

783.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 9 października 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa w przedmiocie „Regulaminu przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych” oraz „Regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych”.

Na mocy art. 4 p. 8 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1. Na kolejach żelaznych użytku publicznego wprowadza się „Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych¹⁾” oraz „Regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych²⁾” o brzmieniu według załącznika do rozporządzenia niniejszego.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1928 r.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą „Przepisy przewozowe polskich kolei żelaznych”, objęte rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 18 stycznia 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 14, poz. 102) w brzmieniu nadanem im rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 4 czerwca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 572).

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

¹⁾ Patrz załącznik I — str. 1.

²⁾ Patrz załącznik II — str. 25.

REGULAMIN PRZEWOZU OSÓB, BAGAŻU I PRZESYŁEK EKSPRESOWYCH NA KOLEJACH ŻELAZNYCH.

TYTUŁ I.

Zakres regulaminu przewozu,

§ 1. Koleje żelazne i przewozy objęte regulaminem.

1. Niniejszy regulamin przewozu (w skróceniu R. P. O.) obowiązuje na wszystkich kolejach żelaznych użytku publicznego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W komunikacji z kolejami zagranicznymi regulamin obowiązuje jedynie o tyle, o ile dla komunikacji tej nie istnieją odrębne przepisy.

3. Regulamin niniejszy stosuje się także do przewozów, których stacje wyjazdu (wysyłki) i przybycia leżą na obszarze ważności regulaminu niniejszego, a które dokonywane są przez obszar drugiego Państwa tylko tranzytem, o ile zainteresowane koleje żelazne zawarły odrębne układy, na mocy których przepisy regulaminu niniejszego mają być stosowane.

4. Regulamin niniejszy stosuje się również do przewozów ze stacyj i do stacyj, położonych na obszarze Państwa sąsiedniego, jeżeli przewozu na całej przestrzeni dokonywa kolej żelazna leżąca na obszarze ważności regulaminu niniejszego, a Państwo sąsiednie nie sprzeciwia się stosowaniu tego regulaminu.

5. Regulamin niniejszy stosuje się również do przewozów od lub do kolejowych stacyj miejskich, działających poza terenem kolei żelaznej.

6. Regulamin niniejszy może być stosowany również do przewozów, dokonywanych przez kolej żelazną z udziałem regularnych linii okrętowych, automobilowych lub lotniczych (komunikacje kombinowane) z odchyleniami, wynikającymi z właściwości rzeczonych środków przewozowych.

Odchylenia takie muszą być ogłoszone tym samym trybem co i regulamin niniejszy.

§ 2. Postanowienia wykonawcze. Odchylenia. Zmiany tymczasowe.

1. Koleje żelazne mogą wydawać do regulaminu niniejszego postanowienia wykonawcze.

2. Dla drugorzędnych kolei żelaznych miejscowego znaczenia, dla pewnych linii lub pociągów, mogą być w uwzględnieniu szczególnych warunków wprowadzone odchylenia od przepisów niniejszego regulaminu.

3. Odchylenia, o których mowa w p. 2 paragrafu niniejszego, muszą być zatwierdzone przez władzę zwierzchnią. Odchylenia te tudzież postanowienia wykonawcze, o których mowa w p. 1 paragrafu niniejszego, muszą być ogłoszone w ten sam sposób, co taryfy (§ 3) oraz włączone do taryfy.

4. Władza zwierzchnia ma prawo przejściowo i na pewien określony czas zawiesić lub zmienić poszczególne przepisy regulaminu niniejszego i to bądź ogólnie, bądź dla pewnych linii bądź też między pewnymi stacjami. Takie zarządzenia muszą być ogłoszone tym samym trybem co i regulamin niniejszy.

§ 3. Taryfy.

1. Kolej żelazna jest obowiązana wydawać taryfy, które powinny zawierać wszelkie warunki umowy o przewóz oraz wszelkie dane, potrzebne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych.

2. Warunki zawarte w taryfach obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z postanowieniami regulaminu niniejszego.

3. W taryfach musi być wymienione czasopismo publiczne, w którym umieszcza się ogłoszenia o ich wprowadzeniu i późniejszych ich zmianach oraz musi być podane gdzie i za jaką cenę można nabywać daną taryfę.

4. Taryfy nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

5. Każda stacja kolejowa ma obowiązek taryfy, które jej dotyczą, udzielać osobom interesowanym na żądanie do przejrzenia w godzinach służbowych.

6. Zmiany taryf, wprowadzające podwyżki opłat lub utrudnienia warunków przewozu wchodzi w życie najwcześniej po upływie 14 dni od dnia ich ogłoszenia. Zmiany ogłasza się tym samym sposobem, jakim została ogłoszona taryfa. Taryfy, zaprowadzone na pewien określony czas, tracą moc obowiązującą po upływie tego czasu bez ich odwołania ogłoszeniem.

§ 4. Obowiązek przewozu.

Kolej żelazna nie może odmówić przewozu:

- a) jeżeli podróżny zastosuje się do postanowień niniejszego regulaminu i do obowiązujących taryf oraz do ogólnie obowiązujących zarządzeń kolejowych;
- b) jeżeli przewozu można dokonać zwykłymi środkami przewozowymi;
- c) jeżeli przewóz na mocy prawnie wydanych zarządzeń lub ze względu na zachowanie porządku publicznego nie jest wzbroniony choćby ten zakaz dotyczył tylko części drogi przewozu;
- d) jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zaradzić.

TYTUŁ II.

Umowa o przewóz.

R o z d z i a ł I.

Przewóz podróżnych.

§ 5. Prawo przejazdu. Sprzedaż biletów. Poczekalnie.

1. Podróżny, rozpoczynając jazdę, musi posiadać bilet na przejazd. Taryfy mogą jednak przewidywać wyjątki pod tym względem.

2. Podróżny jest obowiązany sprawdzić, czy otrzymał właściwy bilet, zachować go przez cały czas podróży i okazywać na żądanie organom upoważnionym do kontroli, przy wejściu do poczekalni, przy wyjściu na peron i przy wyjściu z peronu, przy wsiadaniu do wagonu a także w każdym czasie podczas jazdy i oddać go przed samem ukończeniem lub po ukończeniu podróży, zależnie od urządzeń istniejących na końcowym odcinku podróży.

3. Kasy biletowe powinny być otwarte na stacjach o większym ruchu przynajmniej na godzinę, na innych stacjach przynajmniej na pół godziny przed odejściem odnośnego pociągu.

4. Na pięć minut przed odejściem pociągu kolej żelazna ma prawo odmówić sprzedaży biletu.

5. Kolej żelazna może żądać, aby kupujący bilet uścił należność już odliczoną.

6. Poczekalnie powinny być otwarte dla podróżnych co najmniej na godzinę przed odejściem pociągu.

7. Na stacjach węzłowych podróżni mogą pozostawać w poczekalni do czasu odejścia odpowiedniego pociągu, nie mogą jednak wymagać, aby poczekalnia była dla nich otwarta w czasie od godziny 23-ej do godz. 6-ej, jeżeli w tym czasie niema pociągów.

8. Osobom, wyszczególnionym w § 13-ym, można wzbronąć przebywania w poczekalniach.

Wprowadzanie do poczekalni i restauracyj stacyjnych psów (z wyjątkiem małych pieszków pokojowych) oraz rowerów, jak również palenie tytoniu w poczekalniach może być wzbronione. Zakaz taki należy podać do wiadomości przez wywieszenie ogłoszenia w odnośnych lokalach.

§ 6. Bilety.

1. Jako „bilet” należy rozumieć wszelkiego rodzaju dowód ważny na przejazd kolejami żelaznymi.

2. Bilety powinny zawierać następujące dane:

a) stacja wyjazdu i przeznaczenia;

b) oznaczenie drogi przejazdu: jeżeli użycie różnych dróg lub środków przewozowych jest dozwolone, powinno to być na bilecie zaznaczone;

c) rodzaj pociągu i klasa wagonu;

d) opłata za przejazd;

e) dzień, od którego zaczyna się ważność biletu;

f) czas ważności.

3. Bilet wolno odstąpić drugiej osobie tylko wtedy, gdy nie jest imienny i jeżeli podróż nie została jeszcze rozpoczęta.

§ 7. Zniżka opłat za przejazd dzieci.

1. Podróżny może wieźć ze sobą bezpłatnie bez biletu tylko dwoje dzieci do ukończonego 4-go roku życia, o ile nie żąda dla nich osobnego miejsca.

2. Dzieci po ukończonym czwartym roku aż do ukończenia dziesięciu lat życia przewozi się za połowę normalnej ceny taryfowej. Taką samą opłatę uiszczają należy za dzieci w wieku do 4 lat, dla których zażądano osobnych miejsc.

3. Zniżka dla dzieci stosuje się wyłącznie do biletów taryfy normalnej, do biletów zaś według taryfy ulgowej tylko wtedy, gdy odnośna taryfa ulgowa to przewiduje.

§ 8. Czas ważności biletów.

1. O ile taryfy nie przewidują dłuższego czasu ważności biletów, czas ten wynosi: przy biletach na przejazd w jednym kierunku:

za odległości do 150 km. 1 dobę

za każde dalsze rozpoczęte 200 km. odległości 1 „

przy biletach tam i z powrotem:

przy odległości do 75 km. włącznie 1 dobę

za każde dalsze rozpoczęte 100 km. odległości 1 „

2. Specjalne bilety o cenach niższych mogą posiadać odmienny czas ważności.

3. Dzień datowania biletu uważa się jako pierwszy pełny dzień jego ważności. Bilet wydany na pociąg odchodzący według rozkładu jazdy o północy otrzymuje datę dnia następującego po północy.

4. Podróż może być rozpoczęta dowolnego dnia czasu ważności. Kolej żelazna ma prawo dla pewnych linii lub odcinków zarządzić, iż wyjazd ma nastąpić w dniu datowania biletu, pociągiem oznaczonym na bilecie lub w oznaczonej na bilecie porze. Zarządzenia takie należy podać do publicznej wiadomości w ten sam sposób co i taryfy.

5. Podróż ma być ukończona najpóźniej o północy ostatniego dnia ważności biletu. Podróżny jednak z biletem o jednodniowej ważności, o ile rozpoczął podróż w dniu datowania biletu, ma prawo dojechać bez przerwy do stacji przeznaczenia nawet po północy.

§ 9. Wyznaczanie i zamawianie miejsc. Przedziały dla kobiet i niepalących. Otwieranie okien.

1. Podróżnym nie wolno wsiadać do pociągu po sygnale odjazdu.

2. Podróżni winni przy zajmowaniu miejsc w pociągach stosować się do wskazówek właściwego personelu kolejowego; na żądanie podróżnego personel kolejowy obowiązany jest wskazać mu miejsce w pociągu.

3. Podróżnemu wolno, wsiadając, założyć wolne miejsce dla siebie i dla każdej z nim jadącej osoby, której bilet może okazać.

4. Kto opuszcza miejsce, nie założwszy go, traci do niego prawo.

5. Osoby, które na stacji pośredniej muszą przesiąść się do innego pociągu, mają pierwszeństwo przed osobami rozpoczynającymi dopiero podróż tym pociągiem.

6. Oddzielne miejsca mogą być zamawiane w pociągach, w których skład wchodzi wagony z miejscami numerowanymi lub sypialniami. Wysokość opłaty dodatkowej za zamawianie miejsc oznacza taryfa.

7. Oddzielne przedziały w wagonach wynajmuje kolej żelazna za opłatą taryfową w miarę możliwości.

8. Zamawiający przedział musi posiadać tyle biletów ile jest miejsc w przedziale. Ilość podróżnych w zamówionym przedziale nie może być większa od ilości biletów. Jeżeli w zamówionym przedziale stwierdzona zostanie większa ilość podróżnych niż biletów, stosuje się do podróżnych bez biletu postanowienia § 12.

9. Oddzielne wagony kolej wynajmuje w miarę możliwości. Opłatę za wynajmowanie wagonów tudzież szczegółowe warunki określają taryfy.

10. W każdym pociągu, którego przebieg trwa więcej niż 3 godziny, musi być najmniej po jednym przedziale klasy II i III, przeznaczonym wyłącznie dla kobiet, o ile w składzie danego pociągu znajdują się przynajmniej 3 przedziały odnośnej klasy. We wszystkich pociągach, mających w swym składzie 2 lub więcej przedziałów jednej klasy, przynajmniej połowa ogólnej liczby przedziałów każdej klasy winna być przeznaczona dla niepalących. O ile w pociągu znajduje się tylko jeden przedział klasy I, II lub III, to w przedziale tym palenie jest dozwolone tylko za zgodą wszystkich jadących w tym przedziale podróżnych.

11. Mężczyźni nie mogą zajmować miejsc w przedziałach dla kobiet nawet za ich zezwoleniem. Kobietom wolno chłopców do ukończonego dziesiątego roku życia brać ze sobą do przedziałów dla kobiet.

12. W przedziałach dla kobiet i dla niepalących nie wolno palić nawet za zezwoleniem współpodróżnych. Jeżeli cały wagon przeznaczony został dla niepalących, nie wolno w nim palić nawet na korytarzu. Do przedziałów i wagonów dla niepalących nie wolno wchodzić z zapalonym cygarem, papierosem lub fajką.

Niestosujący się do zakazu palenia tytoniu powinien zapłacić 5 złotych.

13. Przedziały dla kobiet i dla niepalących powinny być jako takie oznaczone odpowiednimi napisami.

Otwieranie okien wagonu dozwolone jest tylko za zgodą wszystkich podróżnych, jadących w przedziale.

§ 10. Przerwy jazdy na stacjach pośrednich.

Taryfy powinny określać, ile razy i na jak długo podróżni mają prawo przerywać podróż na stacjach pośrednich.

§ 11. Zmiana klasy lub pociągu.

1. Na stacji wyjazdu podróżny ma prawo nie później niż na 5 minut przed odejściem pociągu żądać wymiany swego biletu na bilet klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej za dopłatą różnicy cen. Kolej żelazna ma prawo odmówić wymiany, jeżeli bilet jest już przecięty przez kontrolę.

2. Za dopłatą ustaloną w taryfie, oraz po uprzednim zgłoszeniu konduktorowi może podróżny jechać całą drogę lub tylko część w klasie wyższej, niż w tej, na którą opiewa jego bilet, lub w pociągu o taryfie wyższej. Taka zamiana jest niedopuszczalna, jeżeli podróżny posiada bilet wydany na zasadzie taryfy, zawierającej pod tym względem ograniczenia.

§ 12. Podróżny bez ważnego biletu. Bilety peronowe.

1. Podróżny, który nie może okazać ważnego na przejazd biletu, obowiązany jest niezależnie od odpowiedzialności karnej zapłacić podwójną cenę biletu za drogę przebytą, jeżeli zaś stacji wyjazdu nie można odrazu i z całą pewnością stwierdzić — podwójną cenę biletu za całą drogę, którą przebył pociąg, jednakże w obu wypadkach nie mniej, niż 5 zł. Kwotę powyższą należy uiścić również i w tym wypadku, gdy pociąg nie ruszył jeszcze z miejsca.

2. Podróżny, który bez wezwania uprzedzi konduktora, że nie mógł kupić biletu, powinien uiścić cenę pojedynczą biletu oraz dopłatę w wysokości 1 zł., ogółem jednak nie więcej, niż podwójną cenę tego biletu. O ile w tym wypadku konduktor nie wystawi natychmiast biletu na zgłoszony przejazd, podróżny obowiązany jest zażądać od konduktora poświadczenia o zgłoszeniu braku biletu.

3. Do żadnych dopłat nie jest obowiązany:

- a) podróżny, któremu kolejowa kasa biletowa nie wydała bezpośredniego biletu do stacji przeznaczenia i poświadczyła to na wydanym mu bilecie, jeżeli na stacji pośredniej, do której opiewa jego bilet z powodu krótkiego postoju nie mógł kupić nowego biletu i o tem uprzedził bez wezwania konduktora;
- b) podróżny, który rozpoczął podróż swą na przystanku, na którym nie wydaje się biletów.

4. Kolej żelazna ma prawo usunąć z pociągu podróżnego, który odmawia uiszczenia bezzwłocznie opłat, wyszczególnionych w p. 1 i 2 paragrafu niniejszego.

W tym wypadku podróżny nie ma prawa wymagać, aby jego bagaż był mu dostarczony na inną stację, niż ta, na którą go nadano.

5. Osoby, wchodzące do zamkniętych części stacji bez biletu ważnego na przejazd, powinny posiadać bilet peronowy, który należy okazać przy wejściu i oddać przy opuszczeniu tej części stacji. Bilet peronowy nie daje prawa wstępu do pociągu. Kto bez ważnego biletu wstępuje na części zamknięte stacji, powinien zapłacić 1 zł.

6. Kto bez biletu jazdy wejdzie do pociągu, przygotowanego do odjazdu, powinien zapłacić 5 zł.

7. Na każdą uiszczoną dopłatę kolej żelazna obowiązana jest wydać pokwitowanie.

§ 13. Osoby wyłączone od przejazdu lub dopuszczone warunkowo. Uszkodzenie wagonu.

1. Nie przyjmuje się do pociągu lub można usunąć z pociągu w czasie podróży:

- a) osoby w stanie nietrzeźwym, osoby, które zachowaniem swem obrażają przyzwoitość publiczną, zakłócają spokój lub które nie stosują się do przepisów ustawowych

i regulaminu oraz do zarządzeń kolei żelaznych; osoby te nie mają prawa żądać zwrotu ceny biletu ani opłaty pobranej za bagaż;

b) osoby, które wskutek choroby lub innych przyczyn mogłyby być przykre lub niebezpieczne dla towarzyszy podróży, chyba, że wynajęto dla nich uprzednio osobny przedział lub że taki przedział może im być oddany do użytku za opłatą określoną w taryfie. Jednakowoż osoby, które zachorowały w czasie jazdy należy dowieźć do pierwszej takiej stacji, gdzie mogą otrzymać konieczną opiekę. Opłatę za przejazd i za przewóz bagażu zwraca się im po potrąceniu należności za przejechaną drogę.

2. Pozatem przy przewozie osób chorych obowiązują osobne przepisy wydane w tym względzie przez właściwą władzę.

3. Kolej żelazna ma prawo żądać zwrotu kosztów odkażania przedziałów lub wagonów, użytych do przewozu chorych.

4. Wszelkie szkody, powstałe skutkiem uszkodzenia albo zanieczyszczenia wagonu lub inwentarza kolejowego przez podróżnych, powinny być przez nich pokryte. Kolej ma prawo wymagać bezzwłocznej zapłaty lub zabezpieczenia należności.

5. Należności z powyższego tytułu oblicza się według ustanowionego przez kolej żelazną cennika.

§ 14. Przedmioty wyłączone od przewozu w wagonach osobowych.

1. Nie wolno zabierać do wagonów osobowych przedmiotów zagrażających niebezpieczeństwem, w szczególności zaś broni nabitej, materiałów wybuchowych, łatwo zapalnych, żrących, lub zakaźnych jak również przedmiotów, które mogłyby być niedogodne lub przykre dla współpodróżnych.

Jednakowoż osobom, mającym pozwolenie noszenia broni palnej, wolno jest wziąć ze sobą również podręczną amunicję. Osobom, które pełniąc służbę publiczną obowiązane są mieć przy sobie broń palną, wolno jest w czasie przejazdu służbowego mieć przy sobie broń nabita.

2. Służba kolejowa ma prawo sprawdzać w obecności podróżnego przedmioty zabrane do wagonu, jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie co do przekroczenia postanowienia p. 1 paragrafu niniejszego.

3. Przekraczający powyższe postanowienia odpowiadają za wszelką szkodę, wynikłą skutkiem niestosowania się do postanowień p. 1 paragrafu niniejszego i podlegają nadto karom, przewidzianym przez ustawy.

§ 15. Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych. Przewóz psów w wagonach bagażowych. Posługacze bagażowi.

1. Podróżnym wolno brać ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych przedmioty łatwe do noszenia (bagaż ręczny), o ile nie sprzeciwiają się temu przepisy celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne lub innych władz administracyjnych i jeżeli przedmiotami temi nie można uszkodzić wagonu. Każdy podróżny ma dla swego bagażu ręcznego do dyspozycji tylko przestrzeń nad miejscem, które zajmuje i pod temże. Taryfy mogą ustanawiać dalsze ograniczenia.

2. Bagaż ręczny pojedynczego podróżnego nie może ważyć więcej niż 25 kg. Pojedynczych sztuk bagażu, ważących więcej niż 25 kg. nie wolno brać do wagonu nawet wówczas, gdy one należą do kilku razem jadących podróżnych.

3. W razie ujawnienia bagażu w ilości przewyższającej pojemność przeznaczoną dla niego miejsca lub o wadze przewyższającej normy powyżej wskazane, kolej żelazna ma prawo usunąć bagaż ten z wagonu i pobrać za jego przewóz taryfową opłatę za bagaż od stacji wyjazdu oraz dopłatę w wysokości 5 zł.

4. Zwierząt żywych nie wolno zabierać do wagonów osobowych, wykryte zaś należy usunąć z wagonu na najbliższej stacji.

Wyjątek stanowią:

- a) małe pieski i ptaki, tudzież inne małe zwierzęta domowe na ręku lub w klatkach, o ile nie zabraniają tego przepisy policyjne a współpodróżni nie sprzeciwiają się zabraniu ich do przedziału;
- b) psy każdego rodzaju i każdej wielkości, jeżeli ich właściciele jadą z nimi w osobnym zamówionym przedziale.

Taryfy lub rozkłady jazdy mogą zabraniać zabierania zwierząt do pewnych rodzajów wagonów lub kategorii pociągów.

5. Ponadto do przewozu psów, zabieranych przez podróżnych stosuje się przepisy następujące:

- a) psy luzem przewozi się, w miarę możliwości, w osobnych pomieszczeniach wagonu bagażowego;
- b) umieszczanie w wagonie, żywienie, przeładowanie na stacjach węzłowych i wyładowanie psów na stacjach przeznaczenia jest obowiązkiem podróżnego;
- c) psy, nie umieszczone w klatkach lub koszach, powinny być zaopatrzone w kaganiec i smyczę;
- d) psy w wagonach osobowych, jak również w bagażowych przewozi się za biletami blankietowymi z napisem „pies” lub za specjalnymi biletami w tym celu zaprowadzonymi;
- e) kolej żelazna nie ma obowiązku przechowywać psów, których podróżny nie odebrał niezwłocznie po przybyciu na stację przeznaczenia;
- f) jeżeli odbiór psów nie nastąpił w ciągu dwóch godzin po przybyciu ich na stację przeznaczenia, kolej żelazna może: albo psy przechować za opłatą, przewidzianą w taryfie, albo też oddać je na przechowanie według swego uznania bez wszelkiej za to odpowiedzialności.

6. Taryfy stanowią, czy i za jakie zwierzęta powinny być opłacone należności za przewóz.

7. W razie ujawnienia w pociągu zwierząt, za które nie uiszczono należności za przewóz, podróżny, który je wiezie, obowiązany jest uiścić podwójną należność taryfową za przewóz, najmniej 5 zł. Podróżny jednak, który bez wezwania uprzedzi konduktora, że nie opłacił przewozu, uiszcza pojedynczą cenę przewozu oraz dopłatę w wysokości 1 zł. Podróżnego, który wzbrania się uiścić powyższe dopłaty, kolej żelazna ma prawo wyłączyć od dalszej jazdy bez zwrotu ceny za nieprzejechany szlak.

8. Nadzór nad bagażem ręcznym i zwierzętami, które podróżny zabiera ze sobą należy do niego samego.

9. Podróżny jest odpowiedzialny za szkody, powstałe wskutek zabrania ze sobą do wagonu bagażu ręcznego lub zwierząt.

10. Kolej powinna utrzymywać na większych stacjach posługaczy bagażowych w liczbie dostatecznej. Obowiązkiem ich jest na żądanie podróżnych przenosić bagaż w obrębie dworca kolejowego.

11. Posługacz bagażowy powinien mieć widoczne oznaki służbowe i posiadać przy sobie instrukcję służbową oraz taryfę opłat za swe usługi, którą na żądanie powinien okazywać podróżnym. Taryfa posługaczy bagażowych powinna być ponadto umieszczona na stacji w miejscu widocznym.

12. Na żądanie podróżnego posługacz bagażowy powinien wydać mu markę ze swoim numerem, jako dowód przyjęcia bagażu.

13. Za przedmioty, oddane posługaczowi bagażowemu do przeniesienia w obrębie dworca kolejowego, kolej odpowiada jak za bagaż, przyjęty do przewozu (§ 36).

§ 16. Spóźnianie się pociągów. Utrata połączeń. Odwołanie pociągów.

1. Jeżeli wskutek spóźnienia się pociągu podróżny utracił połączenie z innym pociągiem lub jeżeli pociąg odwołany na całym lub częściowym jego przebiegu, podróżny zaś chce dalej odbywać podróż, kolej żelazna jest obowiązana przewieźć go z bagażem, o ile

to możliwe i bez żadnej dopłaty pociągiem, dążącym ku tej samej stacji przeznaczenia na tej samej linii lub, jeżeli to umożliwi podróżnemu przyjazd do stacji przeznaczenia z mniejszym opóźnieniem, na innej linii, należącej do tej samej kolei żelaznej.

Zawiadowca stacji powinien w danym razie poświadczyć na bilecie, że podróżny utracił połączenie lub że odwołano pociąg, w razie zaś potrzeby przedłużyć termin ważności biletu, zaświadczyć bilet jako ważny na nową linię przejazdu, na wyższą klasę, lub na pociąg o wyższej opłacie za przejazd. Kolej żelazna może w taryfach lub w rozkładach jazdy pewne pociągi wyłączyć od możliwości korzystania z nich w powyższych wypadkach.

2. W razie przerw ruchu, wywołanych wypadkami żywiołowymi lub innymi okolicznościami nadzwyczajnymi, kolej żelazna powinna przedsięwziąć możliwe środki do przewiezienia podróżnych, zatrzymanych w drodze do miejsca, od którego możliwa jest dalsza podróż koleją żelazną.

3. O spóźnieniu się pociągu ponad 15 minut powinny być wywieszane ogłoszenia na stacjach.

4. O przerwie w ruchu pociągów, trwającej dłużej niż 1 dobę, kolej żelazna powinna podać do publicznej wiadomości w ten sam sposób, co i taryfy.

R o z d z i a ł II.

Przewóz bagażu.

§ 17. Pojęcie bagażu. Przedmioty wyłączone od przewozu.

1. Za bagaż uważa się tylko przedmioty przeznaczone do użytku podróznego w podróży, zawarte w kufrach, koszach, walizach, trokach, pudłach i w innym podobnym opakowaniu.

2. Nadto dopuszcza się do przewozu jako bagaż pod warunkiem, że służą do użytku podróznego:

- a) krzesła przenośne na kołach dla chorych;
- b) wózki dziecięce;
- c) kufry i walizki z próbkami towarów;
- d) instrumenty muzyczne przenośne, w skrzynkach, futerałach lub w innym opakowaniu;
- e) przedmioty służące do przedstawień artystów o ile ich opakowanie, objętość i ciężar pozwalają na szybkie załadowanie i umieszczenie w wagonie bagażowym;
- f) instrumenty miernicze o długości do 4 m. i ręczne narzędzia rzemieślnicze;
- g) rowery, trycikle i motocykle, o ile przybory dodatkowe zostaną usunięte, zbiorniki zaś benzynowe posiadają kurki spustowe, oraz są zupełnie próżne;
- h) narty łyżwiarskie i żagle łyżwiarskie;
- i) saneczki na jedną lub dwie osoby.

3. Pozatem kolej żelazna może przyjmować jako bagaż następujące przedmioty:

- a) produkty spożywcze w ilości nie przewyższającej 50 kg. za bilet;
- b) małe zwierzęta i psy w klatkach, skrzyniach i t. p., o ile załadowanie tych zwierząt nie wywołałoby konieczności dezynfekcji wagonu;
- c) zwierzęta świeżo ubite i przez polujących wiezione ze sobą, o ile krwawiące części są tak zasłonięte, że inny bagaż nie może być przez nie zanieczyszczony.

Podróżny obowiązany jest na żądanie kolei żelaznej pomagać przy załadowaniu, przeładowaniu i wyładowaniu przedmiotów, wymienionych w pp. 2 i 3 paragrafu niniejszego.

4. Od przewozu jako bagaż wyłącza się:

(1) Przedmioty, stanowiące przywilej poczty.

(2) Przedmioty, które z powodu swej objętości, wagi lub innych właściwości nie nadają się do przewozu wagonami przeznaczonymi do przewozu bagażu.

(3) Zwioki.

(4) Materiały wybuchowe, samozapalne, łatwozapalne, trujące, żrące, budzące odrazę, cuchnące lub zakaźne.

5. Jeżeli kolej żelazna stwierdzi, że przyjęto do przewozu przedmioty wyłączone od przewozu jako bagaż, to w braku innych przepisów prawnych ma ona obowiązek wezwać natychmiast podróżnego do odebrania przesyłki. Jeżeli podróżny nie może być odszukany lub nie rozporządzi przesyłką, kolej żelazna postępuje z nią według § 21 p. 8.

§ 18. Odpowiedzialność podróżnego za swój bagaż. Dopłaty.

1. Posiadacz kwitu bagażowego jest odpowiedzialny za zachowanie przepisów § 17. Ponoś on wszelkie następstwa przekroczenia tych przepisów.

2. W razie podejrzenia o takie przekroczenie kolej żelazna ma prawo sprawdzić, czy zawartość bagażu odpowiada przepisom. Posiadacza kwitu bagażowego wzywa się, aby był obecny przy sprawdzaniu; jeżeli nie zjawi się lub jeżeli nie można go odszukać, należy dokonać sprawdzenia w obecności 2 świadków, nie należących do służby kolei żelaznej. Jeżeli przekroczenie zostanie stwierdzone, posiadacz kwitu bagażowego powinien zwrócić koszty, spowodowane sprawdzeniem.

3. W wypadkach przekroczenia postanowień § 17 posiadacz kwitu bagażowego uiszcza dopłatę, która wynosi:

- a) za przedmioty, wyłączone od przewozu według p. 4 (3) i (4) § 17 po 15 zł. od kilograma wagi przedmiotu, wyłączonego od przewozu, najmniej jednak 30 zł.,
- b) za wszelkie inne przedmioty 5 zł. od kilograma wagi przedmiotu, wyłączonego od przewozu jako bagaż, najmniej jednak 10 zł.

Prócz tego posiadacz kwitu bagażowego, zależnie od wypadku, obowiązany jest do uiszczenia różnicy w opłacie przewozowej, do pokrycia powstałej szkody i wynagrodzenia kosztów sprawdzenia zawartości bagażu oraz ponosi prawem przewidzianą odpowiedzialność karną.

§ 19. Opakowanie i stan bagażu.

1. Kolej żelazna może odmówić przyjęcia bagażu, którego opakowanie jest niedostateczne, lub którego przygotowanie do przewozu jest wadliwe. Jeżeli pomimo tego bagaż będzie przyjęty, kolej żelazna ma prawo uczynić uwagę o stanie jego w kwicie bagażowym. Przyjęcie przez podróżnego kwitu bagażowego z taką uwagą uważa się za uznanie słuszności stwierdzenia.

2. Sztuki bagażu powinny być zaopatrzone w trwale uwidocznione nazwisko podróżnego, jego adres i stację przeznaczenia. Przyjęcia sztuk, które nie posiadają takich napisów, można odmówić. Jeżeli na żądanie podróżnego kolej żelazna wykonywa te czynności, ma ona prawo pobrać za to opłaty, określone w taryfach.

3. Dawne nalepki, adresy i inne napisy z poprzednich przewozów podróżny powinien usunąć.

§ 20. Nadanie bagażu. Kwit bagażowy.

1. Kolej żelazna przyjmuje bagaż do przewozu za okazaniem biletu jazdy, ważnego co najmniej do stacji przeznaczenia bagażu.

Taryfy mogą jednak określić, pod jakimi warunkami przewozi się bagaż bez okazania biletu jazdy.

2. Bagaż powinien być nadany w czasie przewidzianym do sprzedaży biletów. Jednakże kolej ma prawo nie przyjąć bagażu, dostarczonego później, niż na 15 minut przed czasem odejścia odnośnego pociągu.

3. Kolej żelazna obowiązana jest zważyć bagaż. Jeżeli jednak w taryfie dla pewnych przedmiotów przewidziane są stałe normy wagi, kolej żelazna nie waży takiego

bagażu, biorąc za podstawę do obliczenia przewoźnego te normy. Jeżeli nadawca zażąda zważenia takich przedmiotów, a kolej żelazna może uczynić zadość żądaniu, wówczas przyjmuje się jako podstawę do obliczenia należności za przewóz wagę stwierdzoną.

4. Po przyjęciu bagażu kolej wydaje podróżnemu kwit bagażowy. Na kwicie bagażowym powinny być oznaczone:

- a) stacja nadania i przeznaczenia,
- b) w danym razie droga przewozu,
- c) dzień nadania i pociąg, na który nadano bagaż,
- d) numery biletów z wyjątkiem wypadku przewidzianego w ust. 2-gim p. 1 paragrafu niniejszego,
- e) ilość i waga sztuk,
- f) należność za przewóz i ewentualne inne opłaty,
- g) w danym razie deklarowaną kwotę wartości dostawy, wyrażoną słowami (§ 35).

5. Opłaty, połączone z przewozem bagażu, tudzież należności za deklarację wartości dostawy powinny być uiszczone przy nadaniu.

6. Na stacjach, nie posiadających ekspedycji bagażowych, tudzież w wypadkach wyjątkowych, kolej żelazna może przyjąć bagaż z warunkiem, że zważenie tegoż i opłata za jego przewóz nastąpi dopiero na stacji przeznaczenia lub pośredniej przed wydaniem bagażu.

W wypadkach takich uważa się bagaż za przyjęty do przewozu z chwilą oddania go kolei żelaznej.

7. Podróżny, przyjmując kwit bagażowy, obowiązany jest sprawdzić, czy tenże sporządzony został odpowiednio do jego wskazówek.

8. Na kwitach bagażowych nie wolno umieszczać napisów o przeznaczeniu innym jak służbowe.

§ 21. Wydawanie.

1. Kolej żelazna wydaje bagaż za zwrotem kwitu bagażowego i po zapłaceniu nieuiszczonych jeszcze należności i kosztów. Kolej żelazna nie jest obowiązana sprawdzać, czy posiadacz kwitu bagażowego jest upoważniony do odbioru.

2. Posiadacz kwitu bagażowego może żądać wydania bagażu na stacji przeznaczenia po przybyciu pociągu, na który bagaż nadano, po upływie czasu koniecznego do wykonania wszelkich czynności, związanych z wydaniem bagażu, tudzież w danym razie z załatwieniem formalności celnych, podatkowych, policyjnych oraz innych władz administracyjnych.

3. W razie nieprzedstawienia kwitu bagażowego kolej żelazna obowiązana jest wydać bagaż tylko wówczas, gdy zgłaszający się udowodni swe prawo do niego: jeżeli dowód ten będzie uważany za niewystarczający, kolej żelazną może żądać złożenia kaucji.

4. Bagaż wydaje się na stacji, do której został nadany. Na żądanie posiadacza kwitu bagażowego, zgłoszone w stosownym czasie można bagaż zwrócić na stacji nadania, wydać na stacji pośredniej, za zwrotem kwitu bagażowego, o ile na wykonanie takiego żądania pozwalają okoliczności i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne oraz innych władz administracyjnych.

5. Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano bagażu stosownie do postanowień p. 2 paragrafu niniejszego, może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym, którego dnia i o której godzinie domagał się wydania bagażu.

6. Posiadacz kwitu bagażowego może przy wydaniu bagażu zażądać sprawdzenia jego wagi w swej obecności. Za dokonanie tej czynności kolej żelazna pobiera opłatę przewidzianą w taryfie. Opłatę pobraną zwraca się podróżnemu, jeżeli stwierdzony będzie brak wagi, za który kolej żelazna odpowiada.

7. Jeżeli odbiór bagażu nie nastąpi w ciągu 24 godzin od chwili przybycia, kolej żelazna pobiera za przechowanie bagażu opłatę, oznaczoną w taryfie.

8. Kolej żelazna ma prawo bagaż nieodebrany w ciągu 30 dni od chwili przybycia na stację przeznaczenia, sprzedać przy zachowaniu postanowień p. 3 i 4 § 60, o ile nie sprzeciwiają się temu przepisy celne, podatkowe, policyjne i innych władz administracyjnych. Przedmioty łatwo psujące się albo takie, których wartość nie stoi w żadnym stosunku do opłaty za przechowanie, kolej żelazna może sprzedać również przed upływem powyższego terminu.

W razie sprzedaży uzyskana suma po potrąceniu należności i kosztów sprzedaży pozostaje do rozporządzenia posiadacza kwitu bagażowego.

R o z d z i a ł I I I .

Przepisy wspólne dla przewozu osób i bagażu.

§ 22. Pociągi. Rozkłady jazdy. Postoje.

1. Przewozu dokonywa się bądź pociągami regularnymi przewidzianymi w rozkładach jazdy, bądź pociągami kursującymi w miarę potrzeby.

Zamówienia na pociągi nadzwyczajne uwzględnia kolej żelazna w miarę możliwości.

2. Rozkłady jazdy powinny być przed ich wprowadzeniem podane do wiadomości publicznej i wywieszane na stacjach. Rozkłady te powinny wskazywać rodzaj pociągu, klasy wagonów i godziny odjazdu pociągów, na stacjach zaś węzłowych również czas przyjazdu i ważniejsze połączenia. Rozkłady jazdy, które straciły swą ważność, powinny być bezzwłocznie usuwane.

3. Bezzwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na stacji, służba pociągowa oznajmia nazwę stacji i czas postoju, trwającego ponad 5 minut. Na stacjach węzłowych służba pociągowa wzywa oprócz tego do przesiadania do pociągów innych kierunków.

4. Podróżny powinien sam troszczyć się o to, aby wsiadł do właściwego pociągu oraz na właściwej stacji wysiadł, względnie przesiadł się. Wysiadać z wagonów można na stacjach dopiero po zupełnym zatrzymaniu się pociągu. Jeżeli pociąg zostanie zatrzymany wyjątkowo poza obrębem stacji, podróżni mogą wysiadać tylko za wyraźnym zezwoleniem kierownika pociągu, powinni jednak usunąć się natychmiast z toru kolejowego i na pierwszy znak, dany przez kierownika pociągu, zająć miejsca z powrotem.

5. Zabrania się bez uzasadnionej przyczyny zatrzymywać pociąg podczas biegu przy pomocy hamulca bezpieczeństwa lub innym jakimkolwiek sposobem. Za przekroczenie postanowienia niniejszego podróżny winien uiścić bezzwłocznie na rzecz kolei kwotę oznaczoną w taryfie, prócz tego, na wypadek szkód, wyrządzonych takim czynem kolei żelaznej lub osobom trzecim, ponosi podróżny odpowiedzialność sądową na zasadach ogólnych.

§ 23. Zasady obliczania opłat przewozowych.

1. Opłaty przewozowe oblicza się według obowiązujących taryf.

2. Na każdej stacji powinien znajdować się na miejscu widocznym wykaz cen biletów z tej stacji do stacyj uczęszczanych oraz wykaz taryfowych stawek bagażowych.

3. Prócz należności przewozowych i opłat dodatkowych, przewidzianych w taryfie, wolno kolei żelaznej pobierać tylko zwrot wydatków w gotowiznie, jako to opłat wywozowych i przywozowych, nie przewidzianych w taryfie kosztów przewiezienia z jednego dworca na drugi, kosztów poprawienia zewnętrznego i wewnętrznego opakowania, niezbędnego dla zabezpieczenia przesyłki i innych podobnych wydatków.

Dowody na poczynione wydatki mają być dołączone do odnośnych dokumentów przewozowych.

4. Z powodu poczynionych w gotowiznie wydatków kolej żelazna ma prawo pobierać opłaty przewidziane w taryfie; wolne są od tej opłaty opłacone przez kolej żelazną gotówką należności za dostawę, przewoźne, portorja pocztowe i stemple.

5. Wydatki w gotowiznie oraz opłaty wymienione w p. 4 paragrafu niniejszego obciążają przesyłkę.

§ 24. Zakaz umów odrębnych.

1. Taryfy muszą być stosowane jednakowo do wszystkich, korzystających z usług kolei żelaznej.
2. Każdy odrębny układ, mocą którego jednej lub kilku osobom przyznanoby zniżkę opłat oznaczonych w taryfie, jest zakazany i nieważny.
3. Natomiast dozwolone są zniżki opłat należycie ogłoszone i dostępne w równej mierze dla każdego, o ile dopełni warunków, wskazanych przy stosowaniu zniżki. Również dozwolone są zniżki bądź dla służby kolei żelaznej dla przewozów na potrzeby administracji publicznej lub w uwzględnieniu celów dobroczynnych, wychowawczych i naukowych.

§ 25. Formalności celne, akcyzowe oraz wymagane przez władze skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne.

1. Podróżny obowiązany jest zastosować się do przepisów celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych i innych władz administracyjnych, które dotyczą tak jego osoby jak i rewizji jego bagażu nadanego i ręcznego. Podróżny powinien być obecny przy rewizji, chyba że przepisy dopuszczają wyjątki. Kolej żelazna nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności wobec podróżnego w razie niezastosowania się przez niego do tych przepisów.
2. Jeżeli kolej żelazna na żądanie podróżnego lub w myśl obowiązujących przepisów z urzędu załatwia formalności celne, akcyzowe oraz wymagane przez władze skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne, ma ona prawo pobierać za to opłaty, oznaczone w taryfie.

§ 26. Zwroty.

1. Podróżny, który z powodu braku miejsca w klasie, odpowiadającej jego bileto-
wi, przejechał na wskazanym mu miejscu w klasie niższej, ma prawo żądać za odcinek, który przejechał w klasie niższej, różnicy między ceną klasy, za którą zapłacił, a ceną klasy, którą jechał.
Jeżeli bilet nie został zużytkowany w całości lub częściowo wskutek śmierci, choroby lub wypadku, który dotknął podróżnego albo wskutek niedającej się uniknąć innej przyczyny podobnego rodzaju, zwraca się uiszczoną opłatę lub różnicę między całą opłatą uiszczoną a należnością za przejazd dokonany, obliczoną według taryfy normalnej, z zastrzeżeniem potrącenia opłat wyszczególnionych w pp. 3 i 4 paragrafu niniejszego.
2. Niewykorzystanie biletu w wypadkach wymienionych w p. 1 paragrafu niniejszego, musi być stwierdzone drogą urzędowego poświadczenia ze strony kolei żelaznej.
3. Nie ulegają zwrotowi: podatki, opłaty dodatkowe za miejsca zamówienia, koszty sporządzenia biletów zeszytowych i prowizje za sprzedaż biletów.
4. Z kwoty podlegającej zwrotowi potrąca się 10% nie mniej niż 0,50 zł. i nie więcej jak 3 zł. od jednego biletu, jak również ewentualne koszty przesłania należności.
5. Jeżeli podróżny, który doznał przeszkody w odbywaniu podróży wskutek spóźnienia się pociągu i spowodowanego przez to braku połączenia, z powodu odwołania pociągu, przerwy ruchu, lub braku miejsca w odpowiedniej klasie, zaniecha dalszej podróży, ma prawo żądać od kolei zwrotu w myśl p. 1 paragrafu niniejszego i w tych wypadkach nie stosuje się potrącenia według p. 4 paragrafu niniejszego.
6. Za bilety zagubione należności nie zwraca się.
7. Jeżeli bagaż wycofano, zanim wysłano go ze stacji nadania, można domagać się zwrotu opłaty za przewóz.

Jeżeli bagaż wycofano na stacji pośredniej, zwrot uskutecznia się tylko w wypadkach przewidzianych w pp. 1 i 5 paragrafu niniejszego i według postanowień tam zawartych.

tych. W obu powyższych wypadkach z kwoty przypadającej do zwrotu potrąca się 0,30 zł. od kwitu bagażowego oraz w danym razie podatki i opłaty stemplowe.

8. Roszczenia o zwrot, oparte na postanowieniach pp. 1, 5 i 7 paragrafu niniejszego wygasają, jeżeli nie zostały zgłoszone do kolei żelaznej w terminie 6 miesięcy po upływie ważności biletu.

9. W razie nieprawidłowego zastosowania taryfy lub omyłki w obliczeniu należności przewozowych i innych opłat, różnica powinna być zwrócona względnie dopłacona.

10. Nadpłaty stwierdzone przez kolej żelazną, o ile przenoszą 1 zł. od każdego biletu lub każdego kwitu bagażowego, powinny być, jeżeli to jest możliwe, podawane z urzędu do wiadomości interesowanego.

§ 27. Spory. Zażalenia.

1. Spory między podróżnymi jak również spory między podróżnymi a służbą kolejową rozstrzyga tymczasowo na stacjach właściwy urzędnik nadzorczy, w drodze zaś kierownik pociągu.

2. Zażalenia na działalność organów kolejowych można zgłaszać ustnie lub pisemnie. Zażalenia powinny być przez kolej rozpatrzone i rozstrzygnięte w czasie możliwie krótkim.

TYTUŁ III.

Odpowiedzialność kolei żelaznej. Powództwa. Reklamacje. Waluta.

R o z d z i a ł I.

Odpowiedzialność.

§ 28. Odpowiedzialność za przewóz podróżnych, bagażu ręcznego i zwierząt.

1. Spóźnienie się pociągu lub odwołanie pociągu lub też wyłączenie z pociągu wagonu bezpośredniego nie daje podróżnym prawa do jakiegokolwiek odszkodowania od kolei żelaznej.

2. Za bagaż ręczny i zwierzęta, nad którymi nadzór należy według § 15 do podróżnego, kolej żelazna odpowiada tylko wówczas, jeżeli szkoda powstała skutkiem jej winy.

§ 29. Odpowiedzialność kolei żelaznej za bagaż.

Kolej żelazna, która przyjęła do przewozu bagaż, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania bagażu.

Każda następna kolej żelazna przez sam fakt przyjęcia bagażu uczestniczy w umowie o przewóz i przyjmuje obowiązki z niej wynikające.

§ 30. Rozmiar odpowiedzialności.

1. Kolej żelazna odpowiada pod warunkami, określonymi w rozdziale niniejszym za szkody powstałe bądź wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia bagażu, bądź wskutek opóźnienia dostawy od chwili przyjęcia do przewozu aż do wydania.

2. Kolej żelazna wolna jest od tej odpowiedzialności w wypadku całkowitego lub częściowego zaginięcia, albo uszkodzenia bagażu, jeżeli udowodni, że szkoda została spowodowana skutkiem winy podróżnego, skutkiem przyrodzonej właściwości bagażu lub skutkiem siły wyższej.

Nie odpowiada ona za szkodę powstałą z powodu szczególnej właściwości bagażu, z powodu wadliwości jego opakowania lub z tego powodu, że przedmioty wyłączone od przewozu zostały pomimo to nadane jako bagaż.

Jeżeli ze względu na okoliczności zachodzące w poszczególnym wypadku szkoda mogła wynikać skutkiem niebezpieczeństwa, powstałego bądź to wskutek szczególnej właściwości bagażu, bądź też wadliwego opakowania, bądź wreszcie na skutek faktu, że bagaż składał się z przedmiotów, niedopuszczalnych do przewozu jako bagaż, to zachodzi domniemanie, że szkoda wynikła rzeczywiście jako następstwo jednej z tych przyczyn, chyba że osoba uprawniona udowodni, że szkoda nie powstała z tych przyczyn.

3. Kolej żelazna wolna jest również od odpowiedzialności za szkodę wynikłą wskutek opóźnienia dostawy, jeżeli udowodni, że opóźnienie zostało spowodowane okolicznościami, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

§ 31. Wysokość odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu.

W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia bagażu poszkodowany może żądać:

- a) jeżeli wysokość szkody udowodniono: zwrotu tej szkody, najwyżej jednak 34 zł. za każdy brakujący kilogram wagi brutto;
- b) jeżeli wysokości szkody nie udowodniono: kwotę ryczałtową 17 zł. za każdy brakujący kilogram wagi brutto.

Nadto należy zwrócić uiszczoną należność za przewóz, cło i inne wydatki, opłacone za zaginiony bagaż; jednak bez jakiegokolwiek dalszego odszkodowania, z zastrzeżeniem wyjątków, przewidzianych poniżej w §§ 35 i 36.

§ 32. Domniemanie zaginięcia bagażu. Odnalezienie bagażu.

1. Brakującą sztukę bagażu uważa się za zaginioną po upływie 14-tu dni od chwili zażądania jej wydania.

2. W razie odnalezienia sztuki bagażu, uważanej za zaginioną w ciągu roku od zażądania jej wydania, kolej żelazna obowiązana jest zawiadomić o tem podróżnego, o ile miejsce jego zamieszkania jest znane lub może być odszukane.

3. Podróżny może żądać w terminie 30-dniowym po otrzymaniu tego zawiadomienia, aby dostarczono mu sztukę bagażu bezpłatnie, według jego wyboru, na stację przeznaczenia lub na stację wysyłki, za zwrotem otrzymanego przez niego odszkodowania i z zastrzeżeniem wszelkich praw do odszkodowania za opóźnienie w myśl § 34 i, w danym razie § 35. W razie wydania bagażu na stacji nadania, należy się podróżnemu zwrot należności za przewóz bagażu.

4. Jeżeli odnalezionej sztuki bagażu nie zażądano w 30-dniowym terminie, przewidzianym powyżej w p. 3 paragrafu niniejszego lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania wydania, kolej żelazna może sztukę tę sprzedać przy zachowaniu postanowień p. 3 i 4 paragrafu 60. Uzyskaną ze sprzedaży sumę wypłaca kolej żelazna uprawnionemu do odbioru po potrąceniu wypłaconego odszkodowania oraz innych należności i kosztów sprzedaży.

§ 33. Wysokość odszkodowania w razie uszkodzenia bagażu.

W razie uszkodzenia bagażu kolej żelazna obowiązana jest zapłacić kwotę, o którą obniżyła się wartość bagażu, jednak bez dalszego odszkodowania, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w §§ 35 i 36.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie, kwoty, którą należałoby zapłacić na wypadek zaginięcia całej przesyłki;

- b) jeżeli tylko część bagażu doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie, kwoty, którą należałoby zapłacić na wypadek zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

§ 34. Wysokość odszkodowania za opóźnienie w wydaniu bagażu.

1. W razie opóźnionego wydania bagażu, o ile podróżny nie udowodnia, że skutkiem tego opóźnienia wynikła szkoda, kolej żelazna obowiązana jest zapłacić odszkodowanie w wysokości 0,17 zł. za każdy kilogram wagi brutto bagażu, wydanego z opóźnieniem i za każde zaczęte 24 godziny, licząc od chwili, kiedy zażądano wydania, jednak najwyżej za dni 14.

2. Jeżeli udowodniono, że wskutek opóźnienia wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie w kwocie, która nie może jednak przekraczać czterokrotnego ryczałtowego odszkodowania, określonego w p. 1 paragrafu niniejszego.

3. Odszkodowania za opóźnienie w wydaniu bagażu nie można łącznie żądać z odszkodowaniem, któreby się należało za całkowite zaginięcie bagażu.

W razie częściowego zaginięcia i opóźnienia w wydaniu niezaginionej części bagażu należy odszkodowanie za opóźnienie zapłacić za część niezaginioną.

W razie uszkodzenia bagażu i opóźnienia w wydaniu można żądać odszkodowania za uszkodzenie i opóźnienie w wydaniu.

§ 35. Deklarowanie wartości dostawy.

1. Przy każdej przesyłce bagażowej można deklarować wartość dostawy: deklaracja ta powinna być wpisana do kwitu bagażowego.

2. Od deklarowanej kwoty pobiera się opłatę dodatkową w stosunku $\frac{1}{4}\text{‰}$ t. j. 0,25 zł. od tysiąca złotych za każde zaczęte 10 kilometrów. Taryfy mogą zmniejszyć tę opłatę i określić minimum należności.

3. Jeżeli deklarowano wartość dostawy, to w razie opóźnienia w wydaniu można żądać:

- a) jeżeli nie udowodniono, że szkoda wynikła wskutek tego opóźnienia, 0,34 zł. za każdy kilogram wagi brutto bagażu wydanego z opóźnieniem i za każde zaczęte 24 godzin, licząc od chwili zażądania wydania, jednak najwyżej za dni 14 i nie więcej niż deklarowana kwota;
- b) jeżeli udowodniono, że skutkiem opóźnienia wynikła szkoda, można żądać odszkodowania do wysokości deklarowanej kwoty.

Jeżeli wysokość kwoty deklarowanej jest niższa od odszkodowań, przewidzianych w § 34, to można ich żądać zamiast odszkodowań, przewidzianych pod literami a) i b) niniejszego paragrafu.

4. Jeżeli udowodniono, że szkoda wynikła wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu, przy którym zadeklarowano wartość dostawy, można żądać odszkodowania do wysokości kwoty deklarowanej. Tego zwrotu szkody można żądać niezależnie od odszkodowań, przewidzianych w §§ 31 i 33.

§ 36. Odszkodowanie w wypadku złej woli lub ciężkiego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej.

We wszystkich wypadkach, w których przyczyną całkowitego lub częściowego zaginięcia, uszkodzenia albo opóźnienia dostawy bagażu jest zła wola lub ciężkie niedbalstwo ze strony kolei żelaznej, podróżnemu należy wypłacić pełne odszkodowanie za udowodnione straty do podwójnej wysokości odszkodowania, przypadającego według §§ 31, 33, 34 i 35.

§ 37. Oprocentowanie odszkodowania.

Podróżny może żądać odsetek w stosunku sześciu od sta od sumy odszkodowania przyznanego mu przy danym kwicie bagażowym, o ile ono przekracza dziesięć zł. Odsetki te liczą się od dnia wniesienia reklamacji, przewidzianej w § 40.

§ 38. Zwrot odszkodowań.

Każde odszkodowanie niesłusznie otrzymane należy zwrócić.

Jeżeli reklamujący otrzymał odszkodowanie przez oszustwo, kolej żelazna niezależnie od dochodzenia sądowo-karnego, ma nadto prawo do ściągnięcia kwoty, równej sumie niesłusznie wypłaconej.

§ 39. Odpowiedzialność kolei żelaznej za swój personel.

Kolej żelazna odpowiada za swój personel oraz za inne osoby, któremi się posługuje przy wykonywaniu przyjętego na siebie przewozu.

Jeżeli jednak personel kolejowy na żądanie podróżnych spełnia czynności, do których kolej żelazna nie jest obowiązana, uważa się go jako działającego na zlecenie podróżnego, któremu usługę tę oddaje.

R o z d z i a ł II.

Reklamacje. Powództwo z umowy o przewóz. Przedawnienie.

§ 40. Reklamacje.

1. Reklamacje wynikłe z umowy o przewóz muszą być wnoszone na piśmie do kolei żelaznej wskazanej w § 42.

2. Prawo do wnoszenia reklamacji przysługuje tym osobom, które mają prawo do powództwa przeciw kolei żelaznej w myśl § 41.

3. Bilety, kwity bagażowe i inne dokumenty, które osoba uprawniona uważa za potrzebne dołączyć do reklamacji, lub których dołączenia żąda kolej żelazna, muszą być przedstawione albo w oryginałach albo w odpisach, które na żądanie kolei żelaznej muszą być należycie uwierzytelnione.

§ 41. Osoby uprawnione do powództwa przeciw kolei żelaznej.

Prawo wnoszenia skargi przeciw kolei żelaznej z umowy o przewóz służy osobie, która przedstawi bilet, względnie kwit bagażowy lub w razie braku tych dokumentów udowodni swoje uprawnienie.

§ 42. Koleje żelazne, przeciw którym można wnieść powództwo.

1. Skargę sądową o zwrot kwoty zapłaconej na podstawie umowy o przewóz można wnieść tylko przeciw tej kolei żelaznej, która kwotę tę pobrała.

2. Inne skargi sądowe, wynikłe z umowy o przewóz, można wnosić przeciw kolei wyjazdowej, kolei przeznaczenia lub przeciw tej kolei żelaznej, na której zaszedł fakt uzasadniający roszczenie.

Powód ma prawo wyboru między powyżej wymienionymi kolejami żelaznymi; w razie wniesienia skargi prawo wyboru wygasa.

3. Skargę sądową można wnieść przeciw innej niż wskazanej w powyższych punktach kolei żelaznej, w drodze skargi wzajemnej lub ekscepcji, jeżeli roszczenie opiera się na tej samej umowie o przewóz.

§ 43. Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu,

1. Jeżeli kolej żelazna zauważy, lub powęźmie przypuszczenie albo też podróżny twierdzi, że nastąpiło częściowe zaginięcie lub uszkodzenie bagażu, kolej żelazna jest obowiązana niezwłocznie, o ile możliwości w obecności tegoż podróżnego, stwierdzić protokółarnie stan i wagę bagażu, tudzież, o ile to możliwe, wysokość i przyczynę szkody oraz kiedy szkoda powstała.

Odpis tego protokołu należy wydać podróżnemu na jego żądanie.

2. Jeżeli podróżny nie uznaje tego co ustalono w protokóle, może żądać, aby sądownie sprawdzono stan i wagę bagażu, tudzież przyczyny oraz wysokość szkody.

3. W wypadku zaginięcia sztuki bagażu podróżny jest obowiązany, celem ułatwienia poszukiwań kolei żelaznej, dać możliwie dokładny opis zaginionej sztuki.

§ 44. Wygaśnięcie roszczeń z umowy o przewóz bagażu przeciw kolei żelaznej.

1. Z chwilą odbioru bagażu wygasają przeciw kolei żelaznej wszelkie roszczenia z umowy o przewóz, z wyjątkiem:

- (1) roszczeń o odszkodowanie, jeżeli podróżny udowodni, że szkoda wynikła wskutek złej woli lub ciężkiego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej;
- (2) roszczeń z powodu spóźnionej dostawy, jeżeli zapowiedziano je na piśmie jednej z kolei żelaznych, wymienionych w p. 2 § 42, w ciągu 14 dni, nie wliczając dnia odbioru bagażu;
- (3) roszczeń o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:
 - a) jeżeli to zaginięcie lub uszkodzenie stwierdzono zgodnie z § 43, przed odbiorem bagażu przez podróżnego;
 - b) jeżeli stwierdzenie, przepisane § 43, nie zostało dokonane z winy kolei żelaznej;
- (4) roszczeń o odszkodowanie za uszkodzenie nie dające się zewnątrz zauważyć a stwierdzone po odbiorze bagażu, o ile przy tem zachodzą będą wszystkie poniżej podane warunki jednocześnie:
 - a) że kolej żelazna nie wyraziła wobec podróżnego gotowości sprawdzenia stanu bagażu;
 - b) że z żądaniem stwierdzenia stanu bagażu zgodnie z § 43, wystąpiono natychmiast po wykryciu szkody, najpóźniej jednak 3 dni po odbiorze bagażu;
 - c) że podróżny udowodni, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem do przewozu a wydaniem bagażu;
- (5) roszczeń o zwrot zapłaconych kwot.

2. Podróżny może odmówić przyjęcia bagażu, dopóki nie dokonano żadanego przez niego stwierdzenia szkody, na którą się powołuje.

3. Zastrzeżenia poczynione przy odbiorze bagażu a nie uznane przez kolej żelazną nie mają znaczenia.

4. Jeżeli przy wydawaniu bagażu okaże się brak niektórych sztuk, wymienionych w kwicie bagażowym, podróżny może przed przyjęciem reszty sztuk żądać, aby kolej żelazna wydała mu zaświadczenie, że mu takich a takich sztuk, dokładnie wyszczególnionych, nie wydano.

5. Odpowiedzialność kolei żelaznej za całkowite zaginięcie wygasa, jeżeli na stacji przeznaczenia nie zażądano bagażu w przeciągu 6 miesięcy po przybyciu pociągu, na który go nadano.

§ 45. Przedawnienie roszczeń z umowy o przewóz.

1. Roszczenia z umowy o przewóz przedawniają się po roku.

Przedawnienie wynosi natomiast trzy lata, jeżeli chodzi o skargi z tytułu szkody, bądź spowodowanej złą wolą, lub ciężkim niedbalstwem, bądź wskutek wypadku przytoczonego w § 38 oszustwa.

2. Przedawnienie liczy się:

- a) dla roszczeń o odszkodowanie w wypadku częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy od dnia, w którym nastąpiło wydanie;
- b) dla roszczeń o odszkodowanie w wypadku całkowitego zaginięcia — od dnia, w którym wydanie powinno było nastąpić;
- c) dla roszczeń o zapłatę lub zwrot opłat przewozowych, należności dodatkowych lub dopłat, albo dla roszczeń o sprostowanie opłat przewozowych w wypadku nieprawidłowego zastosowania taryfy lub pomyłki w obliczeniu — od dnia uiszczenia opłat przewozowych, należności dodatkowych lub dopłaty, jeżeli zaś uiszczenie to nie nastąpiło — od dnia, w którym powinno ono być dokonane, a w razie sprzedaży przesyłki — od dnia sprzedaży;
- d) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty żądanej przez władzę celną — od dnia postawienia żądania przez władzę celną;
- e) dla innych roszczeń, dotyczących przewozu podróźnych, od dnia wygaśnięcia ważności biletu.

Dnia, oznaczonego jako początek przedawnienia, nie wlicza się do okresu przedawnienia.

3. Bieg przedawnienia zawiesza się w razie pisemnej reklamacji, wniesionej do kolei żelaznej zgodnie z § 40. Przedawnienie biegnie w dalszym ciągu od dnia, w którym kolej żelazna udzieliła odmownej odpowiedzi pisemnie i zwróciła przedstawione przy reklamacji dokumenty. Obowiązek dowodu wniesienia reklamacji, lub udzielenia odpowiedzi oraz zwrócenia dokumentów ciąży na tym, kto się na fakt ten powołuje.

Dalsze z tego tytułu wniesione reklamacje nie wstrzymują biegu przedawnienia.

4. Przerwy przedawnienia normują ogólne przepisy prawne.

§ 46. Niedopuszczalność wznawiania roszczeń wygasłych lub przedawnionych.

Roszczeń wygasłych lub przedawnionych, zgodnie z postanowieniami § 26 p. 8 i §§ 44 i 45, nie można wznović w drodze skargi wzajemnej, ani w drodze ekscpcji.

R o z d z i a ł III.

Rozrachunek. Regres Kolei żelaznych między sobą. Waluta.

§ 47. Rozrachunek pomiędzy kolejami żelaznymi.

Każda kolej żelazna obowiązana jest zapłacić innym interesowanym kolejom żelaznym przypadający na nie udział w należnościach przewozowych, które pobrała lub powinna była pobrać.

§ 48. Regres przy odszkodowaniu za całkowite lub częściowe zaginięcie, uszkodzenie i za przekroczenie terminu dostawy.

1. Kolej żelazna, która na mocy postanowień niniejszego regulaminu wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie bagażu lub też za przekroczenie terminu dostawy, ma prawo regresu do kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie, według następujących postanowień:

- a) kolej żelazna, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei żelaznych, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną. Jeżeli w danym wypadku to się nie da stwierdzić, to udziały ich w odszkodowaniu określają zasady wskazane poniżej pod literą c);

c) jeżeli niema dowodu, że szkoda spowodowana została przez jedną lub kilka kolei żelaznych, to należne odszkodowanie rozdziela się pomiędzy wszystkie koleje żelazne, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich linjach. Rozdziału dokonywa się w stosunku ilości kilometrów taryfowych.

2. W razie niewypłacalności jednej z kolei żelaznych, udział na niej ciążyący, a nie zapłacony przez nią, rozdziela się pomiędzy wszystkie koleje żelazne, które uczestniczyły w przewozie w stosunku ilości kilometrów taryfowych.

§ 49. Waluta.

1. Wszelkie opłaty skutecznicą należy w walucie krajowej mającej obieg prawny.

2. W stacjach, gdzie zachodzi tego potrzeba, lub w pewnych komunikacjach kolej żelazna może według swego uznania zarządzić przyjmowanie zapłaty także w walucie zagranicznej.

3. Kolej żelazna obowiązana jest podawać do wiadomości w ogłoszeniach, wywieszanych przy okienkach kasek lub w inny odpowiedni sposób kursy, po jakich przera-chowuje należności przewozowe, opłaty dodatkowe lub inne opłaty, wyrażone w obcych walutach a uiszczone w walucie krajowej (kursy przeliczenia).

4. Kolej żelazna obowiązana jest również w ten sam sposób ogłaszać kursy, po jakich przyjmuje zapłatę w obcej walucie (kursy przyjmowania).

TYTUŁ IV.

Przechowywanie bagażu.

§ 50. Przechowalnie.

1. Kolej żelazna powinna na stacjach, które przyjmują bagaż do przewozu, w miarę możliwości urządzać pomieszczenia, w których podróżni mogliby czasowo przechowywać swój bagaż za opłatą, podaną do publicznej wiadomości przez wywieszenie ogłoszenia na stacji.

2. Za zagubienie lub uszkodzenie bagażu, oddanego do przechowania, kolej żelazna odpowiada jako przechowawca, najwyżej do kwoty 100 zł. za sztukę. Kwotę tę może kolej żelazna podwyższyć i żądać za to specjalnej opłaty. Wysokość podwyższonej w ten sposób kwoty jak również wysokość specjalnej opłaty musi być podana do publicznej wiadomości przez wywieszenie ogłoszenia na stacji.

TYTUŁ V.

Przesyłki ekspresowe.

§ 51. Określenie przesyłek ekspresowych. Przedmioty wyłączone od przewozu.

1. Przedmioty nadające się do przewozu w wagonach bagażowych przyjmuje się do przewozu pociągami ruchu osobowego, jako przesyłki ekspresowe na podstawie przepisów niniejszych i postanowień taryfy.

2. Wyłącza się od przewozu jako przesyłki ekspresowe:

(1) przedmioty stanowiące przywilej poczty;

(2) przedmioty, które z powodu swej objętości, wagi lub innych właściwości nie nadają się do przewozu wagonami, przeznaczonemi do przewozu bagażu;

(3) zwłoki;

(4) materiały wybuchowe, samozapalne, łatwo zapalne, trujące, żrące, budzące odrazę, cuchnące lub zakaźne.

3. Jeżeli kolej żelazna stwierdzi, iż przyjęto do przewozu przedmioty wyłączone od przewozu jako przesyłki ekspresowe, to w braku innych przepisów prawnych ma ona obowiązek wezwać nadawcę do odebrania przesyłki. Jeżeli nadawca nie rozporządzi w ciągu 8 dni licząc od dnia wysłania mu zawiadomienia, kolej żelazna postępuje według § 60 p. 3 i 4.

§ 52. Nadanie przesyłek ekspresowych. List ekspresowy.

1. Przesyłki ekspresowe należy nadawać w kasach bagażowych w czasie, przewidzianym na nadawanie tych przesyłek i wskazanym w ogłoszeniach, wywieszonych na stacjach.

2. Do każdej przesyłki ekspresowej nadawca ma złożyć list ekspresowy, który należy nabyć na stacji kolejowej za opłatą przewidzianą w taryfie.

3. Części listu ekspresowego, obwiedzione liniami grubymi wypełnia kolej żelazna; pozostałe rubryki wypełnia nadawca w języku polskim.

4. Nadawca obowiązany jest oznaczyć w liście ekspresowym:

- a) stację przeznaczenia;
- b) nazwisko i dokładny adres odbiorcy;
- c) ilość sztuk, rodzaj opakowania i zawartość przesyłki;
- d) dołączone dokumenty, wymagane przez władze celne, podatkowe, policyjne, skarbowe lub inne władze administracyjne;
- e) drogę przewozu; w razie braku powyższej wskazówki kolej żelazna obiera drogę, którą uważa dla nadawcy za najodpowiedniejszą. Za skutki tego wyboru kolej odpowiada tylko w razie udowodnienia jej grubego niedbalstwa;
- f) podpis i adres nadawcy. Podpis może być wydrukowany lub wyciśnięty pieczętą.

5. Listów ekspresowych poprawionych lub podskrobanych kolej żelazna nie przyjmuje. Na przekreślenia dozwala się o tyle, o ile nadawca poświadczy je swoim podpisem; poprawki co do ilości lub wagi sztuk należy wpisać słowami.

6. Zamieszczanie na liście ekspresowym oświadczeń, nie przewidzianych w niniejszym regulaminie lub w taryfie, jak również dołączanie innych dokumentów, niż wskazane powyżej w p. 4 pod d) jest niedozwolone.

7. Osobę, oddającą kolei żelaznej przesyłkę do przewozu, uważa się za upoważnioną przez nadawcę do poczynienia zmian i uzupełnień w liście ekspresowym oraz do wszelkich czynności, związanych z zawarciem umowy o przewóz.

8. Każdą sztukę przesyłki nadawca powinien zaopatrzyć w dokładny i czytelny adres odbiorcy, tudzież nazwę stacji nadania i przeznaczenia, wypisane literami łacińskimi. Przesyłki, nie oznaczonej w sposób powyższy kolej może nie przyjąć. Poprzednie znaki muszą być usunięte. Jeżeli kolej żelazna na żądanie nadawcy wykonywa czynności w paragrafie tym przewidziane, wówczas ma ona prawo pobrać za to opłatę przewidzianą w taryfach.

9. Kolej powinna przesyłkę przy nadaniu zważyć bezpłatnie i wynik zważenia wpisać do listu ekspresowego. Nadawca lub osoba upoważniona przez niego może być obecna przy ważeniu.

§ 53. Stan przesyłki. Opakowanie.

1. Kolej żelazna, przyjmując do przewozu przesyłkę z widocznymi śladami uszkodzenia, może żądać, aby w liście ekspresowym zamieszczono oświadczenie co do stanu przesyłki. Nadawca odpowiada wobec kolei żelaznej za szkody, powstałe wskutek wadliwego stanu przesyłki.

2. Jeżeli właściwość przewożonych przedmiotów wymaga opakowania, nadawca powinien opakować je tak, aby je zabezpieczyć przed całkowitem lub częściowym zagięciem względnie uszkodzeniem podczas przewozu, oraz w ten sposób, aby zapobiec uszkodzeniu osób, środków przewozowych lub innych przesylek.

3. Jeżeli nadawca nie zastosował się do przepisu p. 2 paragrafu niniejszego, kolej żelazna może albo odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu albo żądać, aby nadawca stwierdził w liście ekspresowym brak lub wadliwość opakowania i określił dokładnie wady tego opakowania.

4. Nadawca jest odpowiedzialny za skutki braku lub wadliwości opakowania, stwierdzone w liście ekspresowym, jako też za skutki wadliwości opakowania, których nie dało się zewnętrznie zauważyć.

Za wszystkie szkody, wynikające z tego powodu odpowiada nadawca, który w danym razie powinien kolei żelaznej wynagrodzić szkodę.

Nadawca jest również odpowiedzialny za widoczne na zewnątrz wadliwości opakowania, chociażby nie zostały stwierdzone w liście ekspresowym, jeżeli kolej żelazna udowodni, że wadliwości te istniały w czasie przyjmowania do przewozu.

§ 54. Odpowiedzialność za świadczenia, zamieszczone w liście ekspresowym. Dopłaty.

1. Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość wskazań i oświadczeń, które wpisał do listu ekspresowego i ponosi wszelkie następstwa, wynikające ze wskazań lub oświadczeń, niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych, niedostatecznych lub wpisanych w miejscu, nie przeznaczonym do tego rodzaju oświadczeń.

2. Kolej żelazna ma prawo sprawdzić w każdym czasie, czy ilość sztuk i zawartość przesyłki zgodne są z oświadczeniami nadawcy w liście ekspresowym.

Jeżeli odnośne oświadczenia w liście ekspresowym nie okażą się zgodnymi z rzeczywistością, kolej żelazna pobiera za sprawdzenie ilości sztuk opłatę taryfową, za sprawdzenie zaś zawartości przesyłki powstałe przy tem koszty. Opłaty te i koszty, o ile nie zostały opłacone przez nadawcę, obciążają przesyłkę.

W razie sprawdzenia zawartości należy na stacji nadawczej, o ile sprawdzenia tego nie dokonano ze względu na bezpieczeństwo publiczne, zawiadzić nadawcę, zaś na stacji przeznaczenia — odbiorcę, aby był obecny przy sprawdzaniu. Jeżeli wezwany nie stawia się, lub jeżeli sprawdzenie odbywa się w drodze, należy go dokonać w obecności dwóch świadków, nie należących do służby kolejowej.

W razie niezgodnego z rzeczywistością oznaczenia przedmiotów, stanowiących zawartość przesyłki, nadawca powinien uiścić dopłatę niezależnie od zapłacenia różnicy należności przewozowej i od wynagrodzenia ewentualnej szkody oraz odpowiedzialności karnej. Dopłata ta wynosi: a) od przedmiotów wybuchowych i samozapalnych po 15 zł. za każdy kilogram wagi brutto sztuki, w której znaleziono także przedmioty, najmniej 30 zł.; b) od innych przedmiotów, wymienionych w p. 2 § 51 po 5 zł. od kilograma wagi brutto sztuki, w której znaleziono takie przedmioty; c) od wszystkich zaś innych przedmiotów, jeżeli niezgodne z rzeczywistością oświadczenie mogło pociągnąć za sobą zmniejszenie opłaty przewozowej, podwójną różnicę opłaty przewozowej. Dopłata ta nie może być mniejsza niż 2 złote nawet wtedy, gdy niema różnicy w należnościach przewozowych.

§ 55. Załatwianie formalności celnych, podatkowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne.

1. Nadawca jest obowiązany dołączyć do listu ekspresowego wszystkie dowody, potrzebne do załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne. Nadawca odpowiada, o ile nie zachodzi wina kolei żelaznej, za wszystkie następstwa, spowodowane brakiem lub niedokładnością dowodów.

Kolej żelazna nie jest obowiązana sprawdzać, czy dołączone dokumenty są prawidłowe i dostateczne.

2. Dopóki przesyłka znajduje się w drodze, kolej żelazna załatwia formalności celne, podatkowe, policyjne lub wymagane przez inne władze administracyjne. Za czynności te kolej żelazna ma prawo pobierać opłaty, określone w taryfie.

Czynności te pod własną odpowiedzialnością kolej żelazna może zlecić komisjonerowi lub dokonać ich przez własne organa. W obu wypadkach kolej żelazna ma obowiązki i odpowiedzialność komisjonera.

§ 56. Opłacanie należności przewozowych. Prawo zastawu.

1. Należności przewozowe oraz opłaty dodatkowe należy uiszczać przy nadaniu. Należności i koszty, powstałe w drodze obciążają przesyłkę i są pobierane od odbiorcy.

2. W razie niedokładnego lub błędnego obliczenia przewoźnego, opłat dodatkowych, kosztów i dopłat, nadpłata powinna być zwrócona a niedobór dopłacony. Do uiszczenia niedoboru względnie do odbioru nadpłat jest obowiązany względnie uprawniony nadawca lub odbiorca w zależności od tego, kto odnośne opłaty uścił.

