

„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 polskiem i 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.

Do artykułu 24:

Na niemieckiej linii tranzytowej nie wolno otwierać drzwi wagonów, ani wysiadać z pociągów.

Do artykułu 25:

Przerwy jazdy na obszarze niemieckim są niedopuszczalne.

Do artykułu 28:

Bagaż ręczny nie podlega rewizji celnej przy przewozie przez obszar niemiecki. Na obszarze niemieckim nie wolno żadnych przedmiotów ani przyjmować do wagonów, ani też wydawać z wagonów.

Do artykułu 29:

Poszczególne osoby wojskowe mogą mieć przy sobie wyłącznie tylko broń białą (szablę, bagnet), którą mają jednak składać na czas przejazdu przez obszar niemiecki w wagonie bagażowym bez osobnej opłaty.

Do artykułu 32:

Bagaż przewozi się na obszarze niemieckim tylko drogą wskazaną na bilecie.

W komunikacji niniejszej nie przyjmuje się ubezpieczenia terminowości dostawy.

Do artykułu 33:

Przy przewozie przez obszar niemiecki bagaż nie podlega formalnościom celnym.

Do artykułu 34:

Wydawanie bagażu na obszarze niemieckim jest niedopuszczalne.

Do artykułu 40:

Przy przewozie przez obszar niemiecki przesyłki nadzwyczajne nie podlegają formalnościom celnym.

B. Część II.

Rozdział I. Przewóz osób.

C. Bilety okresowe.

Wydanie biletów okresowych wszelkiego gatunku wyłącza się.

D. Ulgi taryfowe ze względów społecznych i humanitarnych.

I. Przejazdy do szkół.

Wydawanie miesięcznych biletów uczniowskich wyłącza się.

III. Dla robotników.

Wydawanie robotniczych biletów tygodniowych i powrotnych wyłącza się.

Również wyłącza się ulgi, przewidziane dla przejazdów grup robotników.

Rozdział VI.

Przewóz czasopism, broszur i książek:

Postanowienia te nie mają zastosowania; przy odprawianiu czasopism, broszur i książek stosuje się przepisy dla przesyłek nadzwyczajnych (rozdział V).

C. Postanowienia końcowe.

Ceny biletów i opłaty przewozowe ustala się według odległości kilometrycznych, zamieszczonych

w wykazie odległości taryfowych polskich Kolei Państwowych, oraz w wykazie odległości taryfowych między stacjami obszaru W. M. Gdańska, do których to odległości dolicza się stałą tranzytową odległość taryfową kolei niemieckich 138 km.

Do cen biletów i opłat przewozowych obliczonych według odległości łącznej, dolicza się stałą opłatę dodatkową (podatek na rzecz W. M. Gdańska).

Opłata dodatkowa oblicza się za rzeczywistą odległość kilometryczną kolei, położonych na obszarze W. M. Gdańska,

i wynosi za przewóz w klasie I 16%

" " II 14%

" " III 12%

za przewóz bagażu 12%

za przewóz przesyłek nadzw. 7%

od opłat taryfowych przypadających na tę odległość.

§ 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*

398.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 22 maja 1923 r.

o taryfie osobowej i bagażowej na kolejach obszaru W. M. Gdańska, zarządzanych przez Polskę w komunikacjach bezpośrednich między Polską a W. M. Gdańskiem oraz między W. M. Gdańskiem a Niemcami przez Polskę.

Na mocy dekretu z d. 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. W komunikacjach bezpośrednich (osobowo-bagażowych) między Polską a W. M. Gdańskiem, oraz między W. M. Gdańskiem a Niemcami przez Polskę stosuje się na całkowitej odległości przewozu kolejami polskimi i kolejami obszaru W. M. Gdańska, zarządzanymi przez Polskę, obowiązującą od dnia 1 kwietnia 1923 r. „Taryfę na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych normalnotorowemi i szerokotorowemi polskimi kolejami państwowemi, oraz normalnotorowemi kolejami prywatnemi, zarządzanymi przez Państwo” (Dz. U. R. P. № 31, poz. 193) z następującymi zmianami i uzupełnieniami: