

## Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 12 grudnia 1922 r.

### o zmianach i uzupełnieniach Taryfy Ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt.

Na mocy dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie pasażerów, bagażu i towarów oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. P. P. P. № 14, poz. 152) zarządza się w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu co następuje:

§ 1. W części I Taryfy Ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt „Przepisy Przewozowe” (Dz. U. R. P. № 65 z 1921 r., poz. 414) wprowadza się zmiany następujące:

W art. 54 ust. 2 w post. wyk. II maksymalną normę odszkodowania za dzieła sztuki podnosi się z 2000 do 6000 mk. za 1 kg.

W art. 58 ust. 1 uzupełnia się w sposób następujący:

„W razie braku należytych urządzeń wagowych na stacji nadawczej sprawdzenie wagi dokonywa się na innej stacji na linii przewozu. Przy sprawdzeniu może być obecna osoba, uprawniona do rozporządzania przesyłką; w razie jej nieobecności powinni być wezwani dwaj świadkowie”.

Ust. 2 tegoż art. 58 otrzymuje brzmienie następujące:

„2. Za sprawdzenie zawartości, wagi i ilości sztuk przesyłki, dokonane na żądanie nadawcy, kolej pobiera opłaty, przewidziane w taryfie, oraz zwrot wszelkich innych kosztów, związanych z tem sprawdzeniem. Za także sprawdzenie, dokonywane bez żądania nadawcy, kolej pobiera powyższe opłaty jedynie wówczas, jeżeli się okaże, że podane w liście przewozowym oświadczenia nie są zgodne z rzeczywistością”.

W art. 59 ust. 1 uzupełniają się postanowieniem wykonawczem treści następującej:

„Post. Wyk. Przy ładowaniu obowiązują „Przepisy o załadunku wagonów towarowych” stano-

wiące załącznik G. do niniejszych „Przepisów Przewozowych”.

W tymże art. 59 ust. 2 post. wyk. III uzupełnia się zdaniem:

„Za poprawienie naładunku wagonu pobiera się zwrot kosztów własnych oraz postojowe za 1 dzień przetrzymania wagonu”.

W art. 60 podane w ust. 1 opłaty 200, 100, 20 i 200 mk. podnosi się do wysokości 400, 200, 40 i 400 mk.

W art. 62 do ust. 8 dodaje się postanowienie wykonawcze treści następującej:

„Post. Wyk. Przy przesyłkach drobnych nadawca obowiązany jest zaopatrzyć przesyłkę w wykonanie tego w zastępstwie nadawcy kolej pobiera opłatę przewidzianą w taryfie (Wykaz opłat dodatkowych)”.

W art. 69 ust. 2 otrzymuje brzmienie następujące:

„2. We wszystkich innych wypadkach nadawca przesyłki może według swego uznania uiścić opłatę przewozową i opłaty dodatkowe albo w całości, albo też wpłacić dowolną tylko ich część. Należności nieopbrane przy nadaniu przesyłki uważa się za przekazane na jej odbiorcę”.

W tymże art. 69 skreśla się ustępy 3, 4 5 i 6, ustęp zaś 7 otrzymuje liczbę 3.

W art. 70 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do uiszczenia wszelkich dopłat obowiązany jest wobec kolei odbiorca przesyłki”.

W tymże art. 70 ust. 4 ostatnie zdanie w post. wyk. I po słowach: „przy izbach handlowo-przemysłowych” zmienia się w sposób następujący:

„oraz na koncesjonowane biura reklamacyjne przy innych organizacjach społecznych, są od uwierzytelnienia podpisu zwalniane”.

W tymże art. 70 ostatnie zdanie post. wyk. II zmienia się w sposób następujący:

„Reklamacje, do których nie dołączono dowodów, oraz reklamacje, nie podające kwot i podstaw uzasadniających, załatwia kolej odmownie z podaniem powodu odmowy”.

W art. 71 ust. 1 termin przedawnienia zwiększa się do 1 roku. W ust. 2 tegoż art. 71 skreśla się postanowienie wykonawcze.

W art. 73 ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie następujące:

„Nadawca przesyłki może również żądać, żeby pierwotne zaliczenie było zwiększone, zmniejszone lub odwołane, przesyłka była obciążona zaliczeniem już po jej wysłaniu i wreszcie, żeby przesyłka była wydana bez pobrania przewoźnego i innych opłat”.

W tymże art. 73 ust. 7 w p. c) postanowienia wykonawczego skreśla się zdanie, podane w nawiasach „(leżącej jednak na tym samym szlaku przewozu pomiędzy stacją nadania, a stacją pierwotnego przeznaczenia)”.

W art. 75 ust. 3 zdanie drugie post. wyk. otrzymuje brzmienie:

„w myśl p. a) ust. 3 — dla przesyłek pośpiesznych oraz dla całowagonowych przesyłek zwyczajnych—2 doby, a dla przesyłek zwyczajnych drobnych i półwagonowych—3 doby na każde rozpoczęte 250 km. odległości”.

W art. 76 ust. 1 w post. wyk. I skreśla się zdanie ostatnie od słów „kolej obowiązana jest” do słów „ w liście przewoźnym” włącznie.

W tymże art. 76 ust. 5 zdanie ostatnie zmienia się w sposób następujący:

„Jako zabezpieczenie powyższych opłat służy przesyłka do chwili, do której znajduje się ona w posiadaniu kolej lub też pozostaje na składzie uprawnionej przez kolej osoby trzeciej”.

W art. 77 ust 2 otrzymuje brzmienie następujące:

„2. Kolej jest obowiązana dokonać żadanego sprawdzenia ilości i wagi przesyłek, jeżeli posiada na stacji przeznaczenia potrzebne do tego urządzenia wagowe, oraz jeżeli charakter przesyłki i warunki przewozu na to pozwalają. Jeżeli sprawdzenie wagi nie może być dokonane na stacji przeznaczenia, odbiorca może żądać dokonania tego sprawdzenia na innej, najbliższej stacji kolejowej, obowiązany jest on jednak pokryć powstałe wskutek tego koszty”.

W art. 79 w post. wyk. do ust. 1 skreśla się 2 pierwsze zdania od słów: „Z reguły” do „piśmiennie” włącznie.

W tymże art. 79 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zawiadomienie uważa się za spełnione po upływie 6 godzin od chwili nadania listu na poczcie, 3 godzin od chwili wysłania depeszy i 1 godziny od chwili zawiadomienia przez telefon lub wysłania pośtańca”.

W tymże art. 79 ust. 4 opłatę, podaną w Postan. Wyk., z 20 mk. podnosi się do 50 mk.

W tytule art. 97 wyrazy „Utrata praw do zgłoszenia” zmienia się na „Wygaśnięcie”.

W art. 98 ust. 3 skreśla się postanowienie wykonawcze.

W art. 99 ust. 1 ostatnie zdanie w post. wyk. po słowach: „przy izbach handlowo-przemysłowych” zmienia się w sposób następujący: „oraz na koncesjonowane biura reklamacyjne przy innych organizacjach społecznych, są od uwierzytelnienia podpisu zwalniane”.

W załączniku B „Przepisy dotyczące przedmiotów, przyjmowanych do przewozu kolejami warunkowo” (Dz. U. R. P. z 1920 r. № 16, poz. 82) w grupie I działu I „Materiały strzelnicze i rozsadzające, uznane za bezpieczne przy zwykłych czynnościach,

połączonych z przewozem”, punkt e) (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 18, poz. 156) otrzymuje brzmienie następujące:

„e) dynamon oraz miedziankit i plessit I (chloryny potasu) nie nasycone naftą”.

W grupie II tegoż działu I „Materiały strzelnicze i rozsadzające, łatwo wybuchające”, punkt e) (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 18 poz. 156) otrzymuje brzmienie następujące: „miedziankit i plessit I (chloryny potasu) nasycone naftą”.

W tymże załączniku B w dziale I C „Materiały zapalające i ogień sztuczny”, ust. 1 „Materiały zapalające, lonty” poz. a) wyraz „zwyczajne” zmienia się na „oprócz bezfosforowych (szwedzkich)”.

W załączniku C № 1 i C № 2 do „Przepisów Przewoźowych” skreśla się w formularzu listu przewoźowego słowa: „Miejsce i data sporządzenia listu przewoźowego”, z zachowaniem jednak linii kropkowanej, wzamian zaś 3 rubryk „Imię i nazwisko nadawcy” „Podpis nadawcy” i „Dokładny adres nadawcy”, wprowadza się jedna rubryka: Podpis i dokładny adres nadawcy”. Równocześnie wzamian rubryki: „Oświadczenie nadawcy co do opłat uiszczonych z góry” wprowadza się rubrykę „Opłacono za przewóz z góry (literami)” z zamianą linii kropkowanej na szereg kresek poziomych

Dodaje się załącznik G „Przepisy o załadowaniu wagonów towarowych” (patrz załącznik I do niniejszego rozporządzenia).

§ 2. W części II Taryfy Ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt „Postanowienia taryfowe” (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 48, poz. 428) wprowadza się zmiany następujące:

P. 1 otrzymuje brzmienie następujące:

„1. W zależności od sposobu przewozu przesyłek — za listami przewoźowymi pośpieszными lub zwyczajnymi — przesyłki kolejowe dzielą się na przesyłki pośpieszne i zwyczajne”.

P. 5 uzupełnia się zdaniem: „Opłaty za przewóz na odległościach powyżej 10 km. oblicza się strefami po 10 km., licząc część strefy za pełną”.

W p. 7 A, w okresie drugim skreśla się słowa „przewożone pociągami towarowymi przyspieszonymi, pociągami mieszanymi, lub osobowymi zwykłymi”.

W p. 13 słowa „według ilości sztuk” zmienia się na „ze wskazaniem ilości sztuk”.

W p. 14 w wierszu 2-m skreśla się powołanie się na p. 80.

W p. 27 do towarów wyszczególnionych w gr. 61 po słowach „budowlany sztuczny” dodaje się „i ksylolit”.

W p. 32 ust. b) opłata 100 mk. zmienia się na 1000 mk.

W p. 35 ust. b) w ostatnim zdaniu po słowie „zaopatrzony” dodaje się „w trwale umocowany”.

W p. 41 kl. II zmienia się na kl. III.

W p. 68 w wyszczególnieniu kosztowności (Dz. U. R. P. № 75 poz. 680) po słowach „dywany kosztowne” dodaje się w nawiasach „(dywany wschodnie oryginalne i gobeliny)”.

W p. 69 skreśla się w wierszu 2-m słowa t. j. o wadze mniejszej, niż 5000 kg.”

W p. 70 opłatę 100 mk. podnosi się do 200 mk. od wagonu i kilometra.

W p. 71 opłatę 100 mk. podnosi się do 200 mk. od wagonu i kilometra,

W p. 76 dział B „Obliczanie przewoźnego” w ust. b) zdanie końcowe „Bezplatny przewóz powrotny dokonywa się tylko w przesyłkach zwyczajnych” otrzymuje brzmienie następujące:

„Bezplatny przewóz powrotny towarów dokonywa się tylko w przesyłkach zwyczajnych, zaś zwierząt domowych żywych i drobiu również w przesyłkach pośpiesznych, o ile przewóz okazów na wystawę dokonany był jako przesyłka pośpieszna”.

W p. 77 po słowach: „i pastewnych” dodaje się: „oraz mieszanki zbożowej pastewnej”.

P. 78 uzupełnia się zdaniem: „Do jednego wagonu może być załadowany zypem towar tylko jednego rodzaju”.

W p. 81 opłaty 20, 40 i 10 mk. podnosi się odpowiednio do 50, 100 i 30 mk.

W p. p. 91 i 92 opłaty 200 i 300 mk. podnosi się odpowiednio do 400 i 600 mk. od osi i kilometra. Równocześnie najmniejszą należność za pociąg podnosi się do 600.000 mk.

W p. 93 ust. a) opłata po 3 mk. za 1 km. i 100 kg. podnosi się do 6 mk., a w ust. c) d) i e) opłaty 3000, 200 i 750 mk. podnosi się odpowiednio do 6000, 400 i 1500 mk.

W p. 94 opłaty 860, 470 i 400 marek zmienia się na 400, 218 i 187 halerzy czeskich. W zależności od tego „Uwaga” do tegoż p. 94 otrzymuje brzmienie:

„Uwaga. Przerachowanie opłat powyższych na marki polskie odbywa się na podstawie kursu, ustalanego perjodycznie przez Ministerstwo Kolei Żelaznych i podawanego do wiadomości powszechnej w drodze obwieszczeń na stacjach”.

W p. 95 tablica opłat przewozowych otrzymuje brzmienie następujące:

Na kolejach:	OPŁATY W MARKACH ZA 100 KILOGRAMÓW																		
	Klasa przesyłek pośpiesznych	Przy przesyłkach zwyczajnych drobnych			Przy przesyłkach zwyczajnych pół- i całowagonowych														
		Kl. I	Kl. II		Kl. II			Kl. III			Kl. IV			Kl. V			Kl. VI		
		Z obliczeniem najmniej za:																	
wagę rzeczywistą przesyłki	5000 kg. a)	10000 kg. b)	15000 kg. c)	5000 kg. a)	10000 kg. b)	15000 kg. c)	5000 kg. a)	10000 kg. b)	15000 kg. c)	5000 kg. a)	10000 kg. b)	15000 kg. c)	5000 kg. a)	10000 kg. b)	15000 kg. c)	5000 kg. a)	10000 kg. b)	15000 kg. c)	
Pałacicz-Tlumacz .	1230	840	730	730	680	630	630	490	360	360	280	210	210	180	160	160	155	150	
Dolina-Wygoda . .	1230	840	730	730	680	630	630	490	360	360	280	210	210	180	150	150	126	102	

W „Wykazie opłat dodatkowych” tejże części II Taryfy Ogólnej wprowadza się zmiany następujące:

W p. 5 „Opłaty za załadowanie, wyładowanie lub przeładowanie” w ust. b) poz. 1 po słowach „do drzwi wagonowych” dodaje się słowa: „za kłonicę żelazną”.