3. Na zabezpieczenie należności i innych pretensyj, wynikających z umowy o przewóz, przysługuje kolei prawo zastawu na przesyłce, dopóki ona znajduje się w przechowaniu kolei.

§ 57. Przewóz.

1. Przesyłki ekspresowe przewozi się pociągami ruchu osobowego. Pociągi, które mi przewóz przesyłek ekspresowych jest ograniczony lub niedozwolony, kolej żelazna powinna podać do wiadomości publicznej przez wywieszenie ogłoszeń na stacjach.

2. Jeżeli nadawca przy nadaniu nie oznaczy pociągu, którym przesyłka ma być wysłana, należy ją wysłać najbliższym pociągiem odpowiednim.

Żądanie wysłania przesyłki oznaczonym pociągiem kolej żelazna uwzględnia w miarę możliwości, o ile przesyłka została dostarczona przynajmniej na godzinę przed odejściem danego pociągu.

3. Dodatkowe zlecenia są wyłączone. Wyjątek stanowią zlecenia w razie przeszkody w przewozie lub przeszkody w wydaniu przesyłki

§ 58. Przeszkody w przewozie.

1. W razie przeszkody w wysłaniu lub w dalszym przewozie przesyłki, przyjętej do przewozu, kolej żelazna rozstrzyga, czy jest w interesie nadawcy zwrócić się do niego po wskazówkę, czy też jest korzystniej z urzędu dokonać przewozu inną drogą. Kolej żelazna ma wówczas prawo pobrać przewoźne, przypadające za tę drogę.

2. Jeżeli niema innej drogi przewozu, kolej żelazna zwraca się do nadawcy po wskazówkę.

3. Nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie, może odstąpić od umowy o przewóz, obowiązany jest jednak zapłacić kolei żelaznej, o ile ona nie ponosi winy, stosownie do wypadku, albo przewoźne za odległość już przebytą, albo koszty przygotowania do przewozu, jako też wszystkie inne koszty, przewidziane w taryfach.

4. Jeżeli przeszkoda w przewozie została usunięta, zanim wskazówka od nadawcy nadeszła, należy przesyłkę wysłać do stacji przeznaczenia, nie czekając na wskazówki. Nadawcę należy bezzwłocznie o tem zawiadomić.

§ 59. Wydawanie.

1. Odbiorca ma prawo po zapłaceniu należności i kosztów ciężących na przesyłce żądać w godzinach służbowych wydania mu przesyłki na stacji przeznaczenia zaraz po przybyciu pociągu, którym kolej żelazna powinna była ją przewieźć, z uwzględnieniem je-

dnak czasu, potrzebnego na załatwienie czynności przygotowawczych do wydania. Kolej żelazna może żądać udowodnienia prawa do odbioru przesyłki. Odbiór należy poświadczyć na liście ekspresowym.

2. Jeżeli po przybyciu pociągu odbiorca nie zgłosi się po przesyłkę, kolej żelazna zawiadamia odbiorcę o jej przybyciu. Kolej żelazna nie zawiadamia o przybyciu przesyłek ekspresowych, o ile wprowadziła dowóz tych przesyłek do mieszkań odbiorców.

3. Kolej żelazna zawiadamia odbiorcę o przybyciu przesyłki według uznania pocztą, telegramem, telefonogramem, albo też pismem przez specjalnego posłańca. Zawiadomienie sporządza się bezpłatnie; za doręczenie zawiadomienia kolej żelazna ma prawo żądać zwrotu kosztów własnych.

4. Posłaniec powinien zawiadomienie o przybyciu przesyłki doręczyć odbiorcy lub upoważnionej osobie, a w razie ich nieobecności dorosłemu domownikowi, współnikowi lub zajętemu u odbiorcy pracownikowi. Doręczenie powinno być potwierdzone podpisem z podaniem dnia i godziny odbioru zawiadomienia.

5. Jeżeli odbiór przesyłki nie nastąpi w ciągu 24 godzin od chwili jej przybycia, kolej żelazna pobiera za przechowanie opłaty określone w taryfie.

§ 60. Przeszkody w wydaniu.

1. Jeżeli odbiorca odmówi przyjęcia przesyłki albo nie odbierze jej w ciągu 3 dni od chwili przybycia, lub jeżeli wogóle zajdzie przeszkoda w wydaniu przesyłki, wówczas stacja przeznaczenia powinna niezwłocznie zawiadomić nadawcę na jego koszt, za pośrednictwem stacji nadawczej, o przeszkodzie w wydaniu i żądać rozporządzenia przesyłką.

2. Nadawca może w liście ekspresowym umieścić żądanie, aby przesyłka w razie przeszkody w wydaniu została mu zwrócona bez uprzedniego zawiadomienia.

W żadnym innym wypadku nie wolno zwracać przesyłki nadawcy bez jego wyraźnej zgody.

3. Jeżeli nie można zawiadomić nadawcy, albo nadawca zwleka z wydaniem rozporządzenia, albo też rozporządzenie jego nie może być wykonane, wówczas kolej żelazna powinna wziąć przesyłkę na skład, na odpowiedzialność i koszt nadawcy. Kolej żelazna ma w tym wypadku obowiązki starannego kupca. Kolej żelazna ma również prawo złożyć takie przesyłki u składnika na koszt i odpowiedzialność osoby, uprawnionej do rozporządzania przesyłką, z pobraniem wszystkich, ciężących na niej należności przewozowych, opłat i wydatków.

4. Oprócz tego kolei żelaznej służy prawo o ile temu nie sprzeciwiają się przepisy celne, podatkowe, policyjne i innych władz administracyjnych, sprzedać przesyłkę w trybie postępowania według własnego uznania, możliwie najkorzystniej:

- a) po upływie 24 godzin po przybyciu przesyłki nieodebrane, ulegające szybkiemu zepsuciu, jak również przesyłki, które z powodu miejscowych warunków nie mogą być przyjęte na skład kolei lub oddane składnikowi;
- b) cztery tygodnie po upływie czasu wolnego od składowego — wszelkie inne przesyłki, nieodebrane ani przez odbiorcę, ani przez nadawcę.

Jeżeli jednak te przesyłki wskutek dłuższego przechowania straciłyby znacznie na wartości, albo też koszty przechowania były zbyt wielkie w stosunku do wartości przesyłki, wówczas sprzedaż może nastąpić wcześniej.

5. O mającej nastąpić sprzedaży należy zawiadomić nadawcę w miarę możliwości.

6. W razie sprzedaży uzyskana kwota pozostaje do rozporządzenia nadawcy po potrąceniu należności i kosztów. Należności i koszty niepokryte przez sprzedaż przesyłki obowiązany jest zapłacić nadawca.

§ 61. Odpowiedzialność kolei żelaznej za całkowite lub częściowe zaginięcie i uszkodzenie przesyłki ekspresowej.

1. Kolej żelazna odpowiada za szkody powstałe od chwili przyjęcia przesyłki do przewozu do czasu jej wydania bądź wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia przesyłki ekspresowej.

2. Kolej żelazna wolna jest od tej odpowiedzialności jeżeli udowodni, że szkoda została spowodowana skutkiem winy nadawcy, skutkiem przyrodzonej właściwości przesyłki (zepsucie wewnętrzne, naturalny zanik, zwykły wyciek i t. p.) lub skutkiem siły wyższej.

3. Kolej żelazna nie odpowiada za szkodę powstałą z powodu szczególnych właściwości przesyłki, z powodu wadliwości jej opakowania lub z tego powodu, że przesyłka ekspresowa zawierała przedmioty wyłączone od takiego przewozu.

Jeżeli ze względu na okoliczności, zachodzące w poszczególnym wypadku, szkoda mogła wynikać skutkiem niebezpieczeństwa, wypływającego bądźto z szczególnej właściwości przesyłki bądź też z wadliwego opakowania, bądź wskutek faktu, że nadano jako przesyłkę ekspresową przedmioty wyłączone od takiego przewozu, to zachodzi domniemanie, że szkoda wynikła rzeczywiście z jednej z tych przyczyn, chyba, że osoba uprawniona udowodni, że szkoda nie powstała z żadnej z tych przyczyn.

§ 62. Wysokość odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki.

W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia przesyłki ekspresowej kolej żelazna ma obowiązek zapłacić odszkodowanie według wartości zwyczajnej, jaką towary tego samego rodzaju i gatunku miały w miejscu i w czasie przyjęcia przesyłki do przewozu, nie więcej jednak niż 86 zł. za każdy brakujący kilogram surowej wagi, a przy udowodnieniu złej woli lub ciężkiego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej do podwójnej wysokości tej normy. W razie uszkodzenia przesyłki kolej żelazna winna zapłacić kwotę, o którą zmniejszyła się wartość przesyłki, nie więcej jednak, niż wynosiło odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie. Nadto należy zwrócić należności przewozowe, cło i inne koszty opłacone za towar zaginiony.

§ 63. Reklamacje.

Do zgłaszanych reklamacyj nadawca obowiązany jest dołączyć poświadczenie nadania, odbiorca zaś doręczone mu pokwitowanie z uiszczonych przez niego należności. Przy reklamacji z powodu całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia przesyłki należy uzasadnić podaną jej wartość.

§ 64. Przepisy uzupełniające.

O ile w tytule V inaczej nie postanowiono, stosuje się do przesyłek ekspresowych postanowienia tytułu I, II i III niniejszego Regulaminu.

REGULAMIN PRZEWOZU PRZESYLEK TOWAROWYCH NA KOLEJACH ŻELAZNYCH.

TYTUŁ I.

Zakres regulaminu. Przewozy bezpośrednie.

§ 1. Koleje żelazne i przesyłki objęte regulaminem.

1. Niniejszy regulamin przewozu (w skróceniu R. P. T.) obowiązuje na wszystkich kolejach żelaznych użytku publicznego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W komunikacji z kolejami zagranicznymi regulamin obowiązuje jedynie o tyle, o ile dla komunikacji tej nie istnieją odrębne przepisy.

3. Regulamin niniejszy stosuje się także do przesyłek, których stacja nadawcza i stacja przeznaczenia leżą na obszarze ważności regulaminu niniejszego, a które przechodzą przez obszar drugiego Państwa tylko tranzytem, o ile zainteresowane koleje żelazne zawarły odrębne układy, na mocy których przepisy regulaminu niniejszego mają być zastosowane.

4. Regulamin niniejszy stosuje się również do przesyłek ze stacyj jakoteż do stacyj, położonych na obszarze Państwa sąsiedniego, jeżeli na całej przestrzeni przewozi je kolej żelazna, leżąca na obszarze ważności regulaminu niniejszego, jednak pod warunkiem, że nadawca przez wybór formularza listu przewozowego zażąda stosowania regulaminu niniejszego, Państwo zaś sąsiednie nie sprzeciwia się temu.

5. Regulamin niniejszy stosuje się również do przewozu przesyłek od lub do kolejowych stacyj miejskich, działających poza terenem kolei żelaznych.

6. Regulamin niniejszy może być stosowany również do przesyłek, przewożonych przez kolej żelazną z udziałem regularnych linii okrętowych, samochodowych lub lotniczych (komunikacje kombinowane) z odchyleniami, wynikającymi z właściwości rzeczonych środków przewozowych. Odchylenia takie muszą być ogłoszone tym samym trybem co i regulamin niniejszy.

§ 2. Postanowienia wykonawcze. Odchylenia. Zmiany tymczasowe.

1. Koleje żelazne mogą wydawać do regulaminu niniejszego postanowienia wykonawcze.

2. Dla drugorzędnych kolei żelaznych miejscowego znaczenia, dla pewnych linii, pociągów, rodzajów przesyłek lub sposobów odprawy, w szczególności dla przesyłek stale przewożonych między pewnymi miejscowościami, mogą być w uwzględnieniu szczególnych warunków wprowadzone odchylenia od przepisów niniejszego regulaminu.

3. Odchylenia, o których mowa w p. 2 paragrafu niniejszego, muszą być zatwierdzone przez władzę zwierzchnią. Odchylenia te, tudzież postanowienia wykonawcze, o których mowa w p. 1 paragrafu niniejszego, muszą być ogłoszone w ten sam sposób, co i taryfy (§ 9) oraz włączone do taryfy.

4. Władza zwierzchnia ma prawo przejściowo i na pewien określony czas zawiesić lub zmienić poszczególne przepisy regulaminu niniejszego i to bądź ogólnie, bądź dla pewnych linii bądź też między pewnymi stacjami. Takie zarządzenia muszą być ogłoszone tym samym trybem co i regulamin niniejszy.

§ 3. Przedmioty wyłączone od przewozu.

1. Od przewozu kolejami żelaznymi na zasadach regulaminu niniejszego wyłącza się:

- (1) przedmioty, których przewóz należy wyłącznie do poczty;
- (2) przedmioty, które z powodu swej objętości, wagi lub innych właściwości nie mogą być przewiezione ze względu na właściwości urządzeń lub środków przewozowych choćby na jednej z linii kolejowych na drodze przewozu;
- (3) przedmioty, których przewóz jest wzbroniony choćby na części drogi przewozu na mocy zarządzeń prawnie wydanych lub ze względów porządku publicznego;
- (4) przedmioty następujące, o ile co do nich nie przewidziano wyjątków w załączniku A do niniejszego regulaminu:

A. Materiały wybuchowe jako to:

- a) środki rozsadzające i strzelnicze,
- b) amunicja,
- c) materiały zapalające i ognie sztuczne,
- d) gazy zgęszczone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem,
- e) materiały, wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie.

Nie uważa się za przedmioty wybuchowe materiałów, które nie służą do strzelania lub rozsadzania, jeżeli przy zetknięciu z ogniem nie wybuchają i jeżeli nie są wrażliwsze na uderzenie lub tarcie niż dinitrobenzol.

B. Materiały samozapalne.

Koleje żelazne mogą jednak w taryfach dopuszczać do przewozu niektóre przedmioty z kategorii wyłączonych.

2. Jeżeli kolej żelazna stwierdzi, że przyjęte do przewozu przedmioty należą do kategorii wyłączonych od przewozu, to w braku innych przepisów prawnych — ma ona obowiązek wezwać natychmiast nadawcę do odebrania przesyłki. Jeżeli nadawca nie rozporządzi przesyłką w przeciągu 8 dni, licząc od dnia wysłania mu zawiadomienia, kolej żelazna postępuje według postanowień § 24 p. 6, 7 i 8.

3. Przedmioty, których przewóz należy wyłącznie do poczty, kolej żelazna ma prawo oddać poczcie do dalszego przewozu za pobraniem od niej narosłych należności przewozowych i wszelkich kosztów.

4. Nadawca jest obowiązany pokryć wszelkie koszty i należności kolejowe z tego tytułu powstałe, niezależnie od uiszczenia dopłat (§ 7) i od odpowiedzialności karnej lub policyjnej.

§ 4. Przedmioty przyjmowane do przewozu warunkowo.

1. Następujące przedmioty dopuszcza się do przewozu kolejami żelaznymi tylko pod warunkami niżej podanymi:

A. Przedmioty, wymienione w załączniku A do regulaminu niniejszego pod warunkami tam wskazanymi.

B. Zwłoki pod warunkami, określonymi w załączniku B do regulaminu niniejszego.

C. Tabor kolejowy, toczący się na własnych kołach, pod warunkiem, że kolej żelazna stwierdzi jego zdatność do biegu i poświadczy to bądź na samym pojeździe bądź na osobnym zaświadczeniu. Przesyłkom parowozów, tendrów i wagonów motorowych powinien towarzyszyć wyznaczony przez nadawcę fachowy dozorca, który ma obowiązek ich dozorowania, w szczególności zaś smarowania w drodze. Opłaty za przejazd dozorców, tudzież inne warunki ich przejazdu określają taryfy.

D. Żywe zwierzęta pod warunkami, określonymi w załączniku C do regulaminu niniejszego.

E. Przedmioty, przy których wszelkie czynności ładunkowe lub których przewóz kolej żelazna uzna za szczególnie trudne ze względu na urządzenia i środki przewozowe kolei żelaznych, leżących na drodze przewozu, przyjmuje się do przewozu tylko pod warunkami w każdym poszczególnym wypadku przez koleje żelazną określonymi.

2. Koleje żelazne mogą określać w taryfach lżejsze warunki przyjmowania do przewozu przedmiotów, o których mowa w artykule niniejszym.

§ 5. Obowiązek przewozu. Przewozy bezpośrednie. Kolejność.

1. Koleje żelazne są obowiązane przyjmować przesyłki do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym (§ 6) pomiędzy wszystkimi stacjami zależnie od zakresu ich czynności ekspedycyjnych, określonych w taryfach:

- a) jeżeli nadawca zastosuje się do przepisów regulaminu niniejszego i obowiązujących taryf oraz do ogólnie obowiązujących zarządzeń kolejowych;
- b) jeżeli przewozu można dokonać zwykłymi środkami przewozowymi;
- c) jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zaradzić.

2. Przedmioty, których załadowanie, przeładowanie lub wyładowanie wymaga specjalnych urządzeń, kolej żelazna obowiązana jest przyjąć do przewozu tylko wtedy, o ile stacje, mające dokonać tych czynności, posiadają odpowiednie urządzenia.

3. Kolej żelazna obowiązana jest przyjmować do przewozu przesyłki tylko wtedy, kiedy przewóz ich może być skutecznie bez zwłoki.

Przesyłki, których przewóz nie może być bezzwłocznie skutecznie, kolej żelazna obowiązana jest przyjmować tymczasowo na przechowanie, o ile posiada na stacjach nadania odpowiednie pomieszczenia. Na tymczasowe przechowanie nadawca powinien wyrazić swą zgodę w liście przewozowym i w jego wtórniku. Aż do czasu zawarcia umowy o przewóz, kolej żelazna ponosi odpowiedzialność jako składnik i ma prawo pobrać należności za przechowanie określone w taryfach.

Kolej żelazna może się uchylić od przechowywania towarów łatwo ulegających zepsuciu oraz przedmiotów, wymienionych w § 4. Kolej żelazna może również uzależnić przechowanie przesyłek, za których przewóz należności powinny być zgóry opłacone, od złożenia odpowiedniej kaucji.

4. O ile kolej żelazna przyjmie do przewozu przesyłki wagonowe, pomimo niemożności bezzwłocznego ich wysłania, wówczas ma ona prawo umówić się z nadawcą, że termin dostawy liczyć się będzie od dnia, w którym nastąpi wysłanie przesyłki, na co nadawca powinien wyrazić swą zgodę w liście przewozowym i w jego wtórniku. Kolej żelazna jest obowiązana datę wysłania przesyłki oznaczyć nowym odcisnięciem stempla, zgodnie z § 8 p. 1 regulaminu niniejszego, na liście przewozowym oraz na jego wtórniku. Datę tę na żądanie, wyrażone w liście przewozowym, należy podać niezwłocznie na koszt nadawcy do jego wiadomości.

5. Przesyłki powinny być wysyłane z zachowaniem kolejności, w jakiej przyjmowane były do przewozu z wyjątkami przewidzianymi w p. 6 paragrafu niniejszego.

6. Jeżeli interes publiczny lub konieczne potrzeby ruchu kolejowego tego wymagają, kolej żelazna może za zgodą władzy zwierzchniej:

- a) zarządzić całkowite lub częściowe wstrzymanie przewozu;
- b) wyłączyć od przewozu niektóre przesyłki lub dopuścić je do przewozu tylko warunkowo;
- c) wysyłać niektóre przesyłki poza kolejnością;
- d) wysłać inną drogą niż wskazaną przez nadawcę.

Zarządzenia te muszą być ogłaszane sposobem przepisany przez władzę zwierzchnią.

7. Postępowanie sprzeczne z artykułem niniejszym uprawnia do żądania odszkodowania za poniesione straty.

TYTUŁ II.

Umowa o przewóz.

R o z d z i a ł I.

Forma i warunki umowy o przewóz.

§ 6. Treść i forma listu przewozowego.

1. Na każdą przesyłkę nadawca powinien złożyć kolei żelaznej list przewozowy według wzoru, wskazanego w załączniku D. Dla przesyłek pośpiesznych używa się tego samego wzoru z czerwonym szlakiem o szerokości 1 centymetra na górnym i dolnym brzegu obu stron.

2. Formularze listów przewozowych powinny być drukowane na białym i trwałym papierze.

3. Wszystkie stacje kolejowe obowiązane są sprzedawać formularze listów przewozowych po cenie, określonej w taryfie.

4. Listy przewozowe powinny być na dowód zgodności ich z przepisami regulaminu niniejszego opatrzone stemplem jednego z polskich zarządów kolejowych. Za opatrzenie stemplem kolejowym listów przewozowych, drukowanych nie przez kolej żelazną, pobiera się opłatę, określoną w taryfach; kolej żelazna może odmówić opatrzenia stemplem, jeżeli nie złożono jej w tym celu co najmniej 100 listów przewozowych.

5. Rubryki listu przewozowego, obwiedzione linjami grubymi, wypełnia kolej żelazna, z wyjątkiem wypadku, przewidzianego w p. 9 d) paragrafu niniejszego, przy wskazaniu rodzaju, numeru i cechy własności wagonu; pozostałe rubryki wypełnia nadawca (zobacz jednak § 39 p. 2). Rubryki, które mają pozostać niewypełnione, nadawca powinien przekreślić.

6. Użycie formularza białego lub ze szlakiem czerwonym wskazuje, czy towar należy przewieźć jako przesyłkę zwyczajną czy jako pośpieszną. Nadawca nie może żądać, aby towar na części drogi przewozu był przewieziony jako przesyłka pośpieszna, na części zaś jako przesyłka zwyczajna, o ile taryfa nie przewiduje takiego rodzaju przewozu. Nadawca może żądać w liście przewozowym przewozu przesyłek pośpiesznych pociągiem ruchu osobowego, o ile taryfa dopuszcza takie przewozy.

7. List przewozowy powinien być wypełniony w języku polskim wyraźnie atramentem lub drukiem. Listów przewozowych poprawionych lub podskrobanych kolei żelazna nie przyjmuje. Na przekreślenia dozwala się tylko o tyle, o ile nadawca poświadczy je swym podpisem; poprawki co do ilości lub wagi sztuk należy wpisać słowami.

8. Osobę, oddającą kolei żelaznej przesyłkę do przewozu uważa się za upoważnioną przez nadawcę do poczynienia zmian i uzupełnień w liście przewozowym, do złożenia oświadczeń w imieniu nadawcy oraz do wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy o przewóz.

9. Nadawca obowiązany jest oznaczyć w liście przewozowym:

- a) miejsce oraz datę sporządzenia listu przewozowego;
- b) stację przeznaczenia w brzmieniu podanem w taryfie ze wszystkimi bliższymi określeniami, zapobiegającymi skierowaniu przesyłki na inną stację w tej samej miejscowości lub do innej miejscowości, noszącej tę samą albo podobną nazwę;
- c) nazwisko i adres odbiorcy. Jako odbiorca może być wymieniona jedna tylko osoba fizyczna, prawna (firma) lub urząd publiczny. Stację przeznaczenia lub zawiadawcę stacji nadawca może wskazać jako odbiorcę, jeżeli udowodni, że ma prawo do zastosowania takiego adresu lub jeżeli prawo takie wynika z taryfy. Adresy bezimienne, jak np.: „na zlecenie” albo „na okaziciela wtórnika listu przewozowego” nie są dozwolone;
- d) nazwę towaru zawartego w przesyłce, nadto:
przy przesyłkach drobnych, ilość sztuk, rodzaj opakowania, cechę i numer każdej sztuki,

przy przesyłkach, które nadawca obowiązany jest załadować — rodzaj, numer i cechę własności wagonu.

Nazwę towaru należy oznaczać w sposób następujący:
towary, wymienione w załączniku A do regulaminu niniejszego — według wskazanej tamże nazwy;

towary, wyszczególnione w nomenklaturach towarowych lub w taryfach towarowych kolei żelaznych — według użytej w nich nazwy,

inne towary — według zwykłej nazwy przyjętej w handlu.

Jeżeli miejsca w liście przewozowym na oznaczenie zawartości przesyłki nie wystarcza, należy dalsze oznaczenie zamieszczać na prawej połowie odwrotnej strony tegoż listu; w razie potrzeby można użyć osobnych dodatkowych arkuszy papieru, które powinny odpowiadać rozmiarom listu przewozowego i muszą być starannie do niego przytwierdzone oraz podpisane przez nadawcę. O dołączeniu arkuszy dodatkowych powinna być umieszczona wzmianka w liście przewozowym;

- e) dokładnie wyszczególnione dokumenty, wymagane przez przepisy władz celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych lub innych władz administracyjnych z zaznaczeniem, czy wspomniane dokumenty dołączono do listu przewozowego, czy też złożono na pewnej oznaczonej stacji;
- f) nazwisko nadawcy z podpisem, jako też adres nadawcy, nadto, według własnego uznania, również adres telegraficzny i numer telefonu. Podpis nadawcy może być zastąpiony drukiem lub pieczętą. Jako nadawca może na liście przewozowym być wskazana jedna tylko osoba fizyczna, prawna (firma) lub urząd publiczny.

Pozatem nadawca może zamieścić w przeznaczonych na to rubrykach listu przewozowego:

- g) nazwę miejsca, do którego należy dostarczyć przesyłkę, jeżeli ono jest położone poza stacją przeznaczenia, o ile kolej żelazna zgodzi się na takie dostarczenie;
- h) wagę przesyłki, lub zamiast wagi inne wskazówki stosownie do przepisów kolei nadawczej;
- i) żądanie, aby kolej żelazna zważyła przesyłkę, względnie przeliczyła ilość sztuk na stacji nadania przy wysłaniu, lub dokonała tej czynności na stacji przeznaczenia przy wydaniu przesyłki;
- k) żądanie „zostawić na stacji” lub „dostawić do mieszkania”, jeżeli taki sposób doręczenia istnieje na stacji przeznaczenia (§ 16 p. 26). Żądanie takie wpisać należy powyżej adresu odbiorcy pismem dającym się wyraźnie zauważyć. Przy przesyłkach przedmiotów łatwo wybuchających i samozapalnych (zobacz załącznik A) żądania „zostawić na stacji” wpisywać nie wolno;
- l) żądanie zastosowania określonych taryf, a w szczególności taryf specjalnych lub wyjątkowych, stosownie do postanowień § 11 p. 12 i § 34 p. 1.

- m) deklarację wartości dostawy przesyłki, zgodnie z § 35;
- n) wskazanie należności i kosztów, które nadawca zgodnie z § 17 bierze na swój rachunek;
- o) wysokość ciężącego na przesyłce zaliczenia tudzież zaliczek wypłaconych zgóry przez kolej stosownie do § 19;
- p) drogę przewozu, oraz stacje, na których mają być załatwiane formalności celne, podatkowe, skarbowe, policyjne lub wymagane przez inne władze administracyjne;
- r) wskazanie pełnomocnika, wyznaczonego w myśl § 15 p. 2;
- s) inne oświadczenia, przewidziane w regulaminie niniejszym i taryfach towarowych.

10. Zamieszczanie w liście przewozowym oświadczeń nie przewidzianych w regulaminie niniejszym i taryfach oraz dołączanie niewymienionych w nim dokumentów jest niedozwolone. Z tytułu takich oświadczeń i dokumentów kolej żelazna nie ponosi żadnej odpowiedzialności.

11. Jeden i ten sam list przewozowy nie może obejmować przedmiotów o takich właściwościach, że wspólne ich załadowanie może spowodować szkodę, lub naruszenie przepisów celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych lub przepisów innych władz.

12. Na przesyłki, do których załadowania lub wyładowania obowiązany jest nadawca względnie odbiorca, należy sporządzać osobne listy przewozowe; nie mogą one równocześnie obejmować przedmiotów, które kolej powinna sama załadować lub wyładować.

Na przedmioty, przyjmowane do przewozu warunkowo (§ 4) — podobnie muszą być sporządzane osobne listy przewozowe.

13. Jeden list przewozowy może obejmować najwyżej ładunek jednego wagonu; wyjątek stanowią przedmioty niepodzielne, nie mieszczące się na jednym wagonie. Przepis ten jednak nie stosuje się, o ile taryfy dopuszczają nadawanie kilku wagonów za jednym listem przewozowym na całej drodze przewozu.

14. Nadawcy wolno na odwrotnej stronie listu przewozowego zamieszczać następujące uwagi do wyłącznej informacji odbiorcy:

- Przesyłka od N.
- Z polecenia N.
- Do rozporządzenia N.
- Do przeekspedjowania dla N.
- Ubezpieczona w N.
- Na statek N.
- Ze statku N.
- Do wywozu z przeznaczeniem do N.
- Na samochód N.
- Z samochodu N.
- Na samolot N.
- Z samolotu N.

Każda taka uwaga musi się odnosić do całej przesyłki.

Z tytułu tych uwag kolej żelazna nie bierze na siebie żadnych zobowiązań i nie ponosi żadnej odpowiedzialności.

§ 7. Odpowiedzialność za oświadczenia, zamieszczone w liście przewozowym. Sprawdzenie zawartości, ważenie i przeliczenie ilości sztuk przesyłki. Dopłaty. Ładowanie, Zarządzenia na wypadek przeciążenia wagonu.

1. Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość wskazań i oświadczeń, które wpisał do listu przewozowego i ponosi wszelkie następstwa, wynikające ze wskazań lub oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych, niedostatecznych lub wpisanych w miejscu, nie przeznaczonym do tego rodzaju oświadczeń (zobacz § 39 p. 2).

2. Kolej żelazna ma prawo sprawdzać w każdym czasie, czy ilość sztuk, waga i wartość przesyłki zgodne są ze wskazaniami nadawcy w liście przewozowym.

3. Za takie sprawdzenie kolej żelazna opłaty nie pobiera. Jeżeli jednak odnośne oświadczenia w liście przewozowym nie okażą się zgodnymi z rzeczywistością, kolej żelazna pobiera za ważenie i liczenie sztuk opłaty według taryfy, za sprawdzenie zaś zawartości koszty powstałe przy takim sprawdzeniu. Opłaty te i koszty, o ile nie zostały opłacone bezwzględnie na miejscu, obciążają przesyłkę.

4. W razie sprawdzania zawartości na stacji nadawczej, należy zawiadomić nadawcę, zaś na stacji przeznaczenia — odbiorcę, aby był obecny przy sprawdzaniu, o ile sprawdzania nie zarządzone ze względu na bezpieczeństwo publiczne. Jeżeli wezwany nie stawia się, lub jeżeli sprawdzanie odbywa się w drodze, należy sprawdzenia dokonać w obecności dwóch świadków, nie należących do służby kolejowej.

5. Po wydaniu przesyłki odbiorcy kolej żelazna ma prawo sprawdzić zawartość przesyłki lub jej użycie zastrzeżone taryfą tylko wówczas, jeżeli na podstawie oświadczenia nadawcy w liście przewozowym przewoźne obliczono według taryfy, której stosowanie zależy od dopełnienia warunków, wykonalnych dopiero po odbiorze.

6. Kolej żelazna obowiązana jest przy przyjęciu do przewozu przesyłki drobnej, którą załadowuje sama, zważyć i przeliczyć ilość jej sztuk. Za ważenie przesyłek drobnych kolej żelazna ma prawo pobierać opłaty podane w taryfach. Przy ważeniu i przeliczaniu ilości sztuk ma prawo być obecnym nadawca lub upoważniona przez niego osoba.

7. Przy wszystkich innych przesyłkach kolej żelazna na żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym, obowiązana jest zważyć przesyłkę i przeliczyć ilość sztuk przesyłki na stacji nadawczej, o ile stacja ta posiada odpowiednie urządzenia wagowe i o ile rodzaj przesyłki i warunki ruchu na to pozwalają. Kolej żelazna obowiązana jest zważyć przesyłkę, chociaż żądania tego w liście przewozowym nie umieszczono, jeżeli nadawca nie podał wagi w liście przewozowym. Jeżeli na stacji nadawczej nie można zważyć przesyłki, kolej żelazna obowiązana jest dokonać zważenia na dalszej stacji, leżącej na drodze przewozu lub na stacji przeznaczenia przesyłki, o ile stacje te posiadają odpowiednie wagi. Za takie zważenie przesyłki i przeliczenie ilości jej sztuk kolej żelazna pobiera opłaty oznaczone w taryfach.

8. Kolej żelaznej służy prawo wyboru użycia do zważenia bądź wagi zwykłej bądź wagonowej oraz sposobu ważenia. Jeżeli przesyłka składa się z kilku sztuk, kolej żelazna waży osobno poszczególne sztuki lub niektóre części przesyłki tylko wtedy, jeżeli nadawca podał oddzielnie w liście przewozowym wagę poszczególnych sztuk lub poszczególnych części przesyłki. Za takie ważenie kolej żelazna ma prawo pobierać opłaty, podane w taryfach.

9. Nadawca może żądać przy nadaniu, aby mu dano możliwość być obecnym przy ważeniu przesyłki i liczeniu ilości jej sztuk, o ile czynności te wykonywa stacja nadania. Jeżeli nadawca nie zażądał tego lub nie skorzystał z danej mu możliwości, to o ile kolej żelazna zgodzi się na ponowne dokonanie tych czynności, stosownie do późniejszego żądania nadawcy, obowiązany on jest uiścić powtórnie opłatę taryfową.

10. Jeżeli przesyłkę waży się na wadze wagonowej, kolej żelazna może obliczyć wagę przesyłki, biorąc w rachubę wagę własną wagonu oznaczoną na nim. Na żądanie jednak osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką, kolej żelazna powinna sprawdzić wagę własną wagonu, o ile stacja posiada odpowiednie urządzenia wagowe i o ile na to pozwalają warunki ruchu. Osoba uprawniona ma prawo żądać sprawdzenia wagi własnej wagonu na innej stacji, posiadającej odpowiednią na to wagę. Jeżeli przy zważeniu próżnego wagonu okaże się inna waga własna wagonu, niż to oznaczono na wagonie, to przy obliczaniu wagi przesyłki przyjmuje się sprawdzoną wagę wagonu.

11. Jeżeli waga własna wagonu, sprawdzona na żądanie osoby, uprawnionej do rozporządzania przesyłką, nie da różnicy większej, niż 2% od wagi, oznaczonej na wago-

nie, kolej żelazna pobiera opłatę za sprawdzenie wagi wagonu, przewidzianą w taryfach. W tym wypadku kolej żelazna ma prawo również pobrać należności za przewóz wagonu do stacji ważenia i z powrotem.

12. Jeżeli waga przesyłki, zważonej przez kolej żelazną na wadze wagonowej bez sprawdzenia wagi własnej wagonu, okaże w porównaniu z wagą podaną w liście przewozowym różnicę nie większą niż 2% wagi wagonu na nim oznaczonej, to za podstawę do obliczania należności przewozowej należy przyjąć podaną wagę.

13. Kolej żelazna obowiązana jest oznaczyć w liście przewozowym: wyniki zważenia i przeliczenia ilości sztuk przesyłki według p. 6 i 7 paragrafu niniejszego jak również wynik sprawdzenia wagi własnej wagonu. Jeżeli czynności tych dokonano na stacji nadawczej, oznaczenie powyższe należy włączyć także do wtórnika listu przewozowego. Jeżeli zaś czynności tych na stacji nadawczej nie dokonano, kolej żelazna obowiązana jest na żądanie nadawcy włączyć dodatkowe wyniki ważenia do wtórnika listu przewozowego.

14. Jeżeli w liście przewozowym zamieszczono dane lub oświadczenia, niezgodne z rzeczywistością, nieściśle lub niedostateczne, które mogą spowodować:

przyjęcie do przewozu przedmiotów, wyłączonych od przewozu w myśl p. 1 (4) § 3 regulaminu niniejszego,

obliczenie za przesyłkę niższej opłaty przewozowej,

niemożliwość stosowania taryfy normalnej,

jeżeli nie zachowano podanych w załączniku A środków ostrożności,

wreszcie jeżeli przeciążono wagon ładowany przez nadawcę —

kolej żelazna ma prawo pobrać dopłatę niezależnie od różnicy przewoźnego i niezależnie od odpowiedzialności za wszelką szkodę, wyrządzoną w danym razie, oraz niezależnie od odpowiedzialności karnej.

Dopłatę te określa się, jak następuje:

a) w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia przedmiotów wyłączonych od przewozu według p. 1 (4) § 3 regulaminu niniejszego, lub też przedmiotów wymienionych w załączniku A, lub w razie niezachowania środków ostrożności, w załączniku tym przepisanych, dopłata wynosi:

za przedmioty, które są wyłączone od przewozu oraz za materiały wybuchowe i samozapalne klasy I i II załącznika A — 15 złotych,

za ciecze i materiały zapalne, trujące i żrące klasy III, IV i V załącznika A, — 10 złotych,

za materiały budzące odrazę lub wydzielające woń przykłą, VI klasy załącznika A, — 5 złotych,

od kilograma wagi brutto każdej sztuki, w której znaleziono powyższe przedmioty;

b) w innych wypadkach stwierdzonej niezgodności pomiędzy oznaczoną nazwą towaru a rzeczywistą zawartością przesyłki lub w razie umieszczenia w liście przewozowym nieprawdziwych wskazań albo oświadczeń, któreby mogły spowodować obliczenie niższej opłaty przewozowej, dopłata wynosi podwójną różnicę między przewoźnem, obliczonym na podstawie określenia niezgodnego z rzeczywistością lub z uwzględnieniem umieszczonych wskazań albo oświadczeń, a przewoźnem przypadającym gdyby oznaczenia, wskazanie albo oświadczenie było zgodne z rzeczywistością i to za całą odległość od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia. Dopłata nie może być mniejsza niż 2 złote nawet wtedy, gdy niema różnicy w należnościach przewozowych;

c) w razie podania niższej wagi lub mniejszej ilości sztuk przesyłki od istotnej wagi albo istotnej ilości sztuk przesyłki, którą załadował nadawca, dopłata wynosi podwójną różnicę między przewoźnem obliczonym za podaną wagę albo ilość

sztuk, a przewoźnem za wagę stwierdzoną albo ilość sztuk i to za całą odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia;

- d) w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę dopłata wynosi sześciokrotną należność przewozową za nadwyżkę wagi, przekraczającą dopuszczalne obciążenie, za odległość od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia.

