

Załącznik do rozp. Min. Wyz.  
Rel. i Ośw. Publ. z dnia 18 listopada  
1925 r. poz. 869.

### Z a ś w i a d c z e n i e .

Pan (i) \_\_\_\_\_  
urodzon. \_\_\_\_\_ dnia \_\_\_\_\_ w \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (wymienić miejscowość, województwo,  
względnie państwo) wyznania \_\_\_\_\_ pod-  
dał (a) się egzaminowi z języka polskiego, przewi-  
dzianego w ustępie drugim art. 11 ustawy, dotyczą-  
cej kwalifikacyj zawodowych do nauczania w szko-  
łach średnich ogólnokształcących i seminarjach na-  
uczycielskich państwowych i prywatnych w brzmie-  
niu, ustalonym rozporządzeniem Ministra Wyznań  
Religijnych i Oświecenia Publicznego z dnia 15 wrześ-  
nia 1924 r. (Dz. U. R. P. № 92 poz. 864) i zdał(a) go  
z wynikiem dodatnim.

Podpis przewodniczącego komisji

Pieczęć Kuratorjum

№ \_\_\_\_\_ (miejscowość).  
\_\_\_\_\_

870.

### Rozporządzenie Ministrów: Kolei i Prze- mysłu i Handlu

z dnia 19 listopada 1925 r.

**w sprawie wykonania ustawy z dnia 3 czerwca  
1924 r. o poczcie, telegrafii i telefonii w za-  
kresie 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, te-  
legrafii 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 żą-  
danie powołanych organów okazać specjalne legity-  
macje, 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 bezpie-  
czeństwa osobistego, bezpieczeństwa ładunku i tabo-  
ru pocztowego podczas służby na stacjach i w wa-  
gonach pocztowych.

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

wającym ujemnie na tok i interes służby swego  
zarządu.

Urzędy stacyjne są obowiązane urzędem pocztowym  
lub posłańcom 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 ru-  
chu wymagają odmiennego włączenia czy to w cza-  
sie 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 następnie urzędy  
stacyjne, celem poinformowania organów pocztowych.

Miejsce na stacjach, gdzie odbywać się ma wy-  
ładowanie i załadowanie wagonów pocztowych,  
znajdujących się w składach pociągów, winno być możli-  
wie 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 możliwie  
w bliskości urzędu pocztowego i z dogodnym do-  
stępem.

Wymiana ładunku pocztowego winna być usku-  
teczniana w granicach postoju, przewidzianego roz-  
kładem jazdy. W razie spóźnienia przybycia pociągu  
postój przewidziany rozkładem jazdy może być skró-  
cony tylko za zgodą kierownika wagonu pocztowego,  
który winien się starać przez przyspieszenie czyn-  
ności pocztowych umożliwić skrócenie postoju.

**§ 3.** Przy układaniu okresowego rozkładu jaz-  
dy na kolejach zarząd pocztowy ustala w porozumie-  
niu z zarządem kolejowym, któremi pociągami  
i w jaki sposób skutecznie się będzie przewóz  
poczty. Ustalenie planu przewozu poczty na dany  
okres rozkładu jazdy nie wyklucza możliwości wpro-  
wadzenia 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 ko-  
lejowe ustalą we wzajemnym porozumieniu czas  
podstawiania składów lub wagonów, niezbędnych  
do wykonania czynności pocztowych.

Jeżeli do pociągu osobowego ma być wstawio-  
ny drugi wagon pocztowy, to na żądanie zarządu  
pocztowego może być do tego użyty kryty wagon towa-  
rowy.

W wyjątkowych wypadkach zamiast przedziału  
pocztowego może zarząd kolejowy, w porozumieniu  
z zarządem pocztowym, dostawić nieurządzony od-  
dzielny 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 spostrzeżeniu 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 następne stacje, 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 pozostawiającą 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 wytwórcami 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 za granicą 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 dyrekcyj 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. Naprawą 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 legitymacji 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 kolejni 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 odsyłek 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 oś, 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, przewody, 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 oś i kilometr taryfowy dokonanych przewozów bez różnicy, czy przewóz odbył się w pociągu osobowym czy towarowym.

Jednostkę 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 określa 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 kolei. 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 naruszeniem 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 zarzysy 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 dogodnie 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 urzędowi stacyjnemu 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*

871.

## Oświadczenie rządowe

z dnia 27 listopada 1925 r.

**w sprawie rozciągnięcia postanowień Traktatu Handlowego i Nawigacyjnego pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Zjednoczonym Królestwem, podpisanej w Warszawie dnia 26 listopada 1923 r. na terytorjum Północnej Rodezji.**

Podaje się niniejszem do wiadomości, że na podstawie art. VIII i IX Traktatu Handlowego i Nawigacyjnego pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Zjednoczonym Królestwem, podpisanego w Warszawie dnia 26 listopada 1923 roku (Dz. U. R. P. z 1924 r. № 57, poz. 582), Poseł Brytyjskiej Mości notą z dnia 15 września 1925 r. zawiadomił Rząd Rzeczypospolitej Polskiej o życzeniu Rządu Jego Brytyjskiej Mości, aby postanowienia powyższego Traktatu były stosowane do terytorjum Północnej Rodezji.

Minister Spraw Zagranicznych: *Al. Skrzyński*

872.

## Oświadczenie rządowe

z dnia 27 listopada 1925 r.

**w sprawie przystąpienia Państwa Irlandzkiego do Międzynarodowej Konwencji o ochronie własności przemysłowej, podpisanej w Paryżu dnia 20 marca 1883 r., przejrzanej w Brukselli dnia 14 grudnia 1900 r. i w Waszyngtonie dnia 2 czerwca 1911 roku.**

Podaje się niniejszem do wiadomości, że Rząd Wolnego Państwa Irlandzkiego zgłosił przystąpienie do Międzynarodowej Konwencji o ochronie własności przemysłowej, podpisanej w Paryżu dnia 20 marca 1883 r., przejrzanej w Brukselli dnia 14 grudnia 1900 r. i w Waszyngtonie dnia 2 czerwca 1911 roku (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 8, poz. 58), i że przystąpienie to nabiera mocy obowiązującej z dniem 4 grudnia 1925 roku.

Minister Spraw Zagranicznych: *Al. Skrzyński*

Warszawa. Tłoczono w Drukarni Państwowej z polecenia Ministra Sprawiedliwości.

30837 P

Konto czekowe Pocztovej Kasy Oszczędności № 30130.

Cena 25 groszy.

**OD ADMINISTRACJI:** W celu ułatwienia pracy Redakcji i urzędowi pocztowemu, jako też w celu uniknięcia przerwy w przesyłaniu Dziennika Ustaw, uprasza się Pp. prenumeratorów o wcześniejsze wpłacanie należności za prenumeratę w I kwartale roku 1926 w sumie 6 złotych. W tym celu Pp. prenumeratorzy miejscowi proszeni są o wpłacenie należności najpóźniej do dnia 30 b. m.

P. p. prenumeratorom zamiejscowym, którzy nie opłacą prenumeraty do dnia 20 grudnia r. b., wysyłka Dz. Ustaw będzie bezwzględnie zatrzymana od 1 stycznia r. 1926.