

§ 1. Tymczasowo dla bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami, położonymi na obszarze W. M. Gdańska, oraz między stacjami polskich kolei państwowych przez obszar W. M. Gdańska, wprowadza się postanowienia następujące:

A. Komunikacja osobowa i bagażowa.

1) Pomiedzy stacjami polskimi a stacjami, leżącymi na obszarze W. M. Gdańska, odprawia się osoby i bagaż bezpośrednio.

a) Ze stacji W. M. Gdańska do Polski oblicza się należności tak za przejazd osób, jak i za przewóz bagażu za odcinek Gdański, t. j. do taryfowych punktów rozdzielczych (Tczew, Gołębiewko, Stara Piła, w kierunku Praust, Kokoszki, Kack Mały), według taryfy gdańskiej w walucie gdańskiej, a od taryfowych punktów rozdzielczych do stacji przeznaczenia, t. j. za linje polskie, według taryf polskich w walucie polskiej. Należności za całą przestrzeń pobiera się w walucie gdańskiej, przeliczając należności polskie według kursu, ustalanego co pewien czas. Na życzenie płaconego pobiera kolej należności za linje polskie w walucie polskiej;

b) w kierunku odwrotnym oblicza się należności za przejazd osób za linje polskie według taryf polskich, a za odcinek Gdański według taryf gdańskich i pobiera się sumę w walucie polskiej, przeliczając należności gdańskie według kursu, ustalanego co pewien czas. Za bagaż oblicza się i pobiera przewożne za całą odległość podług taryf polskich i w walucie polskiej.

2) Opłaty za przejazd osób i przewóz bagażu od polskich stacji pogranicznych: Tczew, Gołębiewko, Miłobądź, Stara Piła w kierunku Praust, Kokoszki, Kack Mały i Gdynia oraz Wejherowo — od tej ostatniej miejscowości tylko dla pociągów pośpiesznych — do stacji W. M. Gdańska oblicza się według taryfy gdańskiej i pobiera się w walucie polskiej według kursu, ustalanego co pewien czas. Należność tę pobiera kolej na życzenie płaconego także w walucie gdańskiej.

3) Opłaty w komunikacji tranzytowej pomiędzy polskimi stacjami poprzez obszar W. M. Gdańska oblicza się na podstawie taryf polskich za całą odległość.

B. Przesyłki nadzwyczajne.

1) Przesyłki nadzwyczajne są w zasadzie dopuszczalne do przewozu bezpośredniego.

2) Odprawia się je za kwitem bagażowym na zasadach przewidzianych dla przesyłek bagażowych, a należności oblicza się wedle taryfy dla przesyłek nadzwyczajnych. Kwit bagażowy należy zaopatrzyć napisem ^{przesyłka nadzwyczajna} *Expressgut* oraz adresem odbiorcy.

3) Odnośne dyrekcje kolejowe ustalą pociągi, którymi ma się je przewozić i ilości, jakie można przyjąć do przewozu i podadzą to jaknajrychlej do wiadomości publicznej.

C. Zwłoki.

1) Zwłoki przyjmuje się do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym na zasadzie ustawowych postanowień, obowiązujących na odnośnych obszarach.

2) W komunikacji między Polską i W. M. Gdańskiem stosuje się następujące zasady:

a) z Polski do stacji W. M. Gdańska odprawia się zwłoki na podstawie bezpośrednich (przeznaczonych) taryf polskich. Należność pobiera się z góry aż do stacji przeznaczenia;

b) w kierunku odwrotnym, t. j. ze stacji W. M. Gdańska do Polski oblicza się przewożne do stacji przeznaczenia, mianowicie: za przestrzeń gdańską do taryfowego punktu rozdzielczego wedle taryf gdańskich i za przestrzeń polską od taryfowego punktu rozdzielczego do stacji przeznaczenia wedle taryf polskich. Opłaty pobiera się w walucie gdańskiej za całą przestrzeń, przeliczając należności polskie według kursu, ustalanego co pewien czas. Na życzenie płaconego pobiera kolej należności za linje polskie w walucie polskiej.

3) Opłaty w komunikacji tranzytowej pomiędzy polskimi stacjami przez obszar W. M. Gdańska oblicza się na podstawie taryf polskich za całą odległość.

D. Komunikacja towarowa.

1) Towary i zwierzęta przyjmuje się do przewozu tak w komunikacji między Polską i W. M. Gdańskiem, jak i tranzytowej za bezpośrednimi listami przewozowymi.

W komunikacji między Polską i W. M. Gdańskiem używa się wewnętrznych listów przewozowych z tekstem polsko-niemieckim. Aż do dostarczenia nowych formularzy można używać dotychczasowych formularzy z tekstem w jednym języku. W komunikacji tranzytowej można używać zamiast rzeczonych listów przewozowych z tekstem polsko-niemieckim także takich listów przewozowych, których używa się w komunikacji wewnętrznej kolei nadawczej.

Oświadczenia nadawcy w liście przewozowym, uskutecznią się w języku tego obszaru, w którym przyjęto towar do przewozu. Na granicy, o ile zachodzi potrzeba, ma przejmująca kolej przetłumaczyć piśmienne dane listu przewozowego. Kolej uważa się w tym wypadku za mandatarjuszkę nadawcy, który sam ponosi wszelkie skutki, wynikające z ewentualnego niedokładnego przetłumaczenia. Nadawcy przysługuje jednakowoż prawo oświadczenia piśmienne w liście przewozowym podać w obu językach.

Nadawca obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego wszelkie zezwolenia wywozu, przywozu, lub przewozu tranzytowego odnośnego obszaru, wymagane dla danej przesyłki.