15. Za przeciążenie uważa się przekroczenie następującej granicy obciążenia (nośności) wagonu:

jeżeli wagon ma tylko jeden napis, określający dopuszczalne obciążenie, uważa się napis ten za wskazujący ładowność normalną; granica obciążenia (nośności) odpowiada wówczas tej ładowności, zwiększonej o 5%;

jeżeli wagon ma dwa napisy, to mniejsza liczba oznacza ładowność normalną, większa zaś — granicę obciążenia (nośności).

Jeżeli na jednym i tym samym wagonie stwierdzono wagę przesyłki wyższą od podanej w liście przewozowym i zarazem przeciążenie, dopłaty pobiera się równorzędnie za oboje przekroczenia.

16. Obowiązek uiszczenia dopłaty ciąży na nadawcy. O ile dopłaty tej nadawca jeszcze nie uiszczył, kolej żelazna wydaje przesyłkę odbiorcy, jeżeli ten ostatni zapłaci ciążącą na przesyłce dopłatę. Odbiorcą przesyłki jest odpowiedzialny za dopłatę po odbiorze przesyłki, gdy dopłata taka wynika z powodu, że odbiorca nie dopełnił warunku zamieszczonego przez nadawcę w liście przewozowym, przy oznaczeniu nazwy towaru, od którego to warunku zależy stosowanie taryfy niższej (§ 7 p. 5).

17. Dopłaty nie pobiera się:

- a) w razie niezgodnego z rzeczywistością podania wagi przesyłek, które według przepisu obowiązana jest ważyć kolej żelazna,
- b) w razie niezgodnego z rzeczywistością podania wagi przesyłki lub przeciążenia wagonu, jeżeli nadawca w liście przewozowym zażądał zważenia przesyłki przez kolej żelazną,
- c) w razie przeciążenia wagonu skutkiem wpływów atmosferycznych w czasie przewozu, jeżeli nadawca udowodni, że przy załadunku wagonu zachował obowiązujące przepisy,
- d) w razie powiększenia się wagi przesyłki podczas przewozu nie połączonego jednak z przeciążeniem wagonu, jeżeli nadawca udowodni, że powiększenie się wagi powstało wskutek wpływów atmosferycznych.

18. Stacja nadawcza lub pośrednia, stwierdziwszy przeciążenie wagonu, powinna nadwyżkę wagi odładować nawet wtedy, gdy nie należy się dopłata. Nadawcę należy w takim razie wezwać bezzwłocznie przez stację nadawczą celem rozporządzenia odładowaną nadwyżką.

19. Przewoźne za odładowaną nadwyżkę oblicza się za odległość przebytą według tej samej taryfy, która stosowana była do przesyłki głównej z ewentualnem doliczeniem przypadającej według p. 14 paragrafu niniejszego dopłaty. Za odładowanie pobiera się opłaty według taryfy tej kolei żelaznej, która czynność tę wykonała.

20. Za przechowanie nadwyżki kolej żelazna ma prawo pobrać należności według taryfy za cały czas przechowania, licząc od dnia wyładowania. Jeżeli wskutek odładowania nadwyżki nastąpiło przetrzymanie wagonu, kolej żelazna o ile nie była obowiązana do zważenia przesyłki w myśl p. 7 paragrafu niniejszego, ma prawo pobrać postojowe określone w taryfie, nie więcej niż za 1 dobę.

21. Jeżeli nadawca zażąda, aby nadwyżkę zwrócono lub przesłano dalej, uważa się ją jako przesyłkę nową, o ile taryfy nie przewidują doładowania nadwyżki do innej przesyłki tego samego nadawcy.

22. Jeżeli nadawca nie rozporządzi nadwyżką w przeciągu 8 dni, licząc od dnia wysłania mu zawiadomienia o odładowaniu, kolej żelazna postępuje według postanowień § 24 p. 6, 7 i 8.

23. Za szkody lub koszty, powstałe w drodze wskutek przeciążenia wagonu, odpowiada nadawca.

§ 8. Zawarcie umowy o przewóz. Wtórnik listu przewozowego.

1. Umowę o przewóz uważa się za zawartą z chwilą, kiedy stacja nadawcza przyjęła do przewozu przesyłkę wraz z listem przewozowym. Stacja nadawcza stwierdza przyjęcie przesyłki przez odcisnięcie na liście przewozowym stempla, zawierającego nazwę stacji przyjmującej, firmę zarządu kolei żelaznej i datę przyjęcia przesyłki. Takim samym stemplem należy zaopatrzyć dodatkowe arkusze listu przewozowego (§ 6 p. 9 d).

2. Ostemplowania należy dokonać natychmiast po całkowitem dostarczeniu przesyłki, wyszczególnionej w liście przewozowym i po zapłaceniu należności, które nadawca przyjął na swój rachunek. Nadawca może żądać, aby ostemplowania dokonano w jego obecności.

3. List przewozowy, opatrzony stemplem przyjęcia, stanowi dowód zawarcia umowy o przewóz.

4. O ile jednak chodzi o przesyłki, których załadowanie w myśl przepisów niniejszego regulaminu, taryf lub osobnej umowy stanowi obowiązek nadawcy, to zawarte w liście przewozowym dane co do wagi lub co do ilości sztuk, stanowią dowód przeciw kolei żelaznej tylko wówczas, gdy kolej żelazna zważyła przesyłkę lub przeliczyła ilość jej sztuk i poświadczyła to w liście przewozowym.

5. Za prawdziwość i dokładność stwierdzonej przez kolej żelazną wagi i ilości sztuk przesyłki kolej żelazna odpowiada jedynie o tyle, o ile wynik tego stwierdzenia dotyczy umowy o przewóz.

6. Kolej żelazna jest obowiązana poświadczyć przyjęcie przesyłki i datę przyjęcia jej do przewozu na wtórniku listu przewozowego, który nadawca winien sporządzić według wzoru, wskazanego w załączniku D 1, jednocześnie z listem przewozowym. Wtórnik listów przewozowych powinny być na znak zgodności ich z przepisami regulaminu niniejszego opatrzone jednocześnie z listami przewozowymi, według postanowień § 6 p. 4 regulaminu niniejszego, stemplem kolei żelaznej. Za oznaczenie stemplem kolejowym wtórników listów przewozowych kolej żelazna opłat nie pobiera. Wtórnik musi być równobrzmiący z listem przewozowym. Dodatkowe arkusze, dodane do listu przewozowego, należy także dołączyć w odpisie do wtórnika.

7. Wtórnik listu przewozowego nie ma znaczenia ani listu przewozowego ani świadectwa ładunkowego i służy wyłącznie do użytków wskazanych w regulaminie przewozu lub w taryfach.

8. Na żądanie nadawcy kolej żelazna może, za opłatą oznaczoną w taryfie, stwierdzić przyjęcie przesyłki do przewozu również i w inny sposób, np. przez ostemplowanie w księdze pokwitowań. Podobne stwierdzenie przyjęcia przesyłki do przewozu nie ma jednak żadnych skutków wtórnika listu przewozowego.

§ 9. Taryfy. Zasady obliczania przewoźnego. Wskazanie drogi przewozu.

1. Kolej żelazna jest obowiązana wydawać taryfy, które powinny zawierać wszelkie warunki umowy o przewóz oraz wszelkie dane, potrzebne do obliczania przewoźnego i opłat dodatkowych.

2. Warunki zawarte w taryfach obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z postanowieniami regulaminu niniejszego.

3. W taryfach musi być wymienione czasopismo publiczne, w którym umieszcza się ogłoszenia o ich wprowadzeniu i późniejszych ich zmianach oraz musi być podane gdzie i za jaką cenę można nabywać daną taryfę.

4. Taryfy nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

5. Każda stacja kolejowa ma obowiązek taryfy, które jej dotyczą, udzielać osobom interesowanym na żądanie do przejrzenia w godzinach służbowych.

6. Zmiany taryf, wprowadzające podwyżki opłat lub utrudnienia warunków przewozu, wchodzi w życie najwcześniej po upływie czterech tygodni od dnia ich ogłoszenia. Za zgodą władzy zwierzchniej termin ten może być skrócony do 2 tygodni. W tym wypadku w ogłoszeniu należy powołać się na zezwolenie władzy zwierzchniej. Taryfy, zaprowadzone tylko na pewien określony czas, tracą moc obowiązującą po upływie tego czasu bez ich odwołania ogłoszeniem. Zmiany taryf ogłasza się tym samym sposobem, jakim została ogłoszona taryfa.

Postanowienia paragrafu niniejszego co do czasu wejścia w życie, nie odnoszą się do wypadków, przewidzianych § 11 p. 6, § 14 p. 18, § 16 p. 43 regulaminu niniejszego.

7. Taryfy powinny podawać wszystkie specjalne warunki dla różnego rodzaju przewozów, w szczególności zaś wskazywać czy stosują się one do przesyłek pośpiesznych czy zwyczajnych. Jeżeli którakolwiek kolej żelazna ustanowi taryfę tylko dla jednego z tych rodzajów przewozu czy to dla wszystkich czy dla niektórych tylko przesyłek, czy też dla niektórych odcinków, to taryfę tę stosuje się do danych przesyłek bez względu na to, czy zostały one nadane za listem przewozowym zwykłym, czy pośpiesznym, przyczem obowiązują terminy dostawy przewidziane dla tego rodzaju przewozu, jaki wskazuje list przewozowy.

8. Kolej żelazna obowiązana jest wpisać do listu przewozowego przewoźne i opłaty dodatkowe, obliczone według postanowień regulaminu niniejszego i według obowiązujących taryf.

9. a) Jeżeli nadawca w liście przewozowym wskazał drogę przewozu, przewoźne oblicza się według tej drogi.

Wskazanie stacji, na których należy dopełnić formalności celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych i wymaganych przez inne władze administracyjne jest równoznaczne ze wskazaniem drogi przewozu.

b) Jeżeli nadawca w liście przewozowym wskazał tylko taryfy, których zastosowania żąda, kolej żelazna stosuje je, jeżeli z samego wskazania można ustalić stacje, między którymi taryfy te mają zastosowanie. Z pomiędzy dróg przewozu, na których taryfy te obowiązują, w dniu zawarcia umowy o przewóz, kolej żelazna wybiera drogę, którą uważa za najkorzystniejszą dla nadawcy.

c) Jeżeli nadawca w liście przewozowym oświadczył, że zapłaci zgóry przewoźne do stacji pośredniej stosownie do p. 1 § 17 regulaminu niniejszego, nie wskazując do niej drogi przewozu, kolej żelazna wybiera między drogami przewozu, przechodzącymi przez tę stację, tę drogę, którą uważa za najkorzystniejszą dla nadawcy. Koszty przewozu oblicza się według drogi obranej przez kolej żelazną.

d) Jeżeli w wypadkach, przewidzianych pod a) i c) między stacją nadawczą a stacją przeznaczenia na drodze wskazanej przez nadawcę, albo między stacją nadawczą a stacją, do której nadawca życzy sobie uiścić opłatę istnieją taryfy bezpośrednie, taryfy te stosuje się, o ile ich zastosowanie nie było uzależnione na odnośnych drogach przewozu w chwili nadania od warunków, których nie dopełniono.

e) Jeżeli nadawca nie wskazał ani drogi przewozu, ani taryfy, lub jeżeli wskazówki nadawcy nie dają dostatecznej podstawy do oznaczenia drogi przewozu lub taryfy, lub jeżeli poszczególne żądania są ze sobą sprzeczne, kolej żelazna powinna odprawić przesyłki żywych zwierząt i pośpieszne według taryfy, która przewiduje najkrótszy termin dostawy, a w razie zaś równych terminów dostawy w kilku taryfach według taryfy najtańszej w dniu zawarcia umowy o przewóz, wszelkie inne przesyłki — według taryfy najtań-

szej w dniu zawarcia umowy o przewóz; przy równych zaś opłatach na kilku drogach, drogą, którą kolej żelazna uzna za najkorzystniejszą dla nadawcy.

Jeżeli najtańszą będzie taryfa wyjątkowa, należy ją zastosować, gdy warunki w niej wskazane zostały dopełnione.

f) Taryfy wyjątkowe lub specjalne przewidujące przedłużenie terminu dostawy w myśl p. 12 § 11 regulaminu niniejszego, lub ograniczenie odpowiedzialności w myśl p. 1 § 34 mogą być stosowane tylko wtedy, jeżeli nadawca zamieścił w liście przewozowym żądanie ich zastosowania.

g) Kolej żelazna obowiązana jest zastosować się do wskazań nadawcy co do stacji, na których ma się uskuteczyć formalności celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i innych władz administracyjnych, jako też do wskazań nadawcy co do drogi przewozu przy przesyłkach żywych zwierząt. Inne wskazania uwzględnia kolej żelazna w miarę możliwości.

h) Poza wypadkami, wymienionymi w p. 6 § 5 i p. 1 § 23 regulaminu niniejszego kolej żelazna może przewieźć przesyłkę inną drogą, niż wskazał nadawca pod warunkami:

- 1) że koszty przewozu i terminy dostawy na tej drodze nie okażą się większe, niż koszty i terminy na drodze wskazanej przez nadawcę,
- 2) że formalności celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i przepisane przez inne władze administracyjne będą załatwione na stacjach wskazanych przez nadawcę.

Jeżeli przewóz odbywa się inną drogą, niż wskazał nadawca, kolej żelazna powinna go o tem zawiadomić na swój koszt.

i) W wypadkach, wymienionych pod b), c) i e) kolej żelazna odpowiada za szkodę, spowodowaną przez wybór drogi przewozu lub taryfy, tylko w razie złej woli lub ciężkiego niedbalstwa.

10. Za podstawę do obliczenia przewoźnego służą taryfy obowiązujące w dniu zawarcia umowy o przewóz. Jeżeli jednak, na żądanie nadawcy lub z powodu braku bezpośredniej taryfy od stacji nadania do stacji przeznaczenia, przewoźne oblicza się osobno za poszczególne części drogi przewozu, to za podstawę do obliczenia przewoźnego dla każdej z tych części służą te taryfy, które są ważne w dniu przejścia przesyłki na każdą z poszczególnych części tej drogi.

11. Prócz należności przewozowych i opłat dodatkowych, przewidzianych w taryfie, kolej żelazna ma prawo pobierać jeszcze należności tytułem zwrotu poniesionych przez siebie wydatków, jako to opłat wywozowych i przywozowych, nie przewidzianych w taryfie kosztów przewiezienia z jednego dworca na drugi, kosztów poprawienia ładunku w wagonu tudzież naprawy zewnętrznego i wewnętrznego opakowania, niezbędnego dla zabezpieczenia towaru i innych podobnych wydatków.

Wydatki te powinny być należycie usprawiedliwione i obliczone osobno w liście przewozowym, z dołączeniem dowodów. Jeżeli opłacenie tych wydatków należy do nadawcy, dowody te wydaje się nie odbiorcy lecz nadawcy.

12. Od wydatków w gotowiznie kolej żelazna ma prawo pobierać opłaty komisowe (prowizję), przewidziane w taryfie; opłacone przez kolej żelazną gotówką należności za dostawę, przewoźne i inne należności taryfowe oraz portorja pocztowe i stemple wolne są od opłat komisowych.

§ 10. Zakaz zawierania odrębnych umów.

1. Taryfy muszą być stosowane jednakowo do wszystkich korzystających z usług kolei żelaznej.

2. Każdy odrębny układ, mocą którego jednej lub kilku osobom przyznano by niższą opłat oznaczonych w taryfie jest zakazany i nieważny.

3. Natomiast dozwolone są zniżki taryfowe, należycie ogłoszone i w równej mierze dostępne dla każdego, o ile dopełni warunków, wskazanych przy stosowaniu zniżki. Również dozwolone są zniżki dla przewozów na potrzeby gospodarcze kolei żelaznych, administracji publicznej lub w uwzględnieniu celów dobroczynnych.

§ 11. Terminy dostawy.

1. O ile taryfy nie przewidują krótszych terminów dostawy, wynoszą one:

A. dla przesyłek pośpiesznych:

- a) termin odprawy 1 doby;
- b) termin przewozu za każde rozpoczęcie 250 km. odległości taryfowej . . . 1 doby;

B. dla przesyłek zwyczajnych:

- a) termin odprawy 2 dób;
- b) termin przewozu za każde rozpoczęcie 250 km. odległości taryfowej . . . 2 dób;

Terminy wskazane pod A i B przy przesyłkach drobnych, zawierających:

- 1) przedmioty warunkowo do przewozu dopuszczone,
- 2) próżne opakowanie z przedmiotów wymienionych pod 1,
- 3) przedmioty, których z powodu ich długości, szerokości lub wysokości nie można załadować do normalnych wagonów krytych, liczy się podwójnie.

2. Jeżeli przesyłkę przewozi się kilkoma połączeniami ze sobą kolejami żelaznymi, termin przewozu oblicza się według łącznej odległości taryfowej od stacji nadania do stacji przeznaczenia, termin zaś odprawy liczy się raz tylko bez względu na ilość kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie.

3. Terminy dostawy liczy się według drogi, wskazanej przez nadawcę lub obranej przez kolej żelazną zgodnie z postanowieniami § 9.

4. Za zgodą władzy zwierzchniej koleje żelazne mogą ustalać dodatkowe terminy dostawy w następujących wypadkach:

a) dla przewozów uskutecznianych:

- 1) z udziałem innych środków przewozowych;
- 2) z pomocą łącznikowej linii kolejowej w węzłach kolei żelaznych tej samej sieci lub różnych sieci kolejowych;
- 3) linjami kolejowymi znaczenia podrzędnego lub o słabym ruchu towarowym;
- 4) kolejami żelaznymi o odmiennie niż normalna szerokości toru;
- 5) od lub do stacyj miejskich;

b) w niezwykłych okolicznościach, które wywołują:

- bądź nadmierny wzrost przewozów,
- bądź niezwykle trudności ruchu.

W wypadku przewidzianym pod b) koleje żelazne mogą same wprowadzać terminy dodatkowe z warunkiem późniejszego zatwierdzenia ich przez władzę zwierzchnią.

Terminy dodatkowe muszą być w każdym wypadku ustalone w całych dobach.

5. Dodatkowe terminy dostawy, wprowadzone ze względu na przyczyny wymienione w p. 4 a) paragrafu niniejszego muszą być zamieszczone w taryfach.

6. Dodatkowe terminy dostawy, spowodowane okolicznościami wymienionymi w p. 4 b) paragrafu niniejszego muszą być ogłoszone w czasopiśmie, przeznaczonym dla ogłaszania taryf i nie wchodzi w życie przed ich ogłoszeniem. W ogłoszeniu należy uwidocznic, czy zarządzenie zostało zatwierdzone przez władzę zwierzchnią, czy też zastrzeżę się późniejsze jego zatwierdzenie. Jeżeli zarządzenie o terminach dodatkowych nie będzie zatwierdzone w ciągu 8 dni od jego ogłoszenia, uważa się je za niebyłe.

7. Termin dostawy zaczyna się o północy, następującej po przyjęciu przesyłki do przewozu, w sposób w § 8 przewidziany (zobacz jednak p. 9 paragrafu niniejszego).

8. Termin dostawy jest zachowany, jeżeli kolej żelazna przed jego upływem:

- a) albo dowiezie przesyłkę do mieszkania odbiorcy — nawet wówczas gdy odbiór tejże nie nastąpi z powodów od kolei żelaznej niezależnych;
- b) albo, gdy taki dowóz nie ma miejsca, zawiadomi odbiorcę o przybyciu przesyłki (§ 16 p. 3).

Termin dostawy przesyłek, których kolej żelazna nie dostarcza do mieszkania odbiorcy, a o których przybyciu nie zawiadamia odbiorcy, jest zachowany, jeżeli przed jego upływem przesyłkę przygotowano do odbioru na stacji przeznaczenia.

9. Bieg terminu dostawy wstrzymuje się:

- a) na czas zatrzymania przesyłki, spowodowanego formalnościami celnymi, podatkowymi, skarbowymi, policyjnymi lub wymaganiami przez inne władze administracyjne;
- b) na czas zatrzymania przesyłki z powodu ograniczeń przewozowych, zarządzonych w myśl p. 6 § 5 regulaminu niniejszego;
- c) na czas zatrzymania przesyłki wskutek przerwy ruchu, powodującej czasowe wstrzymanie wysłania lub przewozu przesyłki, o ile przerwa ta nie powstała z winy kolei żelaznej (§ 23);
- d) na czas:
 - zatrzymania przesyłki wskutek zarządzonego przez kolej żelazną badania, czy dane listu przewozowego co do zawartości, wagi i ilości sztuk są zgodne z rzeczywistością;
 - zatrzymania przesyłki spowodowanego przeładowaniem, odładowaniem lub doładowaniem nadwyżki wagi, zabezpieczeniem towaru lub naprawą opakowania, tudzież poprawieniem wadliwie załadowanego ładunku;
- e) na czas zatrzymania przesyłki, spowodowanego dodatkowym zleceniem nadawcy;
- f) na czas zatrzymania przesyłki żywych zwierząt celem pojenia, karmienia i skrapiania, o ile zatrzymanie spowodowało znaczniejszą zwłokę w przewozie;
- g) w stosunku do przesyłek zwyczajnych w dni świąteczne, w których ruch towarowy na kolejach żelaznych jest wstrzymany.

10. Termin dostawy dla wszystkich przesyłek rozpoczyna się o 24 godzin później, o ile w dniu następującym po dniu przyjęcia przesyłki do przewozu, przypada niedziela lub święto. Podobnie termin ich dostawy upływa dopiero dnia następnego, o ile w ostatnim dniu terminu dostawy przypada niedziela lub święto.

11. We wszystkich wypadkach, przewidzianych w paragrafie niniejszym, przedłużenie terminu dostawy oblicza się w całych dobach.

12. Kolej żelazna może w taryfach specjalnych lub wyjątkowych ze zniżonemi opłatami przewozowymi wprowadzać dłuższe terminy dostawy od ustanowionych w p. 1 paragrafu niniejszego.

§ 12. Stan przesyłki. Opakowanie i cechowanie towarów.

1. Kolej żelazna, przyjmując do przewozu przesyłkę z widocznymi śladami uszkodzenia, może żądać, aby w liście przewozowym zamieszczono oświadczenie o stanie przesyłki. Nadawca odpowiada wobec kolei żelaznej za szkody, powstałe wskutek wadliwego stanu przesyłki.

2. Jeżeli towar wskutek swoich właściwości wymaga opakowania, nadawca powinien opakować go w ten sposób, aby zabezpieczyć towar przed całkowitem lub częściowym zaginięciem albo uszkodzeniem podczas przewozu, jak również aby zapobiec uszkodzeniu osób, środków przewozowych lub innych przesyłek.

Pozatem co do opakowania obowiązują odnośne postanowienia regulaminu niniejszego i taryf.

3. Jeżeli nadawca nie zastosuje się do przepisu powyższego p. 2, kolej żelazna może albo odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu albo żądać, aby nadawca stwierdził w liście przewozowym brak lub wady opakowania i określił dokładnie te wady.

4. Nadawca jest odpowiedzialny za następstwa, wynikłe z braku lub wad opakowania, stwierdzonych w liście przewozowym, jako też za następstwa wad opakowania, które nie mogły być zewnętrznie zauważone.

Za wszelkie szkody, wynikające z powyższego powodu odpowiada nadawca.

Nadawca jest również odpowiedzialny za widoczne nazewnątrz wady opakowania, chociażby one nie były stwierdzone w liście przewozowym, jeżeli kolej żelazna udowodni, że wady te istniały.

5. Nadawca, który wysła często z jednej i tej samej stacji bez opakowania, lub z jednakowymi wadami opakowania przesyłki jednego rodzaju, wymagające opakowania, może być zwolniony od obowiązku stosowania się w każdym oddzielnym wypadku do przepisów p. 3 paragrafu niniejszego, złożąwszy stacji ogólne oświadczenie według wzoru załącznika E. regulaminu niniejszego. W listach przewozowych należy wtedy powoływać się na złożone stacji oświadczenie ogólne.

6. O ile w taryfie nie przewidziano wyjątków, nadawca obowiązany jest pojedyncze sztuki przesyłek drobnych zaopatrzyć nazewnątrz w wyraźne, niezacierające się cechy i numery, któreby uniemożliwiały zamianę. Cechy te i numery powinny ściśle zgadzać się z cechami i numerami, podanymi w liście przewozowym. Ponadto nadawca obowiązany jest zaopatrzyć każdą sztukę w kartkę o piśmie wyraźnym i trwałym, zawierającą nazwę stacji przeznaczenia. Kolej żelazna może również żądać od nadawcy umieszczenia na kartce adresu odbiorcy.

Wszystkie poprzednie napisy i kartki na sztukach, nadawca powinien skreślić lub usunąć. Nadawca ponosi skutki niestosowania się do powyższego przepisu.

Jeżeli kolej żelazna na żądanie nadawcy wykonywa czynności w paragrafie tym przewidziane, wówczas ma ona prawo pobrać za to opłatę przewidzianą w taryfach.

7. Przedmioty kruche (jak szkło, porcelana, wyroby garncarskie), przedmioty które łatwo się rozsypują (jak orzechy, owoce, pasza, kamienie), podobnie towary, które mogą zanieczyścić lub uszkodzić inne przesyłki (jak węgiel, wapno, popiół, ziemia zwykła i farbierska), o ile w taryfie nie przewidziano wyraźnie wyjątków, przewozi się tylko jako przesyłki wagonowe, chyba że towary te są opakowane lub związane w ten sposób, że nie są narażone na stłuczenie, złamanie lub zaginięcie i nie mogą zanieczyścić lub uszkodzić innych przesyłek.

8. Kolej żelazna może żądać, aby małe przedmioty tego samego rodzaju, nadawane jako przesyłki drobne (małe wyroby żelazne i t. p.), których przyjmowanie i ładowanie połączone jest ze znaczną stratą czasu, były łączone w większe wiązki lub temu podobne jednostki.

§ 13. Dokumenty celne, podatkowe, skarbowe, policyjne, statystyczne i wymagane przez inne władze administracyjne. Opakowanie.

1. Nadawca przesyłki jest obowiązany dołączyć do listu przewozowego dokumenty niezbędne do wypełnienia przed wydaniem przesyłki odbiorcy, przepisów celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych, statystycznych i przepisów innych władz administracyjnych. Dokumenty te mogą się odnosić tylko do towarów, objętych jednym i tym samym listem przewozowym, o ile przepisy administracyjne lub taryfowe nie postanawiają inaczej.

Jeżeli takie dokumenty nie mogą być dołączone do listu przewozowego ponieważ złożono je na jednej ze stacji, list przewozowy powinien zawierać wzmiankę gdzie dokumenty złożono.

2. Kolej żelazna nie jest obowiązana sprawdzać, czy dołączone dokumenty są prawidłowe i dostateczne.

3. Nadawca odpowiada wobec kolei żelaznej, o ile nie zachodzi jej wina, za wszelkie szkody, które mogą wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, jak również za wszelkie szkody, powstałe wskutek niestosowania się nadawcy do przepisów odnośnych władz. Jeżeli wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów nastąpi zwłoka w wysłaniu, przewozie lub wy-

daniu przesyłki, kolej żelazna ma prawo pobrać za czas zwłoki składową lub postojową według taryf.

4. Jeżeli skutek zagubienia dołączonego do listu przewozowego i wyszczególnionego w nim dokumentu (§ 6 p. 9e) wynika szkoda na towarze (całkowite lub częściowe zaginięcie i uszkodzenie), albo został przekroczony termin dostawy, kolej żelazna odpowiada według postanowień tytułu III. Za inne szkody, wynikłe z powodu zagubienia takiego dokumentu, kolej żelazna odpowiada tylko o tyle, o ile zaniedbała obowiązków starannego kupca.

5. Nadawca obowiązany jest dbać o to, aby opakowanie i przykrycie przesyłki odpowiadało przepisom celnym lub podatkowym. Jeżeli nadawca nie zastosuje się do tych przepisów, kolej żelazna może odmówić przyjęcia przesyłek lub też ma prawo zaopatrzyć przesyłkę na koszt nadawcy w przepisowe opakowanie lub przykrycie.

6. Przesyłki przywożone i wywożone przez granicę obszaru celnego oraz przesyłki, przewożone przez ten obszar (transito), podlegają obowiązkowi deklaracji do statystyki celnej.

7. Nadawca obowiązany jest przy nadaniu przesyłki nabyć w ekspedycji kolejowej kartę rejestracyjną do kolejowej statystyki rodzajowej i wypełnioną przez siebie kartę tę załączyć do listu przewozowego. W razie wypełnienia karty rejestracyjnej przez organa kolejowe w zastępstwie nadawcy, kolej żelazna pobiera opłatę, przewidzianą w taryfach.

R o z d z i a ł I I.

Wykonanie umowy o przewóz.

§ 14. Nadawanie i załadowanie. Zamawianie wagonów. Użycie wagonów krytych lub niekrytych. Przeładowanie.

I. N a d a w a n i e.

1. Przesyłki powinny być dostarczane kolei żelaznej na miejsca przez nią oznaczone w godzinach służbowych, podawanych do wiadomości publicznej przez kolej żelazną drogą ogłoszeń na stacjach.

2. Kolej żelazna może podjąć się odstawy na stację przesyłek drobnych bądź sama, bądź też przez przedsiębiorcę za opłatą, ogłoszoną w obwieszczeniu, wywieszonym na stacji. Osoby, któremi się kolej żelazna przy tem posługuje, uważane są za jej pracowników w myśl § 39 regulaminu niniejszego.

Służba uskuteczniająca odstawę do kolei żelaznej powinna mieć przy sobie obowiązującą taryfę opłat za odstawę i okazywać ją na żądanie.

Nadawcy służy prawo albo korzystać z takiej usługi kolei żelaznej albo też odstawić przesyłkę własnymi środkami lub przez innego przedsiębiorcę.

Za czynności, wymienione w punkcie niniejszym, kolej żelazna odpowiada jako spedytor (ekspedytor).

3. Kolej żelazna może zamieścić przepis w taryfie, że przesyłki, które na stacji nadawczej mają przejść bezpośrednio ze statków, samochodów i samolotów do wagonu kolei żelaznej, przeładowuje albo sama albo przez przedsiębiorcę za opłatą wskazaną w taryfie lub w obwieszczeniu, wywieszonym na stacji. Osoby, któremi się kolej żelazna przy tem posługuje, uważane są za jej pracowników w myśl § 39 regulaminu niniejszego.

Za czynności, wymienione w punkcie niniejszym, kolej żelazna odpowiada jako spedytor (ekspedytor).

4. W niedziele i dni świąteczne kolej żelazna nie jest obowiązana przyjmować przesyłek towarowych zwyczajnych, natomiast obowiązana jest przyjmować przesyłki

pośpieszne, jeżeli stacja nadawcza zgodnie z oznaczeniem w taryfach przyjmuje w te dni takie przesyłki do przewozu a formalności celne, podatkowe lub zarządzenia innych władz administracyjnych nie stoją temu na przeszkodzie.

5. Jeżeli przyjęcie przesyłki, którą powinna załadować kolej żelazna, jest wstrzymane wskutek tego, że nadawca nie dostarczył w ciągu 24 godzin wszystkich towarów, wymienionych w liście przewozowym, kolej żelazna ma prawo pobrać za towar złożony na stacji składowe przewidziane w taryfach. Taką samą opłatę kolej żelazna ma prawo pobrać, jeżeli nadawca w ciągu 24 godzin od chwili rozpoczęcia przyjmowania przesyłki, nie złożył kolei żelaznej należycie sporządzonego listu przewozowego, zamiast nieprzyjętego przez ekspedycję wskutek nieprawidłowości lub niedostateczności oświadczeń, albo że nie uiszczył w tym samym terminie opłat przewozowych i dodatkowych, które powinny być uiszczony przy nadaniu.

II. Zamawianie wagonów.

6. Na przesyłkę, której załadowanie należy do nadawcy, nadawca winien zamówić wagon, oznaczając w zamówieniu żadaną datę podstawienia wagonu, rodzaj przesyłki, przybliżoną jej wagę i stację przeznaczenia. Przyjmując zamówienie na wagon, kolej żelazna ma prawo żądać zabezpieczenia pieniężnego do wysokości postojowego za jedną dobę. Kolej żelazna podstawia zamówione wagony na oznaczoną przez nadawcę datę tylko w miarę możliwości. Kolej żelazna powinna w miarę możliwości zawiadomić na swój koszt nadawcę, gdyby wagon nie mógł być podstawiony na czas oznaczony lub gdyby podstawienie nastąpić miało w terminie innym, niż żądał nadawca.

7. Wagony o oznaczonej ładowności, powierzchni ładunkowej lub specjalnego rodzaju konstrukcji kolej żelazna podstawia tylko w miarę możliwości.

8. Sposób i terminy zamawiania oraz podstawiania wagonów określają szczegółowo taryfy.

9. Jeżeli osoba, zamawiająca wagon, odwoła zamówienie przed podstawieniem wagonu, to kolej żelazna ma prawo pobrać opłatę, przewidzianą w taryfie, nie przenoszącą jednak opłaty za przetrzymanie wagonu w ciągu ½ doby.

Jeżeli osoba, zamawiająca wagon, odwoła zamówienie już po podstawieniu wagonu, ale jeszcze przed upływem terminu naładowania, to kolej żelazna ma prawo pobrać przewidzianą w taryfach opłatę, nie przenoszącą wysokości opłaty za przetrzymanie wagonu w ciągu jednej doby.

Jeżeli jednak odwołano zamówienie już po upływie terminu naładowania, zamawiający powinien uiszczyć opłatę, przewidzianą w taryfach za przetrzymanie wagonu (postojowe) od chwili podstawienia wagonu, nie mniej; wszakże, niż za jedną dobę.

III. Ładowanie.

10. Taryfy stanowią, czy przesyłkę ma załadować kolej żelazna czy nadawca, o ile niniejszy regulamin nie zawiera już pod tym względem postanowień, lub o ile w liście przewozowym niema powołania się na umowę w tym względzie pomiędzy nadawcą a koleją żelazną.

11. Kolej żelazna ma prawo pobrać za ładowanie należności określone w taryfach. Prawo pobierania należności za ładowanie służy kolei żelaznej również wówczas, gdy czynności te, do których kolej żelazna jest obowiązana, za jej zgodą dokonywa nadawca.

12. Kolej żelazna jest obowiązana podstawiać wagony pod naładunek w stanie należytej czystości i technicznej sprawności. Jeżeli przesyłkę ładuje nadawca, powinien się wprzód upewnić, czy rodzaj podstawionego wagonu odpowiada ładować się mającej przesyłce, czy wagon jest czysty, tudzież czy w ścianach i w podłodze lub dachu jego niema

widocznych wad, któreby mogły spowodować uszkodzenie przesyłki. W razie stwierdzenia podobnych wad, nadawca ma prawo żądać podstawienia wzamian innego wagonu, nie ponosząc za to żadnych kosztów.

Pozatem obowiązują „Przepisy o ładowaniu wagonów towarowych”, przewidziane w taryfach.

13. Jeżeli ładowanie przesyłki jest obowiązkiem nadawcy, jest on odpowiedzialny wobec kolei żelaznej za wszelkie szkody i koszty, jakie wynikły wskutek wadliwego załadowania wagonu.

14. Jeżeli na wagonie jest oznaczona jego ładowność i nośność (granica obciążenia) to normą dla ładunku jest ładowność wagonu. Wagon może być załadowany powyżej ładowności tylko o tyle, o ile ze względu na rodzaj towaru i warunki atmosferyczne niema obawy, aby nośność wagonu mogła być w drodze przekroczona. Ładowanie wagonu ponad jego nosność jest bezwarunkowo niedozwolone. Jeżeli na wagonie oznaczona jest tylko jego ładowność, to przy ładowaniu wagonu można przekroczyć ją najwyżej o 5%.

15. Ładowanie przez nadawcę powinno się odbywać podczas godzin służbowych (§ 14 p. 1) i musi być zakończone w ciągu ilości godzin, określonej w taryfie. Czas ten liczy się od chwili podstawienia wagonu, najwcześniej jednak od chwili rozpoczęcia godzin służbowych na stacji nadawczej.

16. Jeżeli ładowanie nie będzie ukończone w czasie określonym lub jeżeli nadawca nie złoży kolei żelaznej w ciągu tego czasu należycie sporządzonego listu przewozowego wzamian nieprzyjętego przez ekspedycję wskutek nieprawidłowości lub niedostateczności oświadczeń, albo też, jeżeli nie uiszczy przed upływem tego czasu opłat przewozowych i dodatkowych, podlegających opłacie przy nadaniu, nadawca obowiązany jest uiszczyć przewidzianą w taryfie opłatę za przetrzymanie wagonu (postojowe). Opłatę za przetrzymanie wagonu przez niedziele i dni świąteczne pobiera się tylko wówczas, kiedy czas na ładowanie przeznaczony upłynął już dnia poprzedniego. W razie przekroczenia czasu przeznaczonego na ładowanie więcej niż o 24 godziny, kolej żelazna może zamówienie wagonu uważać za wygasłe, a załadowaną część przesyłki wyładować na rachunek i odpowiedzialność nadawcy, albo przyjąć na skład, lub też oddać ją do przechowania składnikowi. Na stacjach otwartych w niedziele i święta dla czynności ładunkowych opłatę za przetrzymanie wagonu przez niedzielę i dni świąteczne pobiera się na tych samych zasadach co i w dni powszednie.

