

z uprzężą, okryciem i przeznaczoną dla nich paszą, jeżeli nie ulega wątpliwości, że podróży nie przedsięwzięto w celu obejścia zakazu przywozu, wywozu i przewozu tranzytowego.

Towary, znajdujące się obecnie w drodze a wyszczególnione w rozporządzeniu z 10 września 1919 r. a niewymienione w niniejszej liście mogą być przywiezione po przedstawieniu na komorze celnej listu przewozowego, wystawionego przed datą opublikowania niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie z 10 września 1919 r. (Monitor Polski № 207).

Warszawa, dnia 31 sierpnia 1920 r.

Minister Przemysłu i Handlu:

W. Chrzanowski

Minister Skarbu:

W. Grabski

Minister Aproprowizacji:

w z. L. Zaborowski

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych:

Jul. Poniatowski

576.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych

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

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dzien. Pr. № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82 z 10/IV 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

Rozporządzenie, ogłoszone w Dzienniku Ustaw z 19 maja 1920 r. № 39 pod pozycją 238, znosi się z dniem ogłoszenia niniejszego w Dzienniku Ustaw. Od tego samego dnia wchodzi w życie następujące postanowienia:

A. Komunikacja osobowa i bagażowa.

1. Odprawa osób i bagażu z obszaru W. M. Gdańska do obszarów, odzyskanych przez Polskę od Prus, będzie się odbywała na podstawie dotychczasowych bezpośrednich taryf.

W kierunku odwrotnym będzie się pobierało cenę za przejazd na podstawie tych samych taryf w potrójnej wysokości. Co do należności bagażowej zob. cyfrę 3.

2. W komunikacji pomiędzy Gdańskiem Dw. Główny i Sobotami z jednej a Aleksandrowem, Krakowem, Kutnem, Lwowem, Łodzią, Łowiczem, Warszawą i Włocławkiem z drugiej strony, ustala się bezpośrednio ceny za przejazd i stawki bagażowe według następujących zasad:

W kierunku z Gdańska oblicza się należności do Tczewa na podstawie gdańskich stawek, stamtąd na podstawie taryf polskich. Na biletach i cedulach bagażowych ma być uwidoczniony a na stacji wyjścia pobierany udział Gdańska w walucie gdańskiej, udział polski w walucie polskiej.

Cenę za przejazd w kierunku do Gdańska ustala się na podstawie tych samych zasad, ale w polskiej walucie, przyczem wstawia się udział gdański w potrójnej wysokości.

3. Należność za przewóz bagażu ze stacji polskich kolei państwowych do stacji, leżących na obszarze W. M. Gdańska należy obliczać i pobierać na podstawie bezpośrednich (przerachowanych) stawek ogólnopolskiej taryfy osobowej i bagażowej.

4. Komunikacja tranzytowa pomiędzy polskimi stacjami przez obszar Gdańska odbywa się na podstawie bezpośrednich taryf polskich.

B. Przesyłki nadzwyczajne.

1. Przesyłki nadzwyczajne są w zasadzie dopuszczalne do bezpośredniego przewozu.

2. Odprawę uskutecznia się za kwitem bagażowym wedle zasad, przewidzianych dla przesyłek bagażowych a należności oblicza się wedle dotyczących stawek dla przesyłek nadzwyczajnych. Kwit bagażowy należy zaopatrzyć napisem przesyłka nadzwyczajna oraz adresem odbiorcy.

Expressgut

3. Odnośne zarządy kolejowe ustalą pociągi, którymi ma się je przewozić i ilości, jakie można przyjąć do przewozu i podadzą to w jaknaj-któtszym czasie do publicznej wiadomości.

C. Zwłoki i zwierzęta żywe.

1. Zwłoki i zwierzęta żywe przyjmuje się do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym na zasadzie ustawowych postanowień, obowiązujących na interesowanych obszarach.

2. W komunikacji sąsiedzkiej stosuje się następujące zasady:

a) Zwłoki odprawia się z Polski do obszarów W. M. Gdańska na podstawie bezpośrednich (przerachowanych) taryf polskich. Należność pobiera się z góry aż do stacji przeznaczenia.

