

Do pobierania i wypłacania na obszarze w. m. Gdańska zaliczeń, wyrażonych w walucie polskiej, stosuje się postanowienia rozdziału D, ustęp 4.

Zaliczenia, wyrażone w walucie gdańskiej, pobierają stacje polskie w walucie polskiej, stosując urzędowy kurs kolejowy”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1924 r.

Minister Kolei: *Tyszka*

Minister Sprawiedliwości: *Wł. Wyganowski*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*

889.

Rozporządzenie Ministra Kolei

z dnia 27 października 1924 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o rozciągnięciu na przewozy kolejami wąskotorowymi zmian i uzupełnień taryfy towarowej polskich kolei żelaznych.

Na mocy art. 4 punk. 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) zarządza się co następuje:

§ 1. Na przewozy kolejami wąskotorowymi, stosującymi taryfę towarową polskich kolei żelaznych, a wyszczególnionymi w rozporządzeniu Ministra Kolei Żelaznych z dnia 28 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. z 1923 r. № 137, poz. 1156), rozciąga się rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 27 sierpnia 1924 r. (Dz. U. R. P. № 77, poz. 752), z dnia 15 września 1924 r. (Dz. U. R. P. № 82, poz. 793), z dnia 19 września 1924 r. (Dz. U. R. P. № 83, poz. 802) i z dn. 18 października 1924 r. (Dz. U. R. P. № 94 poz. 882) z następującymi odstępstwami i wyjątkami:

A. W części I taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt „Przepisy przewozowe”, rozciągniętej rozporządzeniem Ministra Kolei Żelaznych z dnia 26 lipca 1922 r. na przewozy kolejami wąskotorowymi (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 60, poz. 545) wprowadza się zmiany następujące:

W art. 73, ust. 7 w zdaniu: „przenoszące: dla wagonów o ładowności 10.000 i więcej kilogramów—6 godzin, a dla wagonów o ładowności poniżej 10.000 kilogramów—3 godziny” (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 60, poz. 545) normę godzin 6 i 3 zmienia się odpowiednio na 8 i 4 godziny.

B. W częściach II, III i IV taryfy towarowej polskich kolei żelaznych (Dz. U. R. P. z 1923 r. № 136, poz. 1134), rozciągniętych rozporządzeniem Ministra Kolei Żelaznych z dnia 28 grudnia 1923 r.

na przewozy kolejami wąskotorowymi (Dz. U. R. P. z 1923 r. № 137, poz. 1156) wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

We „Wstępie” (Dz. U. R. P. z 1923 r. № 137, poz. 1156) w okresie I, w wykazie III A kolei wąskotorowych państwowych Dyrekcji Wileńskiej, nazwę kolei: „1. Liniewo-Prużany (patrz p. 99 Postan. taryf.)” zmienia się na: „1. Orańczyce—Prużany (patrz p. 99 Postan. taryf.)”.

W części II „Postanowienia taryfowe i wykaz opłat dodatkowych”:

W „Postanowieniach taryfowych”:

W rozdziale XXV „Przewóz linjami kolejowymi, stosującymi warunki specjalne”, ustalonym rozporządzeniem z dnia 29 marca 1924 r. (Dz. U. R. P. № 30, poz. 305), w punk. 99 słowa: „na linii Liniewo-Prużany” zmienia się na: „na linii Orańczyce—Prużany”. Ponadto także rozdział XXV uzupełnia się nowym punktem 100 o brzmieniu następującym:

„100. Na niżej wymienionych liniach kolei wąskotorowych opłaty przewozowe, podane w części IV niniejszej taryfy, pobiera się ze zniżką:

I. Na linii Antonówka—Chinocz:

- a) przy przesyłkach wagonowych budulca obrobionego i nieobrobionego (z gr. 41) — 30%,
- b) przy przesyłkach wagonowych drzewa opałowego (z gr. 42) — 20%.

II. Na wszystkich innych liniach kolei wąskotorowych, wymienionych we „Wstępie” do niniejszej taryfy:

- a) przy przesyłkach wagonowych budulca obrobionego i nieobrobionego (z gr. 41) — 20%,
- b) przy przesyłkach wagonowych drzewa opałowego (z gr. 42) — 10%.

III. Na wszystkich liniach kolei wąskotorowych, wymienionych we „Wstępie” do niniejszej taryfy:

- a) przy przesyłkach wagonowych szlaki i żużli (z gr. 48), kamieni surowych, łupanych, kruszonych, nieobrobionych, tłuczni (szabru, szutru), płyt chodnikowych i kostek brukowych (z gr. 55), piasku i żwiru (z gr. 56), cegły, dachówek, rur i sączków (dren) glinianych i piaskowych, niepolewanych i bez opakowania oraz klinkieru bez opakowania (z gr. 60) — 15%.

W „Wykazie opłat dodatkowych”:

W punk. 5 „Opłaty za załadowanie, wyładowanie lub przeładowanie” wysokość opłat 5, 4 i 9, ustalona rozporządzeniem z dnia 29 marca 1924 r. (Dz. U. R. P. № 30, poz. 305) nie ulega zmianie.

W punk. 7 „Opłaty za przetrzymanie wagonu i zajęcie torów”, w dziale A „Postojowe”, w ustępie pierwszym, pozycje f), ustaloną rozporządzeniem z dnia 29 marca 1924 r. (Dz. U. R. P. № 30, poz. 305, zmienia się w sposób następujący:

„f) dla wszystkich pozostałych przesyłek, załadowanych do wagonów:

o ładowności 10.000 i więcej kilogr.—8 godz. służb.,
o ładowności poniżej 10.000 kilogr.—4 godz. służb.”

C. Część V „Taryfy wyjątkowe” nie ma zastosowania na kolejach wąskotorowych.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1924 r.

Minister Kolei: *Tyszka*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*

890.

Rozporządzenie Ministra Kolei

z dnia 27 października 1924 roku

wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o wprowadzeniu bezpośredniej taryfy osobowej i bagażowej dla polsko-rumuńskiej komunikacji kolejowej.

Na mocy art. 4 punktu 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) zarządza się co następuje:

§ 1. W bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych oraz polskich kolei, położonych na obszarze w. m. Gdańska z jednej strony, a stacjami kolei rumuńskich z drugiej wprowadza się taryfę bezpośrednią na przewóz osób i bagażu z obliczeniem opłat za polskie koleje państwowe według „Taryfy polskich normalnotorowych kolei państwowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych, obowiązującej od dnia 1 kwietnia 1923 r. (Dz. U. R. P. № 31, poz. 193 wraz z następnymi zmianami i uzupełnieniami).

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1924 r.

Minister Kolei: *Tyszka*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*

891.

Rozporządzenie Ministra Kolei

z dnia 27 października 1924 r.

w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o dopuszczeniu przewozu bagażu na będącej w budowie kolei Kutno—Płock—Radziwie.

Na mocy art. 4 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o or-

ganizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) zarządza się co następuje:

§ 1. Na będącej w budowie normalnotorowej linii kolejowej Kutno—Płock—Radziwie, otwartej dla tymczasowego ruchu osobowego (Dz. U. R. P. z roku 1924 № 33, poz. 346), zostaje dopuszczony przewóz bagażu na podstawie przepisów, zawartych w art. 30, 31, 32, 33, 34 i 35 części I „Taryfy polskich normalnotorowych kolei państwowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych” (Dz. U. R. P. z r. 1923 № 31, poz. 193) wraz z następnymi zmianami i uzupełnieniami), przyczem stosuje się poniżej wyszczególnione wyjątki i zmiany:

1) W Art. 30 w postanowieniu wykonawczem do ustępu 1 słowa „100 kg.” zmienia się na „50 kg.”, a w ustępie 3 skreśla się pierwszą część ustępu od słów „W razie” do słów „0,80 zł.”;

2) W Art. 32: a) skreśla się ustęp 3 wraz z postanowieniem wykonawczem oraz postanowienie wykonawcze do ustępu 5; b) ustępy 4 i 5 otrzymują brzmienie następujące:

„4. Kolej może sprawdzać zawartość nadawanego bagażu, jeżeli ma uzasadnione podstawy do przypuszczenia, że bagaż zawiera przedmioty, których przewóz jest wzbroniony (art. 30, ust. 3)”.

„5. Opłata za przewóz każdej sztuki bagażu o wadze do 50 kg. wynosi 30 gr. za strefę 10 km., licząc każde zaczęte 10 km. za pełną strefę.

Opłata powinna być uiszczona przy nadaniu”; c) w ustępie 6 skreśla się zdania pod literami d) i g) oraz część zdania pod literą h) od słów „i w odnośnych” do słowa „dostawy”;

3) W Art. 33 skreśla się część drugą od słowa „W razie” do końca artykułu;

4) W Art. 34 skreśla się: a) postanowienie wykonawcze do ustępu 1, b) w ustępie 2 zdanie od słowa: „Jeżeli” do słowa „żądania” i postanowienie wykonawcze I do tegoż ustępu, c) postanowienie wykonawcze do ustępu 3; ustęp 3 w tymże artykule uzupełnia się zdaniem „Opłata za przechowanie bagażu wynosi 20 gr. za każdą sztukę i zaczęta dobę”.

5) Art. 35 nie ma zastosowania;

6) Art. 36 otrzymuje brzmienie następujące:

„Kolej nie ponosi żadnej odpowiedzialności za terminowość dostawy, zaginięcie, brak lub uszkodzenie bagażu tak w drodze jak i na stacjach, oprócz przypadków, kiedy szkoda powstała wskutek udowodnienia złej woli lub wyraźnego niedbalstwa pracowników kolejowych; w tych przypadkach odszkodowanie powinno być uiszczone w całej sumie poniesionych przez poszkodowanego strat”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 1924 r.

Minister Kolei: *Tyszka*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*