17. Bieg okresów czasu, przewidzianych w p. p. 5 i 15 paragrafu niniejszego zawieszają się:

- a) na czas dokonywania formalności celnych, podatkowych i policyjnych i wymaganych przez inne władze administracyjne; o ile jednak zachodzi zwłoka z winy nadawcy, nie dłużej, niż na 48 godzin;
- b) w niedziele i święta na stacjach, które kolejowych czynności ekspedycyjnych w tych dniach nie uskuteczniają;
- c) na czas, w którym ładowanie nie może być dokonywane wskutek zarządzeń kolei żelaznej, o ile zarządzenie takie nie zostało wydane na żądanie lub z winy nadawcy.

18. Jeżeli nadawanie na stacji nadmiernej ilości przesyłek może zagrażać prawidłowości ruchu, kolei żelaznej służy prawo, stosownie do potrzeb, skracania terminów załadowania oraz czasu wolnego od opłaty składowego, jak również podwyższania opłaty za postojowe i składowe.

Zarządzenia tego rodzaju muszą być zatwierdzone przez władzę zwierzchnią i mogą wejść w życie z dniem ich ogłoszenia w czasopiśmie przeznaczonym dla ogłaszania taryf. Jeżeli atoli dla utrzymania prawidłowości ruchu koniecznym będzie natychmiastowe wprowadzenie takich zarządzeń, kolei żelaznej służy prawo wydawać je z mocą obowiązującą od terminu wywieszenia odpowiedniego obwieszczenia o zarządzeniu na danej stacji. W obwieszczeniu tem należy nadmienić, że zarządzenie to podlega późniejszemu zatwier-

dzeniu władzy zwierzchniej. O ile zatwierdzenie zarządzenia takiego przez władzę zwierzchnią nie nastąpi w ciągu 8 dni od terminu oznaczonego w obwieszczeniu, to uważa się je za niebyłe. Zarządzenia takie wywieszone na stacjach, jak i późniejsze ich zatwierdzenie przez władzę zwierzchnią, powinny być ogłoszone w czasopiśmie przeznaczonym dla ogłaszania taryf.

IV. Użycie wagonów krytych lub niekrytych.

19. Taryfy stanowią, które towary kolej żelazna ma prawo przewozić w wagonach niekrytych tudzież czy i na jakich warunkach kolej żelazna dostarcza opon do wagonów niekrytych.

Nadawca ma prawo żądać w liście przewozowym:

- a) przewozu w wagonach krytych takich przesyłek, dla których taryfa przewiduje przewóz w wagonach niekrytych;
- b) przewozu w wagonach niekrytych przesyłek, które według taryf mają być przewożone w wagonach krytych.

Kolej żelazna nie uwzględnia tych żądań, jeżeli są one sprzeczne z przepisami celnymi, podatkowymi, policyjnymi i wydanymi przez inne władze administracyjne, albo też z przepisami ruchu kolejowego.

W razie uwzględnienia żądania wzmiankowanego pod a) kolej ma prawo pobrać za przewóz opłatę w wyższym stosunku, ustalonym w taryfach.

V. Przeładowanie przesyłek.

20. Jeżeli przeładowanie, poprawienie naładunku względnie załadowanie innym sposobem przesyłki musi być dokonane przez kolej żelazną w następstwie wadliwie przez nadawcę skutecznego załadowania, które nie mogło być stwierdzone zewnątrznie przy przyjęciu przesyłki, wówczas koszty tych czynności ponosi nadawca względnie odbiorca (§ 17). Jeżeli czynności te spowodowały przetrzymanie wagonu, kolej żelazna pobiera postojowe według taryfy, nie więcej jednak, jak za jedną dobę. Z odładowaną częścią przesyłki postępuje się jak z odładowaną nadwyżką w myśl p. 18 § 7 regulaminu niniejszego.

21. Jeżeli kolej żelazna przesyłkę załadowaną przez nadawcę musi przeładować, poprawić lub w inny sposób załadować nie z winy nadawcy, to wykonywa te czynności bezpłatnie i nie pobiera postojowego za przetrzymanie wagonu; odładowaną zaś część przesyłki przewozi dalej również bezpłatnie.

22. Jeżeli przesyłka, mająca być przeładowaną zawiera towary, których przeładowanie wymaga szczególnej troskliwości lub fachowego doświadczenia (np. owoce zsysem, nieopakowane szkło i t. p.), kolej żelazna ma prawo zwrócić się do nadawcy o rozporządzenie co do przeładowania.

23. Jeżeli warunki ruchu lub właściwość towaru nie zezwalają na wyładowanie lub przeładowanie, kolej żelazna ma prawo przesyłkę zatrzymać i żądać rozporządzenia od nadawcy.

24. Jeżeli nadawca nie udzieli rozporządzenia w ciągu 8 dni od wysłania do niego przez kolej żelazną wezwania lub nadawca udzieli rozporządzenia, którego kolej żelazna nie może wykonać, kolej ma prawo postąpić z przesyłką w myśl § 24 p. 6, 7 i 8.

W wypadkach powyższych, kiedy kolej żelazna zwraca się do nadawcy o rozporządzenie co do przeładowania, może ona pobrać postojowe, o ile przeładowanie następuje z winy nadawcy, za cały czas przetrzymania wagonu, o ile zaś przeładowanie następuje nie z winy nadawcy, za cały czas od upływu oznaczonego powyżej 8-dniowego okresu czasu.

§ 15. Załatwianie formalności celnych, podatkowych, policyjnych, statystycznych lub wymaganych przez inne władze administracyjne.

1. Dopóki przesyłka znajduje się w drodze, kolej żelazna załatwia formalności celne, podatkowe, policyjne lub wymagane przez inne władze administracyjne.

2. Nadawca przesyłki może osobiście lub też przez wskazanego w liście przewozowym pełnomocnika być obecnym przy załatwianiu formalności, wymienionych w poprzednim ustępie, celem udzielenia potrzebnych wyjaśnień i poczynienia niezbędnych uwag. Nie uprawnia go to jednak do wzięcia przesyłki w posiadanie ani też do załatwiania tych czynności.

3. Jeżeli nadawca pragnie być obecnym osobiście lub przez pełnomocnika przy załatwianiu powyższych formalności w drodze, wówczas powinien on oznaczyć to w liście przewozowym w rubryce „Oświadczenie co do załatwiania formalności celnych, podatkowych, policyjnych i wymaganych przez inne władze administracyjne”, wskazując stację, gdzie formalności te mają być załatwione. Na żądanie nadawcy oraz za zwrotem połączonych z tem kosztów, nadawca lub jego pełnomocnik powinien być zawiadomiony o przybyciu przesyłki na stację, na której mają być dokonane rzeczzone formalności.

4. Jeżeli nadawca dla załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne wpisał do listu przewozowego zlecenie niemożliwe do wykonania, kolej żelazna załatwia sprawę w sposób, który uzna za najkorzystniejszy dla nadawcy, i na jego koszt zawiadamia go o tem.

5. Jeżeli wskutek załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne, wysłanie przesyłki lub dalszy jej przewóz będą wstrzymane z winy nadawcy dłużej niż 48 godzin od chwili przysposobienia przesyłki do odprawy, kolej żelazna ma prawo po upływie tego terminu pobrać składowe lub postojowe według taryf.

Dla załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne przy wydaniu przesyłki, termin wolny od składowego lub postojowego wynosi:

a) dla towarów wyładowywanych z wagonu — 2 doby;

b) dla towarów pozostających w wagonie podczas tych czynności — 1 dobę.

Do terminów powyższych nie wlicza się dnia wyładowania przesyłki, względnie dnia podstawienia wagonu dla załatwienia formalności, oraz niedziel i dni świątecznych, o ile w te dni dany urząd nie załatwia tych czynności.

6. Jeżeli formalności zgłoszenia statystycznego władzom celnym załatwia kolej żelazna bądź w czasie przewozu, bądź na żądanie nadawcy względnie odbiorcy, wówczas pobiera ona wyłożone przez siebie rzeczywiste wydatki za kartę zgłoszenia i opłatę statystyczną.

Karty rejestracyjne na przesyłki przybywające z zagranicy, jak również kolei prywatnych i wąskotorowych, wypełnia stacja przeznaczenia i pobiera od odbiorcy cenę tych kart.

7. Odbiorca ma prawo załatwiać formalności celne na stacji przeznaczenia, jeżeli na tej stacji znajduje się urząd celny, w liście przewozowym zaś przepisano oclenie po przybyciu na tę właśnie stację przeznaczenia lub gdy takiej wzmianki niema w liście przewozowym, przesyłka zaś nadejdzie na tę stację nieocłona. Jeżeli odbiorca chce skorzystać z powyższego prawa, musi uprzednio opłacić wszystkie koszty, obciążające przesyłkę i wykupić list przewozowy.

8. Jeżeli kolej żelazna na żądanie uprawnionego do rozporządzenia przesyłką lub w myśl obowiązujących przepisów z urzędu załatwia formalności celne, akcyzowe, policyjne oraz wymagane przez inne władze administracyjne, ma ona prawo pobierać za to opłaty, określone w taryfach. Czynności te kolej żelazna może pod własną odpowiedzialnością zlecić komisjonerowi lub dokonać je przez własne organa. W obu wypadkach kolej żelazna ma obowiązki i odpowiedzialność komisjonera.

§ 16. Zawiadomienie odbiorcy o przybyciu przesyłki. Wykupienie listu przewozowego. Wydanie przesyłki. Wyładowanie. Sprawdzanie wagi i ilości sztuk przesyłki na stacji przeznaczenia. Dostawa przesyłek z kolei. Terminy odbioru przesyłek.

I. Zawiadomienie odbiorcy o przybyciu przesyłki.

1. Kolej żelazna zawiadamia odbiorcę o przybyciu przesyłki (§ 131) według uznania pocztą, telegramem, telefonogramem, albo też pismem przez specjalnego posłańca.

Na żądanie pisemne odbiorcy kolej żelazna może wprowadzić także inny sposób zawiadamiania.

2. Zawiadomienie o nadejściu przesyłki należy wysłać dopiero po jej nadejściu na stację przeznaczenia.

3. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 12 godzin od chwili nadania listu na pocztę, 3 godzin od chwili nadania telegramu, w razie zawiadomienia przez telefon z chwilą nadania telefonogramu, zaś przez posłańca — z chwilą doręczenia.

4. Posłaniec powinien zawiadomienie o przybyciu przesyłki doręczyć odbiorcy lub upoważnionej osobie, a w razie ich nieobecności dorosłym domownikom, współnikowi lub zajętemu u odbiorcy pracownikowi. Doręczenie powinno być pokwitowane podpisem odbierającego z oznaczeniem dnia i godziny odbioru zawiadomienia.

5. Jeżeli doręczenie zawiadomienia przez posłańca okaże się niemożliwym, kolej żelazna ma prawo zawiadomić odbiorcę według swego uznania pocztą, telegramem lub telefonicznie; w tym wypadku zawiadomienie uważa się za dokonane z chwilą kiedy posłaniec zgłosił się z zawiadomieniem do odbiorcy.

6. Zawiadomienie sporządza się bezpłatnie; za przesłanie lub doręczenie zawiadomienia kolej żelazna ma prawo żądać zwrotu kosztów własnych.

7. Nie zawiadamia się odbiorcy, o ile ten zrzekł się zawiadamiania go pisemnie. Również nie zawiadamia się odbiorcy o przybyciu przesyłek, co do których nadawca umieścił w liście przewozowym żądanie „zostawić na stacji”, chyba że nadawca wyraźnie w liście przewozowym zażądał zawiadomienia odbiorcy, wreszcie nie zawiadamia się o przybyciu przesyłek drobnych, które kolej żelazna dostawia odbiorcom zgodnie z p. 26 paragrafu niniejszego.

8. Jeżeli przesyłkę wagonową przeładowano w drodze wskutek tego, że wagon nie nadaje się do dalszego przewozu, należy o tem zawiadomić odbiorcę równocześnie z zawiadomieniem o przybyciu przesyłki.

II. Wykupienie listu przewozowego. Wydanie przesyłki.

9. Kolej żelazna jest obowiązana wydać odbiorcy, wskazanemu w liście przewozowym na stacji przeznaczenia przesyłkę wraz z listem przewozowym pokwitowanymi z pobrania wszelkich należności, wynikających z listu przewozowego.

10. Za upoważnionego do wykupienia i odbioru listu przewozowego uważa się każdego, kto okaże kolei żelaznej zawiadomienie o przybyciu przesyłki, zaopatrzone przez odbiorcę w pokwitowanie z odbioru. Kolej żelazna nie jest obowiązana sprawdzać tożsamości osoby odbiorcy, ani własnoręczności jego podpisu.

Gdy o przybyciu przesyłki nie zawiadamia się (§ 16 p. 7), kolej żelazna wydaje przesyłkę wskazanemu w liście przewozowym odbiorcy, który na żądanie kolei żelaznej powinien się wylegitymować.

11. Przyjęcie listu przewozowego i przesyłki nakłada na odbiorcę obowiązek zapłacenia kolei żelaznej wszystkich należności, wynikających z listu przewozowego (zobacz jednak § 18 p. 4).

12. Złożenie przesyłki do składu urzędu celnego lub podatkowego, o ile składy te nie są pod dozorem kolei żelaznej, jest równoznaczne z wydaniem, również jak i przekazanie przesyłki składnikowi w wypadkach, przewidzianych w regulaminie niniejszym.

13. Jako miejsce wydania przesyłki w myśl p. 9 paragrafu niniejszego należy uważać oznaczoną przez nadawcę kolejową stację przeznaczenia i wówczas, gdy w liście przewozowym nadawca wskazał także inne miejsce dostarczenia (patrz § 6 p. 9 g).

14. Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia odbiorca, bez względu na to, czy działa w interesie własnym czy cudzym, ma prawo wystąpić przeciw kolei żelaznej z roszczeniami wypływającymi z umowy o przewóz, jeżeli wypełni zobowiązania z tej umowy wynikające. W szczególności ma prawo żądać od kolei żelaznej wydania listu przewozowego i przesyłki, o ile nadawca nie udzielił kolei żelaznej zlecenia odmiennego na mocy § 21.

III. Wyładowanie.

15. Jakie przesyłki obowiązany jest wyładowywać odbiorca, a jakie kolej żelazna, określają postanowienia taryf, o ile niniejszy regulamin nie zawiera już w tym względzie wyraźnego przepisu.

16. Nadawca może w liście przewozowym zamieścić żądanie:

- a) aby kolej żelazna wyładowała przesyłkę, której wyładowanie należy do odbiorcy z mocy przepisów taryfowych;
- b) aby odbiorca wyładował przesyłkę, do której wyładowania z mocy taryf obowiązana jest kolej żelazna.

Z podobnym żądaniem do kolei żelaznej może wystąpić i odbiorca, o ile nadawca nie zamieścił już w liście przewozowym odmiennego żądania.

Kolej żelazna tylko o tyle obowiązana jest uwzględnić powyższe żądanie, o ile na to, wedle jej uznania, zezwala właściwość przesyłki, stosunki miejscowe i ruchowe na stacji przeznaczenia.

Kolej żelazna obowiązana jest w liście przewozowym zamieścić odpowiednią wzmiankę, jeżeli życzenia te uwzględni.

17. Kolej żelazna ma prawo pobrać za wyładowanie należności określone w taryfie.

Prawo pobierania należności za wyładowanie służy kolei żelaznej również wówczas, gdy czynność tę, do której kolej żelazna jest obowiązana, wykonywa odbiorca [(§ 16 p. 16 b)].

18. Przy wydaniu przesyłki kolej żelazna oprócz pokwitowania z odbioru, nie może wymagać poświadczeń innej treści, np. o należytem lub terminowem wydaniu.

19. Przesyłki, których wyładowanie stanowi obowiązek kolei żelaznej i które odbiorca ma sam zabierać, powinny być mu oddane w składach kolejowych. Przesyłki wyładowywane przez odbiorcę wydaje mu się na placach wyładunkowych.

Odbiorca powinien okazać pokwitowany przez stację list przewozowy. Osobę, która okazuje wykupiony list przewozowy, uważa się za upoważnioną przez odbiorcę do odbioru przesyłki.

20. Przed wykupieniem listu przewozowego odbiorca nie ma prawa otwierać przesyłki lub pojedynczych sztuk tejże i brać prób towaru. Kolej żelazna może jednak zezwolić na branie próbek z niektórych towarów bądź na wszystkich, bądź też tylko na niektórych stacjach pod warunkami w taryfach określonymi.

IV. Sprawdzanie wagi i ilości sztuk przesyłki na stacji przeznaczenia.

21. Odbiorca może żądać przy wydawaniu przesyłki, aby na stacji kolejowej sprawdzono w jego obecności ilość sztuk i wagę przesyłki. Kolej żelazna jest obowiązana na żądanie sprawdzić ilość sztuk i wagę przesyłek, o ile posiada na stacji przeznaczenia odpowiednie urządzenia wagowe i o ile rodzaj przesyłki i warunki ruchu na to pozwalają. Jeżeli wagi nie można sprawdzić na stacji przeznaczenia, sprawdzenie to może nastąpić

w obecności pełnomocnika kolei żelaznej na najbliższej wadze, którą kolej żelazna uzna do tego za odpowiednią. Odbiorca jest obowiązany pokryć powstałe w tym razie opłaty i koszty łącznie z wynagrodzeniem pełnomocnika kolei żelaznej.

22. Kolej żelazna pobiera za sprawdzenie wagi i ilości sztuk przesyłki, dokonane na żądanie nadawcy w myśl § 6 p. 9 i), i odbiorcy w myśl p. 21 paragrafu niniejszego opłaty, przewidziane w taryfach.

23. Kolej żelaznej służy prawo wyboru użycia do zważenia bądź zwykłej, bądź wagonowej wagi oraz sposobu ważenia. Jeżeli przesyłka składa się z kilku sztuk, kolej żelazna waży osobno poszczególne sztuki lub niektóre części przesyłki osobno tylko wówczas, gdy nadawca podał w liście przewozowym wagę poszczególnych sztuk lub poszczególnych części przesyłki oddzielnie. Za takie ważenie kolej żelazna ma prawo pobierać opłaty podane w taryfach.

Jeżeli kolej żelazna zważyła przesyłkę przy nadaniu i zaznaczyła to w liście przewozowym, to ma prawo ona odmówić żądaniu zważenia tej przesyłki na stacji przeznaczenia, jeżeli na stacji tej niema takich samych urządzeń, jak na stacji, która dokonała zważenia przy nadaniu. Odbiorca ma jednak prawo żądać zważenia przesyłki na innej stacji, posiadającej takie urządzenia. W tym wypadku odbiorca obowiązany jest opłacić należności za przewóz przesyłki do stacji zważenia i z powrotem.

24. Jeżeli przy liczeniu lub ważeniu będzie stwierdzony brak sztuk, albo brak wagi, za które odpowiada kolej żelazna, wówczas powinna ona zwrócić odbiorcy opłaty pobrane za sprawdzenie wagi lub ilości sztuk i inne koszty sprawdzenia.

25. Ważenie przesyłek na wadze wagonowej odbywa się stosownie do postanowień § 7 p. 10.

V. D o s t a w i a n i e p r e s y ł e k .

26. Kolej żelazna ma prawo przesyłki drobne, do których wyładowania jest obowiązana, dostawiać odbiorcy do domu bądź sama, bądź też przez swego przedsiębiorcę dowozowego i pobierać za to opłatę ogłoszoną w obwieszczeniu wywieszonym na stacji. Na stacjach, które zajmują się dostawą do domu przesyłek drobnych, powinny być wywieszone o tem odpowiednie ogłoszenia. Osoby, któremi się kolej żelazna przy dostawie posługuje, uważane są za jej pracowników w myśl § 39 regulaminu niniejszego.

Służba skuteczniająca dostawę do domu, powinna mieć przy sobie obowiązującą taryfę opłat za dostawę i okazywać ją na żądanie.

27. Odbiorcy przysługuje prawo odebrać przesyłkę osobiście nawet na tych stacjach, na których dostawą do domu zajmuje się kolej żelazna, albo też zlecić to przedsiębiorcy innemu, niż ten, którym posługuje się kolej żelazna. Odbiorca, nie życzący sobie korzystać z kolejowej dostawy do domu, powinien zawiadomić o tem pisemnie stację przeznaczenia przed nadejściem przesyłki.

28. Kolej żelazna może jednak ze względu na ogólny interes przewozowy za zgodą władzy zwierzchniej ograniczać lub zawieszać prawo odbiorcy według p. 27 paragrafu niniejszego chwilowo, w razach zaś wyjątkowych na czas dłuższy. Podobne zarządzenie musi być ogłoszone trybem wskazanym w § 11 p. 6.

29. Jeżeli przesyłka ma być dostarczona do składu władzy celnej lub podatkowej, położonego poza obrębem stacji kolejowej, kolej żelazna może to skutecznie sama za zwrot kosztów, albo też zlecić tę czynność spedytorowi (ekspedytorowi) na swoją odpowiedzialność i na rachunek osoby, uprawnionej do rozporządzania przesyłką, nawet w tych wypadkach, kiedy odbiorca zastrzegł sobie prawo osobistego odbioru przesyłki.

30. Kolej żelazna może w taryfie zamieścić przepis, że przeładowania przesyłek, które na stacji przeznaczenia mają przejść bezpośrednio z wagonów kolejowych na statki, samochody i samoloty, dokonywa albo kolej żelazna sama, albo przez przedsiębiorcę za

uiszczeniem opłat wskazanych w taryfach lub w obwieszczeniu, wywieszonem na stacji przeładowania. Osoby, któremi się kolej żelazna posługuje przy przeładowaniu, uważane są za jej pracowników w myśl § 39 regulaminu niniejszego.

Za czynności te kolej żelazna odpowiada jako spedytor (ekspedytor).

31. Jeżeli w miejscu dostarczenia, podanem w liście przewozowym w myśl § 6 p. 9g) niema ani ekspedycji towarowej, ani stacji miejscowej, ani też kolejowego przedsiębiorstwa dostawy przesyłek ze stacji, tudzież jeżeli ani odbiorca, ani nadawca nie przedsięwzięli kroków co do bezpośredniego dalszego przewozu, to kolej żelazna w zakresie wykonania tego dalszego przewozu ma obowiązki i odpowiedzialność spedytora (ekspedytora) (§ 26 p. 3).

32. Przesyłkę, dostawioną odbiorcy do domu w myśl p. 26 paragrafu niniejszego kolej żelazna ma prawo wydać również domownikowi, współnikowi lub pracownikowi odbiorcy.

33. Godziny, w których kolej żelazna dostawia przesyłki do domu, powinny być podane do powszechnej wiadomości za pomocą ogłoszeń na odnośnych stacjach.

VI. Terminy odbioru przesyłek.

34. Termin odbioru przesyłek, które kolej żelazna ma wylądować i których nie dostawia do domu, powinien być wskazany w taryfie. Termin ten nie może wynosić mniej, niż 24 godzin i liczy się od chwili dokonania zawiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki (§ 16 p. 3).

Termin odbioru przesyłek, które odbiorca obowiązany jest wylądować, powinien być wskazany w taryfie. Termin ten liczy się od chwili dokonania zawiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki.

35. Jeżeli wagon z przesyłkami nie zostały we właściwym terminie podstawione do wylądowania, termin wylądowania liczy się od chwili faktycznego podstawienia.

36. Jeżeli nadawca w liście przewozowym umieścił żądanie „zostawić na stacji” i nie żądał wyraźnie zawiadomienia odbiorcy, albo odbiorca zrzekł się pisemnie zawiadomienia lub też kolej żelazna zawiadomienia skutecznici nie była w możności, wówczas termin odbioru przesyłki rozpoczyna się z chwilą przygotowania jej do odbioru.

37. Kolej żelazna wydaje przesyłki w godzinach służbowych. W niedziele i dni świąteczne kolej żelazna może nie wydawać przesyłek zwyczajnych, przesyłki zaś pospieszne obowiązana jest wydawać, jeżeli nie stoją temu na przeszkodzie czynności celne albo podatkowe.

Kolej żelazna ma prawo żądać, aby wydane przesyłki były wywiezione ze stacji w godzinach służbowych.

38. Do terminu odbioru lub wylądowania przesyłki nie wlicza się czasu określonego w p. 5 § 15 dla załatwiania formalności celnych, podatkowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne, tudzież czasu, w którym dokonywanie czynności odbioru było niemożliwe wskutek zarządzeń kolei żelaznej, o ile zarządzenia te nie wynikły na żądanie lub z winy odbiorcy. Na stacjach zamkniętych w niedziele i święta dla czynności ładunkowych do terminu tego nie wlicza się także niedziel i dni świątecznych.

39. Jeżeli przesyłka nie została zabrana lub wylądowana w ustalonym terminie, odbiorca obowiązany jest uiścić składowe lub postojowe, określone w taryfach. Kolej żelazna może również wylądować na koszt i odpowiedzialność odbiorcy przesyłki, nie wylądowane przez niego w przepisany terminie. Za niedziele i święta pobiera się postojowe tylko wówczas, kiedy termin wylądowania upłynął już dnia poprzedniego. Na stacjach, otwartych w niedziele i święta dla czynności ładunkowych, opłatę za przetrzymanie wagonu przez niedziele i święta pobiera się na tych samych zasadach, co i w dni powszednie. W nadzwyczajnych wypadkach kolej żelazna może za zezwoleniem władzy zwierzchniej wylądować przesyłki, których wylądowanie jest obowiązkiem odbiorcy na-

wet przed upływem terminu wyładowania. Koszty takiego wyładowania ponosi kolej żelazna.

40. Odbiorca może po wykupieniu listu przewozowego nadać przesyłkę wagonową bez przeładowania za nowym listem przewozowym na inną stację, o ile taryfy nie zawierają postanowień odmiennych. W razie ponownego nadania kolej żelazna ma prawo pobrać postojowe za czas od upływu terminu wyładowania do chwili nowego nadania tudzież specjalną opłatę dodatkową, określoną w taryfach.

41. Jeżeli odbiorca, zawiadomiony o przybyciu przesyłki, zgłosi się po jej odbiór lecz nie może jej otrzymać z winy kolei żelaznej w ciągu 3 godzin od zgłoszenia się, kolej żelazna powinna mu zwrócić poniesione z tego powodu koszty. Kolej żelazna powinna na żądanie odbiorcy zaświadczyć w liście przewozowym, że odbiorca zgłosił się po odbiór przesyłki.

42. Wagony po wyładowaniu powinny być zwrócone kolei żelaznej w stanie zdatnym do ponownego załadowania, a więc w stanie należytej czystości z pozakładanymi częściami składowymi wagonu. W razie niespełnienia tego obowiązku przez odbiorcę, kolej żelazna dokonywa sama odnośnych czynności z pobraniem za to opłat, przewidzianych w taryfach.

43. Jeżeli nadmierne nagromadzenie przesyłek może zagrażać prawidłowości ruchu, kolej żelazna ma prawo skracania terminów wyładowania i terminów wolnych od składowego, oraz prawo podwyższenia opłaty za składowe i postojowe.

Zarządzenia tego rodzaju muszą być potwierdzone przez władzę zwierzchnią i mogą wejść w życie z dniem ich ogłoszenia w czasopiśmie przeznaczonem dla ogłaszania taryf. Jeżeli atoli dla utrzymania prawidłowości ruchu koniecznem będzie natychmiastowe wprowadzenie takich zarządzeń, kolei żelaznej służy prawo wydawać je z mocą obowiązującą od terminu wywieszenia na danej stacji. W obwieszczeniu tem należy nadmienić, że zarządzenie to podlega późniejszemu zatwierdzeniu władzy zwierzchniej. O ile zatwierdzenie zarządzenia takiego przez władzę zwierzchnią nie nastąpi w ciągu 8 dni od terminu oznaczonego w obwieszczeniu, to uważa się je za niebyłe. Zarządzenia takie wywieszone na stacjach jak i późniejsze ich zatwierdzenie przez władzę zwierzchnią powinny być ogłoszone w czasopiśmie przeznaczonem dla ogłaszania taryf.

§ 17. Opłacanie należności przewozowych.

1. Należności przewozowe (przewożne i opłaty dodatkowe) i inne koszty, których nadawca zgodnie z listem przewozowym nie wziął na swój rachunek (§ 6 p. 9 n), uważa się za przekazane na odbiorcę. Nadawca może wziąć na swój rachunek (frankować) albo całą należność przewozową wraz ze wszystkimi opłatami dodatkowymi i innymi kosztami, albo tylko część należności przewozowej, którą może podać bądź w pewnej określonej sumie, bądź przez wskazanie stacji, do której chce uiścić przewożne, albo wreszcie wszystkie, lub niektóre tylko koszty.

2. Nadawca powinien należności i koszty, które bierze na swój rachunek oznaczyć dokładnie w przewidzianej na to rubryce listu przewozowego w sposób wykluczający wszelkie wątpliwości, mianowicie:

- a) przez określenie: „franco” lub „franco do st. (granicy państwa pod)”, jeżeli nadawca bierze na swój rachunek opłatę przewozową do stacji przeznaczenia lub do pewnej określonej stacji (granicy państwowej) wraz z opłatami dodatkowymi i kosztami z tytułu czynności, dokonywanych na stacji nadawczej;
- b) przez określenie: „franco”, ze wskazaniem rodzaju opłaty, jeżeli nadawca bierze na swój rachunek tylko niektóre opłaty lub koszty, np. „franco cło” lub „franco przewożne i cło”. Pojęcie cła obejmuje w tym wypadku także opłaty za ułatwianie formalności celnych, a pojęcie przewożnego także opłaty dodatkowe i koszty z tytułu, czynności, dokonywanych na stacji nadawczej;

c) przez określenie: „franco wszystkie należności“, jeżeli nadawca bierze na swój rachunek, oprócz należności, wskazanych pod a), także opłaty i koszty z tytułu czynności kolei żelaznej, dokonywanych po wysłaniu przesyłki aż do chwili wykupienia listu przewozowego. Pojęcie: „franco wszystkie należności“, nie obejmuje jednak opłat na rzecz osób trzecich, np. cła, których frankowanie musi być osobno zaznaczone w sposób, wskazany pod b);

d) przez określenie: „franco zł. . . . gr. (wyraźnie) zł. . . . gr.“, jeżeli nadawca bierze na swój rachunek część należności przewozowych, wyrażoną w określonej sumie.

3. Kolej żelazna może żądać uiszczenia zgóry opłaty przewozowej za przesyłki, które z natury swojej ulegają łatwo zepsuciu lub nie zabezpieczają kosztów przewozu z powodu swej małej wartości. Kolej żelaznej służy również prawo wprowadzenia w pewnych taryfach o niższych opłatach przewozowych (wyjątkowych) obowiązku opłacania przewoźnego zgóry przy nadaniu.

4. Jeżeli należności, które nadawca przyjął na swój rachunek nie mogą być ściśle określone przy przyjęciu przesyłki, kolej żelazna ma prawo żądać złożenia odpowiedniej kwoty tytułem zabezpieczenia.

Kolej żelazna może również żądać zabezpieczenia w wypadkach, gdy nadawca życzy sobie wziąć na swój rachunek należności celne i inne koszty.

Obrachunek z nadawcą powinien nastąpić w ciągu 2 tygodni po upływie terminu dostawy przesyłki.

5. Opłaty, uiszczone przez nadawcę, stacja nadawcza powinna oznaczyć szczegółowo tak w liście przewozowym, jak i we wtórniku.

§ 18. Nieprawidłowe obliczenie należności przewozowych.

1. W razie niedokładnego lub błędnego obliczenia przewoźnego, opłat dodatkowych, kosztów lub dopłat z mocy § 7, nadpłata stąd powstała powinna być zwrócona przez kolej żelazną, wynikający zaś niedobór dopłacony kolei żelaznej.

2. O nadpłatach ujawnionych przez kolej żelazną, a przewyższających 1 zł. w jednym liście przewozowym kolej powinna bezzwłocznie na koszt własny zawiadomić osobę uprawnioną do podjęcia nadpłaty i zwrócić jej nadpłaconą kwotę.

3. Do uiszczenia ujawnionych niedoborów wskutek błędnie obliczonych opłat, kolej żelazna wzywa osobę obowiązującą do zapłaty, naznaczając do tego odpowiedni termin.

4. Do uiszczenia niedoboru obowiązany jest nadawca, jeżeli listu przewozowego nie wykupiono. Jeżeli odbiorca wykupił list przewozowy, to nadawca obowiązany jest do pokrycia niedoboru tylko z tytułu tych opłat, które wedle oświadczenia o frankaturze w liście przewozowym § 17 p. 1 wziął na swój rachunek, tudzież niedoborów z tytułu dopłat, wskazanych w § 7. Do uiszczenia wszelkich niedoborów poza wyszczególnionymi wypadkami w niniejszym paragrafie, obowiązany jest odbiorca przesyłki.

5. Od nadpłat, przewyższających 20 zł. z jednego listu przewozowego, kolej żelazna opłaca odsetki w wysokości 6% rocznie od dnia wniesienia reklamacji.

§ 19. Zaliczenia i zaliczki w gotowiznie.

1. Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości wartości przesyłki. Stacja nadawcza ma prawo w wypadkach wątpliwych żądać od nadawcy udowodnienia wartości przesyłki. Zaliczenie może być wyrażone tylko w walucie krajowej. W taryfach mogą być co do tego przewidziane wyjątki; taryfa może również określić najniższą kwotę zaliczenia.

2. Za dowód obciążenia przesyłki zaliczeniem służy list przewozowy, zaopatrzony w stempel stacji nadawczej lub wtórnik listu przewozowego. Nadto kolej żelazna może wydawać bezpłatnie osobne zaświadczenie o zaliczeniu.

3. Kolej żelazna obowiązana jest do wypłaty zaliczenia nadawcy dopiero wtedy, kiedy odnośną kwotę uiszczy odbiorca. Wypłata ta powinna nastąpić najpóźniej w 3 tygodnie po dniu uiszczenia kwoty zaliczenia przez odbiorcę; w razie zwłoki nadawca może żądać 6% odsetek w stosunku rocznym za czas od upływu powyższego terminu.

4. O wpłaceniu zaliczenia kolej żelazna zawiadamia nadawcę, na jego koszt. Kolej żelazna nie ma obowiązku zawiadamiania nadawcy, jeżeli w taryfie wypłacenie zaliczenia uzależniono od upływu określonego terminu lub jeżeli taryfa przewiduje inny sposób wypłacania nadawcy zaliczenia.

5. W razie wydania przesyłki odbiorcy bez pobrania zaliczenia, kolej żelazna powinna nadawcy wynagrodzić szkodę do wysokości kwoty zaliczenia. W tym wypadku kolei żelaznej przysługuje prawo regresu do odbiorcy.

6. Kolej żelazna może na przesyłkę dać zaliczkę w gotowości do wysokości przewidzianej w taryfie, jeżeli wartość przesyłki, według uznania stacji nadawczej zabezpiecza niewątpliwie tę zaliczkę.

7. Kwotę zaliczenia i kwotę udzielonej zaliczki w gotowości nadawca powinien wpisać słowami w liście przewozowym w przeznaczony do tego rubryce. Kwota wyrażona słowami jest miarodajna w razie niezgodności jej z kwotą, wyrażoną w cyfrach.

8. Za obciążenie przesyłki zaliczeniem lub zaliczką w gotowości kolej żelazna ma prawo pobierać przewidziane w taryfie opłaty (prowizję). Opłaty te pobiera się w pierwotnie obliczonej wysokości nawet w tych wypadkach, kiedy dodatkowym zleceniem zaliczenie odwołano lub zmniejszono.

§ 20. Obowiązki kolei odbiorczej.

Kolej przeznaczenia obowiązana jest pobrać wszystkie należności, wynikające z umowy o przewóz, jak przewoźne, oraz inne należności i koszty, obciążające przesyłkę (opłaty dodatkowe, zaliczenia, zaliczki w gotowości, dopłaty, należności celne, akcyzowe i inne opłaty) i to tak na rzecz własną, jak też i na rzecz kolei poprzednich lub innych osób uprawnionych.

R o z d z i a ł III.

Zmiany w umowie o przewóz.

§ 21. Prawo wprowadzania zmian w umowie o przewóz.

1. Tylko nadawca ma prawo wprowadzać zmiany w umowie o przewóz drogą zlecenia dodatkowego, w którym może żądać, aby przesyłkę:

- a) oddano mu z powrotem na stacji nadawczej,
- b) zatrzymano w drodze,
- c) wstrzymano jej wydanie,
- d) wydano w miejscu przeznaczenia innej osobie,
- e) wysłano do innego miejsca i tam wydano:
 - 1) odbiorcy wskazanemu w liście przewozowym lub
 - 2) innej osobie,
- f) zwrócono na stację nadania.

