem.

Za uszkodzenie lub zniszczenie wagonu z przedziałem pocztowym z winy organów pocztowych ponosi odpowiedzialność zarząd pocztowy.

W miejsce wagonu pocztowego, zniszczonego z winy organów kolejowych zarząd kolejowy, zależnie od porozumienia z zarządem pocztowym, dostarcza wagon o tej samej pojemności i z takim samym wewnętrznym urządzeniem, lub za zniszczony wagon płaci odszkodowanie, odpowiadające rzeczywistej jego wartości bezpośrednio przed zniszczeniem.

W razie uszkodzenia taboru pocztowego z powodu siły wyższej lub nieuchronnego przypadku zarząd kolejowy nie ponosi odpowiedzialności.

W wątpliwych wypadkach winę uszkodzenia lub zniszczenia wagonu lub przedziału pocztowego ustala na podstawie dochodzeń administracyjnych komisja, złożona z delegatów obu zarządów.

Jeżeli komisja nie ustali z czyjej winy powstała szkoda, odpowiedzialność ponoszą oba zarządy w równych częściach.

Kasowania wagonu pocztowego, niezdatnego do ruchu dokonywa zarząd kolejowy na podstawie

własnej oceny. Plan kasowania wagonów pocztowych i kolejowych z przedziałami pocztowymi na każdy rok przedstawia zarząd kolejowy corocznie do wiadomości zarządowi pocztowemu. Niezależnie od tego zarząd pocztowy ma prawo w każdym terminie przedłożyć zarządowi kolejowemu wniosek skasowania określonego wagonu pocztowego. Zarząd kolejowy zwraca zarządowi pocztowemu wartość starego materiału metalowego, według własnej oceny, z potrąceniem kosztów rozbiórki. Wewnętrzne urządzenie wagonu i przedziału pocztowego zabiera zarząd pocztowy przed oddaniem wagonu do skasowania.

Zarząd kolejowy zgadza się w wyjątkowych wypadkach podjąć się czyszczenia wewnętrznego wagonów i przedziałów pocztowych na żądanie, odpowiedzialność i rachunek zarządu pocztowego.

§ 11. Ilość personelu pocztowego, zajętego służbowo w poszczególnych wagonach i przedziałach pocztowych, wyznacza zarząd pocztowy i podaje do wiadomości zarządu kolejowego. Personel ten ma posiadać specjalne legitymacje według wzoru uzgodnionego z zarządem kolejowym, wystawione przez urzędy pocztowe, administrujące kursami ambulansowymi i konwojowemi.

Personel pocztowy, jadący w wagonach pocztowych, jako pomocniczy lub celem wyszkolenia, a nie należący do personelu wymienionego w ustępie poprzednim, winien posiadać zaświadczenie przełożonego urzędu pocztowego wystawiane na poszczególne jazdy w formie przepisanej i zgłaszane dodatkowo przełożonej dyrekcji poczt i telegrafów.

Personelowi pocztowemu służby przewozowej przysługuje prawo bezpłatnego przejazdu w wagonach pocztowych również w tych przypadkach, gdy na zarządzenie urzędu przełożonego wyjeżdża celem objęcia służby przewozowej lub gdy wraca po jej dokonaniu. Personel ten winien posiadać odpowiednie zaświadczenie przełożonego urzędu pocztowego.

Pocztowe organy inspekcyjne powołane do rewizji służby przewozowej mają prawo bezpłatnego przejazdu w wagonach i przedziałach pocztowych, celem wykonywania inspekcji.

Organy te mają posiadać specjalne legitymacje przełożonej władzy uzgodnione pod względem formy z zarządem kolejowym a wystawiane na poszczególne jazdy lub na ściśle określony czas i okrąg inspekcyjny.

Prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego ma personel pocztowy wykonywający kontrolę ruchu pocztowego na stacjach kolejowych i personel zajęty wymianą poczty.

Zarządowi kolejowemu przysługuje prawo kontroli legitymacyj osób jadących w wagonach i przedziałach pocztowych. Z tego tytułu prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego mają rewizyjne organa kolejowe i naczelnicy urzędów stacyjnych lub ich zastępcy. Prócz tego prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego mają funkcjonariusze kolejowi wykonywający techniczną kontrolę pociągu.