Wszystkie opłaty w rubryce „Mark. i Fen.” podnosi się o 100% za wyjątkiem p. 6-go „Opłaty za przechowanie przesyłek” w którym ust. b) otrzymuje brzmienie następujące:

„b) za przechowanie przesyłek w składach krytych: za pierwsze rozpoczęte 24 godz. i 100 kg. — 60 mk.  
 „ drugie „ „ „ „ „ „ —120 „  
 „ trzecie i każde następne „ „ „ „ —200 „

Ustęp o terminie wolnym od składowego uzupełnia się zdaniem następującym:

„Przy przesyłkach zaś załadowywanych i wyładowywanych przez nadawcę, względnie odbiorcę i złożonych przez nich na rampach, placach lub krytych składach stacyjnych, składowe lub placowe pobiera się od chwili złożenia przesyłki na skład, bez terminu wolnego od składowego”.

§ 3. W części III Taryfy Ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt „Nomenklatura i klasyfikacja towarów” (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 48 poz. 428) wprowadza się zmiany następujące:

W gr. 18 „Spirytus i wódka” pozycja „Oleje fuzlowe” uzupełnia się słowami „i etery denaturowane (spirytus skażony)”.

W gr. 22 „Zwierzęta domowe żywe” opłaty za sztuki pojedyncze podnosi się do wysokości:

	Przy przesyłkach pojedynczych zwierząt od sztuk i 10 km.	Za każdą sztukę, załadowaną ponad normę najwyższą i za 10 km.
konie, kuce i t. d. . . . .	1500 mk.	800 mk.
bydło rogate rosłe . . . . .	1200 „	600 „
cielęta . . . . .	800 „	400 „
świnie i owce . . . . .	600 „	300 „
psy . . . . .	400 „	200 „

Opłata stacyjna przy przewozie zwierząt, podana w odsyłaczu\*) podnosi się do norm następujących:

przy przesyłkach wagonowych — 4000 mk.  
 „ „ pojedynczych sztuk:  
 koni i bydła rosłego — 400 mk.  
 innych zwierząt . . . — 100 „

W uwadze a) do gr. 22 minimum opłaty podnosi się do 2000 mk. od przesyłki i 10 km.

W uwadze 2 do tejże gr. 22 po słowach „zwierząt domowych żywych” dodaje się „różnych gatunków” zaś normę 3 sztuk wszystkich innych zwierząt domowych podnosi się do 4 sztuk. W końcu tejże uwagi dodaje się ustęp:

„W tych wypadkach, kiedy w przesyłce zbiorowej zwierząt nie było wcale koni, stosuje się do takiej przesyłki normy załadowania, ustalone dla bydła rogatego z temiż równoważnikami dla innych kategorii zwierząt, które przytoczono wyżej”.

**Gr. 24** „Zwierzęta dzikie” uzupełnia się uwagą 1): „1) Za zwierzęta i ptaki dzikie w klatkach, przewożone do ogrodu zoologicznego w Poznaniu, przewożone oblicza się w przesyłkach tak drobnych, jak i wagonowych według kl. VI-a) za wagę rzeczywistą przesyłki. Pasza dla zwierząt przewozi się w ilościach ustalonych dla cieląt, owiec i kóz (uwaga 3) bezpłatnie. Dozorca opłaca połowę biletu III klasy”.

**W gr. 25** „Ryby i raki” w uwadze b) skreśla się znajdujące się w nawiasie słowa „(porówn. pp. 7 i 8 oraz 46—49 Post. taryf.)”.

**W gr. 41** „Materiały drzewne” w uwadze c) po słowach „wyrobów z drzewa” dodaje się: „i określony w liście przewozowym „do przetarcia na tartaku”.

(Uwagę d) tejże gr. 41 uzupełnia się w sposób następujący: po słowach „przy st. Sosnowiec” dodaje się: „oraz do zakładu przesyłania drzewa kopalnianego przy st. Panewnik (Idaweiche) p. f. „Schlesische Grubenholz Impregnung” i określone w liście przewozowym „do użycia w kopalni”, względnie „do przesylenia”; po słowach „fabryk zapalek” dodaje się: „i określone w liście przewozowym do wyrobu zapalek” i po słowach „oraz papierni” dodaje się: „i określone w liście przewozowym: „do wyrobu celulozy”, „do wyrobu wełny drzewnej”, lub „do wyrobu papieru”.

**W gr. 42** „Drzewo opałowe i t. d.” pozycja „karpina, chróst i t. d.” uzupełnia się zdaniem: „oraz kora drzewna, oprócz kory dębowej, świerkowej i wierzbowej”.

**W gr. 46** „Papier i t. d.” pozycję „Papier i tektura w arkuszach i rolach” uzupełnia się słowami: „oraz papier pakowy i tektura falista”. W zależności od tego skreśla się pozycję „Tektura falista i papier pakowy”.

**W gr. 56** „Piasek i t. d.” pozycję „Wszystkie przedmioty tej grupy” uzupełnia się słowami: „oprócz niżej wymienionych”, jednocześnie wprowadza się nową pozycję:

„Kaolina, glina porcelanowa i fajansowa biała—I—IV”.

**W gr. 61** „Cement, beton i t. d.”, pozycja „Wszystkie przedmioty tej grupy, oprócz niżej wymienionych” zmienia się na „Cement, beton i wapno hydrauliczne”.

**W gr. 69** „Pierwiastki chemiczne i t. d.”, pozycja „Sól Glauberska i t. d.” uzupełnia się nazwą „Kamień winny (winian wapnia lub potasu)”.

**W gr. 72** „Garbniki i t. d.” pozycja „Kora dębowa i wierzbową” uzupełnia się określeniem „świerkowa”.

**Gr. 73** „Nawozy sztuczne” uzupełnia się uwagą następującą:

„c) Za przesyłki soli potasowej kałuskiej, adresowane na imię krajowych organizacji rolniczych, jak: Towarzystw (w tern Tow. Gospodarczego we Lwowie), Izb, Związków, Kółek i Syndykatów, albo też przewożone za świadectwami tychże organizacji, przewożone oblicza się według właściwej taryfy, obniżonej o 25%”.

**W gr. 79** „Wody mineralne” układ nomenklatury zmienia się w sposób następujący:

„Wody mineralne krajowe (Ciechocińska, Krościńska, Krynicka, Pomorska „Ostromiecko” i Szczawnicka), w butelkach zaopatrzonych w odnośne etykiety II — VI.

Wszelkie inne wody mineralne I — III”.

**W gr. 84** „Len i konopie” pozycja „Wszystkie przedmioty tej grupy” zmienia się na: „Len i konopie miedlone oraz czesane (włókno lniane i konopne) I — II b)”.

Równocześnie gr. 84 uzupełnia się uwagą b) treści następującej:

„b) Za przesyłki całowagonowe lnu i konopi miedlonych lub czesanych, adresowane do krajowych przedsiębiorstw lub fabryk tkackich przewożone oblicza się według kl. III; za także przesyłki lnu i konopi niemiedlonych (słomy lniane i konopne) oraz pakul, adresowane do krajowych miedlarni lub przedsiębiorstw, przewożone oblicza się według kl. V”.

**W gr. 86** w uwadze c) skreśla się słowo „nieprasowane”.

**W gr. 89** „Tkaniny wszelkie” w pozycji „Tkaniny lniane i t. d.” po słowie „Wełniane” dodaje się: „półjedwabne”, natomiast skreśla się w końcu tejże pozycji słowa „i półjedwabnych”. Pozycja druga w tejże gr. 89 otrzymuje brzmienie:

„Tkaniny jedwabne — klasa dla przesyłek pośpiesznych”.

**W gr. 92** „Dywany i t. d.” układ klasyfikacji zmienia się w sposób następujący:

„Wszystkie przedmioty tej grupy, oprócz niżej wymienionych I — II.

Dywany wschodnie oryginalne i gobeliny — klasa dla przesyłek pośpiesznych”.

**W gr. 114** „Kawa i t. d.” włącza się do tytułu grupy po wyrazie „kakao” nazwa „tuski kakaowe”.

**Gr. 128** „Baraki i t. d.” układ klasyfikacji zmienia się w sposób następujący:

„Wszystkie przedmioty tej grupy, oprócz niżej wymienionych I — II.

Baraki i domy składane, rozebrane I — IV”.

**§ 4.** Część IV „Tablice opłat przewozowych” (Dz. U. R. P. № 91, poz. 847). Wszystkie opłaty podwyższa się o 100%.

**§ 5.** W części V „Taryfy wyjątkowe” (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 97, poz. 894):

Taryfę wyjątkową № 2<sup>B</sup> skreśla się, wobec czego w Taryfie № 2<sup>A</sup> w p. 3) „Warunki stosowania” w ustępach pierwszym i czwartym skreśla się również sylaby „i B”.

Tablica stacyjna do taryfy wyjątkowej № 2<sup>C</sup> otrzymuje brzmienie według załącznika 2 do niniejszego rozporządzenia.

Pozatem wszystkie pozostałe opłaty, wyrażone w części V w markach, podwyższa się o 100%.

**§ 6.** Rozporządzenie niniejsze zyskuje moc obowiązującą z dniem 1 stycznia 1923 r.

Minister Kolei Żelaznych: *Ludwik Zagórny-Marynowski*

Minister Skarbu: *Jastrzębski*

Kierownik Ministerstwa Przemysłu i Handlu:

*Henryk Strasburger*

Załącznik 1. do rozp. Min. Kol.  
Żel. z dn. 12. XI. 1922 r. poz. 1028.

Załącznik G.  
(do art. 59 „Przep. przew.”)

**PRZEPISY O ZAŁADOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH.**

**A. Ładowanie drzewa o prawidłowej powierzchni.**

(drzewo rżnięte, lub ciosane)

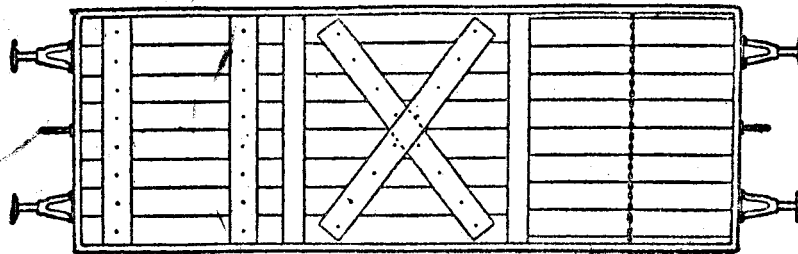
§ 1.

<sup>1</sup> Cały ładunek takiego drzewa należy układać możliwie całkowicie, a przynajmniej w górnej trzeciej części na zakładkę (rysunki przekroju poprzecznego od № 6 do № 9). Drzewo, którego się nie da ułożyć bezpiecznie na zakładkę (belki, łąty, drzewo rżnięte połączone w wiązki i t. p.) układać należy powyżej burt warstwami od 30 do 50 cent. wysokości; pomiędzy temi warstwami kładzie się wpoprzek przez całą szerokość ładunku deski lub łąty.

<sup>2</sup> Jeśli drzewo ładuje się wewnątrz burt, kłonic, lub wsporników widelkowych (patrz szkic obok), to należy górny pokład ładunków umocować, przybivszy w tym celu gwoździami deski na krzyż, lub wpoprzek, albo też ściągnąć łańcuchem (patrz rysunek № 4), o ile wierzchnia warstwa nie jest już zabezpieczona od rozluźnienia, lub usunięcia się stosownie do poniższych wskazań.



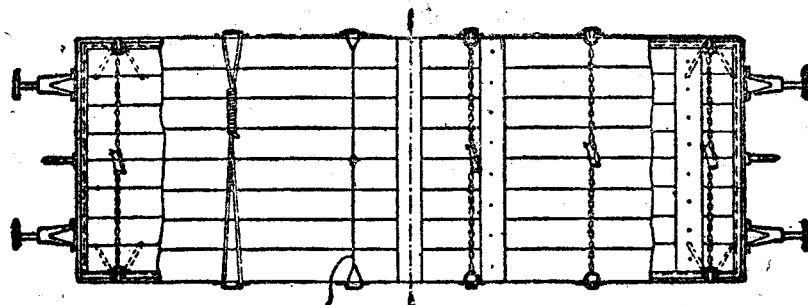
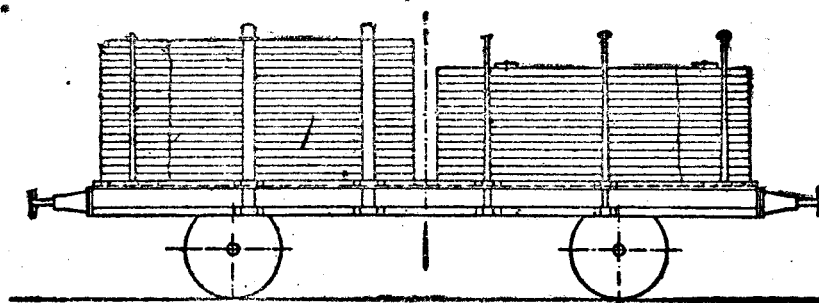
Rys. 4.



**a. Ładowanie na jednym wagonie.**

<sup>3</sup> Wagony bez burt powinny być zaopatrzone w należyłą ilość drewnianych, lub żelaznych kłonic, lub wsporników widelkowych (porównaj ustęp 6), które muszą być tak ustawione, aby każdy stos ładunku był przytrzymywany z każdej strony conajmniej przez dwie kłonic, lub 2 wsporniki widelkowe. Naprzeciwległe kłonic, lub wsporniki widelkowe należy ściągnąć naprężonym łańcuchem, lub sznurami, albo wyżarzonym drutem, średnicy przynajmniej 3 mm. (patrz rysunek № 5).

Rys. 5

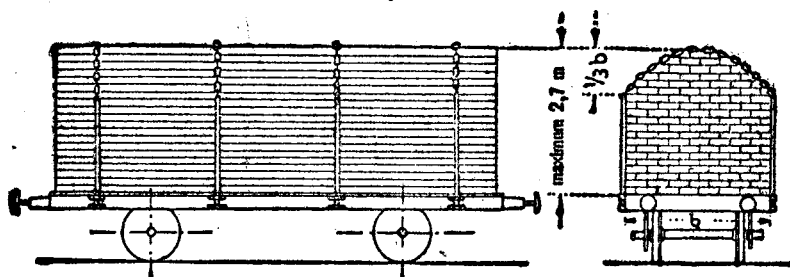


Drut o średnicy conajmniej 3 mm.

Zabezpieczenie od usunięcia się, stosownie do wskazań na Rys. 4.

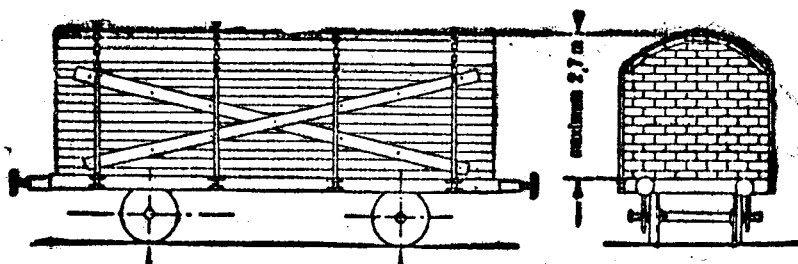
4 Jeśli ładuje się ponad wierzch kłonic, lub wsporników widelkowych, to wysokość wystającej części ładunków nie może przekraczać jednej trzeciej jego szerokości, wogóle zaś ładunek nie może się wznosić nad podłogę wagonów wyżej 2,7 metra; ładunek powinien być u góry ułożony łukowo i ściągnięty łańcuchami kłonic (patrz rysunki №№ 6 i 8).

Rys. 6.



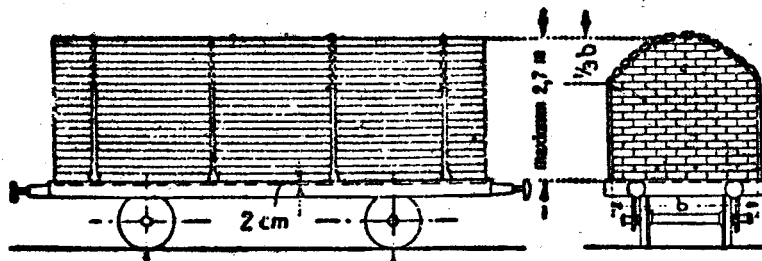
5 Deski, ale nie inne drzewo rzniete, można układać tak samo szeroko ponad kłonicami, lub wspornikami widelkowymi, jak i między nimi, o ile przybicie do ładunku poza kłonicami, lub wspornikami widelkowymi, desek na krzyż zapobiega ich zesuwanu się (patrz rysunek №№ 7 i 9).

Rys. 7.

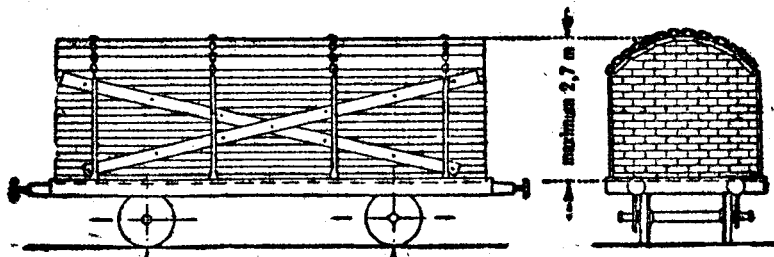


6 Wrazie użycia luźnych wsporników widelkowych, wagony muszą mieć wystające nad podłogą obrzeża, przynajmniej 2 cm. wysokie. Wsporniki wstawia się wewnątrz obrzeża. Przy użyciu żelaznych wsporników do ładowania innego rznietego drzewa, nie desek, należy zachować największą ostrożność; ładunek trzeba w tym wypadku ściągnąć w środku łańcuchem. Przy ładowaniu wyżej wsporników należy trzymać się wskazań podanych w punktach 4 i 5 (patrz rysunki №№ 8 i 9).

Rys. 8.



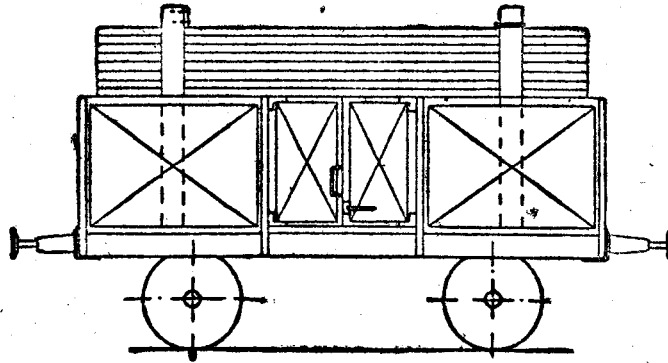
Rys. 9.



<sup>7</sup> W wagonach z burtami bocznymi, ładunek, o ile wystaje on ponad nie, należy zabezpieczyć podporami, ustawionymi po dwie z każdej strony każdego stosu (patrz rysunki №№ 10 i 11) i połączonymi parami w górnych końcach za pomocą powrozów, łańcuchów, lub drutu wyżarzonego o średnicy conajmniej 3 mm. (porównaj także ustęp 10).

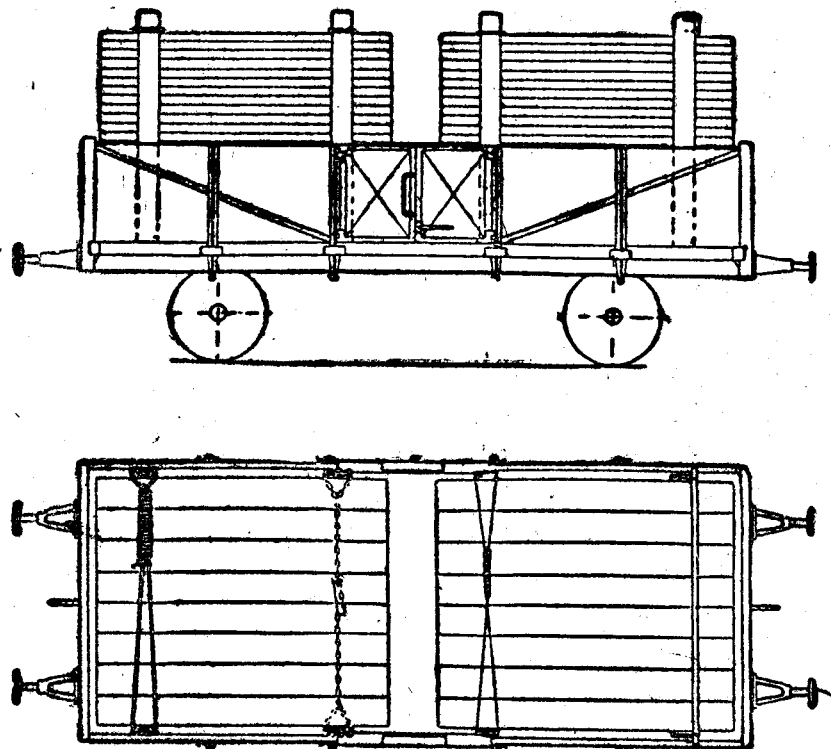
*Umocowanie za pomocą łańcuchów, powrozów, wyżarzonego drutu, desek, lub lat.*

Rys. 10.



*Umocowanie za pomocą łańcuchów, powrozów, wyżarzonego drutu, desek, lub lat.*

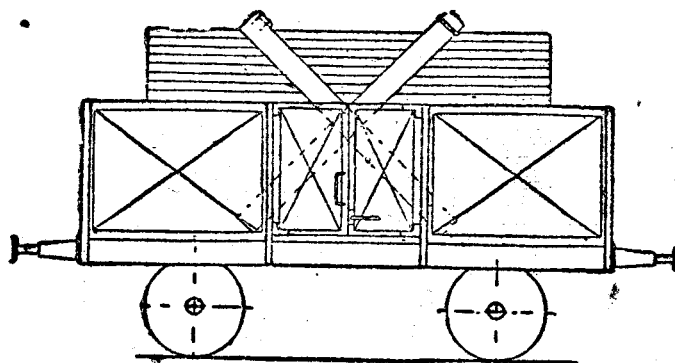
Rys. 11.



<sup>8</sup> Jeżeli ładunek składa się z desek, które podług ustępu pierwszego ułożone są na zakładkę, to każda podpora musi mieć w przekroju poprzecznym conajmniej 35 cm. kw. przy najmniejszej grubości 1,8 cm. Wymagany przekrój poprzeczny może być osiągnięty również przez postawienie jedna obok drugiej dwóch desek. Zamiast pionowych podpór można na każdej podłużnej stronie wagonu przybić na każdy stos desek na wewnętrznych ścianach wagonów po dwie skrzyżowane deski grubości przynajmniej 2,4 cm. i w punkcie skrzyżowania zmocować przynajmniej 3 mocnymi gwoździami. Górne końce na przeciwległych deskach należy związać w jeden ze sposobów wskazanych w ustępie 7-ym (patrz rysunki №№ 12 i 13).

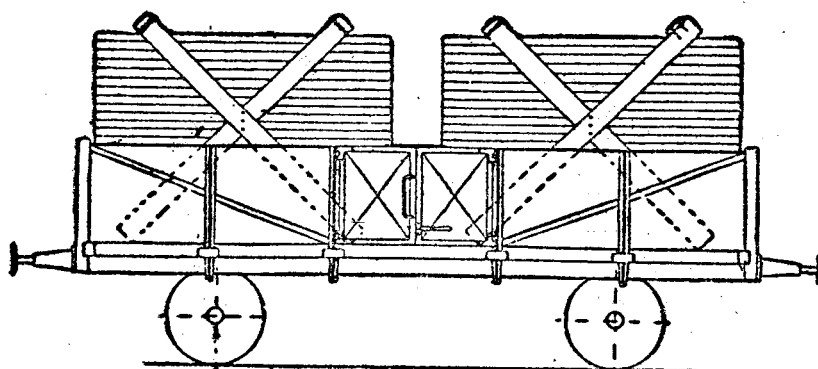
*Umocowanie za pomocą łańcuchów, powrozów, wyżarzonego drutu, desek lub łat.*

Rys. 12.



*Umocowanie za pomocą łańcuchów, powrozów, wyżarzonego drutu, desek lub łat.*

Rys. 13.

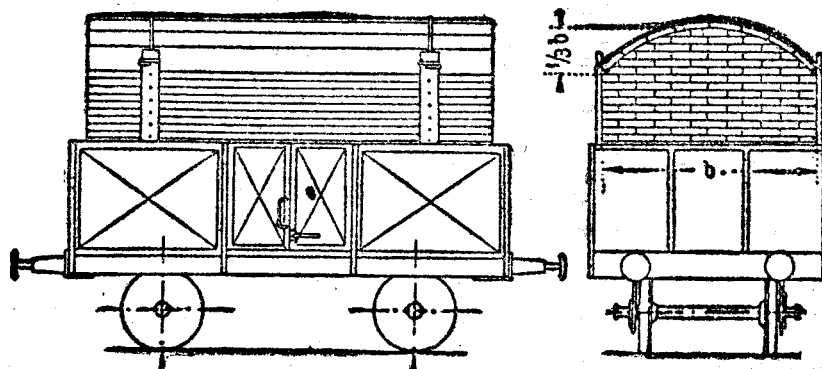


<sup>9</sup> Jeżeli ładunek składa się z drzewa, które nie może być ułożone na zakładkę (belki, łaty, drzewo rżnięte połączone w wiązki i t. p.), to każda podpora musi mieć przekrój poprzeczny conajmniej 50 cm. kw. przy najmniejszej grubości 2,4 cm.

<sup>10</sup> Podpory lub deski, postawione na krzyż, o grubości conajmniej 2,4 cm. mogą być również połączone za pomocą desek, lub łat przybitych gwoździami.

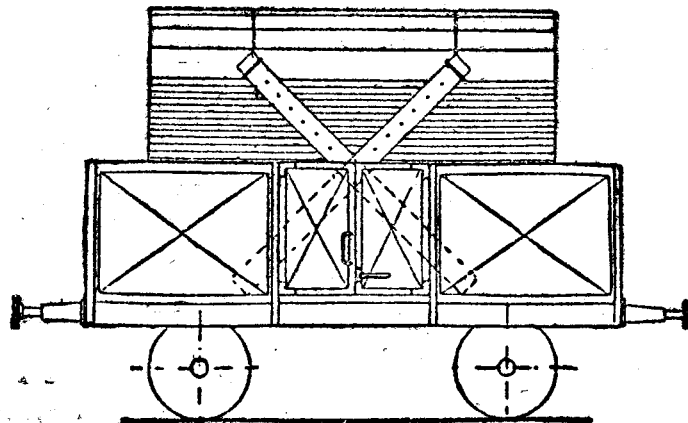
<sup>11</sup> Ładunek może być również u góry zaokrąglony, jeśli boczne podpórki będą przymocowane do ładunku gwoździami, a przeciwległe boczne podpórki będą związane mocnym drutem wyżarzonym o średnicy conajmniej 3 mm. (patrz rysunki №№ 14 i 16). Wystająca powyżej burt część ładunku nie powinna w żadnym razie spoczywać na burtach czołowych.

Rys. 14.

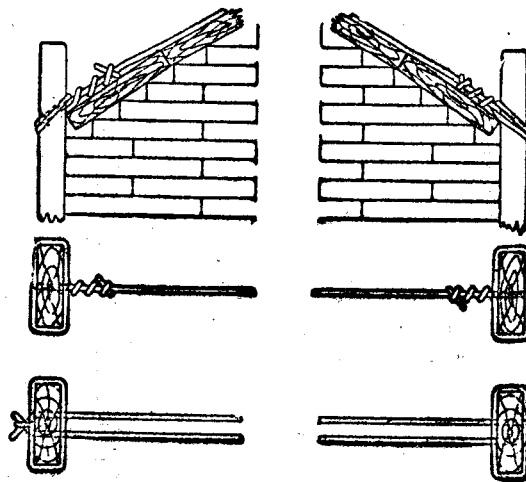




Rys. 15.

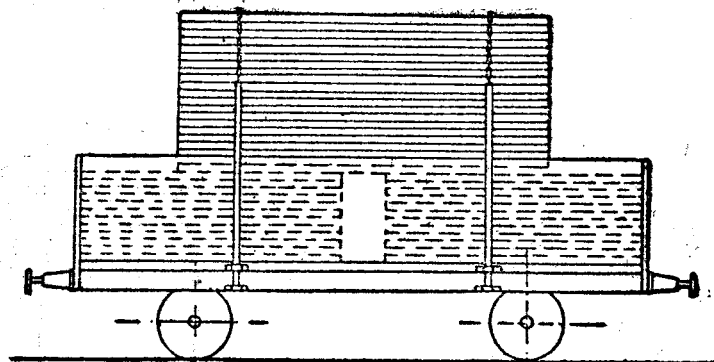


Rys. 16



<sup>12</sup> Wagony z burtami bocznymi i kłonicami, albo wspornikami widelkowymi ładuje się powyżej burt według wskazań ustępów 3-15 (patrz rysunek 17).

Rys. 17.



#### b. Ładowanie na dwóch wagonach z ławami pokrętnymi (pokrętnicami).

<sup>13</sup> Naprzeciwległe kłonicy pokrętnic powinny być ściągnięte naprężonymi łańcuchami.

<sup>14</sup> Naładowane drzewo może się przeginać tylko tyle, by na końcach wagonów między ładunkiem i podłogą, lub częściami wystającymi poza nią, była zachowana odległość o prostopadłej przynajmniej 10 cm.; o ile się ma do czynienia z cienkiem drzewem rznietem, zaleca się ładować pionowo dolną warstwę, leżącą na pokrętnicach.

<sup>15</sup> Jeżeli drzewo jest rozmaitej długości, to dolna warstwa, leżąca na pokrętnicach i boczna przy kłonicach powinny wysięgać poza obie pokrętnice. Krótsze kawałki należy położyć w środek, tak, aby nie mogły wypaść.

<sup>16</sup> Przy ładowaniu drzewa rznietego lub obrobionego na wagony z pokrętnicami należy, celem ochrony ładunków od uszkodzenia, przykryć końce pokrętnic. W tym wypadku wagony z pokrętnicami muszą być połączone za pomocą rozwory, lub naprężonego sprzęgu śrubowego, a drzewo musi być zabezpieczone od przesunięcia się wzdłuż za pomocą łańcuchów, szczególnie zaś łańcuchów pokrętnic.

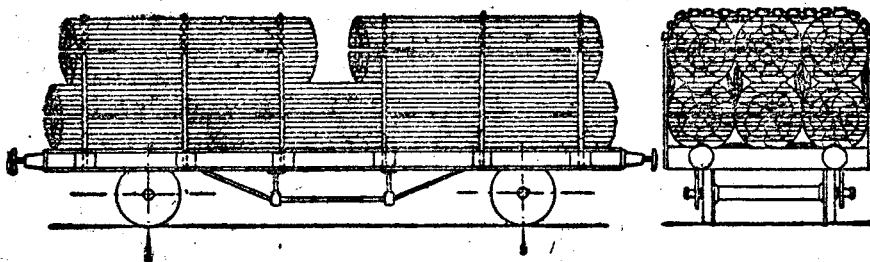
## B. Ładowanie desek w kłodach.

### § 2.

<sup>1</sup> Deski ułożone w formie kłód mogą być naładowane pomiędzy kłonicami, lub burtami bocznymi, aż do ich wysokości. W drodze wyjątku kłody mogą przewyższać burty boczne wagonów bez kłonic o połowę wysokości kłody, jeżeli wystająca ponad burty część ładunku zostanie zabezpieczona od spadnięcia za pomocą podpórek bocznych, wsuniętych pomiędzy burty i ładunek i połączony wpoprzek, jak wskazano na rysunkach № 10 i 11. Wpychanie kłód pomiędzy burty lub kłonicę siłą jest niedozwolone.

<sup>2</sup> Przy ładowaniu należy większe kłody układać na spodzie, a na każdą warstwę kłód w miarę możliwości wybierać kłody o jednakowej wielkości. Dla osiągnięcia bezpiecznego ułożenia warstw należy z każdej kłody wyjąć po jednej wierzchniej i po jednej spodniej desce (obładry) i ułożyć je z boku. Ładunek należy umocować w ten sposób, że po przez każdą warstwę kłód układa się wpoprzek od dwóch do 4 desek lub łat (rysunek № 18). Powierzchnie desek w kłodach, na które kładzie się przekładki, muszą się znajdować na jednakowej wysokości. Ładunek należy zabezpieczyć za pomocą opasania go łańcuchami, linami z drutu, kilkakrotnego okręcania drutem, lub też zbitcia desek w kłodach gwoździami. Deski, służące do ochrony ładunków przed deszczem, należy układać przed umocowaniem ładunku według poprzednio wskazanego, t. j. przed opasaniem łańcuchami i t. d.

Rys. 18.



## C. Ładowanie drzewa o nieprawidłowych powierzchniach.

### a. Na jednym wagonie.

#### 1. Do wysokości kłonic, lub burt bocznych.

### § 3.

<sup>1</sup> Między kłonicami drzewo może być ładowane tylko wzdłuż wagonów.

<sup>2</sup> Przy ładowaniu do wysokości 1 metra nie trzeba wiązać kłonic lub burt łańcuchami lub t. p.

<sup>3</sup> Przy ładowaniu wyżej niż 1 metr przynajmniej 2 pary naprzeciwległych kłonic, lub burt powinny być ściągnięte nad ładunkiem łańcuchami, lub linami, które należy naprężyć za pomocą koła (przetyczki).

### § 4.

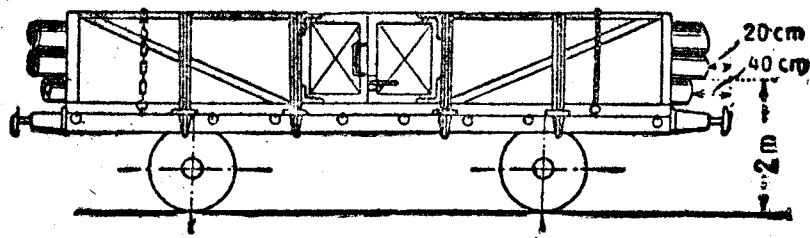
Drzewo krzywe, niedające się bezpiecznie ułożyć, jak również wiązki drzewa mogą być ładowane tylko do wysokości kłonic, lub, burt.

### § 5.

<sup>1</sup> Drzewo może być ładowane wewnątrz burt poza końce wagonów po usunięciu ścian czołowych, jeśli to umożliwi ułożenie dwóch stosów. Toż samo stosuje się, jeżeli długość drzewa przekracza długość podłogi.

<sup>2</sup> Ładunek może wysięgać poza czołownicę wagonów najwyżej, jak podano w punkcie 1 § 2. Burty boczne powinny być ściągnięte łańcuchami, lub linami, conajmniej w dwóch miejscach (patrz rysunek 19). Podkładki poprzeczne należy układać podług wskazań punktu 2-go § 7. (patrz rysunek № 21).

Rys. 19.



## 2. Wyżej burt bocznych.

<sup>1</sup> Umocowania i zamknięcia drzwi i ruchomych części ścian wagonowych powinny być zrobione młdco i znajdować się w stanie dobrym.

<sup>2</sup> Przy stosowaniu podpórek (patrz § 7 i następne) wysokość ich ponad podłogę: w razie ładowania na wagony o szerokości w prześwicie najwyżej 2,735 m., może być nie większa niż 2,5 m.; w razie ładowania na wagony o większej szerokości w prześwicie — nie większa niż 2,4 m.

## § 7.

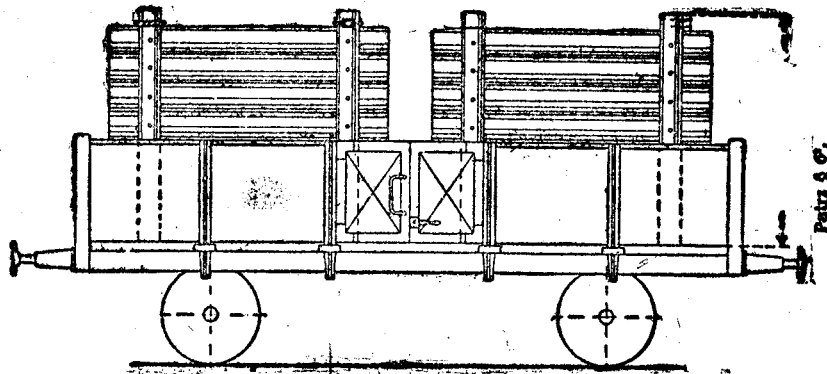
<sup>1</sup> Drzewo dłuższe nad 2,4 metra może być ładowane ponad burty, lecz tylko wzdłuż wagonów, jeśli po obu stronach z każdego stosu będą postawione 2 kawały drzewa grubości conajmniej 15 cm., przybite do zewnętrznych części ładunków mocnymi gwoździami, a górne końce naprzeciwległych podpórek zostaną ściągnięte sznurami, łańcuchami, drutem, deskami, lub łatami.

Drut powinien być wyżarzony i gruby conajmniej 3 mm. Deski, lub łaty powinny być grube przynajmniej 2,4 cm. i przybite do podpórek gwoździami (patrz rysunek № 20).

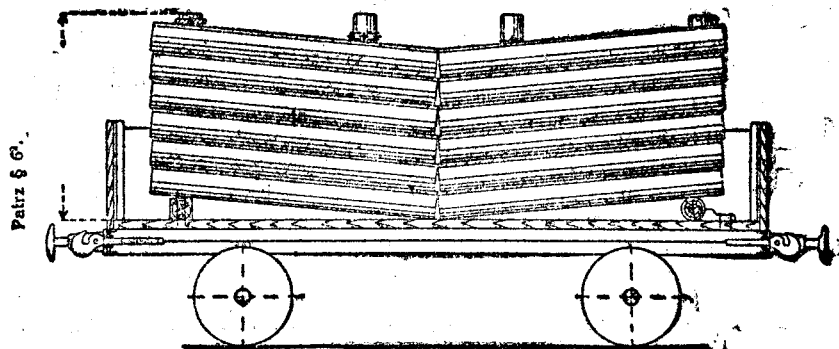
<sup>2</sup> Jeśli drzewo ładuje się w kilku stosach, to można pod oddzielne stosy podkładać drewniane poprzeczki kwadratowe, aby stosy pochylić ku środkowi wagonu, poprzeczki powinny wystarczyć na całą szerokość wagonu, mieć grubość od 10 do 20 cm. i być przybite do podłogi gwoździami. Okrągłe poprzeczki można stosować jedynie z warunkiem bezpiecznego podklinowania (patrz rysunek № 21).

<sup>3</sup> Ten sposób ładowania jest niedozwolony do wagonów kolei włoskich.

Rys. 20



Rys. 21.



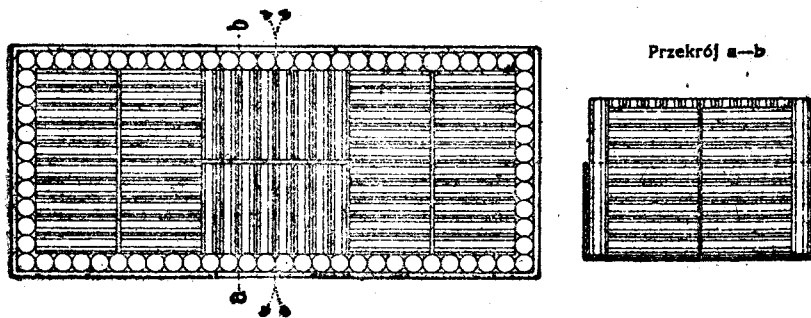
## § 8.

Drzewo kopalniane, opałowe i szlifierskie, pale, podkłady i t. p., można ładować sztorcem (rysunek №№ 22 do 29). W tym celu należy ustawić naokoło ścian wagonowych pionowo, bez żadnej przerwy możliwie proste, mniej więcej jednakowo długie i grube kłocce (podpory), aby ładunek był zabezpieczony od zesunięcia i wypadnięcia oddzielnych sztuk. Kłocce mogą być stawiane sztorcem bezpośrednio na podłodze wagonów (§§ 7, 9 i 10), lub na pozioma warstwę ładunku, składającą się z 1-go, lub kilku pokładów (§§ 11 i 12). Podpórki muszą być nie mniej 80 cm. długie i 10 cm. grube (porównaj wszakże punkt 4 § 9 i punkt 2 § 11) i występować conajmniej o 10 cm.