Kolej nie jest obowiązana do badania autentyczności tych dokumentów. W razie stwierdzenia braku lub nieprawidłowości rzeczonych dokumentów na stacji nadawczej, kolej ma prawo nie przyjąć przesyłki do przewozu. Jeżeli to stwierdzenie postąpiło dopiero na stacji pośredniej, względnie od-

biorczej, kolej może przesyłkę zatrzymać i oddać do rozporządzenia nadawcy, który ponosi powstałe z tego powodu wydatki (oddanie na skład, składowe, postojowe i t. p.).

2) Podstawę dla umowy o przewóz stanowią wewnętrzne przepisy taryfowe i przewozowe kolei żelaznych, biorących udział w przewozie towarów.

3) Odprawianie w komunikacji pomiędzy W. M. Gdańskiem a Polską odbywa się w ten sposób, że dla przestrzeni gdańskiej aż po taryfowy punkt rozdzielczy stosuje się taryfy gdańskie, dla linii polskich taryfy polskie.

4) Należność przewozową pobiera się:

I. W komunikacji ze stacji W. M. Gdańska do Polski:

- a) albo z góry za całą przestrzeń;
- b) albo z góry tylko do taryfowego punktu rozdzielczego w walucie gdańskiej z przekazaniem reszty w walucie polskiej na odbiorcę.

II. W kierunku odwrotnym, t. j. z Polski do stacji W. M. Gdańska:

- a) albo z góry za całą przestrzeń we właściwych walutach;
- b) albo z góry do taryfowego punktu rozdzielczego w walucie polskiej z przekazaniem reszty na odbiorcę;
- c) albo całe przewoźne przekazuje się na odbiorcę.

Oplaty pod I a) i b) oraz II b) i c) pobiera się w Gdańsku w walucie gdańskiej, przeliczając należności polskie według kursu, ustalanego co pewien czas. Na życzenie płaconego pobiera kolej należności za linie polskie w walucie polskiej.

5) Oplaty w komunikacji tranzytowej pomiędzy polskimi stacjami przez obszar W. M. Gdańska oblicza się na podstawie taryf polskich za całą odległość.

6) Dla obliczeń przewoźnego za przestrzeń od taryfowego punktu rozdzielczego do stacji przeznaczenia miarodajne są taryfy, obowiązujące na danym odcinku w dniu przejścia przesyłki przez rzeczony taryfowy punkt rozdzielczy.

7) Wydatki w gotówiznie, zaliczenia i ubezpieczenia terminu dostawy wyłącza się w komunikacji między W. M. Gdańskiem z jednej, a Polską z drugiej strony.

8) Odpowiedzialność kolei za zaginięcie, brak, uszkodzenie i przekroczenie terminu dostawy wobec uprawnionego nadawcy lub odbiorcy określają postanowienia przepisów przewozowych i taryfowych, obowiązujących na odnośnych obszarach. Odstąpienie praw, wynikających z powyższych przepisów komu innemu, jak nadawcy lub odbiorcy, jest niedopuszczalne.

9) Bez dalszego dowodu można uważać za zaginioną:

- a) przesyłkę pośpieszną, jeżeli najpóźniej 45 dnia po nadaniu nie nadeszła do stacji przeznaczenia;
- b) przesyłkę zwyczajną, jeżeli przy odległościach do 200 km. najpóźniej dnia 60, zaś przy odległościach powyżej 200 km. najpóźniej dnia 90 po nadaniu nie nadeszła do stacji przeznaczenia.

Przy obliczaniu powyższych czasokresów nie uwzględnia się jednak czasu trwania manipulacji celnych na stacjach pośrednich, o ile takowe będą istniały.

10) Rozdzielczymi punktami taryfowymi, do i od których obliczać się ma należności przewozowe według taryf polskich względnie gdańskich, są następujące stacje:

- a) na odcinku Gdańsk-Tczew i na odcinku Tiegenhof-Tczew stacja Tczew;
- b) na odcinku Hohenstein-Skarszawy stacja Gołębiewko;
- c) na odcinku Praust-Kartuzy stacja Stara Piła,
- d) "Kokoszki" Gdańsk - Wrzeszcz - Kartuzy stacja
- e) na odcinku Gdańsk-Wejherowo stacja Kack Mały.

E. Postanowienia końcowe.

Powyższe zasady dotyczą zarówno ogólnych przepisów taryfowych, jak i sposobu obliczania opłat przewozowych oraz należności ubocznych, klasyfikacji towarów, wysokości stawek i t. p.

Należności narosłe na stacjach pośrednich lub granicznych zalicza się wedle przepisów taryfy, obowiązującej w okręgu danej stacji pośredniej lub granicznej.

Zasady i przepisy niniejszego rozporządzenia nie odnoszą się do komunikacji między Polską a Gdańskiem przez Mławę, Iławę (Deutsch Eylau) i Malbork (Marienburg).

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1922 r.

Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 6 września 1920 r. o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami, położonymi na obszarze W. M. Gdańska oraz między stacjami polskich kolei państwowych przez obszar W. M. Gdańska (Dz. U. R. P. z 1920 r. № 87, poz. 576).

Minister Kolei Żelaznych:

Sikorski

Minister Skarbu:

w z. *Markowski*

Minister Przemysłu i Handlu:

w z. *Henryk Strasburger*.

53.

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu, Ministrem Rolnictwa i Dóbr Państwowych i Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego

z dnia 30 grudnia 1921 r.

o przejęciu szkoły mleczarskiej w Rzeszowie pod zarząd Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych.

Na mocy art. 4 i 9 ustawy z dnia 30 stycznia 1920 r. o zniesieniu Sejmu i Wydziału Krajowego