W kierunku odwrotnym oblicza się należności przewozowe za przestrzeń gdańską do taryfowego punktu rozdzielczego wedle taryf gdańskich, stąd za polską przestrzeń wedle taryf polskich. Transportom tym dodaje się rachunek frankaturowy (t. zw. Frankaturrechnung) po uprzednim złożeniu przez nadawcę takiej sumy, która by w zupełności wystarczyła na pokrycie całego przewożnego 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. Należność przewozową za polską przestrzeń obliczy się przy tej sposobności wedle kursu, podanego przez zarząd kolei W. M. Gdańska.

b) Przy transportach żywych zwierząt pobiera się z góry należność przewozową aż do taryfowego punktu rozdzielczego wedle taryf kolei wysyłającej, stąd zaś w drodze przekazania oblicza ją i po-

biera stacja odbiorcza wedle taryf kolei odbiorczych i to w walucie, obowiązującej w miejscu opłaty.

3. Komunikacja tranzytowa pomiędzy polskimi stacjami przez obszar W. M. Gdańska odbywa się na podstawie bezpośrednich taryf polskich.

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 nadawczej.

Oświadczenia piśmienne listu przewozowego uskutecznia się w języku tego terytorjum, w którym przyjęto towar do przewozu. Na granicy, o ile zachodzi potrzeba, ma przejmująca kolej przetłumaczyć oświadczenia piśmienne listu przewozowego. Kolej uważa się w tym wypadku za mandatarzuskę nadawcy, który sam ponosi wszelkie skutki, wynikające z ewentualnego niedokładnego przetłumaczenia. Nadawcy przysługuje jednakowoż prawo oświadczenia piśmienne 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 względnie 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 państw, biorących udział w przewozie towarów.

3. Odprawa w ruchu sąsiedzkim pomiędzy W. M. Gdańskiem a Polską odbywa się w ten sposób, że dla przestrzeni gdańskiej aż po taryfowy punkt rozdzielczy zastosuje się taryfy gdańskie, dla linii polskich taryfy polskie.

4. Należność przewozową stacja nadawcza oblicza i pobiera w drodze frankowania aż do taryfowego punktu rozdzielczego, stąd zaś w drodze przekazania oblicza ją, wstawia i pobiera stacja odbiorcza,

5. Komunikacja tranzytowa pomiędzy polskimi stacjami przez Gdańsk odbywa się na podstawie bezpośrednich taryf polskich.

6. Należność przewozową i inne poboczne opłaty pobiera się w walucie miejsca opłaty.

7. Wydatki w gotowiźnie, zaliczenia i ubezpieczenia terminu dostawy wyląca się w komunikacji między W. M. Gdańskiem z jednej, a Polską z drugiej strony.

8. 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 praw, wynikających z powyższych przepisów komu innemu, jak nadawcy lub odbiorcy, jest niedopuszczalne.

9. Bez dalszego dowodu można uważać za zaginioną:

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

- b) przesyłkę zwyczajną, jeżeli przy odległościach do 200 km. najpóźniej dnia 60-go, zaś 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.

10) Rozdzielczymi punktami taryfowymi, od i do których obliczać się ma należności przewozowe według taryf polskich względnie gdańskich, są następujące stacje:

- a) na odcinku Gdańsk—Tczew i na odcinku Tiegenhof—Tczew stacja Tczew,
- b) na odcinku Hohenstein—Skarszawy stacja Hohenstein,
- c) „ „ Praust—Kartuzy stacja Stara Piła,
- d) „ „ Gdańsk—Wrzeszcz—Kartuzy stacja Kokoszki,
- e) „ „ Gdańsk—Wejcherowo stacja Kock Mały.

E. Postanowienia końcowe.

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 niniejszem rozporządzeniem, jest wykluczone i reklamacje w tym kierunku nie będą uwzględniane.

Zasady i przepisy niniejszego rozporządzenia nie odnoszą się do komunikacji między Polską a Gdańskiem przez Mławę, Iławę (Deutsch Nylau) i Malbork (Marienburg).

Warszawa, dnia 6 września 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt*