

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych

o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami kolei polskich i stacjami, położonemi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska oraz między stacjami kolei polskich przez obszar W. M. Gdańska.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. № 14), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 (Mon. Polski № 82 z 10/IV 1919) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Z dniem 20 maja r. b. wchodzi w życie następujące postanowienia:

• A. KOMUNIKACJA OSOBOWA I BAGAŻOWA.

1) Przewóz osób i bagaży między Wolnym Miastem Gdańskim a odzyskanemi przez Polskę od Prus obszarami odbywa się na podstawie dotychczasowych taryf bezpośrednich.

W komunikacji z Gdańską będą pobierane należności w walucie gdańskiej, w odwrotnym kierunku w walucie polskiej.

2) Te same przepisy obowiązują także w komunikacji tranzytowej między polskimi stacjami przez terytorjum Gdańska.

3) W komunikacji między Gdańskiem z jednej, a b. Kongresówką i Galicją z drugiej strony, odprawa osób i bagaży odbywa się oddzielnie *od i do* dawnych niemiecko-rosyjskich pogranicznych stacji przejściowych.

B. PRZESYŁKI NADZWYCZAJNE.

1) Przesyłki nadzwyczajne należy w zasadzie przyjmować do przewozu i to przy zastosowaniu istniejących stawek przewozowych.

2) Odnośne zarządy kolejowe ustalą pociągi, któremi ma się je przewozić i ilości, jakie można przyjąć do przewozu i podadzą to w jak najkrótszym czasie do publicznej wiadomości.

3) W komunikacji z Gdańska pobierane będą należności przewozowe w walucie gdańskiej, w odwrotnym kierunku w walucie polskiej.

4) Te same przepisy obowiązują także w komunikacji tranzytowej między polskimi stacjami przez terytorjum Gdańska.

C. ZWŁOKI I ZWIERZĘTA ŻYWE.

1) Zwłoki i zwierzęta żywe przyjmuje się do bezpośredniego przewozu na zasadzie ustawowych postanowień, obowiązujących na interesowanych obszarach.

2) W komunikacji między Wolnem Miastem Gdańskim a obszarami, odzyskanymi przez Polskę od Prus, odprawia się rzeczne transporty do stacji przeznaczenia na podstawie istniejących bezpośrednich tariff stacji nadawczej za pobraniem z góry należności przewozowych w walucie stacji nadawczej.

3) Te same przepisy obowiązują także w komunikacji tranzytowej między polskimi stacjami przez obszar W. M. Gdańska.

4) W komunikacji pomiędzy W. M. Gdańskiem z jednej, a b. Kongre-sówką i Galicją z drugiej strony, odprawa odbywa się oddzielnie *do i od* dawnych przejściowych stacji niemiecko-rosyjskich i to na następujących zasadach:

- a) Transportom zwłok dodaje się rachunek frankaturowy (t. zw. Frankaturrechnung) po uprzednim złożeniu przez nadawcę takiej sumy, któraby w zupełności wystarczyła na pokrycie całego przewoźnego oraz wszelkich innych opłat dodatkowych. Wszystkie aż po stację przeznaczenia narosłe należności pobierze stacja wysyłająca w walucie miejsca nadania z deponatu nadawcy po zwrocie rachunku frankaturowego.
- b) Przy transportach żywych zwierząt pobiera się należność przewozową zgóry za przestrzeń aż po stację graniczną, stąd zaś przekazuje się ją na nadawcę i to w walucie, obowiązującej w miejscu zapłaty.

D. KOMUNIKACJA TOWAROWA.

1. Towary przyjmuje się do przewozu tak w komunikacji sąsiedzkiej, jak i tranzytowej za bezpośrednimi listami przewozowymi. W komunikacji sąsiedzkiej używa się wewnętrznych listów przewozowych o tekście polsko-niemieckim. Aż do dostarczenia nowych formularzy można używać dotychczasowych formularzy o tekście w jednym języku. W komunikacji tranzytowej można używać zamiast rzeczonych listów przewozowych o tekście polsko-niemieckim także takich listów przewozowych, których używa się w komunikacji wewnętrznej kolei nadawczych.

Zapiski odręczne uskutecznią się w języku tego terytorjum, w którym przyjęto towar do przewozu. Na granicy, o ile zachodzi potrzeba, ma przejmująca kolej przetłumaczyć zapiski listu przewozowego. Kolej uważa się w tym wypadku za mandatarjuskę nadawcy, który sam ponosi wszelkie skutki, wynikające z ew. niedokładnego przetłumaczenia. Nadawcy przysługuje jednakowoż prawo zapiski listu przewozowego 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 nastąpiło dopiero na stacji pośredniej wzgl. odbiorczej, 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 terytorjów, biorących udział w przewozie towarów.

3. Odprawa w ruchu towarowym sąsiedzkim między W. M. Gdańskiem a obszarami, odzyskanymi przez Polskę od Prus, odbywa się bezpośrednio na podstawie istniejących bezpośrednich taryf.

4. Te same przepisy obowiązują w komunikacji tranzytowej między polskimi stacjami przez obszar W. M. Gdańska.

5. Należności przewozowe i wszelkie inne opłaty dodatkowe pobiera się w walucie tego kraju, w którym się je opłaca.

6. Należności przewozowe i opłaty dodatkowe, powstałe na stacji nadawczej, opłaca się zgóry w komunikacji z Gdańska do obszarów, odzyskanych przez Polskę od Prus, w komunikacji zaś odwrotnej przekazuje się je na odbiorcę.

7. Odprawa towarów w komunikacji między W. M. Gdańskiem z jednej strony, a b. Kongresówką i Galicją z drugiej, odbywa się oddzielnie do i od dawnych rosyjsko-niemieckich stacji pogranicznych i należności przewozowe opłaca się zgóry do tych stacji pogranicznych, od nich zaś przekazuje się je na odbiorcę.

W komunikacji tranzytowej między obszarami, odzyskanymi przez Polskę od Prus z jednej, a b. Kongresówką i Galicją z drugiej strony, przez obszar gdański, odbywa się odprawa na podstawie bezpośrednich taryf polskich.

8. Wydatki w gotowiznie, zaliczenia i ubezpieczenie terminu dostawy wyklucza się w komunikacji między W. M. Gdańskiem z jednej, a obszarami, odzyskanymi przez Polskę od Prus, b. Kongresówką i Galicją z drugiej strony.

9. 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 tego rodzaju praw komu innemu, jak nadawcy lub odbiorcy, jest niedopuszczalne.

10. Bez żadnego dalszego dowodu można uważać za zaginioną:

a) przesyłkę pospieszną, jeżeli najpóźniej 45 dnia po nadaniu nie nadeszła do stacji przeznaczenia.

b) przesyłkę towarową, jeżeli:

a a) przy odległościach do 200 km. najpóźniej dnia 60-go zaś

b b) przy odległościach powyżej 200 km. najpóźniej dnia 90-go po nadaniu nie nadeszła do stacji przeznaczenia.

Przy obliczaniu powyższych czasokresów nie uwzględnia się jednak czasu trwania manipulacji celnych na stacjach pośrednich.

E. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

W komunikacji tak między stacjami, położonymi na obszarze W. M. Gdańska z jednej a b. Kongresówką i Galicją z drugiej strony, jak i między obszarami, odzyskanymi przez Polskę od Prus, z jednej, a b. Kongresówką i Galicją z drugiej strony przez obszar gdański — o ile chodzi o obszary b. Kongresówki i Galicji — obowiązują na całej przestrzeni *od i do* dawnej niemiecko-rosyjskiej pogranicznej stacji przejściowej (Aleksandrow) wyłącznie przepisy taryfowe, stosowane w okręgu stacji odbiorczej wzgl. nadawczej w dniu przejścia przesyłki na obszar b. Kongresówki wzgl. w dniu nadania przesyłki do przewozu.

Powyższe zasady obejmują zarówno ogólne przepisy taryfowe, jak i sposób obliczania opłat przewozowych oraz należności ubocznych, klasyfikację towarów, wysokość stawek i t. p.

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

• Stosowanie innych przepisów taryfowych przy przewozie przesyłek, objętych niniejszym rozporządzeniem, jest wykluczone i reklamacje w tym kierunku nie będą uwzględniane.

Warszawa, dnia 11 maja 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych

K. Bartel