§ 12. Należność, przypadająca zarządowi kolejowemu za regularne przewozy poczty na kolejach państwowych i prywatnych, zarządzanych przez Pol-

skie Koleje Państwowe obejmuje opłaty, liczone według własnych kosztów zarządu kolejowego:

- 1) za przewóz, ogrzewanie, oświetlenie i zwykłą konserwację wagonów pocztowych,
- 2) za używanie, ogrzewanie i oświetlenie przedziałów pocztowych i nieurządzonych oddzielnych przedziałów wagonów kolejowych,
- 3) za przewóz zamkniętych odrywek listowych przez konduktorów kolejowych.

Opłaty te oblicza się w jednostkach: za świadczenia pod 1) i 2) według osiokilometrów, licząc przytem za przedział pocztowy i oddzielny przedział kolejowy jedną os, za świadczenia pod 3) według kilometrów. Za podstawę obliczeń przyjmuje się przewozy, objęte planem komunikacji pocztowej, który uzgadnia się z zarządem kolejowym każdego roku na okres roczny. Obliczenia opiera się na kilometrach taryfowych.

Opłaty za świadczenia pod 1) i 2) obejmują również opłaty za dodatkowe ogrzewanie i oświetlenie, oraz za odpowiedzialność przyjętą przez zarząd kolejowy za przesyłki w wagonach i przedziałach pocztowych, przewidzianą w § 17 niniejszego rozporządzenia.

Jednostki opłat za regularne przewozy pod 1) i 2) na dany rok budżetowy oblicza się na podstawie kosztów eksploatacyjnych, przypadających na ruch osobowy. Jednakże jako koszty eksploatacyjne, mające posłużyć za podstawę powyższego obliczenia, uważa się tylko:

- a) 85% kosztów służby drogowej,
- b) koszty służby stacyjnej,
- c) 50% kosztów służby handlowej, przypadających na ruch towarowy,
- d) koszty służby konduktorskiej,
- e) „ zarządu i ogólnej służby trakcji,
- f) „ służby parowozowej,
- g) „ służby wagonowej z tem ograniczeniem, że koszty czyszczenia wagonów osobowych będą policzone w połowie a towarowych opuszczone zupełnie,
- h) koszty służby elektrotechnicznej i zabezpieczenia ruchu pociągów z wyjątkiem kosztów, przypadających na pobory, wydatki ogólne, zegary, przewozy, wagony motorowe i warsztaty elektryczne,
- i) wydatki wspólne z wyjątkiem czynszu za najem taboru, przyczem nie wciąga się w rachunek kosztów przewozów gospodarczych.

W powyższy sposób oblicza się również koszt jednostki opłat na kolejach wąskotorowych.

Jednostkę opłat za przewozy pod 3) bez względu na ilość worków ustala się w kwocie 1,5 gr. za kilometr.

Suma: z iloczynu osiokilometrów wagonów pocztowych, przedziałów pocztowych oraz przedziałów kolejowych przeznaczonych do przewozu poczty, ustalonych planem komunikacji pocztowej i obliczonej w powyższy sposób opłaty jednostkowej tudzież z iloczynu kilometrów przewozów poczty listowej przez organa kolejowe ustalonych tym planem i jednostki opłat ustalonej dla tych przewozów stanowi należność ryczałtową kolei za przewozy pod 1), 2) i 3) na najbliższy okres budżetowy. Ryczałt ten płatny jest w równych ratach kwartalnych zgóry i nie

może ulec zmianie w ciągu roku budżetowego, na który został ustalony. Raty ryczałtowe przekazuje generalna dyrekcja poczt i telegrafów bezpośrednio Ministerstwu Kolei.

Przewóz próżnych wagonów pocztowych odbywa się bezpłatnie.

§ 13. Należności zarządu kolejowego za przewóz krytych wagonów towarowych z ładunkiem pocztowym na kolejach państwowych i prywatnych zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe oblicza się według jednostki opłaty za każdą os i kilometr taryfowy dokonanych przewozów bez różnicy, czy przewóz odbył się w pociągu osobowym czy towarowym.

Jednostką opłat za przewozy wymienione w ustępie poprzednim oblicza się na podstawie kosztów eksploatacyjnych przypadających na ruch towarowy. Jako koszty eksploatacyjne uważa się koszty wymienione w § 12.

§ 14. Jednostki opłat za osiokilometry ustala się corocznie po uzgodnieniu planu komunikacji pocztowej. Jednostki obowiązują na najbliższy rok budżetowy i nie mogą w ciągu tego roku budżetowego ulec żadnej zmianie.

