

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1922 r. Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30 sierpnia 1922 r. (Dz. U. R. P. № 73 poz. 666).

Minister Kolei Żelaznych: *Ludwik Zagórny-Marynowski*

Minister Skarbu: *Jastrzębski*

Kierownik Ministerstwa Przemysłu i Handlu:
Henryk Strasburger

857.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 21 października 1922 r.

o komunikacji między stacjami kolei polskich a stacją Wołoczyska kolei południowo-zachodnich i stacjami kolei ukraińskich a stacją Podwołoczyska polskich kolei państwowych.

Na mocy dekretu z d. 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 Przemysłu i Handlu oraz Skarbu zarządza się co następuje:

§ 1. Przewóz osób, bagażu i towarów z Polski do Ukrainy uskutecznia się ze wszystkich stacji kolei polskich do stacji Wołoczyska kolei południowo-zachodnich na podstawie przepisów, taryf i dokumentów, obowiązujących w komunikacji wewnętrznej kolei polskich.

W kierunku odwrotnym odprawia się osoby, bagaż i towary tylko do st. Podwołoczyska polskich kolei państwowych na podstawie przepisów, taryf i dokumentów, obowiązujących w komunikacji wewnętrznej kolei ukraińskich. Odległość od st. „Podwołoczyska” do st. „Wołoczyska” stanowi 10 klm.

Dokumenty z Polski do st. „Wołoczyska” sporządza się w języku polskim, z Ukrainy zaś do st. „Podwołoczyska” w ukraińskim.

W obu jednak wypadkach stosuje się następujące odchylenia od przepisów, obowiązujących w komunikacjach wewnętrznych:

- nadawca sporządza na przesyłkę, oprócz zwykłego listu przewozowego, jeszcze odpis tegoż z napisem w nagłówku „dla urzędu celnego”.
- od przewozu wyłącza się przesyłki nadzwyczajne i pośpieszne, a także przedmioty, których przywóz, wywóz lub tranzyt jest niedozwolony.

Przedmioty, wymagające przy wylądunku lub przelądunku urządzeń osobnych, jak np. dźwigów, rusztowań i t. p., przyjmuje się do przewozu tylko po telegraficznym porozumieniu się zarządów kolejowych obu państw w każdym oddzielnym wypadku.

- Oplaty przewozowe, należności dodatkowe i celne wywozowe, pobiera każda kolej zgóry

przy nadaniu. Należności, narosłe na stacjach pośrednich i granicznych przed przejściem przesyłki na koleje sąsiednie, zapłacić ma dodatkowo nadawca za pokwitowaniem. Dla zabezpieczenia należności tych może st. nadawcza pobrać od nadawcy odpowiednią kaucję.

Oplaty dodatkowe, wynikłe na stacji przeznaczenia, pobiera kolej przeznaczenia według swych przepisów i taryf.

- Obciążanie przesyłek zaliczeniami i zaliczkami a także ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.
- Zlecenia dodatkowe nadawcy są dopuszczalne, dopóki przesyłka, idąca z Polski, nie wyszła poza stację „Podwołoczyska”, idąca zaś z Ukrainy—poza stację „Wołoczyska”.
- Odpowiedzialność za zaginięcie, częściowy brak lub uszkodzenie bagażu i towarów względem osoby, uprawnionej do dochodzenia strat ciąży na kolei nadawczej do czasu przekazania przesyłki w Wołoczyskach kolejom ukraińskim, względnie w Podwołoczyskach kolejom polskim, i reguluje się według praw i przepisów kolei nadawczej. Dochodzenie roszczeń z tego tytułu może być skierowane tylko do kolei nadawczej.

Odpowiedzialność za zaginięcie i częściowy brak lub uszkodzenie bagażu i towarów od chwili ich przekazania w Podwołoczyskach kolejom polskim obciąża koleje polskie, od chwili zaś przekazania w Wołoczyskach kolejom ukraińskim—koleje ukraińskie i reguluje się według praw i przepisów kolei, ponoszącej odpowiedzialność.

Dochodzenie roszczeń z tego tytułu może być skierowane tylko do kolei przeznaczenia.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z d. 1 listopada 1922 r.

Minister Kolei Żelaznych:
Ludwik Zagórny-Marynowski

Kierownik Ministerstwa Przemysłu i Handlu:
Henryk Strasburger

Minister Skarbu: *Jastrzębski*

858.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 25 października 1922 r.

o podwyższeniu taryfy osobowej wąskotorowych kolei państwowych oraz prywatnych, znajdujących się w zarządzie państwowym, położonych w obrębie dykcji kolei państwowych w Warszawie, Radomiu, Wilnie i Lwowie.

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 po-