

395.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 19 maja 1923 r.

o otwarciu tymczasowego ruchu osobowego i ustalenia taryfy na normalnotorowej kolei dojazdowej Warszawa Gdańska — Młociny.

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) zarządza się w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu co następuje:

§ 1. Na normalnotorowej linii dojazdowej Spółki Akcyjnej budowy kolei elektrycznej Warszawa — Modlin, eksploatowanej czasowo przez polskie koleje państwowe, zostaje otwarty tymczasowy ruch osobowy przy pomocy trakcji parowej na przestrzeni Warszawa Gdańska — Młociny.

§ 2. Przewóz osób dokonywać się będzie wyłącznie za biletami klasy III-ej: jednorazowymi, powrotnymi, miesięcznymi i sezonowymi.

§ 3. Ceny biletów wynosić będą:

Od i do	Do i od	B I L E T Y			
		Jedno- razowe	Powrot- ne	Mie- sięczne	Sezono- we (trzy- miesięcz- ne)
S t a c j i		M a r e k			
Warszawa Gd.	Bielany	2.000	4.000	—	—
" "	Młociny	2.500	5.000	75.000	200.000
Bielany	"	1.000	—	—	—

§ 4. Dzieci w wieku do ukończonych lat 4 przewozi się bezpłatnie, od lat 4 do 10 za połowę opłat normalnych; żadne inne ulgi w opłatach za przejazd nie mają zastosowania.

§ 5. Bagaż dozwala się przewozić tylko ręczny w wagonach osobowych przy podróżnych.

§ 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i traci moc obowiązującą z dniem 1 listopada 1923 r.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Stefan Ossowski*

396.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 19 maja 1923 r.

o uzupełnieniu i zmianach taryfy osobowej i bagażowej, obowiązującej na polskich kolejach państwowych.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie podróżnych, bagażu i towarów oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. P. P. P. № 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Do obowiązującej od dnia 1 kwietnia 1923 r. „Taryfy na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych normalnotorowymi i szerokotorowymi polskimi kolejami państwowymi oraz normalnotorowymi kolejami prywatnymi, zarządzanymi przez Państwo” (Dz. U. R. P. № 31, poz. 193) wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

W s t ę p.

1. W dziale II—A po słowie „Gdańskiego” skreśla się słowa: „z wyjątkiem linii Puck-Hel, na której stosuje się podwyższone o 100% opłaty z części II tejże taryfy”.

2. W dziale II—C-b punkt 4 „Piła-Jaworzno” uzupełnia się słowami „Trzebinia-Skawce i Trzebinia-Siersza Wodna”, punkt zaś 6 zostaje skreślony.

3. W dziale III, w ustępie pierwszym, skreśla się słowa: „z wyjątkiem linii Puck-Hel, za którą opłaty oblicza się osobno w wysokości podwójnej.”

C z ę ś ć II.

4. W rozdziale I, dział D—I „Przejazdy do szkół” punkt 1 uzupełnia się ustępem: „W razie przejazdu ulgowego z powodu wakacji wychowawców zakładów naukowych dla ociemniałych i głuchoniemych z ulgi pod lit a) korzystać może również osoba ich dozoruująca, wymieniona w zaświadczeniu szkolnym (punkt 10).”

5. Rozdział I uzupełnia się, po dziale D (VII), nowym działem E treści następującej:

„E. Ulgi taryfowe przy przejazdach zwartem i pociągami w wagonach towarowych”.

„1. Przy przejazdach większych grup podróżnych, conajmniej z 600 osób, pociągami zwartem i złożonymi z wagonów towarowych, pobiera się opłatę według taryfy osobowej klasy IV, stosowanej przy przejazdach pojedynczych na obszarze województw: poznańskiego i pomorskiego, według rzeczywistej ilości jadących, nie mniej jednak, niż za 600 osób.

„2. Z zamówieniem takiego pociągu powinien Komitet, Towarzystwo, Związek i t. p., urządzające dany przejazd zbiorowy, przynajmniej na 7 dni przedtem zwrócić się do Dyrekcji kolejowej, w której obrębie leży stacja wyjazdu.

„3. Dyrekcji kolejowej przysługuje prawo odmówić uruchomienia pociągu ze względu na warunki ruchowo techniczne; w razie zgody może ona zażądać złożenia kaucji do wysokości opłaty najniższej, przypadającej za dany pociąg; kaucja ta przechodzi na rzecz kolei, o ile pociąg zostanie odwołany przez zamawiającego“.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1923 r.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Stefan Ossowski*

397.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 22 maja 1923 r.

o bezpośredniej polsko-gdańskiej komunikacji osobowej i bagażowej przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły, wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego.

Na mocy dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie podróżnych, bagażu i towarów oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. P. P. P. № 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Na podstawie konwencji między Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r., zaprowadza się dla bezpośredniej polsko-gdańskiej komunikacji osobowo-bagażowej przez obszar niemiecki położony na prawym brzegu Wisły, wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego, następującą taryfę bezpośrednią:

TARYFA BEZPOŚREDNIA

dla komunikacji

Polsko-gdańskiej

przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły, wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego.

DZIAŁ A.

Przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych.

(Dział B taryfy niniejszej oddzielnie wydany zawiera postanowienia dla przewozu towarów, zwłok i żywych zwierząt).

Ważna od 1 czerwca 1923 r.

Taryfa niniejsza opiera się na konwencji między Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodnimi, a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu 21 kwietnia 1921 r.

W s t ę p.

1. Taryfa niniejsza obowiązuje tylko w tranzytowej komunikacji uprzywilejowanej, t. j. dla przewozów pociągami, lub częściami pociągów, które przebiegają pod zamknięciem przez obszar niemiecki po prawym brzegu Wisły. Na razie komunikacja ta odbywa się tylko na linii Niem. Iława (Dt. Eylau) — Malbork (Marienburg)—Gdańsk.
2. Przy przewozie osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych ma zastosowanie:
 - a) taryfa na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych normalnotorowemi i szerokotorowemi polskiemii kolejami państwowemi, oraz normalnotorowemi kolejami prywatnemi, zarządzanemi przez Państwo, obowiązująca od dn. 1 kwietnia 1923 r. (Dz. U. R. P. № 31 poz. 193);
 - b) poniżej podane postanowienia szczegółowe.
3. Dla przejazdu przez obszar niemiecki w pociągach lub częściach pociągów, przebiegających ten obszar pod zamknięciem, podróżni nie potrzebują paszportów, lub innych dowodów osobistych. Postanowienie to nie narusza w niczem obowiązku posiadania wymaganych dowodów osobistych na terenie Rzplitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska.
4. W komunikacji niniejszej uczestniczą:
 - a) jako koleje początkowe i końcowe: Polskie Koleje Państwowe oraz koleje obszaru W. M. Gdańska, zarządzane przez Polskę;
 - b) jako koleje tranzytowe: niemieckie Koleje Państwowe.

POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

do polskiej taryfy osobowej i bagażowej.

A. Część I.

Do artykułu 4:

Przewóz odbywa się w pociągach, lub częściach pociągów, które przez obszar niemiecki przebiegają pod zamknięciem.

Do artykułu 16:

Możność odbycia przejazdu inną drogą wykłuczona jest na obszarze niemieckim.

Do artykułu 22:

Na niemieckiej linii tranzytowej wolno otwierać okna tylko podczas biegu pociągów i tylko od strony korytarza.