§ 15. Zasady i terminy rozrachunku za przewozy poczty w wagonach towarowych określają osobne przepisy uzgodnione przez oba zarządy.

§ 16. Należności, przypadające kolejom prywatnym o własnym zarządzie za świadczenia na rzecz poczty, ustala Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu zależnie od warunków koncesji i warunków przewozu poczty na danej kolej, Zasady i terminy rozrachunku za te przewozy ustalają się jak na Polskich Kolejach Państwowych, o ile pod tym względem nie istnieją już inne normy prawne.

§ 17. Za zniszczenie lub uszkodzenie przesyłek pocztowych w wagonach i przedziałach pocztowych powstałe z winy organów kolejowych odpowiada zarząd kolejowy w wysokości odszkodowania wypłaconego nadawcom przesyłek przez zarząd pocztowy.

Za uszkodzenie lub ubytek paczek w wagonach pocztowych i kolejowych przewożonych pod zamknięciem pocztowym lub celnem zarząd kolejowy odpowiada w równej mierze i w wysokości jak zarząd pocztowy, jeżeli urzędy kolejowe oddały organom pocztowym wagony te w stanie naruszonym lub z naruszonym zamknięciem, a okoliczności wskazują na uszkodzenie lub kradzież paczek w czasie przewozu koleją.

Do odszkodowania tego dolicza się kwoty, wypłacone przez zarząd pocztowy na rachunek ceł i innych opłat państwowych.

Za uszkodzenie lub zaginięcie worków listowych oddanych organom kolejowym do przewozu, powstałe z winy tych organów zarząd kolejowy odpowiada w tej wysokości, w jakiej zarząd pocztowy według swoich przepisów wypłaci odszkodowanie za zaginione lub brakujące z tej przyczyny przesyłki listowe.

§ 18. Zarząd kolejowy będzie dostarczał zarządowi pocztowemu zarysy rozkładu jazdy w terminie ustanawianym dla nich corocznie. Również o zmia-

nach rozkładu jazdy ważnego dla danego okresu zarząd kolejowy uwiadamiać będzie zarząd pocztowy bezzwłocznie po postanowieniu tych zmian.

Zarząd pocztowy będzie zawiadamiany o konferencjach w sprawie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich i stałych pospieszno-towarowych, celem wzięcia w nich udziału.

Zarząd kolejowy będzie uwzględniał w miarę możliwości wnioski zarządu pocztowego co do postoju i czasu postoju na poszczególnych stacjach.

§ 19. O powstałych przerwach lub przeszkodach w ruchu kolejowym, które mogą spowodować zmianę planu przewozu poczty oraz o ich usunięciu zarząd kolejowy zawiadamia niezwłocznie zarząd pocztowy.

§ 20. Urzędy stacyjne wyznaczają przed budynkiem stacyjnym dogodne miejsca dla zajazdu i postoju wozów pocztowych.

§ 21. Miejsca i objekty kolejowe, na których mają być umieszczane skrzynki listowe i automaty, ustala zarząd pocztowy w porozumieniu z zarządem kolejowym. Skrzynki listowe mogą być umieszczane również na wagonach kolejowych w tych pociągach, w których nie kursuje wagon pocztowy. Szczegóły wykonania tego postanowienia pozostawia się osobnemu porozumieniu.

§ 22. Na stacjach kolejowych w miejscowościach, w których niema urzędów pocztowych, zarząd pocztowy powierza za zgodą i na podstawie porozumienia z zarządem kolejowym personelowi kolejowemu nadzór i opróżnianie skrzynek listowych na tych stacjach umieszczonych oraz oddawanie wyjętych ze skrzynek listowych przesyłek listowych do wagonów lub przedziałów pocztowych.

§ 23. Zarząd kolejowy będzie zezwalał urzędom stacyjnym na wykonywanie pośrednictwa pocztowego i na objęcie agencji pocztowych na zasadach postanowień pocztowych o pośrednictwach i agencjach pocztowych, o ile to będzie możliwe bez uszczerbku dla ruchu kolejowego.

§ 24. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Równocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie zarządzenia i przepisy sprzeczne z tem rozporządzeniem.

Minister Kolei: *Tyszka*

Minister Przemysłu i Handlu: *C. Klarner*