Również może nadawca drogą dodatkowego zlecenia żądać:

- a) aby przesyłkę obciążono zaliczeniem;
- β) aby oznaczone w liście przewozowym zaliczenie zwiększono, zmniejszono lub odwołano;

- r) całkowitego lub częściowego frankowania należności (§ 17), które według listu przewozowego zostały przekazane na odbiorcę.
2. Dodatkowe zlecenia innej treści są niedopuszczalne, o ile taryfa nie przewiduje wyjątków pod tym względem.
3. Dodatkowe zlecenie nie może stosować się tylko do części przesyłki, lecz musi rozciągać się na jej całość.
4. Dodatkowe zlecenie nadawca powinien złożyć stacji nadawczej w formie pisemnego oświadczenia, według wzoru wskazanego w załączniku F do regulaminu niniejszego i zaopatrzyć je swym podpisem. Przy sporządzaniu zleceń dodatkowych stosuje się postanowienia § 6 o sporządzaniu listu przewozowego.
- Dając zlecenie dodatkowe, nadawca powinien wręczyć stacji nadawczej wtórnik listu przewozowego i wpisać do niego w przeznaczony na to rubryce treść tego zlecenia (zobacz jednak § 24 p. 5). Stacja nadawcza stwierdza przyjęcie zlecenia dodatkowego przez wyciśnięcie datownika na wtórniku listu przewozowego pod wpisaną treścią zlecenia, poczem zwraca wtórnik nadawcy.
5. Jeżeli kolej żelazna wykona zlecenie dodatkowe bez wtórnika listu przewozowego, wówczas odpowiada ona za szkody wobec odbiorcy, któremu nadawca wtórnik ów doręczył.
6. O ile kolej żelazna wydała nadawcy osobne zaświadczenie o zaliczeniu, nadawca, żądający zwiększenia, zmniejszenia lub odwołania tego zaliczenia, powinien złożyć jednocześnie odnośne zaświadczenie o zaliczeniu; w razie zwiększenia lub zmniejszenia zaliczenia zaświadczenie, odpowiednio poprawione zwraca się nadawcy, w razie zaś odwołania zaliczenia kolej żelazna zaświadczenie to zatrzymuje.
7. Wszelkie zlecenia nadawcy co do zmiany umowy, złożone w formie innej niż wyżej przepisana, uważa się za niebyłe.
8. Kolej żelazna uwzględni tylko te zlecenia nadawcy, które otrzymała za pośrednictwem stacji nadawczej.
- Żądanie nadawcy, aby nie wydano przesyłki odbiorcy, skierowane bezpośrednio do stacji przeznaczenia, może być czasowo uwzględnione. Nadawca powinien jednak złożyć stacji nadawczej zlecenie w przepisanej formie, w ciągu odpowiedniego czasu, w razie przeciwnym przesyłkę wydaje się odbiorcy.
9. Przy przesyłkach łatwo ulegających zepsuciu lub takich, których wartość nie zabezpiecza kosztów, wynikających z wykonania zleceń dodatkowych, kolej żelazna może wymagać opłacenia zgóry należności przewozowych i innych kosztów, jeżeli zaś odnośnych należności nie można zgóry ustalić — złożenie odpowiedniego zabezpieczenia.
10. Nadawca traci prawo do zmiany umowy o przewóz, chociażby posiadał wtórnik listu przewozowego, z chwilą gdy po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia wydano list przewozowy odbiorcy lub, gdy odbiorca działa już z mocy praw, wynikających z p. 14 § 16. Od tej chwili kolej żelazna musi stosować się do żądań odbiorcy, w przeciwnym razie odpowiedzialna jest za skutki w myśl przepisu tytułu III.

§ 22. Wykonanie zleceń dodatkowych.

1. Kolej żelazna może odmówić wykonania lub odroczyć wykonanie zleceń dodatkowych, przewidzianych w § 21 p. 1, lub też wykonać zlecenie w inny sposób tylko w następujących wypadkach:
- a) jeżeli w chwili otrzymania zlecenia wykonanie tego zlecenia nie jest już możliwe;
 - b) jeżeli wykonanie zlecenia mogłoby spowodować utrudnienia w prawidłowym biegu służby przewozowej;
 - c) jeżeli zlecenie dotyczy zmiany stacji przeznaczenia, wykonaniu zaś tego zlecenia sprzeciwiają się postanowienia ustawowe lub inne, w szczególności zaś celne, podatkowe, policyjne lub innych władz administracyjnych;

- d) jeżeli zlecenie dotyczy zmiany stacji przeznaczenia, zawartość zaś przesyłki nie zabezpiecza przypuszczalnie kosztów przewozu, przypadających od tej przesyłki do nowej stacji przeznaczenia, chyba, że koszty te będą zgóry opłacone lub zabezpieczone;
- e) jeżeli zlecenia dodatkowego nie można wykonać ze względu na zarządzenia wydane w myśl § 5 p. 6.

W powyższych wypadkach kolej żelazna powinna bezzwłocznie zawiadomić nadawcę o przeszkodach w wykonaniu zlecenia dodatkowego.

Jeżeli kolej żelazna nie mogła zgóry przewidzieć takich przeszkód, nadawca ponosi wszelkie następstwa, wynikłe skutkiem rozpoczęcia przez kolej żelazną wykonywania zlecenia dodatkowego.

2. Stacja nadawcza obowiązana jest wykonać zlecenie dodatkowe możliwie szybko. Na żądanie nadawcy stacja nadawcza zawiadamia telegramem o dodatkowym zleceniu stację przeznaczenia lub stację zatrzymania. Koszt telegramu ponosi nadawca. Treść tego telegramu należy powtórzyć pisemnie według formy przepisanej w § 21 p. 4. Aż do nadejścia pisemnego zlecenia nie wolno stacji przeznaczenia lub zatrzymania ani wydać odbiorcy listu przewozowego lub przesyłki, ani też posłać przesyłki dalej.

3. Jeżeli nadawca zlecił wydać przesyłkę na stacji pośredniej, przewoźne pobiera się według taryfy obowiązującej między stacją nadania a tą stacją pośrednią.

Jeżeli nadawca zlecił zwrot przesyłki na stację nadawczą, przewoźne oblicza się w sposób następujący:

- a) do stacji zatrzymania według taryfy obowiązującej między stacją nadawczą a stacją zatrzymania;
- b) od stacji zatrzymania do stacji nadawczej według taryfy obowiązującej między stacją zatrzymania a stacją nadawczą.

Jeżeli nadawca zlecił, ażeby przesyłkę wysłano do innej stacji przeznaczenia, przewoźne oblicza się:

- a) za drogę do stacji, gdzie przesyłka została zatrzymana, według taryfy, obowiązującej od stacji nadania do stacji zatrzymania;
- b) za drogę od stacji zatrzymania do nowej stacji przeznaczenia według taryfy obowiązującej między stacją zatrzymania a nową stacją przeznaczenia.

4. Jeżeli nadawca zleci zatrzymać przesyłkę w drodze, lub wstrzymać jej wydanie na stacji przeznaczenia, kolej żelazna ma prawo pobrać za zatrzymanie przez czas powyżej 8 godzin, składowe lub postojowe według taryfy. Jeżeli zatrzymanie przesyłki przeciąga się ponad 24 godziny, kolej żelazna ma prawo wyładować przesyłkę na odpowiedzialność i koszt nadawcy i przyjąć ją na skład własny, albo też oddać składnikowi.

5. W wypadkach, gdy zlecenie dodatkowe nastąpiło nie na skutek winy kolei żelaznej, kolej żelazna ma prawo do pobrania oprócz obliczonych zgodnie z p. 3 paragrafu niniejszego przewoźnego i opłat dodatkowych oraz wydatków w gotowiznie, także przewidzianej w taryfie opłaty specjalnej za wykonanie zlecenia.

§ 23. Przeszkody w przewozie przesyłki.

1. W razie przeszkody, w wysłaniu lub w dalszym przewozie przesyłki, przyjętej do przewozu, kolej żelazna rozstrzyga, czy w interesie nadawcy należy zwrócić się do niego po wskazówki, czy też korzystniej będzie dokonać przewozu inną drogą z urzędu. W tym ostatnim razie kolej żelazna ma prawo pobrać przewoźne za obraną z urzędu drogę; termin dostawy oblicza się również według tej drogi, o ile co do przeszkody w wysłaniu lub w pierwotnym przewozie przesyłki nie zaszła wina ze strony kolei żelaznej.

2. Jeżeli niema innej drogi przewozu, kolej żelazna zwraca się po wskazówki do nadawcy; w wypadku czasowych ograniczeń, wprowadzonych w wykonaniu § 5 p. 6 kolej żelazna nie ma obowiązku żądać wskazówek.

3. Nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie, ma prawo uważać umowę o przewóz za rozwiązana, jednakże obowiązany jest zapłacić kolei żelaznej, o ile ona nie ponosi winy — stosownie do okoliczności, albo przewoźne za odległość już przebyta, albo koszty przygotowania do przewozu jako też wszystkie inne koszty, przewidziane w taryfach.

4. Jeżeli nadawca nie posiada wtórnika listu przewozowego, wskazówki jego nie mogą dotyczyć ani zmiany osoby odbiorcy, ani miejsca przeznaczenia przesyłki.

5. Nie uwzględnia się:

a) wskazówek nadawcy, udzielonych bez pośrednictwa stacji nadawczej;

b) wskazówek z żądaniem zwrotu przesyłki lub przewiezienia do nowego miejsca przeznaczenia, gdy wartość przesyłki nie zabezpiecza przypuszczalnie kosztów przewozu dalszego lub powrotnego, chyba że koszty te nadawca zgóry opłaci lub zabezpieczy.

6. Jeżeli nadawca zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie, nie udzieli w ciągu odpowiedniego terminu żadnej możliwej do wykonania wskazówki, postępuje się z przesyłką według przepisów o przeszkodach w wydawaniu przesyłek (§ 24).

7. Jeżeli przeszkoda w przewozie zostanie usunięta, zanim wskazówka od nadawcy nadeszła, należy przesyłkę wysłać do stacji przeznaczenia, nie czekając na wskazówki, o czym należy bezzwłocznie zawiadomić nadawcę.

8. Przesyłki, nadawane po nastaniu przeszkody w przewozie na właściwej drodze przewozu kolej żelazna przyjmuje do przewozu inną, dostępną drogą, jeżeli nadawca w liście przewozowym przepisze taką drogę.

9. Kolej żelazna obowiązana jest ogłaszać w czasopiśmie przeznaczonym dla ogłoszenia taryf o przeszkodach w przewozie, trwających dłużej niż 48 godzin z podaniem przyczyny przeszkody, czasu jej trwania w przybliżeniu, i drogi okólnej.

§ 24. Przeszkody w wydawaniu przesyłek i zwłoka w odbiorze.

1. Jeżeli odbiorca nie może być odszukany, jeżeli odmówi przyjęcia przesyłki, jeżeli nie wykupi listu przewozowego w terminie przewidzianym w taryfie lub jeżeli wogóle przed wykupieniem listu przewozowego zajdzie inna jakaś przeszkoda w wydaniu przesyłki, stacja przeznaczenia powinna niezwłocznie o tem zawiadomić nadawcę na jego koszt za pośrednictwem stacji nadawczej i żądać rozporządzenia przesyłką.

2. Jeżeli jednak nadawca w liście przewozowym wyraził żądanie, aby w razie przeszkody w wydaniu przesyłki zawiadomiono go o tem na jego koszt bezpośrednio telefonicznie lub listownie, stacja przeznaczenia wysyła bezpośrednio nadawcy zawiadomienie takie, nadawca zaś może skierować swe rozporządzenie wprost do stacji przeznaczenia w sposób przewidziany w taryfach.

3. Nadawca może również z zachowaniem warunków, które powinny być w taryfie określone, umieścić w liście przewozowym żądanie, aby przesyłka w razie przeszkody w wydaniu została mu zwrócona bez uprzedniego zawiadomienia go.

4. W żadnym innym wypadku nie wolno zwracać przesyłki nadawcy bez jego pisemnego żądania.

5. Jeżeli odbiorca odmówi przyjęcia przesyłki, nadawca ma prawo rozporządzania przesyłką nawet w tym wypadku, gdy nie może okazać wtórnika listu przewozowego.

Jeżeli odbiorca, który odmówił przyjęcia przesyłki, zgłasza się następnie po jej odbiór, należy mu przesyłkę wydać, o ile stacja przeznaczenia do tego czasu nie otrzymała od nadawcy odmiennego rozporządzenia. O takim późniejszym wydaniu przesyłki należy natychmiast zawiadomić nadawcę listem poleconym, którego koszt obciąża przesyłkę.

6. Jeżeli nie można zawiadomić nadawcy, albo też nadawca zwleka z wydaniem rozporządzenia, lub rozporządzenie nadawcy nie może być wykonane, wówczas kolej żelazna powinna wziąć na skład przesyłkę na odpowiedzialność i koszt nadawcy. Kolej żelazna ma w tym wypadku obowiązki starannego kupca. Kolej żelazna ma również prawo złożyć

take przesyłki u składnika na koszt i odpowiedzialność osoby uprawnionej do rozporządzenia przesyłką, pobrawszy od składnika wszystkie ciężące na niej należności przewozowe, opłaty i wydatki.

7. Kolei żelaznej służy prawo, o ile temu nie sprzeciwiają się przepisy celne, podatkowe, policyjne lub innych władz administracyjnych, sprzedać przesyłkę za najwyższą możliwie cenę w trybie ustalonym według własnego uznania:

- a) zaraz po upływie terminu odbioru nieodebrane przesyłki ulegające szybkiemu zepsuciu oraz przesyłki, które z powodu miejscowych warunków nie mogą być przyjęte na skład kolei lub oddane składnikowi;
- b) w cztery tygodnie po upływie czasu wolnego od składowego — wszelkie inne przesyłki nieodebrane ani przez odbiorcę, ani przez nadawcę.

Jeżeli jednak przesyłki te wskutek dłuższego przechowania straciłyby znacznie na wartości, lub też koszty przechowania byłyby zbyt wielkie w stosunku do wartości przesyłki, wówczas sprzedaż po najwyższej możliwie cenie może nastąpić wcześniej. O sprzedaży powinien być zawiadomiony uprzednio, jeżeli to jest możliwe, nadawca przesyłki. Jeżeli kolej żelazna dokonywa sprzedaży, ma ona prawo niezależnie od zwrotu wydatków w gotowiźnie i należności za dokonany przewóz i dostawę przesyłki do miejsca sprzedaży, pobrać nadto za skuteczenie sprzedaży opłatę, ustaloną w taryfach.

8. Kolej żelazna powinna zawiadomić bez zwłoki, jeżeli to jest możliwe, nadawcę o złożeniu przesyłki u składnika, jak również o dokonanej sprzedaży. Jeżeli kolej żelazna tego nie wykona, odpowiada za wynikłe z tego szkody. Kwotę, otrzymaną ze sprzedaży oddaje się do rozporządzenia nadawcy przesyłki po potrąceniu należności z listu przewozowego i innych wydatków.

9. O ile artykuł niniejszy nie zawiera postanowień odmiennych, stosują się do rozporządzeń nadawcy, wywołanych przeszkodami w wydaniu przesyłki, przepisy §§ 21 i 22 niniejszego regulaminu.

10. Jeżeli odbiorca wykupił list przewozowy, ale przesyłki nie odbiera w przepisany terminie, lub jeżeli zajdzie inna jakaś przeszkoda w wydaniu przesyłki, należy odbiorcę ponownie wezwać do odbioru i zawiadomić go, że przesyłka pozostaje na składzie na jego koszt i odpowiedzialność. Kolej żelazna ma prawo przesyłki takie złożyć u składnika lub sprzedać z zachowaniem przepisów p. 6 i 7 paragrafu niniejszego, z tem, iż wszelkie zawiadomienia skierować należy do odbiorcy. W razie sprzedaży, uzyskana suma pozostaje do rozporządzenia odbiorcy po potrąceniu należności i kosztów.

11. Niepokrytą przez sprzedaż przesyłki część przewoźnego, innych opłat lub kosztów obowiązany jest zapłacić nadawca, w razie zaś wykupienia listu przewozowego — odbiorca.

12. Kolej żelazna ma prawo w razie przeszkód w wydawaniu przesyłek, o ile przeszkody te powstały nie z jej winy, pobierać oprócz należności i kosztów powstałych wskutek wykonania postanowień niniejszego artykułu, osobno w taryfie określone opłaty za zawiadomienie oraz za wykonanie zleceń.

R o z d z i a ł IV.

Zabezpieczenie praw Kolei żelaznej.

§ 25. Prawo zastawu kolei żelaznej.

Na zabezpieczenie wszystkich należności, wymienionych w § 20, kolej żelazna ma prawo zastawu na przesyłce. Prawo to służy kolei żelaznej dotąd, dopóki przesyłka znajduje się w posiadaniu kolei żelaznej, lub w przechowaniu osoby trzeciej, która ją dzierży w imieniu kolei żelaznej. Skutki prawa zastawu określają ustawy cywilne.

TYTUŁ III.

Odpowiedzialność kolei żelaznych. Powództwo. Reklamacje. Waluta.

R o z d z i a ł I.

Odpowiedzialność.

§ 26. Wspólna odpowiedzialność kolei żelaznych.

1. Kolej żelazna, która przyjęła przesyłkę do przewozu przy liście przewozowym, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do chwili wydania przesyłki.
2. Każda następna kolej żelazna przez sam fakt przyjęcia przesyłki wraz z pierwotnym listem przewozowym, uczestniczy w umowie o przewóz, stosownie do brzmienia listu przewozowego i przyjmuje zobowiązania stąd wynikające.
3. Odpowiedzialność kolei żelaznej z mocy niniejszego regulaminu ustaje na stacji przeznaczenia, wskazanej w liście przewozowym nawet wówczas, jeżeli nadawca podaje inne miejsce dostarczenia. Za dostarczenie przesyłki do miejsca wskazanego w liście przewozowym kolej żelazna ponosi odpowiedzialność spedytora (ekspedytora). Jeżeli jednak kolej żelazna zaprowadzi urządzenia do dalszego przewozu przesyłek (§ 1 p. 5 i § 16 p. 26), ponosi ona odpowiedzialność przewoźnika aż do miejsca dostarczenia.

§ 27. Zakres odpowiedzialności.

1. Kolej żelazna odpowiada na warunkach, określonych w niniejszym rozdziale, za szkodę, powstałą od chwili przyjęcia przesyłki do przewozu aż do wydania bądź to wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia przesyłki, lub jej uszkodzenia, bądź też wskutek przekroczenia terminu dostawy.
2. Kolej żelazna wolna jest od odpowiedzialności za całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie przesyłki, jeżeli udowodni, że szkoda powstała: wskutek winy osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką lub wskutek zleceń tej osoby, nie spowodowanych winą kolei żelaznej, wskutek przyrodzonych właściwości towaru (zepsucia wewnętrznego, naturalnego zaniku, zwykłego wycieku i t. p.) lub też wskutek siły wyższej.
3. Kolej żelazna wolna jest od odpowiedzialności za szkodę, która powstała wskutek przekroczenia terminu dostawy, jeżeli udowodni, że przekroczenie wynikło z okoliczności, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zaradzić.
4. Kolej żelazna ma prawo za specjalną opłatą, w taryfach oznaczoną, rozszerzyć zakres swej odpowiedzialności bądź na wszystkie, bądź też na poszczególne wypadki, w których w myśl p. 1, 2 i 3 paragrafu niniejszego jest wolna od tej odpowiedzialności.

§ 28. Ograniczenie odpowiedzialności za szkody, jakieby mogły wynikać wskutek przyczyn szczególnych.

1. Kolej żelazna nie odpowiada za szkody, które wynikły z jednej lub kilku przyczyn następujących:
 - a) z niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem towarów w wagonach niekrytych, gdy towary te będą w ten sposób przewożone zgodnie z przepisami regulaminu niniejszego, postanowieniami taryfowymi lub stosownie do układu zawartego z nadawcą a wyrażonego w liście przewozowym;

- b) z niebezpieczeństwa, wynikającego bądź z braku, bądź wadliwości opakowania towarów, które ze względu na swe naturalne właściwości narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie, o ile będą nieopakowane lub wadliwie opakowane;
- c) z niebezpieczeństwa połączonego z czynnościami załadowania lub wyładowania lub też z niebezpieczeństwa, zachodzącego z powodu wadliwego załadowania towarów, ładowanych przez nadawcę i wyładowanych przez odbiorcę na zasadzie przepisów regulaminu niniejszego, postanowień taryfowych lub też stosownie do układu zawartego z nadawcą, a wyrażonego w liście przewozowym, bądź stosownie do układu zawartego z odbiorcą;
- d) ze szczególnego niebezpieczeństwa, na jakie narażone są niektóre towary z powodu swej naturalnej właściwości, mogące powodować całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie przez połamanie, rdzę, zepsucie wewnętrzne, nadmierny wyciek, wyschnięcie lub rozsypanie;
- e) z niebezpieczeństwa, na jakie są narażone przesyłki z powodu, że nadano do przewozu przedmioty, wyłączone od przewozu pod nieprawdziwą, niedokładną lub niedostateczną nazwą lub też, że nadano przedmioty, przyjmowane do przewozu tylko warunkowo pod nieprawdziwą, niedokładną lub niedostateczną nazwą, albo też bez zachowania przepisanych środków ostrożności;
- f) ze szczególnego niebezpieczeństwa, na które narażone są żywe zwierzęta przy przewozie koleją żelazną;
- g) z niebezpieczeństwa, któremu miał zapobiec wyznaczony dozorca zwierząt żywych lub towarów, jeżeli stosownie do przepisów regulaminu niniejszego lub postanowień taryfowych albo stosownie do zawartego układu z nadawcą a wyrażonego w liście przewozowym, przewóz tych zwierząt lub towarów powinien odbywać się pod opieką dozorca.

2. Jeżeli z okoliczności danego wypadku wynika, że szkoda mogła nastąpić wskutek jednej lub kilku przyczyn, wymienionych w p. 1 paragrafu niniejszego, to, dopóki osoba uprawniona nie dostarczy dowodu przeciwnego, istnieje domniemanie, że szkoda powstała z tych właśnie przyczyn.

3. Kolej żelazna ma prawo za specjalną opłatą w taryfie oznaczoną, rozszerzyć zakres swej odpowiedzialności za szkody, powstałe bądź ze wszystkich, bądź z niektórych przyczyn, wymienionych w p. 1 paragrafu niniejszego.

§ 29. Wysokość odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki.

1. Jeżeli kolej żelazna z mocy postanowień niniejszego regulaminu powinna zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki, to przy obliczeniu tego odszkodowania stosuje się cenę giełdową, w braku ceny giełdowej cenę targową, w braku zaś jednej i drugiej wartość zwyczajną, jaką towar tego samego rodzaju i gatunku miał w chwili i miejscu przyjęcia przesyłki do przewozu. Wysokość odszkodowania — z zastrzeżeniem ograniczeń, przewidzianych w p. 1 § 34 — nie może w żadnym razie przewyższać kwoty maksymalnej 86 zł. za każdy brakujący kilogram wagi brutto.

Jeżeli należności przewozowe oblicza się według wag jednostkowych, przewidzianych w taryfach dla poszczególnych sztuk przesyłki, to za podstawę do obliczenia odszkodowania służy nie waga rzeczywista przesyłki, lecz określona w taryfie waga jednostkowa.

Jeżeli należności przewozowe oblicza się stosownie do taryfy nie według wagi lecz według sztuk przesyłki lub według powierzchni podłogi użytego wagonu, to za podstawę do obliczenia odszkodowania służy waga przeciętna danego rodzaju towaru.

Ponadto należy zwrócić należności przewozowe, cło i inne koszty, opłacone za towar zaginiony, bez dalszego odszkodowania z zastrzeżeniem jednak wyjątków, przewidzianych w §§ 35 i 36.

2. Jeżeli kwoty, służące za podstawę do obliczania odszkodowania, wyrażone są w obcej walucie, przeliczują się je według kursu dnia i miejsca zapłaty.

3. Kolej żelazna ma prawo za specjalną opłatą, w taryfach oznaczoną, podwyższyć maksymalną normę odszkodowania, przewidzianą w p. 1 paragrafu niniejszego.

§ 30. Domniemane zaginięcie przesyłki. Odnalezienie przesyłki.

1. Osoba uprawniona (§ 16 p. 14 i § 21 p. 10) może bez dostarczenia dalszych dowodów uważać przesyłkę za zaginioną, jeżeli jej nie wydano odbiorcy, lub nie oddano mu jej do rozporządzenia w ciągu dni 30 po upływie terminu dostawy, obliczonego zgodnie z § 11.

2. Osoba uprawniona, przy otrzymaniu odszkodowania za zaginioną przesyłkę, może uczynić zastrzeżenie na pokwitowaniu, aby w razie odnalezienia przesyłki w ciągu 4 miesięcy od chwili otrzymania odszkodowania, zawiadomiono ją bezzwłocznie o odnalezieniu przesyłki. Na dowód przyjęcia takiego zastrzeżenia kolej żelazna wydaje pisemne zaświadczenie.

3. W tym wypadku osoba uprawniona w razie otrzymania zawiadomienia o odnalezieniu przesyłki może żądać w ciągu dni 30, aby przesyłkę wydano jej bez kosztów albo na stacji nadawczej albo na stacji przeznaczenia, oznaczonej w liście przewozowym. Osoba uprawniona obowiązana jest w tym razie do zwrotu otrzymanego odszkodowania, zachowuje jednak prawo do roszczeń o odszkodowanie wskutek opóźnienia dostawy w myśl § 33, a w danym wypadku § 35.

4. Jeżeli na pokwitowaniu nie uczyniono zastrzeżenia przewidzianego w p. 2 paragrafu niniejszego lub nie udzielono rozporządzenia w oznaczonym w p. 3 paragrafu niniejszego terminie 30-dniowym lub wreszcie jeżeli przesyłkę odnaleziono po upływie 4 miesięcy od dnia wypłaty odszkodowania, kolej żelazna może postąpić z odnalezioną przesyłką według własnego uznania.

§ 31. Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi.

1. Za ubytek wagi towarów, które z powodu swych szczególnych właściwości przyrodzonych tracą na wadze podczas przewozu, kolej żelazna odpowiada tylko wówczas, gdy ubytek ten przekracza poniżej ustalone normy:

a) 2% wagi bez względu na odległość przewozu przy towarach płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym jak również przy następujących towarach:

- chmiel,
- drzewo farbiarskie tarte lub mielone,
- futra w błamach,
- jarzyny świeże,
- kit świeży,
- kory,
- korzenie,
- korzeń lukrecjowy,
- kości całe lub mielone,
- liście tytuniowe świeże,
- mydła i oleje stałe,
- odpadki skór,
- owoce suszone i smażone,
- owoce świeże,
- rogi i kopyta,
- ryby suszone,
- skóry niewyprawione,

sól,
szczecina,
ścięgna zwierzęce,
tłuszcze, tytuń krajany,
wełna,
włosie końskie;

- b) 1% przy wszystkich innych towarach suchych, które przy przewozie tracą na wadze.
2. Ograniczenia odpowiedzialności, przewidzianego w p. 1 paragrafu niniejszego nie stosuje się, jeżeli z okoliczności danego wypadku okaże się, że brak wagi nie pochodzi z przyczyn, któreby uzasadniały domniemanie naturalnego ubytku wagi.
3. W razie przewozu kilku sztuk za jednym listem przewozowym ubytek wagi oblicza się dla każdej sztuki oddzielnie, o ile wagę jej przy nadaniu podano w liście przewozowym, również oddzielnie lub wagę tę można ustalić w inny sposób.
4. W razie całkowitego zaginięcia przesyłki odszkodowanie oblicza się bez żadnego potrącenia ubytku wagi.
5. Postanowienia niniejszego artykułu w niczem nie naruszają postanowień § 28.
6. Kolej żelazna ma prawo, za specjalną opłatą w taryfach określoną, zrzec się częściowo lub całkowicie uprawnień przysługujących jej z paragrafu niniejszego.

§ 32. Wysokość odszkodowania za uszkodzenie przesyłki.

1. W razie uszkodzenia przesyłki kolej żelazna obowiązana jest z wyjątkiem wypadku przewidzianego w p. 1 § 34 zapłacić kwotę, o którą zmniejszyła się wartość przesyłki, jednakże bez dalszego wszelkiego odszkodowania z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w §§ 35 i 36.
- 2 Odszkodowanie nie może jednak przekraczać:
- a) jeżeli skutek uszkodzenia cała przesyłka straciła swą wartość;
kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki (§ 29);
- b) jeżeli skutek uszkodzenia tylko część przesyłki straciła swą wartość;
kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia tej części, która straciła na wartości (§ 29).

§ 33. Wysokość odszkodowania za opóźnienie dostawy.

1. W razie przekroczenia terminu dostawy, jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że skutkiem tego opóźnienia wynikła szkoda, kolej żelazna obowiązana jest zapłacić:
- $\frac{1}{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $\frac{1}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{2}{10}$ przewoźnego za opóźnienie większe niż $\frac{1}{10}$, a nie przekraczające $\frac{2}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{3}{10}$ przewoźnego za opóźnienie większe niż $\frac{2}{10}$, a nie przekraczające $\frac{3}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{4}{10}$ przewoźnego za opóźnienie większe niż $\frac{3}{10}$, a nie przekraczające $\frac{4}{10}$ terminu dostawy;
- $\frac{5}{10}$ przewoźnego za wszelkie opóźnienia większe niż $\frac{4}{10}$ terminu dostawy.
2. Jeżeli udowodniono, że skutek opóźnienia wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie, które nie może przekraczać sumy przewoźnego.
3. Za przewoźne uważa się jedynie opłatę taryfową za przewóz bez żadnych opłat i kosztów dodatkowych.

4. Odszkodowań, przewidzianych w p. 1 i 2 paragrafu niniejszego nie można domagać się, jeżeli poszkodowany wystąpi o odszkodowanie za całkowite zaginięcie przesyłki.

W razie częściowego zaginięcia przesyłki odszkodowanie za opóźnienie dostawy wypłaca się tylko od niezaginionej części przesyłki.

Przy uszkodzeniu przesyłki można żądać odszkodowania za opóźnienie dostawy, niezależnie od odszkodowania przypadającego z § 32.

§ 34. Ograniczenie odszkodowania przy stosowaniu taryf szczególnego rodzaju.

1. Jeżeli kolej żelazna w ogłaszanych taryfach specjalnych lub wyjątkowych określa szczególne warunki przewozu, które przyznają zniżki w opłatach przewozowych w porównaniu do opłat, obliczonych według warunków zwykłych (taryf ogólnych), może ona oznaczyć wysokość odszkodowania za zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy poniżej norm, przewidzianych w §§ 29, 32 i 33 jak również może deklarację wartości dostawy ograniczyć do pewnej kwoty lub też zupełnie uchylić prawo takiej deklaracji.

Jeżeli ustaloną w ten sposób kwotę maksymalną przewiduje taryfa, stosowana tylko na części drogi przewozowej, ograniczenie odpowiedzialności do wysokości tej kwoty może być stosowane tylko o tyle, o ile powód do odszkodowania zaszedł na tej właśnie części drogi przewozowej.

2. Jeżeli nadawca życzy sobie zastosowania taryf powyższego rodzaju, powinien żądanie takie zamieścić w liście przewozowym (§ 6 p. 9 l).

§ 35. Deklarowanie wartości dostawy.

1. Nadawca przesyłki może deklarować wartość dostawy, wpisując w liście przewozowym odnośną kwotę stosownie do postanowień § 6 p. 9 m) niniejszego regulaminu. Kwota wartości dostawy powinna być podana w walucie krajowej, o ile w taryfach nie dozwala się także oznaczenia tej kwoty w innej walucie.

2. Od deklarowanej kwoty kolej żelazna pobiera opłatę dodatkową w stosunku $\frac{3}{4}^0/00$ t. j. 0,25 zł. od tysiąca złotych za każde zaczęte 10 kilometrów.

Taryfy mogą zmniejszyć tę opłatę i określić minimum należności.

3. W razie deklarowania wartości dostawy można za przekroczenie terminu dostawy żądać odszkodowania.

a) jeżeli nie udowodniono szkody wskutek przekroczenia terminu dostawy:

$\frac{2}{10}$ przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o $\frac{1}{10}$

$\frac{4}{10}$ " " " " " " " $\frac{2}{10}$

$\frac{6}{10}$ " " " " " " " $\frac{3}{10}$

$\frac{8}{10}$ " " " " " " " $\frac{3}{10}$

a nie przekraczającym $\frac{1}{10}$,

całe przewoźne zaś za każde opóźnienie większe niż $\frac{1}{10}$ terminu dostawy.

Odszkodowania te nie mogą w żadnym razie przekraczać deklarowanej kwoty wartości dostawy.

b) jeżeli udowodniono, że wskutek przekroczenia terminu dostawy wynikła szkoda, do wysokości deklarowanej kwoty wartości dostawy.

4. Za przewoźne uważa się jedynie opłatę taryfową za przewóz, bez żadnych opłat i kosztów dodatkowych.

5. Jeżeli kwota deklarowana wynosi mniej, niż odszkodowanie, obliczone podług § 33, można żądać odszkodowania w wysokości przewidzianej w rzeczonym paragrafie.

6. Jeżeli reklamujący udowodni, że szkoda wynika wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia lub wskutek uszkodzenia przesyłki, przy której zadeklarowano wartość dostawy, to oprócz odszkodowań, przewidzianych w § 29 i 32, względnie § 34 może on żądać dalszego odszkodowania do wysokości deklarowanej kwoty.

§ 36. Wysokość odszkodowania w razie zlej woli lub ciężkiego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej.

We wszystkich wypadkach, gdy całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki, uszkodzenie lub opóźnienie w dostawie nastąpiło wskutek zlej woli lub ciężkiego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej, należy wypłacić pełne odszkodowanie za udowodnione straty do podwójnej wysokości kwot maksymalnych, przewidzianych w § 29, 32, 33, 34 i 35.

§ 37. Oprocentowanie kwot odszkodowania.

1. Osoba uprawniona może żądać odsetek w stosunku 6% rocznie od sumy przyznanego jej odszkodowania, o ile suma ta przekracza 20 zł. na jednym liście przewozowym.
2. Odsetki liczy się od dnia wniesienia reklamacji zgodnie z § 40.

§ 38. Zwrot odszkodowania.

Wszelkie odszkodowanie niesłusznie otrzymane należy zwrócić.

Jeżeli reklamujący otrzymał odszkodowanie przez oszustwo, kolej żelazna ma prawo — niezależnie od wspomnianego zwrotu i od odpowiedzialności karno-sądowej — żądać nadto dodatkowego wpłacenia sumy równej kwocie niesłusznie wypłaconej tytułem odszkodowania.

§ 39. Odpowiedzialność kolei żelaznej za czynności swych pracowników. Zażalenia.

1. Kolej żelazna odpowiada za swych pracowników oraz za inne osoby, któremi posługuje się przy wykonywaniu przewozu, którego się podjęła.
2. Jeżeli na żądanie interesanta pracownicy kolei żelaznej sporządzają listy przewozowe, dokonywują tłumaczeń lub spełniają inne czynności, do których kolej żelazna nie jest obowiązana, uważa się ich za działających z polecenia i na odpowiedzialność osoby, dla której wykonywują te czynności.
3. Zażalenia na działalność organów kolejowych można wnosić ustnie lub na piśmie. Zażalenia powinny być rozpatrzone i rozstrzygnięte przez kolej żelazną w możliwie krótkim czasie.

R o z d z i a ł II.

Reklamacje. Powództwa z umowy o przewóz. Przedawnienie.

§ 40. Reklamacje.

1. Z roszczeniami z umowy o przewóz (reklamacjami) zgłaszać się należy na piśmie do jednej z kolei żelaznych oznaczonych w § 42.
2. Prawo do wnoszenia reklamacyj przysługuje tym osobom, które w myśl § 41 mają prawo do powództwa przeciw kolei żelaznej.
3. Jeżeli reklamuje nadawca, musi on złożyć wtórnik listu przewozowego. Jeżeli reklamuje odbiorca, musi przedstawić list przewozowy. Nie będąc w posiadaniu wtórnika listu przewozowego, nadawca może wnieść reklamacje tylko za zgodą odbiorcy lub gdy udowodni, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

4. Przy reklamacjach z powodu całkowitego lub częściowego zaginięcia, albo uszkodzenia przesyłki, należy uzasadnić podaną wartość tejże.

5. Do reklamacyj wnoszonych przez inne osoby, niż uprawnione do tego zgodnie z § 41, muszą być dołączone oddzielne oświadczenia, że osoba uprawniona zgadza się na wypłacenie odszkodowania osobie reklamującej. W oświadczeniach takich powinny być wymienione listy przewozowe, stanowiące przedmiot reklamacji. Kolej żelazna może zażądać, aby podpisy na rzeczonych oświadczeniach były uwierzytelnione. Oświadczeń tych kolej żelazna nie zwraca osobie reklamującej.

6. Reklamacje o zwrot wszelkich nadpłat z tytułu nieprawidłowo obliczonych należności muszą być poparte szczegółowym uzasadnieniem.

7. List przewozowy, jego wtórnik i inne dokumenty, które uprawniony uzna za potrzebne dołączyć do reklamacji, muszą być przedstawione w oryginale lub też w uwierzytelniczonych odpisach. W tym ostatnim wypadku jednak należy przed ostatecznym załatwieniem reklamacji przedstawić kolei żelaznej oryginał listu przewozowego, jego wtórnik lub kwitu zaliczeniowego, na którym zapisuje się załatwienie reklamacji.

8. Kolej żelazna obowiązana jest jak najrychlej załatwić pisemnie wniesioną reklamację. W razie uwzględnienia reklamacji, choćby częściowo, kolej żelazna ponosi koszty doręczenia odpowiedzi i należnej kwoty.

§ 41. Osoby, uprawnione do powództwa przeciw kolei żelaznej.

1. Prawo wnoszenia skargi o zwrot kwot, zapłaconych z tytułu umowy o przewóz służy tylko nadawcy lub odbiorcy, w zależności od tego, który z nich zapłaty dokonał.

2. Prawo wnoszenia skarg z powodu zaliczeń służy tylko nadawcy.

3. Prawo wnoszenia przeciw kolei żelaznej innych skarg sądowych, wynikających z umowy o przewóz służy:

nadawcy, dopóki przysługuje mu prawo zmiany umowy o przewóz w myśl § 21, odbiorcy od chwili, gdy otrzymał list przewozowy.