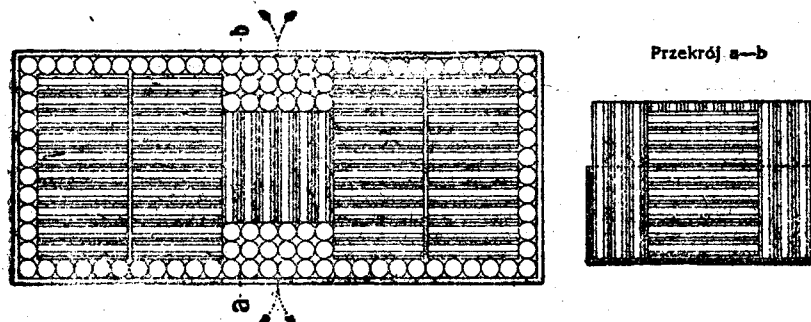
## § 9.

<sup>1</sup> Ładunek kładzie się wzdłuż wagonu, a między drzwiami wpoprzek. Jeśli pozostaje wolne miejsce, trzeba je zappełnić stojącymi prostopadłe kłocami (patrz rysunki №№ 22 i 23).

Rys. 22.

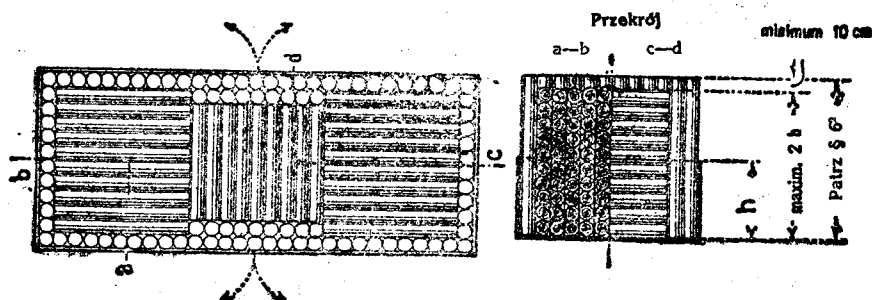


Rys. 23.



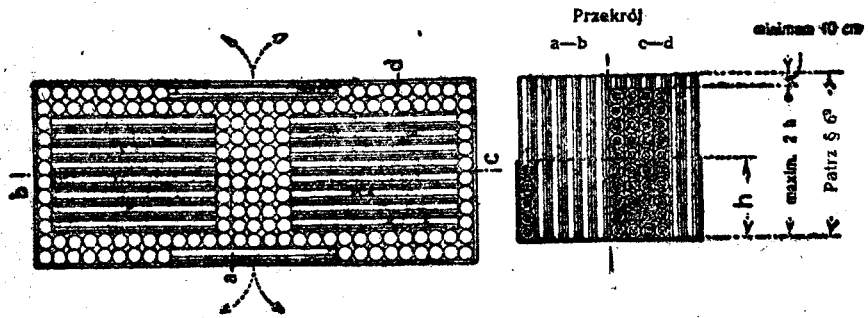
<sup>2</sup> Jeśli wskutek zbytnej długości kłoców ładunek pomiędzy drzwiami nie może być ułożony w poprzek wagonów, należy ułożyć przed obu drzwiami, aż do górnego krańca burty dostateczną poziomą warstwę kłoców. Kłocce te powinny biec wzdłuż wagonów i mieć oparcie o ściany nieruchome. W tym wypadku trzeba tę warstwę wzdłuż uzupełnić dalej rzędem kłoców ułożonych prostopadłe (patrz rysunek № 24).

Rys. 24.



<sup>3</sup> Jeśli się ma tylko jeden szereg podpór postawionych bezpośrednio na podłogę wagonów, to ładunek, leżący między podporami, może być doprowadzony do podwójnej wysokości burt bez stosowania szczególnych środków przytwierdzenia (porównaj § 10) patrz rysunek 25.

Rys. 25.



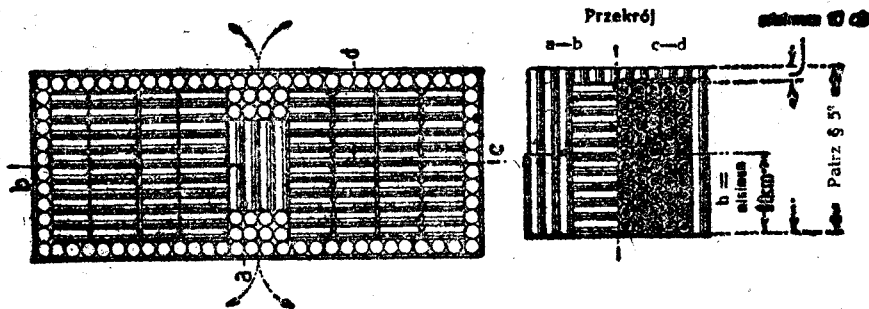
<sup>4</sup> Zamiast wspomnianego wyżej jednego szeregu podpór, można postawić podwójny wieniec z drzewa grubości od 6 do 9,5 cm.

§ 10.

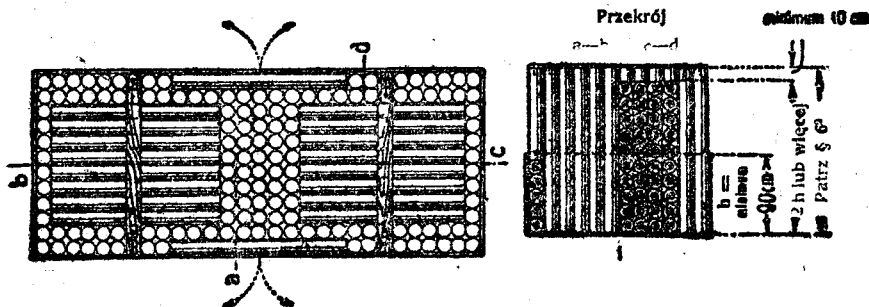
<sup>1</sup> Jeśli podpory mają średnio przynajmniej 15 cm. długości, ładunek może przekraczać podwójną wysokość burt, o ile w każdym ze stosów sznurami, łańcuchami, drutem (patrz rysunek № 26), lub deskami, czy łatami (patrz rysunek № 27) zostaną przymocowane po dwie naprzeciwległe podpory, znajdujące się wprost środka stosu. Drut powinien być wyżarzony grubości najmniej 3 mm, łaty i deski powinny mieć grubości najmniej 2,4 cm. i być przybite do podpór gwoździami.

<sup>2</sup> Ten rodzaj ładowania można stosować tylko w wagonach o wysokości burt w świetle nie mniejszej niż 90 cm.; przed drzwiami należy ładować kłocę, jak wskazano w punkcie 2-im (§ 9).

Rys. 26.



Rys. 27.



§ 11.

<sup>1</sup> Jeśli się stawia tylko jeden szereg podpór nie bezpośrednio na podłodze, to wolny wybieg podpór poza burtę nie powinien przenosić połowy długości podpór (porównaj punkt 2-gi § 6).

<sup>2</sup> Zezwala się odstąpić od powyższego, jak wskazano w punkcie 4-ym § 9.

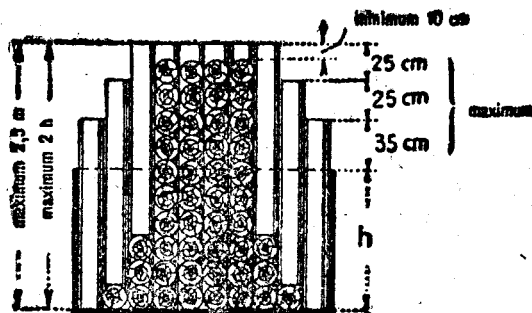
§ 12.

<sup>1</sup> Jeśli wskutek krótkości podpór nie można przez postawienie jednego rzędu dostatecznie podnieść pojemnej przestrzeni wagonu, to można postawić drugi rząd, a przy dostatecznej wysokości burt 3 rząd podpór na odpowiednie warstwy ładunku.

<sup>2</sup> Wrazie postawienia więcej niż jednego nieprzerwanego rzędu podpór (porównaj § 9) wolny wysięg podpór ponad burtę może wynosić—1-go rzędu nie więcej niż 35 cm., 2-go nad 1-szym i 3-go nad 2-gim nie więcej niż 25 cm., a ogólna wysokość tak ustawionych podpór nie powinna przenosić podwójnej wysokości burt (patrz rysunek № 28).

<sup>3</sup> Odstępstwo od powyższego, wskazane w punkcie 4 § 9, nie dopuszcza się.

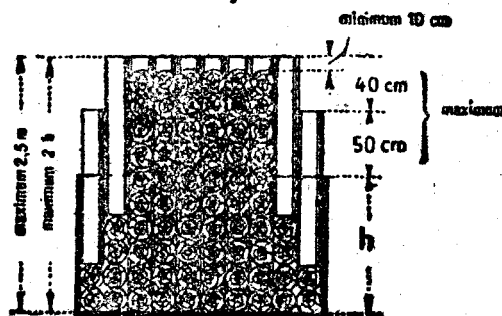
Rys. 28.



<sup>4</sup> Jeśli wstawić tylko dwa rzędy podpór, podpory zaś mają długość przynajmniej 1 metra, wolny wysięg pierwszego rzędu nad burtę nie może wynosić więcej niż 50 cm., a drugiego nad pierwszym nie więcej niż 40 cm. i w tym wypadku ogólna wysokość tak ustawionych podpór nie powinna przenosić połowy wysokości burt (patrz rysunek № 29).

<sup>5</sup> Odstępstwo, wskazane w punkcie 4 § 9, nie dopuszcza się.

Rys. 29.



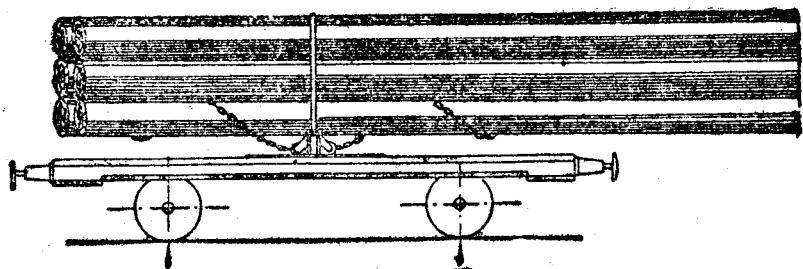
#### b. Ładowanie na dwóch wagonach z ławami pokrętnymi (pokrętnicami).

##### § 13.

<sup>1</sup> Ładowanie pni drzewnych, krokwi, żerdzi i t. p., odbywa się na zasadzie § 1 punkt b.

<sup>2</sup> Wagony z pokrętnicami bez rozwozy, lub wagonu pośredniego, dopuszcza się do przewozu grubszego drzewa, jeśli ruchome pokrętnice są opatrzone kolcami, które mogą się wciskać w drzewo i jeśli ładunek każdego wagonu, a więc ciężar, spoczywający na każdej pokrętnicy, wynosi przynajmniej 7500 klg. wagi. Oprócz tego należy owiązać średni pień, lub dwa boczne najniższej warstwy ładunku dwoma mocnymi łańcuchami, znajdującymi się przy pokrętnicach (patrz rysunek № 30). Jeżeli na końcach łańcuchów, znajdują się haki, należy je wbić w drzewo.

Rys. 30.



<sup>3</sup> Za drzewo grubsze trzeba uważać takie, którego średnica w miejscu leżącym na pokrętnicy wynosi co najmniej 12 cm.

<sup>4</sup> Cienkie drzewo (krokwie, żerdzie i t. p.) można przewozić na wagonach z pokrętnicami, niesprężonych między sobą, tylko wtedy, kiedy dolna warstwa jest ułożona z drzewa grubszego (patrz punkt 3), a cały ładunek jest ściągnięty pośrodku łańcuchem.

## D. Ładowanie ciężkich przedmiotów: walców, bębnow, kotłów parowych taboru, szyn, długiego żelaza, żelaznych części konstrukcyjnych i t. p.

### a) Ładowanie na jednym wagonie.

#### § 14.

<sup>1</sup> Szyny, dźwigary i t. p., które ładuje się na wagony bez burt, muszą być zabezpieczone z boku od spadnięcia za pomocą kłonic. Jeżeli ładunek zawiera krótsze, nieumocowane szczególnie przedmioty, lub jeżeli ładunek przewyższa wysokość kłonic, należy zabezpieczyć go od spadnięcia oddzielnych sztuk za pomocą okręcenia łańcuchami, drutem, lub linami z drutu. Aby uchronić środki uwiązania od przetarcia, należy ustawiać w punktach zagięcia nieruchomo odpowiednie kawałki drzewa (klocki). Szyny, dźwigary i t. d., należy tak umocować za pomocą podkładek, lub przekładek, podpórek z belek, lin z drutu, lub łańcuchów, aby wskutek uderzeń, lub wstrząśnień nie mogły ani spaść, ani się przesunąć wzdłuż, lub wpoprzek.

Przekładki i kliny drewniane muszą być przymocowane do podłogi wagonu gwoździami, lub innym podobnym sposobem, bez uszkodzenia podłogi wagonu.

<sup>2</sup> Kładzenie żelaza na żelazo, bezpośrednio, jest niedozwolone, należy wstawiać pomiędzy żelazo przekładki z miękkiego drzewa. Przy ładowaniu ciężkich przedmiotów należy kłaść pod nie na podłogę wagonu terlice, lub podkłady. Podkłady muszą być tak długie, aby ciężar ładunków został rozłożony co najmniej na dwie ostojnice, lub na dwie poprzecznice. Przy ciężkich przedmiotach, należy środki ciężkości przenieść na podłogę wagonu za pomocą terlic, lub tarcic. Kozły t. j. rusztowania, zbite z mocnego drzewa i posiadające dobre powierzchnie do ładowania, mogą być używane tylko do podparcia ładunków, w żadnym zaś razie ładunek nie powinien wyłącznie na nich spoczywać. Ciężkie przedmioty, które muszą być naładowane ukośnie, gdyż w położeniu pionowym wysięgałyby poza skrajnię naładunkową, a które nie posiadają odpowiedniej płaszczyzny dla ustawienia ich w tem położeniu, nie mogą być w niem utrzymywane za pomocą lin, lub łańcuchów, lecz muszą być podparte za pomocą kozłów, lub w inny sposób bezpieczny. Przy ukośnym naładunku trzeba uważać szczególnie na to, ażeby nie nastąpiło przeciążenie jednej z podłużnych stron wagonu.

<sup>3</sup> Przy ładowaniu szyn należy pojedyncze szyny każdej warstwy, celem zabezpieczenia ich od przesunięcia się w kierunku podłużnym wagonu, połączyć między sobą za pomocą drutu o średnicy co najmniej 3 mm., przeciągniętego przez otwory dla śrub. Jeżeli podłogi wagonów mają wystające obrzeże, należy w bliskości osi nad poprzecznicą podłożyć pod szyny na podłogę kawałki miękkiego drzewa co najmniej tak wysokie, jak obrzeże.

<sup>4</sup> Przy ładowaniu walców, wałów, bębnow, zestawów kół, rur i t. p. przedmiotów, które są skłonne do przetaczania się, powinny być o ile możności używane wagony hamulcowe. Oprócz tego każda pojedyncza sztuka musi być tak ułożona, aby ładunek i podkłady były zabezpieczone od przesunięcia się w kierunku podłużnym, lub poprzecznym. Wskazania powyższe należy również stosować przy ładowaniu rzeczonych przedmiotów do wagonów z burtami, lub kłonicami.

Ładowanie walców i części ustrojów o podobnych kształtach wymaga ze względu na niebezpieczeństwo stoczenia się szczególnej staranności.

<sup>5</sup> Przy ładowaniu na wagony taboru, którego koła ze względu na swój kształt, lub obciążenie mogłyby uszkodzić podłogę wagonu, należy go ustawić na odpowiednich podkładkach. Znajdujące się na taborze hamulce należy dociągnąć; koła zabezpieczyć od przesunięcia wzdłuż za pomocą podbicia każdego co najmniej dwoma mocnymi klinami, a zwrotnie przednie osi, lub koła zabezpieczyć od przesunięcia wpoprzek za pomocą — klocków. Kliny i klocki należy przymocować gwoździami do podkładek, lub do podłogi wagonu. Oprócz tego należy zabezpieczyć tabor od przesunięcia się wzdłuż, lub wpoprzek, za pomocą dostatecznie mocnych lin, łańcuchów, lub drutu.

### b. Ładowanie na dwóch wagonach z ławami pokrętnymi (pokrętnicami).

#### § 15.

<sup>1</sup> Jeżeli wagony z pokrętnicami są połączone między sobą za pomocą sprzęgu śrubowego, lub rozwory, to stosuje się przy ładowaniu na nie długich, ciężkich przedmiotów, wszystko to, co w poprzednim § 14 wskazane zostało, celem zabezpieczenia ładunku od przesunięcia.

<sup>2</sup> Przy ładowaniu długich przedmiotów na wagony, z pokrętnicami bez użycia sprzęgów śrubowych, lub rozwory, muszą być zastosowane właściwe urządzenia, za pomocą których da się bezpiecznie zastąpić brakujący sprzęg przez sam ładunek. Ten sposób ładowania jest jednak tylko wtedy dozwolony, jeżeli właściwości ładunku dają gwarancję, że uderzenia i wstrząśnienia podczas ruchu pociągów będą bezpiecznie zniesione. Oddzielne sztuki ładunku muszą być zabezpieczone w trwały i niezawodny sposób nie tylko od przesunięcia, lecz także od rozluźnienia styczności z pokrętnicą.

<sup>3</sup> W każdym razie szyny, długie żelazo i t. p. przedmioty należy zabezpieczyć od osunięcia się, lub spadnięcia oddzielnych sztuk za pomocą odpowiednich urządzeń (opasania łańcuchem i t. p.). Wszystkie sztuki spodniej warstwy muszą leżeć na obydwóch pokrętnicach. Dźwigary mostowe i t. p., leżące na pokrętnicach, trzeba należyście zamocować i tak z nimi połączyć, aby uniemożliwić przewrócenie.

<sup>4</sup> Jeżeli pokrętnice są żelazne lub okute żelazem, nie należy kłaść żelaza za żelazo, ale położyć i umocować między nimi kawałek miękkiego drzewa szerokości pokrętnicy, a grubości najmniej 6,5 cm.

<sup>5</sup> Co do reszty należy trzymać się wskazań § 14.

## E. Ładowanie luzem siana, słomy, tytoniu, kory drzewnej i t. p.

### § 16.

Do ładowania luzem siana, słomy, tytoniu, kory drzewnej i t. p. należy możliwie używać wagonów z wysokimi burtami, lub z wysokimi kłonicami. Ładując na wagonach z burtami bocznymi, lub z kłonicami niższymi od jednego metra, należy położyć na ładunek pawęży, idący przez cały ładunek, mocno go przyciągnąć i po obu końcach trwale przywiązać sznurami do pochw zderzakowych, lub gdzieindziej, albo też zabezpieczyć ładunek za pomocą uwiązania na krzyż bez użycia pawęży. Koleje włoskie przyjmują siano i słomę tylko w stanie prasowanym.

### § 17.

Każdy ładunek łatwopalny musi być zabezpieczony od pożaru oponą w dobrym stanie. Oponę należy tak dokładnie i mocno przymocować do boków i czoła wagonu, aby jej wiatr nigdzie nie mógł unieść. Prócz tego należy związać ładunek i oponę dwoma na krzyż idącymi sznurami, przymocowanymi do wagonów.

## F. Wskazania wyjątkowe.

### § 18.

Na przyjęcie i wysłanie na koleje zagraniczne przedmiotów, wystających w jakimkolwiek miejscu poza dozwoloną skrajnią ładunkową, lub przy których wysięg poza osi krańcowe, lub sworznie przekracza 6,5 metra, lub połowę rozstępu pomiędzy osiami krańcowymi, lub sworzniami, wymagane jest uprzednie porozumienie się z temi kolejami. Toż samo stosuje się do przedmiotów o wadze większej niż 25 ton; jednakże w tym ostatnim wypadku porozumienie się nie jest potrzebne, o ile przewóz uskuteczni się tylko na głównych liniach, waga zaś nie przenosi 3,6 ton na metr długości wagonu, włączając zderzak, jeśli tylko w wykazach rozstępu osi lub skrajni taboru nie są wymienione inne normy obciążenia.

Belgijskie koleje państwowe przyjmują bez uprzedniego porozumienia przedmioty o wadze do 35 ton, o ile są naładowane na wagony z pokrętnicami.

<sup>2</sup> Uprzednie porozumienie się wymagane jest i wtedy, gdy przesyłka załadowana na więcej niż na jednym wagonie ma przejść na prom.

### § 19.

Towarzystwo Kolei południowych (austriackich) dozwala na wszystkie uprzednio wymienione rodzaje sprzęgu, wymaga jednak, o ile sprzęg uskuteczni się za pomocą rozwory, lub samego ładunku i o ile ładunek ma przejść przez odcinki Gloggnitz-Mürzzuschlag, Ljubljana (Laibach), Postunica (Adelsberg) Innsbruck-Brenner lub Maribor (Marburg) — Innichen (San-Candido), aby ó takich przesyłkach były uprzednio powiadomione odnośnie stacje graniczne, przyczem w jednym pociągu (z wyjątkiem pracy przetokowej) nie mogą być przewożone w większej ilości niż jedna para wagonów w ten sposób połączonych.

### § 20.

Opisane uprzednio sposoby ładowania, szczególnie przy przesyłkach drzewa, nie są wyczerpujące; inne rodzaje naładunku, lub niezasadnicze odstępstwa od wyżej opisanego są dopuszczalne, o ile będzie zachowane bezpieczeństwo ruchu.



Załącznik 2 do rozp. M. K. Ż. z d. 12. XII. 1922 r. poz. 1028.

**TABLICA STACYJNA DO TARYFY WYJĄTKOWEJ № 2-C\*)**

a) na przewóz benzyny, gazoliny, parafiny, nafty oczyszczonej i olejów smarowych  
 b) . . . . . oleju gazowego motorowego, parafinowego i solarowego.

U w a g a: Dla stacji oznaczonych 1) stawki ze stacji Drohobycz w rubryce „a” nie mają ważności dla nafty oczyszczonej.

Od stacji	Drohobycz		Dziedzice		Gorlice		Iwonicz		Jasło		Jedlicze		Kołomyja	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Opłaty w markach za 100 kilogramów														
Będzin . . . . .	7636	4600	2336	840	4354	1880	4928	2130	4648	1980	4834	2080	5680	3190
Biała 1) . . . . .	6618	4660	630	360	3336	1930	3910	2210	3630	2030	3816	2130	—	—
Białystok II. . . . .	9076	5560	5320	3010	5800	3250	6368	3280	6088	3190	6274	3250	6772	3400
Bochnia 1) . . . . .	6056	3800	1800	1050	2774	1140	3348	1490	3068	1280	3254	1420	—	—
Brześć II. . . . .	8566	4720	5080	2890	5284	2920	5858	2920	5598	2830	5764	2890	6262	2980
Bydgoszcz . . . . .	10436	5646	5896	2950	7144	3400	7718	3490	7438	3370	7624	3430	—	—
Chelmino . . . . .	10426	5646	5896	2950	7144	3400	7718	3490	7438	3400	7624	3460	8122	4120
Chelmża . . . . .	10156	5466	5626	2860	6874	3310	7448	3400	7168	3310	7354	3340	—	—
Chodzież . . . . .	11236	6186	6706	3220	8154	3670	8528	3760	8248	3670	8434	3700	—	—
Chojnice . . . . .	11326	6846	6796	5250	8044	3700	8618	3790	8338	3700	8524	3730	—	—
Chrzanów 1) . . . . .	7158	3546	1440	480	3876	1680	4450	1980	4170	1780	4356	1830	—	—
Ciechanów . . . . .	9436	4986	4906	2670	6154	3160	5140	2920	6448	3130	6634	3160	—	—
Czarnków . . . . .	11416	7120	6886	3280	8134	3838	8708	4412	8428	4132	8614	4318	9112	4480
Czersk . . . . .	11236	7000	6706	3850	7954	3718	8528	4292	8248	4012	8434	4186	8140	4240
Częstochowa 1) . . . . .	7248	4900	2718	1280	4026	2130	4544	2370	4260	2210	4446	2290	—	—
Dąbrowa Górnicza 1) . . . . .	6828	4540	2298	840	3546	1830	4120	2130	3840	1980	4026	2030	—	—
Dębica . . . . .	5076	2216	2760	1630	1800	1050	2368	1230	2088	1050	2274	1210	—	—
Dęblin . . . . .	8236	4600	4150	2410	4954	2530	5528	2620	5248	2530	5434	2590	5932	2920
Działdowo . . . . .	9886	5286	5356	2920	6604	3280	7178	3370	6898	3280	7084	3340	—	—
Garwolin . . . . .	8686	4900	4420	2560	5404	2650	5978	2740	5698	2650	5884	2710	6982	3070
Główna pod Poznaniem . . . . .	10606	5766	6076	3010	7324	3460	7898	3550	7618	3460	7804	3520	—	—
Gniezno . . . . .	10606	5966	6076	2980	7324	3430	7898	3520	7618	3430	7804	3490	—	—
Gostyń . . . . .	10246	5526	5716	2890	6964	3340	7538	3430	7258	3340	7444	3370	—	—
Grodzisk . . . . .	8716	4506	4186	2330	5434	2830	6008	2920	5728	2800	5914	2860	—	—
Grudziądz . . . . .	10516	5706	5986	2980	7234	3430	7808	3520	7528	3430	7714	3420	—	—
Herby Polskie . . . . .	8266	5020	3736	1420	4984	2210	5558	2450	5278	2330	5464	2370	6762	3430
Inowrocław . . . . .	10246	5526	5716	2890	6972	3310	7538	3430	7258	3340	7444	3400	—	—

\*) Do opłat przewozowych, podanych w niniejszej tabelicy, włączone są odnośne opłaty stacyjne.

Od stacji	Krosno		Limanowa		Stanisławów		Trzebinia		Ustrzyki		Zagórzany			
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Do stacji:	Opłaty w markach za 100 kilogramów													
Będzin . . . . .	4942	2130	3418	1880	5380	3040	1440	480	5984	2942	4476	1880		
Biała 1) . . . . .	3924	2170	2400	1420	5440	3070	1710	570	4966	2932	3458	1930		
Białystok II. . . . .	6382	3250	6100	3400	6772	3220	5018	2890	7424	3902	5916	3250		
Bechnia 1) . . . . .	3362	1490	2520	1490	4660	2680	1998	750	4404	2072	2896	1140		
Brześć II. . . . .	5872	2890	5620	3160	6262	2830	4840	2770	6914	3050	5406	2920		
Bydgoszcz . . . . .	7732	3460	6760	3730	8122	3970	6368	2800	8774	3994	7266	3370		
Chelmino . . . . .	7732	3460	6208	3430	8122	3970	6368	2830	8774	3990	7266	3400		
Chelmska . . . . .	7462	3370	5980	3340	7852	3880	6098	2710	8504	3814	6796	3310		
Chodzież . . . . .	8542	3730	7018	3700	8932	4240	7178	3070	9584	4734	8076	3640		
Chojnice . . . . .	8632	3760	7108	3730	8822	4120	7268	3100	9674	4594	8166	3710		
Chrzanów 1) . . . . .	4864	1930	2940	1730	5140	2920	360	210	5506	2652	3998	1680		
Ciechanów . . . . .	6742	3220	5800	3250	7132	3370	5378	2620	7784	3334	6276	3130		
Czarnków . . . . .	8722	4428	7198	3760	9112	4816	7358	3130	9764	5462	8256	3960		
Czersk . . . . .	8542	4314	7018	3700	8932	4090	7178	3070	9584	5344	8076	3840		
Częstochowa 1) . . . . .	4554	2330	3730	2170	6080	3190	3190	930	5596	3172	4088	2130		
Dąbrowa Górnicza 1) . . . . .	4134	2080	3210	1880	5320	3010	1170	390	5176	2812	3668	1830		
Dębica . . . . .	2382	1280	2400	1420	4220	2450	2160	1280	3424	1630	1916	1050		
Dęblin . . . . .	5542	2590	4660	2680	5932	2770	4178	2210	6584	2942	5036	2530		
Działdowo . . . . .	7192	3340	6100	3400	7582	3520	5828	2670	8234	3634	6726	3280		
Garwolin . . . . .	5992	2740	4900	4900	6982	2890	4628	2410	7034	3642	5526	2650		
Główna pod Poznaniem . . . . .	7912	3520	6388	3490	8302	4030	6548	2890	8954	4114	7246	3460		
Gniezno . . . . .	7912	3520	6388	3490	8302	4030	6548	2860	8954	4314	7246	3430		
Gostyń . . . . .	7552	3400	6040	3370	7942	3910	6188	2740	6602	3874	7086	3310		
Grodzisk . . . . .	6022	2920	5020	2860	6412	3220	4658	2130	7064	2872	5556	2800		
Grudziądz . . . . .	7822	3490	6298	3420	8212	3852	6458	2830	8864	4054	7356	3250		
Herby Polskie . . . . .	5572	2410	4048	2250	6762	3250	3230	1070	6614	3362	5106	2210		
Inowrocław . . . . .	7552	3400	6040	3370	7942	3910	6188	2670	8594	3874	7086	3340		

Od stacji	Drohobycz		Dziedzice		Gorlice		Iwonicz		Jasło		Jedlicze		Kolomyja	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Do stacji	Opłaty w markach za 100 kilogramów													
Jarocin . . . . .	4976	5346	5446	2800	6694	3250	7268	3340	6988	3250	7174	3280	—	—
Jarosław . . . . .	3890	2160	3660	2130	2280	1350	2280	1350	3920	1140	2040	1210	3870	2250
Jędrzejów 1) . . . . .	7558	4720	3028	1490	4276	2300	4890	2490	4570	2370	4756	2450	—	—
Kalisz . . . . .	9346	4926	4816	2590	6064	3040	6638	3130	6358	3040	6544	3070	—	—
Kartuzy . . . . .	11956	6666	7426	3460	8674	3910	9248	4000	8968	3910	9154	3940	9652	4480
Kępno . . . . .	9976	5946	5446	2800	6694	3250	7268	3340	6988	3220	7174	3280	7672	3970
Kielce . . . . .	7366	3606	3030	1780	4084	2330	4638	2450	4378	2330	4564	2370	—	—
Koluszki . . . . .	7996	4026	3466	1980	4714	2590	5288	2680	5008	2580	5194	2660	—	—
Koło Wąskie . . . . .	11956	6626	7426	3460	8674	3910	9248	4000	8968	3880	9154	3940	9652	4630
Końskie . . . . .	7966	4420	3730	2170	4684	2290	5258	2410	4978	2290	5164	2370	5662	3110
Kościerzyna . . . . .	11866	6608	7336	3400	8584	3892	9158	3940	8878	3850	9064	3910	—	—
Kraków i Grzegórzki 1) . . . . .	6618	4080	2080	840	3336	1420	3910	1730	3630	1560	3816	1680	—	—
Kraśnik . . . . .	6366	3056	4220	2450	3660	2130	3660	2130	3390	1980	3562	2030	—	—
Krotoszyn . . . . .	9796	5226	5266	2740	6514	3190	7088	3280	6808	3190	6994	3220	—	—
Kutno . . . . .	8986	4686	4456	2450	5704	2920	6278	3010	5998	2920	6184	2370	—	—
Leszno . . . . .	10426	6046	5896	2950	7144	3400	7718	3490	7438	3400	7624	3460	8122	4150
Lewicka . . . . .	8806	5380	5260	2980	5524	3220	6098	3250	5818	3130	6004	3190	6502	3340
Lubartów . . . . .	7876	4360	4780	2740	4594	2490	5168	2490	4888	2370	5074	2410	4900	2800
Lubawa . . . . .	10536	5986	6006	3070	7254	3430	7828	3520	7548	3430	7734	3460	8236	3820
Lublin . . . . .	6886	3336	4600	2650	4080	2370	4178	2370	3910	2250	4084	2290	—	—
Łask . . . . .	9026	5260	4496	2290	5744	2770	6318	2860	6038	2770	6224	2800	6322	3490
Łęczyca . . . . .	9706	5860	5176	2640	6424	3160	6998	3250	6718	3160	6904	3220	7402	3910
Łomża . . . . .	9906	5980	5376	2950	6624	3280	7198	3310	6918	3220	7104	3280	6580	3640
Łowicz (Kaliski i Wiedeński) . . . . .	8626	4446	4096	2250	5344	2670	5918	2860	5238	2670	5824	2830	—	—
Łódź (Fabryczna i Kaliska) . . . . .	8766	4206	4236	2130	5484	2680	6058	2670	5778	2650	5964	2710	—	—
Łuków . . . . .	7996	4026	4540	2620	4720	2710	5288	2740	4608	2650	4994	2710	—	—
Malkinia . . . . .	8896	5440	4840	2770	5614	2980	6188	3010	5908	2920	6094	2980	6592	3340
Miechów 1) . . . . .	7788	4900	3258	1556	4506	2130	5080	2330	4800	2210	4986	2250	—	—
Międzychód . . . . .	11326	7060	6796	3250	8044	3700	8618	4352	8338	4072	8524	4258	9022	4420
Mińsk Mazowiecki . . . . .	8716	4506	4540	2620	5434	2950	6008	2980	5728	2890	5914	2950	—	—
Mława . . . . .	9706	5166	5176	2860	6424	3250	6998	3340	6718	3250	6904	3280	—	—
Modlin . . . . .	8986	4686	4480	2590	5704	2980	6278	3070	6078	2950	6384	3040	—	—
Mysłowice 1) . . . . .	7338	4540	2250	750	4056	1830	4630	2080	4350	1930	4536	2030	—	—

Od stacji:	Krosno		Limanowa		Stanisławów		Trzebinia		Ustrzyki		Zagórzany			
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Do stacji:	Opłaty w markach za 100 kilogramów .													
Jarocin . . . . .	7282	3310	5860	3280	7672	3820	5918	2650	8324	4432	6820	3220		
Jarosław . . . . .	2160	1280	3300	1930	5480	2030	5210	1880	1962	930	2160	1280		
Jędrzejów 1) . . . . .	4884	2490	3940	2290	5500	3100	1670	1210	5906	2992	3940	4398		
Kalisz . . . . .	6652	3100	5440	3070	7042	3610	5288	2410	7694	3274	6186	3010		
Kartuzy . . . . .	9262	3972	7738	3940	9652	4362	7898	3310	10304	5014	8796	3880		
Kępno . . . . .	7282	3310	5860	3280	7672	3820	5918	2650	8324	5122	6816	3220		
Kielce . . . . .	4672	2410	4290	2500	5200	2950	3308	1490	5714	2410	4206	2290		
Koluszki . . . . .	5302	2650	4540	2620	5692	3160	3938	1730	6344	2650	4836	2590		
Koło Wąskie . . . . .	9262	3970	7738	3940	9652	4480	7898	3310	10304	4968	8796	3880		
Końskie . . . . .	5272	2370	4290	2490	5662	2950	3908	1930	6314	2762	4806	2410		
Kościerzyna . . . . .	9172	3910	7648	3880	9562	4302	7808	3280	10214	3920	8706	3850		
Kraków i Grzegórzki 1) . . . . .	3924	1680	2400	1420	4900	2800	2560	660	4966	2352	3458	1350		
Kraśnik . . . . .	3672	2080	4010	2330	4660	2680	3870	2250	4714	1980	3570	2080		
Krotoszyn . . . . .	7102	3250	5740	3220	7492	3760	5738	2590	8144	3574	6636	3160		
Kutno . . . . .	6292	2980	5200	2950	6682	3490	4928	2290	7334	3034	5826	2920		
Leszno . . . . .	7732	3460	6208	3430	8122	3970	6368	2800	8774	4394	7266	3400		
Lewicka . . . . .	6112	3220	6040	3370	6502	3160	4748	2830	7154	3762	5680	3190		
Lubartów . . . . .	5182	2560	4600	2630	5572	2920	4480	2590	6224	2702	4716	2450		
Lubawa . . . . .	7842	3490	6400	3550	8232	3670	6478	2920	8884	4208	7376	3400		
Lublin . . . . .	4220	2450	4420	2560	4420	2560	4290	2490	5234	2250	4010	2330		
Łask . . . . .	6332	2830	4900	2800	6722	3340	4968	2080	7374	3602	5866	2740		
Łęczycza . . . . .	7012	3220	5560	3190	7402	3730	5648	2470	8054	4202	6546	3160		
Łomża . . . . .	7212	3280	6160	3430	7602	3730	5848	2830	8254	4322	6746	3280		
Łowicz (Kaliskii Wiedeński) . . . . .	5932	2830	4900	2800	6322	3340	4568	2080	6974	2830	5466	2670		
Łódź (Fabryczna i Kaliska) . . . . .	6072	2740	4720	2710	6462	3250	4708	1880	7114	2710	5606	2650		
Łuków . . . . .	5302	2710	5020	2860	5692	2890	4220	2450	6344	2650	4836	2710		
Małkinia . . . . .	6202	3010	4678	3160	6592	3160	4838	2620	7244	3782	5736	2980		
Miechów 1) . . . . .	5094	2330	3570	2130	5620	3160	2520	840	6136	3172	4628	2080		
Międzychód . . . . .	8632	4366	7108	3730	9022	4270	7268	3100	9674	5402	8166	3894		
Mińsk Mazowiecki . . . . .	6092	2950	5500	3100	6412	3130	4698	2490	7064	2890	5556	2950		
Mława . . . . .	7012	3310	5980	3340	7402	3460	5648	2710	8054	3514	6546	3220		
Modlin . . . . .	6292	3040	5440	3070	6682	3220	4928	2450	5338	2980	5826	2980		
Mysłowice 1) . . . . .	4644	2030	3120	1830	5320	3010	900	510	5686	2812	4178	1780		

Od stacji Do stacji	Drohobycz		Dziedzice		Gorlice		Iwonicz		Jasło		Jedlicze		Kolomyja	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Opłaty w markach za 100 kilogramów														
Nadbrzezie . . . . .	5436	2576	3487	2030	2850	1680	3120	1830	2850	1680	2940	1730	—	—
Nakło nad Notecią . . .	10696	5826	6170	3010	7414	3460	7928	3550	7708	3460	7894	3520	—	—
Nasielsk . . . . .	9076	4746	4600	2650	5794	3040	6368	3100	6088	3010	6274	3070	—	—
Opoczno . . . . .	7546	3726	3800	2270	4264	2410	4838	2530	4358	2370	4744	2450	—	—
Ostrołęka . . . . .	9346	4926	4960	2830	6064	3160	6638	3190	6358	3100	6544	3130	—	—
Ostrowiec nad Kamienną .	7036	5166	3800	3010	3754	2130	4318	2458	4048	1930	4234	2364	5020	2860
Ostrów Wielkop. . . . .	9526	5046	4996	2650	6244	3100	6818	3190	6538	3100	6724	3160	—	—
Ostrzeszów . . . . .	9796	5226	5266	2740	6514	3190	7088	3280	6808	3190	6994	3220	—	—
Oświęcim 1) . . . . .	6978	4480	900	510	3696	1780	4270	2030	3990	1880	4176	1980	—	—
Pabianice . . . . .	8846	5140	4316	2210	5564	2740	6138	2830	5858	2740	6044	2770	6742	3520
Parczew . . . . .	7546	3726	4840	2770	4480	2590	4838	2590	4558	2490	4744	2530	—	—
Pilawa . . . . .	8086	4900	4480	2590	4804	2680	5378	2770	5098	2680	5284	2740	5782	3100
Piotrków . . . . .	8356	4266	3826	1780	5074	2490	5648	2650	5368	2560	5554	2620	—	—
Platerowo . . . . .	8626	5260	4960	2830	5344	2920	5918	2950	5638	2860	5824	2920	6322	3280
Pleszew . . . . .	9796	6040	5266	2740	6514	3190	7088	3280	6808	3190	6994	3220	7492	3940
Pniewo . . . . .	9206	5380	4676	2370	5924	2860	6488	2950	6218	2860	6404	2920	6520	3610
Podgórze { Bonarka, Miasto, Piaszów	6626	4010	2096	840	3344	1350	3918	1730	3638	1560	3824	1630	5200	2950
Poznań . . . . .	10606	5766	6076	3010	7324	3430	7898	3550	7618	3430	7804	3490	—	—
Przemysł . . . . .	3010	1680	3870	2250	2640	1560	2040	1210	2280	1350	2280	1350	3660	2130
Przeworsk . . . . .	3296	1466	3480	2030	2040	1210	2040	1210	1680	1000	1920	1140	—	—
Puck . . . . .	12136	6786	7606	3520	8854	3970	8212	4078	9148	3998	9334	4030	—	—
Puławy . . . . .	3456	4066	4290	2490	4420	2560	4748	2560	4468	2450	4654	2490	5152	2860
Radom . . . . .	7366	3606	3730	2170	4084	2290	4658	2410	4378	2290	4564	2370	—	—
Radomsk . . . . .	7728	5140	3198	1560	4446	2290	5020	2530	4740	2370	4926	2450	6280	3490
Rawicz . . . . .	10786	5886	6256	3040	7504	3490	8078	3580	7798	3490	7984	3550	—	—
Rozwadów . . . . .	4896	2306	3660	2130	2940	1730	2940	1730	2640	1560	2760	1630	—	—
Rzeszów i Rzeszów Staroniwa	4376	2760	3120	1830	1680	1000	1680	1000	1260	750	1574	840	4220	2450
Sępólno . . . . .	11146	6126	6616	3160	7852	3610	8438	3700	8158	3610	8344	3670	—	—
Siedlce . . . . .	8266	4206	4720	2710	4984	2800	5558	2830	5278	2740	5464	2670	—	—
Sieradz . . . . .	8896	4626	4366	2410	5614	2860	6188	2950	5908	2860	6094	2920	—	—
Sierpc . . . . .	11506	6910	6976	3430	8224	3820	8798	3910	8518	3820	8704	3850	9202	4210
Skarżysko . . . . .	6886	3336	3390	1980	3660	2130	4178	2250	3898	2130	4084	2210	—	—
Skierniewice . . . . .	8356	4266	3826	2170	5074	2710	5648	2800	5388	2710	5554	2740	—	—

Od stacji	Krosno		Limanowa		Stanisławów		Trzebinia		Ustrzyki		Zagórzany			
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Do stacji	Opłaty w markach za 100 kilogramów													
Nadbrzesie . . . . .	3030	1780	3300	1930	4360	2530	3120	1830	2940	1730	2760	1630		
Nakło nad Notecią . . .	8002	3550	6478	3490	8392	4060	6638	2890	9044	3520	7530	3460		
Nasielsk . . . . .	6382	3100	5560	3130	6772	3250	5018	2490	7424	3094	5916	3010		
Opoczno . . . . .	4852	2490	4360	2530	5320	3010	3488	2030	5894	2450	4386	2370		
Ostrolęka . . . . .	6652	3160	5920	3310	7042	3340	5288	3080	7694	3274	6186	3130		
Ostrowiec nad Kamienną	4342	2472	4080	2370	4732	2680	3390	1980	5384	3508	4280	2030		
Ostrów Wielkop. . . . .	6832	3160	5560	3130	7222	3670	5468	2490	7874	3594	6366	3100		
Ostrzeszów . . . . .	7102	3250	5740	3220	7492	3760	5738	2590	8144	3574	6436	3190		
Oświęcim 1) . . . . .	4284	1980	2760	1630	5260	2980	900	510	5326	2752	3818	1730		
Pabianice . . . . .	6152	2800	4840	2770	6742	3340	4788	1980	7194	3482	5686	2740		
Parczew . . . . .	4852	2650	4780	2740	5242	2740	4600	2650	5894	2490	4420	2580		
Pilawa . . . . .	5392	2740	4960	2830	5782	2920	4028	2410	6434	3242	4926	2770		
Piotrków . . . . .	5662	2620	4290	2490	6052	3280	4298	1560	6704	2740	5196	2450		
Platarowo . . . . .	5980	3340	5440	3070	6322	3100	4660	2680	6974	3602	5466	2950		
Pleszew . . . . .	7102	3250	5740	3220	7492	3760	5738	2590	8144	3982	6636	3160		
Pniewe . . . . .	6512	2920	5080	2890	6902	3430	5148	2210	7554	3682	6046	2770		
Podgórze <sup>(Bonarka, Miasto, Piaszów)</sup> . . . . .	3932	1680	2408	1420	4840	2770	1440	480	4974	2352	3466	1680		
Poznań . . . . .	7912	3520	6388	3490	8302	4030	6548	2860	8954	4114	7446	3430		
Przemysł . . . . .	2160	1280	3570	2080	3120	1830	3570	2080	1358	660	2640	1560		
Przeworsk . . . . .	2040	1210	3120	1830	3570	2080	3120	1830	1800	1050	2040	1210		
Puck . . . . .	9442	4092	7922	4000	9832	4482	8078	3370	10484	5134	8976	3940		
Puławy . . . . .	4762	2530	4720	2710	5152	2710	3940	3090	5804	2680	4360	2530		
Radom . . . . .	4672	2410	4360	2510	5140	2920	3390	1980	5714	2370	4206	2290		
Radomak . . . . .	5034	2490	4010	2330	5920	3310	3670	1210	6070	3482	4568	2490		
Rawicz . . . . .	8092	3580	6568	3520	8482	4090	6728	2920	9134	4234	7226	3490		
Rozwadow . . . . .	2850	1680	3390	1980	4150	2290	3210	1880	3244	1560	2850	1680		
Rzeszów i Rzeszów Staroniwa	1682	930	2760	1630	3870	2250	2760	1630	2724	1280	1560	930		
Sępólno . . . . .	8452	3670	6928	3640	8842	4210	7088	3040	9494	3670	7986	3610		
Siedlce . . . . .	5572	2980	5200	2950	5962	2980	4420	2560	6614	2740	5106	2670		
Sieradz . . . . .	6202	2950	5140	2920	6592	3460	4838	2210	7244	2950	5736	2860		
Sierpc . . . . .	8812	3880	7288	3910	9202	4060	7448	3130	9854	5252	8346	2950		
Skarżysko . . . . .	4192	2210	4080	2370	4960	2830	3030	1780	5234	2210	3726	2130		
Skierniewice . . . . .	5662	2770	4780	2740	6052	3250	4298	1930	6704	2814	4796	2680		

Od stacji:	Drohobycz		Dziedzice		Gorlice		Iwonicz		Jasło		Jedlicze		Kolomyja	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Do stacji:	Opłaty w markach za 100 kilogramów													
Sokolów . . . . .	8536	5200	4900	2800	5254	2890	5828	2920	5548	2830	5734	2860	6232	3220
Sosnowiec (Radomski i Warszawski)	7546	4126	2066	750	4264	1830	4838	2080	4558	1930	4744	2030	5620	3160
Starogard i Przedmieście	11416	5706	6886	3250	8134	3700	8708	3790	8428	3700	8614	3760	—	—
Starołęka . . . . .	10516	5706	5986	2980	7234	3430	7808	3520	7528	3430	7714	3490	—	—
Suwałki . . . . .	10696	6640	6400	3550	7494	3820	7988	3850	7708	3730	7894	3820	8592	3940
Szamotoły . . . . .	10876	5946	6346	3100	7594	3550	8168	3640	7888	3550	8074	3580	—	—
Szczakowa I) . . . . .	7248	4420	1110	660	3978	1730	4540	2030	4260	1830	4446	1930	—	—
Szczucin . . . . .	6966	4290	3090	1830	3684	1320	4258	1690	3978	1480	4164	1620	5530	3190
Śrem . . . . .	10336	5586	5806	2920	7054	3370	7628	3460	7348	3370	7534	3400	—	—
Środa . . . . .	10246	5526	5716	2890	6984	3340	7538	3430	7278	3340	7444	3400	—	—
Tarnów I) . . . . .	5126	2666	2280	1350	1844	840	2418	1210	2138	1000	2324	1140	—	—
Tłuszcz . . . . .	9296	5440	4766	2620	6014	2950	6588	3040	6308	2950	6494	3010	6992	3340
Tomaszów (Mazow.) . . . . .	7816	4720	3660	2130	4534	2490	5108	2590	4828	2490	5014	2560	5800	3250
Toruń (Miasto, Mokre, Nadbrzezie, Północny i Szkolna)	9976	5346	5446	2800	8694	3250	9268	3340	8988	3250	9174	3310	—	—
Tuchola . . . . .	11146	6126	6616	3190	7864	3610	8438	3700	8158	3610	8344	3670	—	—
Warszawa (Gdańska, Główna, Praga, Wileńska i Wschodnia)	9036	4386	4506	2450	5764	2830	6328	2920	6048	2830	6234	2890	—	—
Wieleń . . . . .	11326	4646	6796	3250	8044	3700	8618	3790	8338	3700	8524	3760	9022	4450
Wierzbnik . . . . .	7156	4080	3660	2080	3874	2080	4448	2210	4168	2080	4354	2130	5200	2950
Wilno . . . . .	11056	6880	6820	3760	7774	3970	8348	4000	8068	3910	8254	3970	8760	4090
Włocławek . . . . .	9526	5046	4996	2450	6244	3130	6818	3160	6538	2670	6724	2830	—	—
Włoszczowa . . . . .	7816	4720	3286	1730	4534	2530	5108	2620	4828	2490	5014	2560	5860	3280
Wolkowysk I, i II. . . . .	9688	5680	5860	3190	6100	3400	6548	3400	6268	3310	6454	3370	7752	3460
Września . . . . .	10336	5586	5806	3040	7054	3370	7628	3460	7348	3370	7534	3400	—	—
Wyszków . . . . .	9376	5560	4660	2680	6294	3010	6868	3100	6588	3010	6574	3070	7072	3430
Zamość . . . . .	6250	3390	4840	2770	3940	2290	3940	2290	3730	2170	3870	2250	4150	2410
Zduńska Wola . . . . .	9116	5320	4586	2330	5834	2830	6408	2920	6128	2830	6314	2860	6520	3610
Żyrardów . . . . .	8936	5200	4406	2250	5664	2770	6238	2890	5948	2770	6134	2830	6632	3520

Od stacji:	Krosno		Limanowa		Stanisławów		Trzebinia		Ustrzyki		Zagórzany			
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Do stacji:	Opłaty w markach za 100 kilogramów													
Sokolów . . . . .	5842	2890	5380	3040	6232	3070	4478	2650	6884	3542	5376	2890		
Sosnowiec <small>(Radomski i Warszawski)</small>	4852	2030	3328	1830	5320	3010	1170	390	5894	2468	4386	1780		
Starogard i Przedmieście	8722	3760	7282	3730	9112	4120	7358	3130	9764	3760	8250	3700		
Starołęka . . . . .	7822	3490	6298	3460	8212	4000	6458	2860	8864	4054	7356	3430		
Suwałki . . . . .	8002	3820	7240	3970	8392	3790	6638	3430	9044	4982	7536	3820		
Szamotuły . . . . .	8182	3610	6742	3580	8572	4120	6818	2950	9224	4294	7716	3520		
Szczakowa 1) . . . . .	4554	1980	3030	1780	5200	2950	630	360	5596	2712	4088	1730		
Szczucin . . . . .	4272	1690	2850	1690	5230	3040	2610	1550	4914	2632	3406	1320		
Śrem . . . . .	7642	3430	6118	3400	8032	3940	6278	2670	8684	3934	7196	3340		
Środa . . . . .	7552	3400	6040	3370	7942	3910	6188	2670	8594	3874	7086	3340		
Tarnów 1) . . . . .	2432	1210	2040	1210	4420	2560	3068	1050	3474	1730	1966	840		
Tłuszcz . . . . .	6602	3010	5500	3100	6992	3190	5238	2450	7644	3782	6136	2950		
Tomaszów (Mazow.) . . . . .	5122	2560	4600	2650	5512	3100	3758	1880	6164	3062	4656	2490		
Toruń <small>(Miasto, Mokre, Nadbrzeże, Północny i Szkolna)</small>	7282	3310	5842	3280	7672	3820	5918	2650	8324	3694	6816	3250		
Tuchola . . . . .	8452	3700	6928	3640	8842	4030	7038	3040	7494	4274	7986	3670		
Warszawa <small>(Gdańska, Główna, Praga, Wileńska i Wschodnia)</small>	6342	2890	5200	2950	6732	3070	4978	2250	7384	2830	5876	2860		
Wieleń . . . . .	8632	3760	7108	3730	9022	4270	7268	3100	9674	4994	8166	3700		
Wierzbnik . . . . .	4462	2170	3940	2290	4900	2800	3120	1830	5504	2422	3996	2030		
Wilno . . . . .	8362	4000	7540	4120	8752	3910	6998	3610	9404	5222	7896	3970		
Włocławek . . . . .	6832	2650	5560	3130	7222	3670	5468	2490	7874	3594	6366	3070		
Włoszczowa . . . . .	5122	2590	4600	2650	5512	3100	3740	1420	6164	3062	4656	2490		
Wołkowysk I. i II. . . . .	6562	3370	6400	3550	7752	3310	5620	3160	7604	3220	6096	3370		
Września . . . . .	7642	3430	6118	3430	8032	3940	6278	2670	8684	3934	7176	3370		
Wyszków . . . . .	6682	3070	5220	3160	7072	3250	5318	2530	7724	3902	6216	3010		
Zamość . . . . .	3940	2290	4600	2650	3730	2170	4600	2650	3570	2080	3940	2290		
Zduńska Wola . . . . .	6422	2890	5020	2860	6812	3430	5058	2130	7464	3462	5956	2800		
Żyrardów . . . . .	6242	2860	4900	2800	6632	3340	4878	2080	7284	4342	5776	2770		