4. Przy wniesieniu skargi nadawca musi przedstawić wtórnik listu przewozowego. Nie będąc w posiadaniu wtórnik, nadawca może dochodzić sądowo swych praw przeciw kolei żelaznej tylko za zgodą odbiorcy lub gdy udowodni, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

§ 42. Koleje żelazne, przeciw którym można wystąpić z powództwem.

1. Powództwo o zwrot kwot zapłaconych z tytułu umowy o przewóz można wnieść tylko przeciw tej kolei żelaznej, która kwoty te pobrała.

2. Skargę z tytułu zaliczeń można wnieść tylko przeciw kolei nadawczej.

3. Skargi sądowe z powodu wszelkich innych roszczeń z tytułu umowy o przewóz można wnieść przeciw kolei nadawczej, kolei odbiorczej, lub przeciw tej kolei żelaznej, na której zaszedł fakt uzasadniający roszczenie.

Powód ma prawo wyboru między wymienionymi kolejami; po wniesieniu skargi prawo wyboru wygasa.

4. Skargę sądową można wnieść przeciw innej kolei żelaznej, niż wskazanej w powyższych paragrafach w drodze skargi wzajemnej lub ekscpcji, jeżeli roszczenie dotyczy tej samej umowy o przewóz.

5. Postanowienia niniejszego artykułu nie mogą być stosowane przy regresach kolei żelaznych między sobą (rozdział III tytuł III).

§ 43. Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki.

1. Jeżeli kolej żelazna zauważy lub poweźmie przypuszczenie, albo osoba uprawniona oświadczy, iż nastąpiło częściowe zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki, kolej żelazna jest obowiązana bezzwłocznie stwierdzić protokółarnie stan i wagę przesyłki, tudzież w miarę możliwości określić wysokość szkody, jej przyczynę oraz czas, kiedy szkoda powstała.

Odpis takiego protokołu należy wydać osobie uprawnionej, o ile tego zażąda.

2. Do udziału w sporządzeniu protokołu w myśl p. 1 paragrafu niniejszego powinna być wezwana osoba, uprawniona do rozporządzania przesyłką. Jeżeli wezwanie tej osoby nie jest możliwe, lub jeżeli osoba ta nie zgłosi się w terminie, oznaczonym przez kolej żelazną, wówczas należy w tym celu wezwać dwóch świadków postronnych, w razie zaś potrzeby — rzeczoznawcę.

3. Jeżeli czynności powyższe, podjęte na żądanie osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką, nie wykażą częściowego zaginięcia albo uszkodzenia przesyłki lub też potwierdzą tylko już przyznane przez kolej żelazną braki względnie uszkodzenia przesyłki to osoba, która zażądała sporządzenia protokołu ponosi koszty z czynności tych wynikające.

4. Jeżeli osoba uprawniona nie zgadza się z tem, co stwierdzono w protokóle, może ona zażądać, aby stan i wagę przesyłki, tudzież przyczyny oraz wysokość szkody stwierdzono przez organa sądowe.

§ 44. Wygaśnięcie roszczeń przeciw kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz.

1. Z chwilą odbioru przesyłki wygasają przeciw kolei żelaznej wszelkie roszczenia z tytułu umowy o przewóz, z wyjątkiem:

(1) roszczeń o odszkodowanie, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynikła wskutek złej woli lub ciężkiego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej;

(2) roszczeń z powodu przekroczenia terminu dostawy, jeżeli zapowiedziano je na piśmie jednej z kolei żelaznych, wymienionych w p. 3 § 42 w ciągu dni 14, nie wliczając dnia odbioru przesyłki;

(3) roszczeń o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

a) jeżeli to zaginięcie lub uszkodzenie stwierdzono zgodnie z § 43 przed odbiorem przesyłki przez osobę uprawnioną;

b) jeżeli stwierdzenie, przepisane § 43 nie zostało dokonane z winy kolei żelaznej;

(4) roszczeń o odszkodowanie za uszkodzenia, nie dające się z zewnątrz zauważyć, a stwierdzone po odbiorze przesyłki, o ile przytem zachodzą będą wszystkie poniżej podane warunki jednocześnie:

a) że kolej żelazna nie wyraziła wobec osoby uprawnionej gotowości sprawdzenia stanu przesyłki przed wydaniem;

b) że z żądaniem stwierdzenia stanu przesyłki zgodnie z § 43 wystąpiono natychmiast po wykryciu szkody, najpóźniej jednak w 7 dni po odbiorze przesyłki;

c) że osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem do przewozu a wydaniem przesyłki;

(5) roszczeń o zwrot nadpłaconych kwot (§ 18) lub roszczeń z tytułu zaliczeń.

2. Osoba uprawniona może odmówić przyjęcia przesyłki nawet po otrzymaniu listu przewozowego i zapłaceniu należności przewozowej, jeżeli kolej żelazna nie dokonała żądanego przez osobę uprawnioną stwierdzenia domniemanej szkody.

3. Zastrzeżenia, poczynione przy odbiorze przesyłki a nie uznane przez kolej żelazną nie mają znaczenia.

4. Jeżeli przy wydawaniu okaże się brak sztuk, wymienionych w liście przewozowym, osoba uprawniona może zaznaczyć na pokwitowaniu z odbioru, przewidzianem w p. 9 § 16, że jej nie wydano takich to a takich sztuk, z dokładnem ich wyszczególnieniem.

§ 45. Przedawnienie roszczeń z tytułu umowy o przewóz.

1. Roszczenia z tytułu umowy o przewóz przedawniają się po roku.

Przedawnienie następuje natomiast z upływem trzech lat, jeżeli dotyczy:

a) roszczeń o wypłatę zaliczeń, pobranych przez kolej żelazną od odbiorców;

b) roszczeń z tytułu szkody, spowodowanej złą wolą lub ciężkiem niedbalstwem;

c) roszczeń z tytułu oszustwa, przewidzianego w § 38.

2. Przedawnienie liczy się:

- a) dla roszczeń o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy od dnia odbioru przesyłki;
- b) dla roszczeń o odszkodowanie z powodu całkowitego zaginięcia, od dnia upłynięcia terminu dostawy;
- c) dla roszczeń o zapłatę reklamantowi albo zwrot kolei żelaznej należności lub dopłat z tytułu przewozu dla roszczeń o sprostowanie błędnego obliczenia należności przy niewłaściwym zastosowaniu taryfy lub w razie omyłki w obliczeniu: od dnia uiszczenia opłat przewozowych, należności dodatkowych lub dopłaty, jeżeli zaś uiszczenie to nie nastąpiło, od dnia nadania przesyłki do przewozu, a w razie sprzedaży przesyłki od dnia sprzedaży;
- d) dla roszczeń z tytułu zaliczeń — od 30-go dnia po upływie terminu dostawy;
- e) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty, żądanej przez władze celne, — od dnia wniesienia żądania przez władzę celną.

Dnia, oznaczonego jako początek przedawnienia, nie wlicza się do okresu przedawnienia.

3. Przedawnienie zawiesza się w razie wniesienia pisemnej reklamacji do kolei żelaznej zgodnie z § 40. Przedawnienie biegnie w dalszym ciągu od dnia, w którym kolej żelazna udzieliła pisemnie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. Dowodu, iż reklamację wniesiono lub że żądaniu odmówiono oraz zwrócono dokumenty, dostarczyć ma strona, która się na tę okoliczność powołuje.

Dalsze z tego samego tytułu wniesione reklamacje nie wstrzymują biegu przedawnienia.

4. Przerwy przedawnienia normują ogólne przepisy prawne.

§ 46. Niedopuszczalność wznawiania roszczeń wygasłych lub przedawnionych.

Roszczeń wygasłych lub przedawnionych w myśl § 44 i 45 nie można wznowić ani w drodze skargi wzajemnej ani w drodze ekscpepcji.

ROZDZIAŁ III.

Rozrachunek. Regres wzajemny Kolei żelaznych. Waluta.

§ 47. Rozrachunek między kolejami żelaznymi.

1. Kolej żelazna, która bądź przy nadaniu, bądź przy wydaniu przesyłki pobrała należności przewozowe lub inne opłaty, wynikające z umowy o przewóz, obowiązana jest z tych wpływów wypłacić kolejom żelaznym, uczestniczącym w przewozie, przypadające na ich dobro kwoty.

2. Oddanie przesyłki kolei sąsiedniej daje prawo kolei oddającej do niezwłocznego obciążenia kolei przyjmującej kwotą należności przewozowych i innych opłat zgodnie z listem przewozowym, z zastrzeżeniem ostatecznego obrachunku w myśl p. 1 paragrafu niniejszego.

3. Kolej nadawcza odpowiada za niepobranie wziętych przez nadawcę na swój rachunek zgodnie z listem przewozowym należności przewozowych i innych opłat, zachowując prawo dochodzenia swych roszczeń do nadawcy.

4. Kolej przeznaczenia, która wyda przesyłkę bez pobrania należności przewozowych i innych opłat, jakimi przesyłka zgodnie z listem przewozowym była obciążoną, odpowiada za te należności i opłaty, zachowując prawo dochodzenia swych roszczeń do odbiorcy.

§ 48. Regres przy odszkodowaniu za całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie przesyłki i za przekroczenie terminu dostawy.

1. Kolej żelazna, która na mocy niniejszego regulaminu wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki, albo za przekroczenie terminu dostawy, ma prawo regresu do kolei żelaznych, które uczestniczyły w przewozie, — w myśl następujących postanowień:

- a) kolej żelazna, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei żelaznych, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną. W razie niemożności stwierdzenia winy poszczególnych kolei żelaznych, odszkodowanie dzieli się według zasad, wskazanych poniżej pod lit. c);
- c) jeżeli niema dowodu, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei żelaznych, to należne odszkodowanie dzieli się na wszystkie koleje żelazne, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich liniach. Podziału dokonywa się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

2. W razie niewypłacalności jednej z kolei żelaznych, udział na nią przypadający dzieli się pomiędzy wszystkie koleje żelazne, które uczestniczyły w przewozie, w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

§ 49. Waluta.

1. Wszelkie opłaty skutecznie należy w walucie krajowej, mającej obieg prawny.

2. Na stacjach, gdzie zachodzi potrzeba po temu lub w szczególnie wskazanych komunikacjach, kolej żelazna może według swego uznania zarządzić przyjmowanie opłat również w walucie zagranicznej.

3. Kolej żelazna obowiązana jest podawać do wiadomości w ogłoszeniach, wywieszonych przy okienkach kasowych lub w inny odpowiedni sposób, kursy, po jakich przelicza należności przewozowe, zaliczenia, opłaty dodatkowe lub inne opłaty, wyrażone w obcych walutach a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia).

4. Kolej żelazna obowiązana jest w ten sam sposób ogłaszać kursy, po jakich przyjmuje zapłatę w obcej walucie (kursy przyjmowania).

PRZEPISY

dotyczące przedmiotów, przyjmowanych do przewozu
kolejami żelaznymi warunkowo.

KLASA I.

Materiały wybuchowe.

1a. Materiały wybuchowe i strzelnicze.

U w a g i o g ó l n e.

1. Materiały, które nie służą dla celów strzelniczych lub wybuchowych i wskutek zapalenia przez ogień nie mogą być doprowadzone do wybuchu, a na tarcie i uderzenie nie są wrażliwsze od dwinitrobenzolu, nie należą w rozumieniu niniejszych przepisów do materiałów wybuchowych i strzelniczych.

2. Do przewozu kolejowego materiał wybuchowy lub strzelniczy dopuszcza Ministerstwo Komunikacji, przyczem dla materiałów wybuchowych górniczych po zakomunikowaniu mu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu o dopuszczeniu go do użycia w górnictwie; dla materiałów mających zastosowanie w wojsku, — po zawiadomieniu Ministerstwa Spraw Wojskowych.

3. Dopuszczenie materiału wybuchowego lub strzelniczego do przewozu kolejowego zachodzi na podstawie prób na bezpieczeństwo przy przewozie, wykonanie których zarządza:

- a) dla materiałów wybuchowych górniczych — Ministerstwo Przemysłu i Handlu;
- b) dla materiałów wybuchowych i strzelniczych, stosowanych w wojsku — Ministerstwo Spraw Wojskowych;
- c) dla materiałów wybuchowych niegórniczych i nie mających zastosowania w wojsku — Ministerstwo Komunikacji.

4. Wytwórca obowiązany jest stale sprawdzać próbami, że miarodajne własności materiału wybuchowego, dopuszczonego do przewozu, są zachowane.

5. Pomimo odpowiedzialności wytwórcy za zachowanie miarodajnych własności materiału wybuchowego, do przewozu dopuszczonego, Ministerstwo Komunikacji może zawsze sprawdzić zachowanie tych warunków i, w razie ich niewypełnienia, przewozu danego materiału wzbronić.

Do przewozu dopuszczone są tylko niżej wymienione materiały wybuchowe.

A.

Materiały wybuchowe ¹⁾.

1 Grupa. Materiały wybuchowe, bezpieczne przy zwykłych czynnościach, dopuszczone do przewozu w ilościach dowolnych, jako przesyłki zwyczajne.

- a) Materiały wybuchowe amono-saletrzane (główna część składowa saletra amonowa), o ile one w temperaturze 75° w ciągu 48 godzin nie wydzielają tlenków azotu, oraz o ile one tak przed tą próbą, jak i po niej okażą się na uderzenie, tarcie i zapalenie nie więcej niebezpieczne niż amonit 1 o składzie następującym:

¹⁾ W materiałach wybuchowych, zawierających nitroglicerynę, oprócz żelatyny wybuchowej, nitrogliceryna może być zastąpiona innymi nitropochodnymi gliceryny lub dwinitroglukolem.

80% saletry, 12% trójnitrotoluolu, 4% mączki drzewnej i 4% nitrogliceryny.

Tego rodzaju materiały wybuchowe, których skład chemiczny znajduje się w granicach, wykazanych niżej mieszanin, dopuszczone są do przewozu:

- a) tymczasowo, jeżeli ich dokładny skład chemiczny został podany Ministerstwu Komunikacji;
- β) ostatecznie, jeżeli na podstawie tego podania zostanie potwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji przyjęcie ich na listę materiałów wybuchowych, dopuszczonych do przewozu.

1. Górnicze materiały wybuchowe.

A. Materiały wybuchowe skalne.

A m o n i t 1. Mieszanina 77% do 85% saletry amonowej, której część do 10% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 1% do 6% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, 10% do 18% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 3% do 4% nitrogliceryny (też żelatynowanej).

A m o n i t 2. Mieszanina 77% do 87% saletry amonowej, której część do 10% całej ilości materiału wybuchowego, może być zastąpiona przez saletrę potasową, 1% do 6% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów $\frac{i}{\text{albo}}$ naturalnego błonnika zmienionego w drodze chemicznej lub biologicznej, 12% do 20% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę.

A m o n i t 3. Mieszanina 72% do 76% saletry amonowej, której część do 10% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 3% do 5% nadchloranu potasu, 1% do 4% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, 11% do 15% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 3% do 4% nitrogliceryny (też żelatynowanej).

A m o n i t 4. Mieszanina 70% do 77% saletry amonowej, 5% do 10% nadchloranu potasu, 1% do 4% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów $\frac{i}{\text{albo}}$ naturalnego błonnika zmienionego drogą chemiczną lub biologiczną, 10% do 16% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę.

A m o n i t 5. Mieszanina 73% do 84% saletry amonowej, której część do 5% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 2% do 12% glinu, 5% do 15% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, do 5% nadchloranu potasu, do 4% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ celulozy lub naturalnego błonnika zmienionego w drodze chemicznej lub biologicznej, do 4% stałych albo płynnych węglowodorów.

A m o n i t 6. Mieszanina 82% do 88% saletry amonowej, której część do 10% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 1% do 6% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, 3% do 8% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 3% do 4% nitrogliceryny (też żelatynowanej).

A m o n i t 7. Mieszanina 83% do 88% saletry amonowej, której część do 10% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 1% do 6% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów $\frac{i}{\text{albo}}$ celulozy lub naturalnego zmienionego w drodze chemicznej lub biologicznej błonnika, 7% do 11% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę.

Amonit 8. Mieszanina 76% salety amonowej, 11% trójnitrotoluolu, 6% nitrogliceryny, 2% mączki drzewnej, 5% glinu metalicznego.

Żelatyna amonowa. Mieszanina 28% do 33% dwunitrochlorhydriny, której część do 5% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitroglicerynę, 1% do 3% nitrocelulozy kolodjonowej, 45% do 50% salety amonowej, 10% do 15% azotanów alkalicznych, 6% do 12% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, do 2% mączki roślinnej.

B. Materiały wybuchowe powietrzne.

Bradyt powietrzny A. Mieszanina 79,5% salety amonowej, 4% nitrogliceryny, 2% trójnitrotoluolu, 1,5% mączki drzewnej, 13% soli kuchennej.

Bradyt powietrzny B. Mieszanina 65,5% salety amonowej, 7,5% dwunitronaftaliny, 6% nitrogliceryny, 20% soli kuchennej, 1% mączki drzewnej.

Bradyt powietrzny C. Mieszanina 64,7% salety amonowej, 4% nitrogliceryny, 8% trójnitrotoluolu, 1,3% mączki drzewnej, 2% węgla drzewnego, 20% soli kuchennej.

Bradyt powietrzny D. Mieszanina 74,7% salety amonowej, 4% nitrogliceryny, 12% trójnitrotoluolu, 1,3% mączki drzewnej, 1% węgla drzewnego, 7% soli kuchennej.

Bradyt powietrzny E. Mieszanina 63% salety amonowej, 6% nadchloranu potasu, 7% trójnitrotoluolu, 4% nitrogliceryny, 2% mączki drzewnej, 18% soli kuchennej.

Bradyt powietrzny F. Mieszanina 77,5% salety amonowej, 4% nadchloranu potasu, 4% trójnitrotoluolu, 4% nitrogliceryny, 1,5% mączki drzewnej, 9% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny A. Mieszanina 62% salety amonowej, 5% salety potasowej, 6,3% trójnitrotoluolu, 0,7% dwunitrotoluolu, 4% mączki drzewnej, 4% nitrogliceryny, 18% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny B. Mieszanina 61,5% salety amonowej, 3% salety barowej, 5% dwunitrotoluolu, 4% mączki drzewnej, 4% nitrogliceryny żelatynowanej, 22,5% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny C. Mieszanina 57% salety amonowej, 22% salety sodowej, 4% nitrogliceryny, 3,5% węgla drzewnego, 7% chlorku amonu i 3% siarki.

Lignozyt powietrzny D. Mieszanina 81% salety amonowej, 4% nitrogliceryny, 4% mononitronaftaliny, 2% mączki drzewnej, 9% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny E. Mieszanina 53% salety amonowej, 6% nitrogliceryny, 3% trójnitrotoluolu, 2% mączki drzewnej, 1% węgla drzewnego, 35% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny F. Mieszanina 83% salety amonowej, 2% salety barowej, 4% nitrogliceryny, 3% dwunitrotoluolu, 2% grafitu, 6% chlorku potasu.

Lignozyt powietrzny G. Mieszanina 54% salety amonowej, 22% salety sodowej, 4% nitrogliceryny, 3,5% mączki drzewnej, 3,5% węgla drzewnego, 10% soli kuchennej i 3% siarki.

Lignozyt powietrzny H. Mieszanina 67% salety amonowej, 5% salety potasowej, 5% mononitronaftaliny, 4% nitrogliceryny, 15% soli kuchennej, 4% mączki drzewnej.

Lignozyt powietrzny I. Mieszanina 70% salety amonowej, 5% salety sodowej, 4% mononitronaftaliny, 4% nitrogliceryny, 5% nadchloranu potasu, 5% soli kuchennej, 3% chlorku amonu, 4% mączki drzewnej.

Westfalit powietrzny A. Mieszanina 84% salety amonowej, 2,4% salety barowej, 1,6% naftaliny, 4% nitrogliceryny, 8% chlorku potasu.

Westfalit powietrzny B. Mieszanina 82% saletry amonowej, 1,5% mączki drzewnej, 1,5% węgla, 4% nitrogliceryny, 11% chlorku potasu.

Westfalit powietrzny D. Mieszanina 83,5% saletry amonowej, 4% nitrogliceryny, 1,5% trójnitrotoluolu flegm., 2% mączki drzewnej, 9% chlorku potasu.

Kahicyt amonowy powietrzny A. Mieszanina 64,7% saletry amonowej, 8% trójnitrotoluolu, 2% węgla, 1,3% mączki drzewnej, 4% żelatynowanej nitrogliceryny, 20% chlorku sodu.

Kahicyt amonowy powietrzny B. Mieszanina 67% saletry amonowej, 6% dwunitrotoluolu, 1,5% mączki drzewnej, 1,5% węgla, 4% żelatynowanej nitrogliceryny, 20% chlorku sodu.

Pionkit powietrzny A. Mieszanina 62% saletry amonowej, 4% nitrogliceryny, 10% nitrotoluolu, 2% mączki drzewnej, i 22% soli kuchennej.

Pionkit powietrzny B. Mieszanina 81% saletry amonowej, 3% trójnitrotoluolu, 4% nitrogliceryny, 2% celulozy, 10% soli kuchennej.

Bradyt leśno-rolniczy. Mieszanina 70% saletry amonowej, 12% trójnitrotoluolu i innych związków azotowych, 0,5% nitrogliceryny, 7% nadchloranu potasu, 1,5% mączki drzewnej, 1% węgla drzewnego, 8% soli kuchennej.

II. Inne materiały wybuchowe.

b) **Nitrozwiązki Organiczne** o ile one na uderzenie, tarcie i zapalenie nie są niebezpieczniejsze, niż czysty kwas pikrynowy, a w temperaturze 75° w ciągu 48 godzin nie zmieniają swej wagi (patrz też 2 grupę punkt a), a mianowicie:

α) nierozpuszczalne w wodzie, nie tworzące soli wybuchowych:

Trójnitrotoluol czysty jak również mieszany z saletą amonową (rozcieńczony saletą amonową trójnitrotoluol do napełniania pocisków), albo z dwunitrotoluolem, terpentyną i najwyżej z 0,5% nitrocelulozy kolodjonowej (plastrotyl), następnie t. zw. **trójnitrotoluol płynny** (obejtna mieszanina nitropochodnych toluolu płynna w zwykłej temperaturze) i **trójnitrotoluol plastyczny** (plastyczna mieszanina krystalicznego i płynnego trójnitrotoluolu, zawierająca najwyżej 0,5% bawełny kolodjonowej) i trójnitrotoluol w prasowanej mieszaninie z saletą amonową i glinem (amonal).

Materiały te nie powinny być bardziej niebezpieczne niż chemicznie czysty „Trójnitrotoluol”.

Trójnitroanizol,
Trójnitroksylol,
Trójnitromezytylen,
Trójnitropseudokumol,
Trójnitrobenzol,
Trójnitrochlorbenzol,
Trójnitroanilina,
Trójnitronaftalina,
Czteronitronaftalina,
Sześciornitrodwufenilamina,
Siarczek sześciornitrodwufenilu.

β) **W wodzie rozpuszczalne:**

Kwas pikrynowy. Kwas ten nie powinien zawierać żadnych domieszek, które czyniłyby go bardziej niebezpiecznym niż chemicznie czysty produkt.

Trójnitrokresol,
Trójnitronaftol,
Czteronitronaftol.

γ) Mieszaniny z wyżej wymienionych materiałów (α i β) zmieszane pomiędzy sobą, albo z innymi aromatycznymi nitrozwiazkami, które w rozumieniu niniejszych przepisów nie są materiałami wybuchowymi, jak np. jednonitrotoluol, oraz z innymi niezwiększającymi niebezpieczeństwa domieszkami.

Tu należą:

I. Górnicze materiały wybuchowe.

Pikryt. Mieszanina 90 do 100% kwasu pikrynowego, którego część do 20% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez inne aromatyczne związki nitrowe, 10% do 0% wody lub innych niezwiększających niebezpieczeństwa domieszek.

Heksamit. Mieszanina 60% do 90% sześciornitrodwufenilaminy, której część do 40% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez kwas pikrynowy, 10% do 40% dwunitro $\frac{1}{\text{albo}}$ trójnitrotoluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ trójnitronaftaliny, najwyżej 4% mączki roślinnej.

II. Inne materiały wybuchowe.

(na razie w obrocie się nie znajdują).

c) **Nitroceluloza.** (Bawełna strzelnicza, bawełna kolodjonowa) o ile ona odpowiada następującym warunkom stałości:

1. Ilość wydzielającego się w temperaturze 132° w ciągu dwóch godzin tlenku azotu nie może być większą niż 3 cm³ na 1 gr. nitrocelulozy.

2. Temperatura zapłnienia nitrocelulozy musi być wyższą od 180°.

α) Bawełna strzelnicza i bawełna kolodjonowa nie prasowana, również bawełna strzelnicza w postaci kłaczków z zawartością przynajmniej 25% wody lub alkoholu (75 części materji suchej i 25 części płynu);

β) bawełna strzelnicza i bawełna kolodjonowa prasowana z zawartością co najmniej 15% wody (85 części materji suchej i 15 części wody). (Patrz też 2 grupę p. b.).

d) **Proch i materiały wybuchowe o składzie zbliżonym do prochu czarnego, bezpieczne przy zwykłych czynnościach,** o ile one na uderzenie, tarcie i zapalenie nie okazują się więcej niebezpieczne niż saletra wybuchowa 2, o składzie następującym: 75% saletry sodowej, 10% siarki, 15% węgla brunatnego.

Tu należą:

I. Górnicze materiały wybuchowe.

Proch górniczy 4. Mieszanina 65% do 70% saletry potasowej, 8% sadzy, 10% do 15% celulozy, 8% do 12% siarki, do 3% siarczanu żelaza.

Proch górniczy 5. Mieszanina 70% do 73% saletry potasowej, 17% do 19% siarki, 5% do 7% węgla drzewnego, 5% do 7% celulozy lub naturalnego błonnika zmiennej drogą chemiczną lub biologiczną.

Saletra wybuchowa 2. Mieszanina 70% do 75% saletry sodowej, której część do 5% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 10% do 16% węgla brunatnego, 9% do 15% siarki.

Saletra wybuchowa 3. Mieszanina 71% do 76% saletry sodowej, której część do 5% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 9% do 11% siarki, 15% do 19% paku, którego część do 10% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez węgiel, do 1% dwuchromianu potasu.

Saletra wybuchowa 4. Mieszanina 65% do 70% saletry sodowej, której część do 40% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 8% sadzy, 10% do 15% celulozy, 8% do 12% siarki, do 3% siarczanu żelaza.

Saletra wybuchowa 5. Mieszanina 70% do 75% saletry sodowej, której część do 40% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 17% do 19% siarki, 5% do 7% węgla, 5% do 7% celulozy albo naturalnego blonnika, zmienionego w drodze chemicznej lub biologicznej.

II. Inne materiały wybuchowe.

(na razie w obrocie się nie znajdując).

e) Chloranowe i nadchloranowe materiały wybuchowe.

Mieszanina chloranów albo nadchloranów alkalicznych lub ziem alkalicznych ze związkami obfitującymi w węgiel, jak węglowodory, żywice, oleje nitrowane, aromatyczne węglowodory, mączki roślinne, sole nieorganiczne i t. p. Mieszaniny chloranowe nie powinny zawierać żadnych soli amonowych. Na uderzenie, tarcie i zapalenie powinny być te materiały wybuchowe nie więcej niebezpieczne niż chloranowy materiał wybuchowy o składzie następującym: 79% chloranu potasu, 15% dwunitrotoluolu, 5% oleju rycynowego, 1% nitronaftaliny. Tu należą:

I. Górnicze materiały wybuchowe.

A. Chloranowe materiały wybuchowe.

Chloratyt 1. Mieszanina 70% do 80% chloranu potasu $\frac{i}{\text{albo}}$ sodu, których część do 20% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nadchloran potasu $\frac{i}{\text{albo}}$ saletrę potasową, 12% do 20% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 1% do 5% mączki roślinnej, 3% do 5% stałych węglowodorów $\frac{i}{\text{albo}}$ olejów $\frac{i}{\text{albo}}$ tłuszczów, 2% do 6% nitrogliceryny niezżelatynowanej.

Chloratyt 2. Mieszanina 70% do 85% chloranu potasu $\frac{i}{\text{albo}}$ chloranu sodu, część których w ilości do 20% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nadchloran potasu, 10% do 20% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 1% do 5% mączki roślinnej, 3% do 5% stałych węglowodorów $\frac{i}{\text{albo}}$ olejów $\frac{i}{\text{albo}}$ tłuszczów.

Chloratyt 3. Mieszanina 88% do 91% chloranu potasu $\frac{i}{\text{albo}}$ chloranu sodu, 8% do 12% płynnych węglowodorów o temperaturze zapłoniczenia nie niższej niż 30° i do 3% mączki roślinnej.

B. Nadchloranowe materiały wybuchowe.

Nadchloratyt 1. Mieszanina 60% do 75% nadchloranu potasu, którego część do 10% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę amonową $\frac{i}{\text{albo}}$ saletrę potasową, 1% do 5% mączki roślinnej, 20% do 30% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 3% do 6% nitrogliceryny niezżelatynowanej.

Nadchloratyt 2. Mieszanina 62% do 75% nadchloranu potasu, którego część do 10% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę amonową $\frac{i}{\text{albo}}$ saletrę potasową, 1% do 8% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów 20% do 30% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę.

Nadchloratyt 3. Mieszanina 30% do 40% nadchloranu potasu $\frac{i}{\text{albo}}$ amonu, 35% do 45% saletry amonowej, której część w obecności nadchloranu amonu musi być zastąpiona równoważną mu ilością saletry potasowej, 15% do 20% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę, 3% do 8% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów.

II. Inne materiały wybuchowe.

(na razie w obrocie się nie znajdują).

- f) Prochowa masa surowa (do wyrobu prochu bezdymnego) z zawartością co najmniej 30% wody.

2 grupa. Materiały wybuchowe, które mogą być przewożone tylko jako przesyłki pół- i całowagonowe.

- a) Organiczne nitrozwiązki i mieszaniny ich, nie odpowiadające wymaganiom punktu b) grupy 1, które jednak w stanie suchym w temperaturze 75° w ciągu 48 godzin zachowują ciężar stały i na uderzenie, tarcie i zapalenie nie są więcej niebezpieczne,
- α) suche oraz mokre, nierozpuszczalne w wodzie, niż czteronitrometyloanilina,
- β) mokre, rozpuszczalne w wodzie, niż trójnitrorezorcyna.

Nitrozwiązki rozpuszczalne w wodzie nie powinny wydzielać płynu.

- b) Nitroceluloza (Bawełna strzelnicza, bawełna kolodjonowa), o ile odpowiada następującym warunkom stałości:

1. Ilość wydzielającego się w temperaturze 132° w ciągu dwóch godzin tlenu azotu nie może być większą niż 3 cm³ na 1 gr. nitrocelulozy.

2. Temperatura zapłnienia nitrocelulozy musi być wyższą od 180°.

- α) Bawełna strzelnicza i bawełna kolodjonowa nie prasowane, z zawartością co najmniej 15% wody (85% materji suchej i 15% wody). Patrz też 1 grupę, punkt c), α), β);
- β) Mielona bawełna strzelnicza, również z domieszką 30% do 50% saletry potasowej lub barowej, prasowana w naboje z powłoką parafinową,
- c) Nitrowana chlorhydryna.

- d) Materiały wybuchowe chloranowe i nadchloranowe, które nie odpowiadają warunkom 1 grupy punkt e), ale nie są więcej niebezpieczne niż chloranowy materiał wybuchowy o składzie następującym: 85% chloranu potasu i 15% kalafonji.

- e) Proch czarny (Mieszanina saletry potasowej, siarki i węgla) w postaci mączki, ziaren lub prasowany oraz materiały wybuchowe o składzie zbliżonym do prochu czarnego, które nie odpowiadają warunkom 1 grupy, punkt d), lecz na uderzenie, tarcie i zapalenie są nie więcej niebezpieczne, niż zmielony na pył proch myśliwski o składzie następującym: 75% saletry potasowej, 10% siarki i 15% węgla drzewnego. Tu należą:

I. Górnicze materiały wybuchowe.

Proch górniczy 1. Mieszanina 73% do 77% saletry potasowej, 10% do 15% węgla drzewnego, 8% do 15% siarki.

Proch górniczy 2. Mieszanina 68% do 72% saletry potasowej, 28% do 32% węgla drzewnego i siarki.

Proch górniczy 3. Mieszanina 63% do 67% saletry potasowej, 33% do 37% węgla drzewnego i siarki.

Saletra wybuchowa 1. Mieszanina 70% do 75% saletry sodowej, część której w ilości do 25% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 10% do 16% węgla, 9% do 15% siarki.

II. Inne materiały wybuchowe.

(na razie w obrocie się nie znajdują).

- f) Dynamity i materiały wybuchowe o składzie zbliżonym do dynamitów pochodzące z fabryk krajowych, uprawnio-

nych do wytwarzania ich lub z fabryk zagranicznych, które otrzymały zezwolenie na przewóz tych materiałów wybuchowych kolejami polskimi. Te materiały wybuchowe nie powinny być niebezpieczniejsze niż żelatyna wybuchowa lub dynamit okrzemkowy. Tu należą:

I. Górnicze materiały wybuchowe.

A. Materiały wybuchowe skalne.

Dynamit 1. Mieszanina 61% do 63,5% nitrogliceryny, 1,5% do 4% bawełny kolodjonowej, 25% do 29% saletry sodowej $\frac{i}{\text{albo}}$ nadchloranu potasu, 6% do 9% mączki drzewnej, również do 2% sody $\frac{i}{\text{albo}}$ kredy $\frac{i}{\text{albo}}$ nieszkodliwych barwiących składników, np. ochry, caput mortuum.

Dynamit 2. Mieszanina 56% do 61% nitrogliceryny, 4,5% do 9% nitrocelulozy, 3% do 8% mączki drzewnej, do 4% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 25% do 30% azotanów alkalicznych $\frac{i}{\text{albo}}$ nadchloranu potasu.

Dynamit 3. Mieszanina 34% do 39% nitrogliceryny, 1% do 6% nitrocelulozy, 1% do 6% mączki roślinnej, 6% do 10% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 44% do 54% azotanów alkalicznych $\frac{i}{\text{albo}}$ saletry amonowej $\frac{i}{\text{albo}}$ nadchloranu potasu.

Dynamit 4. Mieszanina 36% do 39,5% nitrogliceryny, 0,5% do 4% nitrocelulozy, 1% do 7% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, 40% do 50% azotanów alkalicznych $\frac{i}{\text{albo}}$ saletry amonowej $\frac{i}{\text{albo}}$ nadchloranu potasu, 7% do 12% nieorganicznych soli biernych.

Dynamit 5. Mieszanina 16% do 20% nitrogliceryny, 0,5% do 2% bawełny strzelniczej, 50% do 74% nadchloranu potasu $\frac{i}{\text{albo}}$ saletry amonowej $\frac{i}{\text{albo}}$ azotanów alkalicznych, 2% do 12% nitropochodnych toluolu $\frac{i}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{i}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 1% do 6% mączki roślinnej $\frac{i}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, do 12% chlorków alkalicznych.

Żelatyt. Mieszanina najmniej 20% żelatynowanej nitrogliceryny, z zawierającymi wodę środkami rozcieńczającymi, saletrą amonową, mączką drzewną, z aromatycznymi nitrozwiązkami, nie więcej niebezpiecznymi niż trójnitrotoluol, też z chlorkiem sodu, chlorkiem potasu, lub temu podobnymi nie zwiększającymi niebezpieczeństwa, obojętnymi, stałymi solami.

Żelatyna wybuchowa. Mieszanina 92% do 94% nitrogliceryny i 6% do 8% bawełny kolodjonowej.

B. Materiały wybuchowe powietrzne.

α) Półżelatynowane materiały wybuchowe powietrzne.

Balduryt powietrzny A. Mieszanina 12% żelatynowanej nitrogliceryny, 50% saletry amonowej, 2% dwunitrotoluolu, 2% mączki drzewnej, 0,5% pyłu węglowego, 33,5% chlorku sodu.

Balduryt powietrzny B. Mieszanina 12% nitrogliceryny żelatynowanej, 50% saletry amonowej, 1% pyłu węglowego, 35% soli kuchennej, 2% mączki drzewnej.

Bawaryt powietrzny A. Mieszanina 12% nitrogliceryny żelatynowanej, 55% saletry amonowej, 3% dwunitrotoluolu, 1% węgla, 1% mączki drzewnej, 28% chlorku sodu.

Bawaryt powietrzny B. Mieszanina 12% nitrogliceryny żelatynowanej, 56% saletry amonowej, 2% trójnitrotoluolu, 2% dwunitrotoluolu, 28% chlorku sodu.

§) **Zżelatynowane materiały wybuchowe powietrzne.**

Barbaryt powietrzny A. Mieszanina 30% żelatynowanej nitrogliceryny, 0,5% bawełny strzelniczej, 0,5% dwunitrotoluolu, 25% saletry amonowej, 3% saletry barowej, 1% talku, 40% chlorku potasu.

Barbaryt powietrzny B. Mieszanina 29,5% żelatynowanej nitrogliceryny, 0,5% bawełny strzelniczej, 1% gliceryny, 24% saletry amonowej, 2,5% saletry barowej, 1% talku, 41,5% soli kuchennej.

Barbaryt powietrzny C. Mieszanina 30% żelatynowanej nitrogliceryny, 34,5% chlorku potasu, 32,5% saletry amonowej, 1,5% naftaliny, 1% saletry sodowej, 0,5% gliceryny.

Aryt powietrzny A. Mieszanina 25% nitrogliceryny, 0,8% bawełny strzelniczej, 1% gliceryny (gęst. = 1,13), 29,5% saletry amonowej, 3,7% trójnitrotoluolu, 40% chlorku sodu.

Aryt powietrzny B. Mieszanina 25% nitrogliceryny, 0,8% bawełny strzelniczej, 1% gliceryny (gęst. = 1,13), 31% saletry amonowej, 4,2% trójnitrotoluolu, 38% chlorku sodu.

II. Inne materiały wybuchowe.

(na razie w obrocie się nie znajdują)

- g) **Amono-saletrzane** materiały wybuchowe, które nie są bezpieczne przy zwyczajnych czynnościach (t. j. nie odpowiadają warunkom grupy 1 punkt a), o ile one pod żadnym względem nie są niebezpieczniejsze niż żelatyna wybuchowa. Te materiały wybuchowe nie powinny zawierać żadnych chloranów i muszą pochodzić z fabryk krajowych, uprawnionych do ich wytwarzania lub z fabryk zagranicznych, które otrzymały zezwolenie na przewóz tych materiałów wybuchowych kolejami polskimi.
- h) **Próbki nowych materiałów wybuchowych do wagi 15 kg.** nadawane do zbadania pod adresem urzędownie uznanych pracowni chemicznych, o ile nie są one niebezpieczniejsze niż żelatyna wybuchowa lub dynamit krzemkowy (patrz też niżej podany wstęp do przepisów przewozowych art. 17).

B.

Materiały strzelnicze.

I grupa. Materiały strzelnicze dopuszczone do przewozu w ilościach dowolnych jako przesyłki zwyczajne, a mianowicie:

Prochy bezdymne żelatynowane nitrocelulozowe i nitroglicerynowe, luźne i w ładunkach, o ile odpowiadają one warunkom następującym:

1. Nitroceluloza użyta do fabrykacji powinna być najlepszego gatunku i zadośćuczynić następującym wymaganiom stałości:

- a) ilość wydzielającego się w temperaturze 132° w ciągu dwóch godzin tlenku azotu nie może być większą niż 3 cm³ na 1 gr. nitrocelulozy;
- b) temperatura zapłnienia nitrocelulozy musi być wyższą od 180° C.

2. Nitrogliceryna użyta do fabrykacji powinna być najlepszego gatunku, szczególnie nie zawierać wolnych kwasów.

3. Gotowy proch musi być zżelatynowany i odpowiadać następującym wymaganiom:

- a) prochy nitrocelulozowe powinny mieć temperaturę zapłoniczenia co najmniej 170°, a przy próbie na stałość w temperaturze 132° w ciągu najmniej 1 godziny nie wydzielają wyraźnie widocznych żółtoczerwonych gazów;
- b) prochy nitroglicerynowe powinny mieć temperaturę zapłoniczenia co najmniej 160°, a przy próbie na stałość w temperaturze 120° w ciągu najmniej 1½ godziny nie wydzielają wyraźnie widocznych żółtoczerwonych gazów.

2 grupa. Materiały strzelnicze, które mogą być przewożone tylko jako przesyłki pół i całowagonowe.

Bezdymne prochy zżelatynowane nitrocelulozowe i nitroglicerynowe, które nie odpowiadają wymaganiom dla prochów 1 grupy.

Bezdymne prochy niezżelatynowane nitrocelulozowe (tak zwane prochy mieszane).

Prochy czarne (prasowane i ziarniste) i prochy o zbliżonym składzie, używane dla celów strzelniczych.

Dobrze zżelatynowane włókna prochowe i wyroby z nich.

C.

Inne materiały zdolne do wybuchu.

1. Zdolne do wybuchu, lecz nie samozapalne wytwory chemiczne nie wykazane w działach A i B muszą być w stanie suchym poddane próbom na uderzenie, tarcie i zapalenie i przytem nie powinny okazać się niebezpieczniejszemi niż wzięty do porównania sproszkowany kwas pikrynowy o punkcie krzepnięcia co najmniej 120°.

2. Mieszanki mechaniczne o charakterze wybuchowym do materiałów danej grupy zaliczane być nie mogą.

UWAGA. Towary wymienione w załączniku B należy oznaczać w liście przewozowym według nazw, zawartych w tymże załączniku.

Nadawca winien w liście przewozowym podkreślić czerwonym atramentem nazwy towarów, wymienionych w klasie I.

Materiały, wyszczególnione w załączniku B, wolno pakować razem z innymi materiałami tylko wówczas, jeżeli to jest w tym załączniku dozwolone.

Wolno je z innymi materiałami ładować do tego samego wagonu, jeżeli niema co do tego zakazu w załączniku B

Przepisy przewozowe dla wymienionych pod Ia, A, B i C materiałów wybuchowych.

I. Przesyłki próbek.

W celu przeprowadzenia badań w urzędowych lub w urzędowo uznanych pracowniach i stacjach doświadczalnych mogą być przewożone jako drobniça:

- a) Próbkki nowych materiałów wybuchowych nie więcej niebezpiecznych niż porównawczy amonit 1 (patrz dział A, 1 grupa, a), w ilościach 5 kg. i tylko w postaci nabożów. Naboże muszą być przez owinięcie w mocny papier złączone w paczki wagi do 2½ kg. i następnie włożone w mocną wytrzymałą drewnianą skrzynkę, ta zaś w drugą drewnianą skrzynkę ochronną. Odległość pomiędzy ściankami obu skrzynek powinna wynosić co najmniej 5 cm. i musi być wypełniona ziemią okrzemkową lub trocinami. Na ochronnej skrzynce zewnętrznej musi się znajdować wyraźny i trwały o barwie czerwonej napis: „Próba materiału wybuchowego [Eksplozyw]”. Do listu przewozowego musi być dołączone zaświadczenie uznanego przez Zarząd Kolejowy chemika, że rodzaj i opakowanie przesyłki odpowiada niniejszym przepisom.

- b) Próbki dowolnych nowych materiałów wybuchowych w ilościach do 100 gr. i tylko w postaci nabojów. Naboje, o ile ich jest więcej niż jeden, muszą być przez owinięcie w mocny papier związane w paczkę, ta zaś ułożona w mocną i trwałą drewnianą skrzynkę z desek o grubości co najmniej 22 mm. i długości 25 cm. i za pomocą trocin zabezpieczona przeciw wszelkim poruszeniom w skrzynce. Ta skrzynka umieszcza się w drugą drewnianą mocną, szczelną i dobrze zamykającą się ochronną skrzynkę z desek o grubości co najmniej 25 mm. i takich wymiarów, aby odległość pomiędzy skrzynkami wewnętrzną i zewnętrzną wynosiła ze wszystkich stron co najmniej 12 cm. Ta wolna przestrzeń musi być mocno wypełniona trocinami, przyczem drogą odpowiednich prób musi być ustalone, że odległość pomiędzy skrzynkami przy wstrząśnieniach podczas przewozu nie może ulec zmianie. Na ochronnej skrzyni zewnętrznej musi być trwałe i wyraźne o barwie czerwonej napis: „Próba materiału wybuchowego [Eksplodyw]. Nie rzucać”. Do listu przewozowego musi być dołączone zaświadczenie uznanego przez Zarząd Kolejowy chemika, że opakowanie odpowiada niniejszym przepisom i że wysyłający porozumiał się z pracownią lub stacją doświadczalną co do właściwości przesyłanych próbek.
- c) Próbki dynamitów (2 grupa), o ile należą do materiałów wybuchowych powietrznych i przesyłają się do urzędowo uznanych stacji doświadczalnych w celu zbadania ich na bezpieczeństwo w gazie kopalnianym lub pyłe węglowym, w ilościach do 2 kg. i tylko w postaci nabojów. Naboje muszą być przez owinięcie w mocny papier związane w paczkę, a ta ułożona w drewnianą skrzynkę z desek grubości co najmniej 22 mm. i w niej za pomocą trocin tak umocowana, aby unieważnione było wszelkie przesunięcie. Następnie skrzynka ta opakuje się, jak wskazano w punkcie b. Na ochronnej skrzynce zewnętrznej musi być trwałe i wyraźne o barwie czerwonej napis: „Próba dynamitu dla zbadania co do bezpieczeństwa [Eksplodyw]. Nie rzucać”. Do listu przewozowego musi być dołączone zaświadczenie, uznanego przez Zarząd Kolejowy chemika, że próbka nie jest niebezpieczniejsza, niż żelatyna wybuchowa albo dynamit okrzemkowy i że opakowanie odpowiada niniejszym przepisom.

UWAGA. Próbki materiałów wybuchowych i strzelniczych, przesyłanych przez instytucje wojskowe do pracowni chemicznych do zbadania, zamiast w nabojach, mogą być w szczelnych blaszanych pudełkach, dobrze zapakowanych, jak wyżej do skrzynek drewnianych.

II. Zw y k ł e p r e s y ł k i n i e p o d p a d a j ą c e p o d 1).

A.

Opakowanie.

Grupa 1 materiałów wybuchowych. Znak: [Eksplodyw]

1. M a t e r i a ł y w y b u c h o w e a m o n o - s a l e t r z a n e a).

(1) Te materiały wybuchowe mogą być przesyłane tylko w postaci nabojów. Naboje powinny być zapakowane w hermetycznie zamykane pudełka blaszane, te ostatnie zaś w trwałe paczki drewniane.

(2) Naboje, nasycone parafiną albo cerezyną, można także pakować, łącząc je przez owinięcie w mocny papier w paczki, wagi do 2½ kg. Tak samo mogą być opakowane naboje nienasycone, lecz wówczas same paczki powinny być obciążone parafiną albo cerezyną albo żywicą i w ten sposób zupełnie zabezpieczone od działania powietrza. Paczki winny być mocno zapakowane w wytrzymałe, szczelne i dobrze zamykające się skrzynie drewniane.

(3) Zawartość skrzyni może wynosić najwyżej 50 kg.

(4) Skrzynie winny być zaopatrzone w wyraźny i trwały o barwie czerwonej napis: „Amono-Saletrane Związki **Eksplozyw**”.

2. Organiczne nitrozwiązki i ich mieszaniny b).

(1) Materiały te winny być mocno zapakowane w wytrzymałe, szczelne, dobrze zamknięte naczynia drewniane, lub w t. zw. amerykańskie beczki z masy tekturowej. Tak zwany trójnitrotoluol płynny może być pakowany w naczynia żelazne; naczynia te muszą posiadać zupełnie szczelne zamknięcie, które w razie pożaru ustępowałoby pod ciśnieniem rozwijających się wewnątrz naczynia gazów. Pikryt i heksamit opakuje się według przepisów dla amono-saletranych materiałów wybuchowych a), lecz mogą nie być parafinowane.

(2) Skrzynie lub naczynia winny być zaopatrzone w wyraźny i trwały napis z nazwą materiału wybuchowego i znak o barwie czerwonej „Nitrozwiązki **Eksplozyw**”. Do opakowania rozpuszczalnych w wodzie nitrozwiązków nie wolno używać ołowiu.

3. Nitroceluloza¹⁾ (bawełna strzelnicza, bawełna kolodjonowa) c).

Nitroceluloza w postaci kłaczek oraz nieprasowana z zawartością co najmniej 25% wody albo alkoholu (z) i nitroceluloza prasowana z zawartością co najmniej 15% wody (β) winny być opakowane w nieprzepuszczające powietrza i wody, względnie alkoholu, mocne, szczelne i dokładnie zamykające się naczynia drewniane, lub w t. zw. amerykańskie beczki z masy tekturowej, lub też w beczki żelazne wewnątrz cynkowane (wyołowione) ze szczelnym zamknięciem, które mogłoby ustąpić działaniu ewentualnego wewnętrznego ciśnienia. Dla nadania wymaganej szczelności względem powietrza, wody i alkoholu muszą być naczynia drewniane i beczki amerykańskie dobrze wylczone np. blachą cynkową albo nieprzerwanym papierem parafinowanym. Naczynia winny być zaopatrzone w wyraźny o barwie czerwonej napis: „Mokra nitroceluloza **Eksplozyw**”.

4. Materiały wybuchowe o składzie zbliżonym do prochu czarnego bezpieczne przy zwykłych czynnościach d).

(1) Materiały te winny być opakowane, jak materiały wybuchowe amono-saletrane a). Dla prochu górniczego 5 i saletry wybuchowej 5 zezwala się zamiast pakowania w naboje również pakowanie w puszki z białej blachy ze szczelnie zamykającymi się pokrywami; każda puszka może zawierać najwyżej 5 kg. prochu górniczego 5, albo 5 kg. saletry wybuchowej 5 i powinna być całkowicie zawinięta w mocny papier. Najwyżej 10 puszek wkłada się do mocnego, szczelnego, dobrze zamykającego się drewnianego naczynia w taki sposób, by trzymanie się pokryw puszek na swem miejscu było w zupełności zabezpieczone. Naczynia te powinny być poprzedzielane zapomocą szczelnie dopasowanych przegródek, przybitych gwoździami, lecz nie do wierzchniej pokrywy naczynia, przyczem w jednym przedziale może znajdować się nie więcej niż 3 puszki. Dla prochu górniczego 5 i saletry wybuchowej 5 zezwala się stosować szczelne gilzy z papieru pergaminowego zamiast gylz, przepojonych parafiną lub cerezyną (patrz punkt 1 liczba (2).

¹⁾ Nitroceluloza c) z zawartością co najmniej 25% wody i prochowa masa surowa e) mogą być ładowane w stanie luźnym, bez opakowania do specjalnie urządzonych wagonów, których nie wolno używać dla innych celów. Wagony te muszą mieć mocne i zupełnie szczelne ściany, wykluczające wysypywanie się zawartości i ułatwiające wilgoci. Wewnątrz wagony te powinny mieć gładkie, łatwe do utrzymania w czystości i do zmywania powierzchni bez części wystających, śrub, muter i t. p. i bez wgłębień, umożliwiających pozostawanie resztek. Wagony te muszą być wewnątrz cynkowane lub wyołowione, pewnie i dobrze zamknięte i mieć rzucający się w oczy wyraźny o barwie czerwonej napis: „Mokra nitroceluloza **Eksplozyw**”.

Ładowywanie i rozładowywanie nitrocelulozy luźne może odbywać się tylko w fabrykach materiałów wybuchowych. Przed ponownym użyciem wagony muszą być starannie zewnątrz i wewnątrz wyczyszczone, o czym zaświadczenie przedkłada się kolei żelaznej przy oddaniu wagonów.

(2) Na zewnętrznych naczyniach musi znajdować się wyraźny i trwały napis z nazwą materiału wybuchowego oraz znak „Proch górniczy Eksplozyw”.

5. Chloranowe i nadchloranowe materiały wybuchowe e).

(1) Te materiały winny być w postaci naboju obciążonych parafiną lub cerezyną albo owiniętych w parafinowy ewentualnie cerezynowany papier. Naboje łączy się mocnym papierem w paczki 2½ kg. wagi. Przy chloratycie 3 zezwala się zamiast parafinowania (cerezynowania) naboju i paczek stosowanie do nich dobrze przklejonego papieru. Paczki winny być zapakowane w mocne, szczelne, dobrze zamknięte naczynia drewniane. Pozostałe w naczyniach wolne przestrzenie muszą być wypełnione odpowiednim materiałem pakowniczym w ten sposób, żeby paczki poruszać się nie mogły. Gwoździe żelazne do przybijania pokryw naczyń powinny być ocynkowane.

(2) Zawartość naczynia może wynosić najwyżej 25 kg.

(3) Naczynia muszą posiadać wyraźny i trwały napis z nazwą materiału wybuchowego i odpowiednio do rodzaju materiału wybuchowego mieć o barwie czerwonej znak:

„Chl. Eksplozyw” albo „Nadchl. Eksplozyw”.

6. Prochowa masa surowa f) ¹⁾.

(1) Masa ta winna być zapakowana w żelazne beczki, wewnątrz cynkowane (wyolowane) ze szczelnym zamknięciem, które mogłoby ustąpić pod działaniem ewentualnego wewnętrznego ciśnienia, albo w szczelne worki z mocnego gumowanego materiału, które się następnie pakują w mocne zamykane wytrzymałe worki zewnętrzne.

(2) Waga brutto jednej sztuki frachtowej nie może przekraczać 35 kg.

(3) Naczynie zewnętrzne winno posiadać wyraźny i trwały o barwie czerwonej napis: „Prochowa masa surowa Eksplozyw”.

2 grupa materiałów wybuchowych. Znak Eksplozyw

1. Organiczne nitrozwiązki i mieszaniny ich a).

(1) Opakowanie suchych nitrozwiązków powinno być takie same, jak dla nitrozwiązków organicznych 1 grupy b).

(2) Zwilżone wodą nitrozwiązki winny być pakowane w wytrzymałe naczynia drewniane z wewnętrznymi naczyniami z blachy cynkowej, mających przekładkę uszczelniającą z gumy pomiędzy wierzchnim brzegiem a pokrywą. Naczynia wewnętrzne dla rozpuszczalnych w wodzie mokrych nitrozwiązków a) β), muszą być z takiego materiału na który mokre nitrozwiązki chemiczne nie działają (np. gliny). Zawartość wody musi być taka aby nie mogła ona podczas transportu spaść poniżej 25%.

(3) Zawartość jednej skrzyni może wynosić najwyżej 25 kg.

(4) Na skrzyniach musi się znajdować wyraźny i trwały o barwie czerwonej napis: „N Z. Eksplozyw”.

2. Nitroceluloza. (Bawełna strzelnicza i bawełna kolodjonowa) b).

(1) Materiały te muszą być zapakowane w nieprzepuszczające wody, trwałe naczynia drewniane bez obręczy i taśm żelaznych tak szczelnie, by zawartość naczynia nie mogła się poruszać. Oprócz drewnianych naczyń są dopuszczalne również t. zw. amerykańskie beczki tekturowe.

¹⁾ O załadunku prochowej masy surowej w specjalnie urządzone wagony patrz odnośnik do cyfry 3 „Nitroceluloza”. Na wagonach musi być napis: „Prochowa masa surowa Eksplozyw”.

(2) Obciążone parafiną naboje, ewentualnie z dodatkiem 30 — 50% saletry potasowej lub barowej, przed ułożeniem do naczyń należy przez owinięcie w mocny papier łączyć w paczki.

(3) Na naczyniach musi znajdować się wyraźny i trwały o barwie czerwonej napis: „Nitroceluloza Eksplozyw”.

3. Nitrowana chlorhydryna c).

Musi być pakowana w mocne, szczelnie zamykające się naczynia metalowe, które powinny być napełnione tylko do $\frac{1}{10}$ ich pojemności i zawierać najwyżej 25 kg. materiału. Każde naczynie osobno wstawia się w mocne naczynie drewniane w ten sposób, żeby było otoczone ze wszystkich stron warstwą z trocin o grubości co najmniej 10 cm. Na naczyniach drewnianych musi znajdować się wyraźny i trwały o barwie czerwonej napis: „Nitrowana chlorhydryna Eksplozyw”.

4. Chloranowe i nadchloranowe materiały wybuchowe d).

(1) Te materiały winny być w postaci nabojów, obciążonych parafiną lub ceryzyną albo owiniętych w parafinowany ewentualnie ceryzynowany papier. Naboje łączy się mocnym papierem w paczki do $2\frac{1}{2}$ kg. wagi. Paczki winny być zapakowane do mocnych, szczelnych, dobrze zamkniętych naczyń drewnianych. Pozostałe wolne przestrzenie w naczyniach muszą być wypełnione odpowiednim materiałem pakowniczym w ten sposób, żeby paczki poruszać się nie mogły. Gwoździe żelazne do przybijania pokryw naczyń powinny być ocynkowane.

(2) Zawartość naczynia może wynosić najwyżej 25 kg.

(3) Naczynia muszą posiadać wyraźny i trwały napis z nazwą materiału wybuchowego i odpowiednio do rodzaju materiału wybuchowego nosić czerwony znak:

„Chl. Eksplozyw” albo „Nadchl. Eksplozyw”.

5. Proch czarny oraz mieszaniny o składzie zbliżonym do prochu czarnego e).

(1) Materiały te muszą być mocno zapakowane w trwałe, szczelnie, dobrze zamknięte naczynia drewniane, w zupełności zabezpieczające od rozsypywania i rozpylania zawartości. Dopuszczalne są również t. zw. amerykańskie beczki tekturowe. Naczynia nie powinny mieć żelaznych gwoździ, śrub lub innych tym podobnych żelaznych środków łączenia (obręczy, taśm i t. p.). Przy beczkach drewnianych o najwyższej wadze brutto 20 kg. oraz przy skrzyniach drewnianych dopuszczalne są jednak cynkowane gwoździe druciane z zatopionymi główkami. Dopuszczalne są również do pakowania naczynia metalowe (z wyjątkiem żelaznych) z zamknięciem zupełnie szczelnym, ustępującym jednak pod ciśnieniem gazów, rozwijających się wewnątrz w razie pożaru.

(2) Luźny proch ziarnisty umieszczony w naczyniach drewnianych winien być w gęstych, trwałych workach, mąka zaś prochowa — w workach skórzanych.

(3) Waga brutto naczynia może wynosić najwyżej 90 kg.

(4) Naczynia muszą być zaopatrzone w wyraźny i trwały napis z nazwą materiału wybuchowego i czerwony znak: „P. Eksplozyw”.

6. Dynamity i materiały wybuchowe o składzie zbliżonym do dynamitów f), amono-saletrzane materiały wybuchowe, które nie są bezpieczne przy zwykłych czynnościach g) i próby nowych materiałów wybuchowych h).

(1) Materiały te winny być w postaci nabojów, do których jednakże nie może być użyty papier przetłuszczony albo naoliwiony (jednak może być parafinowany). Naboje muszą być połączone przez owinięcie w mocny papier w paczki wagi do $2\frac{1}{2}$ kg., te zaś dobrze ułożone w mocne, szczelnie i dobrze zamknięte naczynia drewniane bez żelaznych obręczy albo taśm, tak aby nie mogły się poruszać.

(2) Waga brutto naczyń z materiałami p. f) nie powinna przewyższać 35 kg.

(3) Na naczyniach musi być wyraźny i trwały napis z nazwą materiału wybuchowego i czerwony znak:

„Dyn. Eksplodyw”, oraz znak fabryczny, wskazujący pochodzenie materiału (marka fabryczna).

Materiały strzelnicze.

a) Dla 1 i 2 grupy razem.

Materiały strzelnicze. Materiały strzelnicze luźne, jak również w postaci ładunków workowych, muszą być silnie opakowane w trwałe naczynia drewniane, tak szczelnie służowane, żeby nie mogło zajść rozsypywanie się zawartości. Również są dopuszczalne beczki tekturowe, t. zw. amerykańskie. Naczynia nie powinny posiadać żelaznych gwoździ, śrub i innych żelaznych części wzmacniających (obróczy, taśm i t. p.). Dopuszczalne są też do pakowania metalowe naczynia (z wyjątkiem żelaznych), o ile są one zupełnie szczelne i dość podatne, żeby przeszkodzić powstaniu wewnętrznego ciśnienia, warunkującego detonację.

b) Dla grupy 1).

Na naczyniach drewnianych i żelaznych musi się znajdować wyraźny i trwały o barwie czerwonej napis: „Proch bezdynny Eksplodyw”.

c) Dla grupy 2).

(1) Luźny proch ziarnisty umieszczony w beczkach lub skrzyniach, musi być uprzednio wsypany do trwałych gęstych worków. Do pakowania prochu pryzmatycznego pojedynczemi sztukami powinny być użyte mocne, szczelnie i dobrze zamykane naczynia drewniane. Ściany naczyń muszą być połączone na wczepy; dno i pokrywa powinny być przybite drewnianymi gwoździami, wziętymi na klej albo dobrze umocowane śrubami mosiężnymi. Wewnątrz naczyń, w celu umocowania pryzm prochowych, muszą się znajdować dwie płyty z filcu lub podobnego elastycznego materiału jedna przy ścianie czołowej, druga pod pokrywą.

(2) Waga brutto naczyń powinna wynosić najwyżej 90 kg. Pojedyncze ładunki workowe mogą mieć wyższą wagę.

(3) Do jednego naczynia nie wolno pakować razem różnorodnych materiałów strzelniczych, jak również materiałów strzelniczych z innymi zdolnymi do wybuchu materiałami.

(4) Na naczyniach muszą znajdować się wyraźne i trwałe o barwie czerwonej napisy: „Proch strzelniczy Eksplodyw”.

d) Wyjątki z przepisów pod a) i b) dla tych materiałów strzelniczych grupy 1, razem z którymi zezwolone jest ładowanie spłonek wybuchowych (1 b. punkt 2a) i b).

Materiały strzelnicze 1 grupy, z którymi jest dopuszczalne ładowanie razem spłonek wybuchowych (1 b. punkt 2 a i b), powinny być pakowane do trwałych szczelnych naczyń drewnianych o ścianach grubości co najmniej 30 mm, i o przyśrubowanej pokrywie. Naczynie takie może zawierać najwyżej 30 kg. materiałów strzelniczych i winno być umieszczone w mocnej, szczelnej drewnianej skrzyni ochronnej o ścianach grubości co najmniej 25 mm, i z pokrywą przymocowaną mosiężnymi albo żelaznymi (ocynkowanymi) wkrętkami. Między wewnętrznym naczyniem, a zewnętrzną skrzynią ochronną musi być ze wszystkich stron warstwa z suchej mączki drzewnej lub trocin, o grubości przynajmniej 12 cm.

przyczem drogą odpowiednich prób musi być ustalone, że odległość pomiędzy zewnętrznym naczyniem, a skrzynią ochronną przy wstrząśnieniach podczas przewozu nie może ulec zmianie. Na skrzyniach zewnętrznych musi się znajdować o barwie czerwonej napis: „Proch bezdymny [EKSPLOZYW] według A d)”. Skrzynie zewnętrzne powinny być zaplombowane lub opieczetowane pieczęcią, nałożoną na główkach dwóch sąsiednich wkrętek pokrywy, lub zaopatrzone w etykietę z marką ochronną, przyklejoną do pokrywy i ścianki.

Inne materiały zdolne do wybuchu.

(1) Do opakowania materiałów zdolnych do wybuchu działu C powinny być użyte trwałe, szczelnie i dobrze zamykające się naczynia, zabezpieczające w zupełności od rozsypywania, rozpylania albo wyciekania ich zawartości.

(2) Naczynia muszą posiadać wyraźny, trwały o barwie czerwonej napis: „Zdolne do wybuchu, nie samozapalne wytwory chemiczne”.

B.

Nadawanie.

(1) Jako przesyłki pośpieszne nie mogą być nadawane: materiały wybuchowe 2 grupy, jak również materiały strzelnicze 2 grupy.

(2) Przy materiałach wybuchowych grupy 2-ej, należy pozatem przestrzegać, co następuje:

- a) Materiałów tych nie można nadawać do stacji i na linie kolejowe, gdzie ich przewóz jest wzbroniony.
- b) Przyjmowanie tych materiałów, o ile nie wysyła się ich specjalnymi pociągami, może być zgóry ograniczone do określonych dni i pociągów. Wyznaczenie dni i pociągów podlega zatwierdzeniu nadzorczych władz wojewódzkich.
- c) Przewoźne musi być opłacone przy nadaniu. Przesyłki nie mogą być obciążone zaliczeniami, jak również nie jest dopuszczalne ubezpieczenie terminu ich dostawy.
- d) Wyjąwszy wypadki poszczególne, w których obowiązuje zawarta z koleją umowa oddzielna, należy każdą tego rodzaju przesyłkę zgłosić w ekspedycji stacji nadawczej najpóźniej na jeden dzień przed jej nadaniem i załączyć równocześnie dokładnie sporządzony list przewozowy. Przesyłka powinna być dostarczona w porze dziennej w godzinach wyznaczonych przez biuro ekspedycji.
- e) Przesyłki, nadawane do przewozu specjalnymi pociągami, powinny być zgłoszone w ekspedycji stacji nadawczej co najmniej na 8 dni przed nadaniem ze wskazaniem stacji przeznaczenia.

C.

Zaświadczenia. Listy przewozowe.

(1) Przy materiałach wybuchowych grupy 1 musi być do każdej przesyłki dołączone zaświadczenie uznanego przez Zarząd Kolejowy chemika, że materiał wybuchowy odpowiada co do swego składu wymaganiom, podanym w dziale Ia załącznika B do przepisów przewozowych oraz, że wytrzymał żądane tam próby. Pozatem nadawca winien złożyć w liście przewozowym oświadczenie, że opakowanie materiału wybuchowego odpowiada ściśle odnośnym przepisom, a oprócz tego:

przy przesyłce materiałów wybuchowych amonowo-saletrzanych

- a) podczas tymczasowego dopuszczenia do przewozu danego materiału wybuchowego, że jego dokładny skład chemiczny został Ministerstwu podany ze wskazaniem daty podania;

- b) po ostatecznym dopuszczeniu materiału wybuchowego do przewozu, że materiał ten został przez Ministerstwo Komunikacji do przewozu kolejami dopuszczony ze wskazaniem daty zezwolenia.

Przy przesyłce materiałów wybuchowych o składzie zbliżonym do prochu czarnego, bezpiecznych przy zwykłych czynnościach grupy 1, a także chloranowych i nadchloranowych materiałów wybuchowych grupy 1, również wymagane jest oświadczenie nadawcy,

że materiał jest dopuszczony przez Ministerstwo Komunikacji do przewozu kolejami ze wskazaniem daty zezwolenia.

Przy nitrowanej chlorhydrynie zaświadczenie chemika, uznanego przez Zarząd Kolei, nie jest wymagane. Przy dalszym wysyłaniu części przesyłki nie przez wytwórnię, a przez innych nadawców, można nie żądać zaświadczenia uznanego przez Zarząd Kolejowy chemika, o ile nadawca w liście przewozowym oświadczy, że nadany do przewozu materiał pochodzi ze zbadanej już i zaświadczonej przesyłki i że pierwotne opakowanie pod żadnym względem nie zostało zmienione. Na żądanie musi to być wiarogodnie stwierdzone.

(2) Przy nitrozwiązkach 1-ej i 2-ej grupy materiałów wybuchowych i przy mieszaninach z nich musi być w liście przewozowym podane, czy te nitrozwiązki a przy mieszaninach, czy ich części składowe są w wodzie rozpuszczalne,

(3) Przy materiałach wybuchowych grupy 2-ej należy przestrzegać, co następuje:

a) Listy przewozowe nie mogą obejmować żadnych innych przedmiotów. Wymienioną w nich nazwę materiału wybuchowego należy podkreślić na czerwono. Listy przewozowe muszą wykazywać oprócz ilości, gatunku, znaków i numerów naczyń, również wagę brutto każdego poszczególnego naczynia; listy przewozowe dla nitrocelulozy należy sporządzać osobno. Dla dynamitów (2 grupa) od powyższego można odstąpić i nadawać je za jednym listem przewozowym razem z materiałami wybuchowymi 1 grupy, z wyjątkiem jednak materiałów wybuchowych o składzie zbliżonym do prochu czarnego.

b) W liście przewozowym musi wysyłający oświadczyć, że skład i opakowanie materiałów wybuchowych odpowiada przepisom pod 1a niniejszego załącznika. Oprócz tego każda przesyłka nabojów z dynamitu albo z innych materiałów, wyszczególnionych w grupie 2 pod f), g) i h), musi być zaopatrzona w świadectwo pochodzenia, wystawione przez wytwórnię i urzędowo potwierdzone oraz w zaświadczenie uznanego przez kolej chemika o przepisowych własnościach i opakowaniu tych materiałów.

(4) Przy przesyłkach materiałów strzelniczych grupy 1 uznany przez Zarząd Kolejowy chemik winien w liście przewozowym zaświadczyć, że prochy odpowiadają wymaganiom niniejszych przepisów. Przy dalszej częściowej przesyłce nie przez wytwórnię a przez innych nadawców, można nie żądać zaświadczenia uznanego przez kolej chemika, o ile wysyłający w liście przewozowym oświadczy, że proch względnie ładunki prochu pochodzą ze zbadanej już i zaświadczonej dostawy. Na żądanie musi to być wiarogodnie stwierdzone (porównaj także p. (6)).

(5) Przy materiałach strzelniczych grupy 2 mają zastosowanie przepisy dotyczące materiałów wybuchowych grupy 2 punkt (3), (porównaj także punkt (6)).

(6) Przy przesyłkach materiałów strzelniczych grupy 1, razem z którymi dopuszcza się ładowanie słońek (1b punkt 2a) i b), (a które są opakowane według przepisów pod A d), należy przestrzegać, co następuje:

- a) Do każdego naczynia musi być załączony osobny list przewozowy, nie obejmujący żadnych innych przedmiotów.
- b) Nadawca winien złożyć w liście przewozowym podpisane przez niego następujące oświadczenie:

„Niżej podpisany oświadcza, że należąca do tego listu przewozowego przesyłka ze znakiem odpowiada co do jakości i opakowania wymaganiom podanym w załączniku B do Przepisów Przewozowych Kolei Żelaznych pod I a”.

W oświadczeniu tem musi być również podany znak plomby, pieczęci lub marka ochronna.

(7) Przy przesyłkach materiałów, zdolnych do wybuchu (dział C), musi uznany przez Zarząd Kolejowy chemik w liście przewozowym zaświadczyć, że materiały te były zbadane i odpowiadają wymaganiom rozdziału Ia działu C niniejszego załącznika.

We wszystkich powyższych wypadkach zaświadczenie chemika może być zastąpione osobnym zaświadczeniem odnośnej władzy dołączonym do listu przewozowego, na co w liście tym należy się powołać.

D.

Srodki przewozowe.

(1) Do przewozu wszystkich materiałów wybuchowych należy używać tylko wagonów krytych.

(2) Do przewozu rozpuszczalnych w wodzie nitrozwiązków (1 i 2 grupa materiałów wybuchowych) nie mogą być używane (porównaj C punkt (2) wyłożone albo kryte ołowiem wagony.

(3) Przy materiałach wybuchowych grupy 2 i przy materiałach strzelniczych grupy 2, które nie są pakowane według A d) należy przestrzegać, co następuje:

- a) Do przewozu mogą być używane tylko wagony ze sprężynowemi zderzakami i ciągłami, z mocnym i bezpiecznym dachem, szczelnemi ścianami i dobrze zamykającemi się drzwiami, i możliwie, bez urządzeń hamulcowych.
- b) Nie wolno używać wagonów z wystającemi wewnątrz żelaznemi gwoździemi, śrubami, mutrami i t. p.
- c) Drzwi i okna wagonów powinny być zamknięte i uszczelnione, przyczem do uszczelnienia nie wolno używać papieru.
- d) Nie wolno używać wagonów, których łożyska świeżo odnowiono, ani też takich, których termin rewizji w warsztatach wkrótce ma nastąpić. Przed załadowaniem wagon powinien być dokładnie zamieciony.
- e) Przesyłki należy przewozić od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia w tym samym wagonie. Przeładunek w drodze dopuszcza się tylko wyjątkowo w razie nieuniknionej potrzeby.
- f) Na załadowanych wagonach należy umieścić na ścianach bocznych i czołowych nalepki ustalonego wzoru z napisem „Materiały wybuchowe”.

E.

Załadowanie.

(1) Materiałów wybuchowych grup 1 i 2 nie wolno ładować do jednego wagonu razem z zapalami silnemi I b, 2 i przedmiotami pod I c, I d, I e, II, III i V tudzież z materiałami łatwo zapalnymi.

Przy przewozie materiałów wybuchowych, wyszczególnionych w rozdz. I-a A grupa 2 i w rozdziale 1-a B grupa 2, jako przesyłek półwagonowych, wagon nie może być doładowany innymi towarami

(2) Do wagonu z rozpuszczalnemi w wodzie nitrozwiązkami 1 i 2 grupy materiałów wybuchowych nie wolno ładować ołowiu (porównaj C punkt (2)).

(3) Chloranowych i nadchloranowych materiałów w wybuchowych nie wolno ładować do wagonu razem z kwasem siarczany, solnym albo azotowym.

(4) Przy ładowaniu materiałów wybuchowych należy pozatem przestrzegać co następuje:

- a) Naczynia muszą być ułożone w wagonie tak mocno, żeby się nie mogły poruszać, przewracać, przetaczać lub spadać z górnych warstw. W szczególności nie należy stawiać beczek na dnie, a raczej układać je rzędami równoległe do podłużnych ścian wagonu i zabezpieczyć od przetaczania i poruszania się podkładkami drewnianymi, przykrytymi rogożą lub t. p.
- b) Wagony mogą być ładowane tylko do dwóch trzecich ich siły nośnej.
- c) Do jednego wagonu wolno ładować nie więcej 1000 kg. razem z innymi towarami, nie zawierającymi przedmiotów łatwozapalnych, które należy ładować przed załadowaniem materiałów wybuchowych, a wyładować — po wyładowaniu tych ostatnich.
- d) Materiałów wybuchowych nie wolno ładować z magazynów i ramp towarowych, lecz tylko na możliwie oddalonych bocznicach i możliwie na krótko przed odejściem pociągu, którym mają być przesłane. Ładowanie pod obowiązkowym dozorem fachowym należy do nadawcy. Specjalne przyrządy do ładowania i znaki ostrzegawcze (podkłady, podściółki, flagi i t. p.), obowiązany jest dostarczyć nadawca, przyczem przedmioty te wydaje kolej odbiorcy wraz z towarem.
- e) Osoby obce, których obecność przy ładowaniu nie jest niezbędną, nie mogą być dopuszczane do miejsc ładowania. O ile wyjątkowo z konieczności ładowanie musi się odbywać przy oświetleniu sztucznym, to latarnie powinny być umieszczone wysoko i dobrze umocowane; używanie do tego celu latarni naftowych jest niedopuszczalne.
- f) Przy ładowaniu, szczególnie naboju dynamitowych, należy starannie unikać wstrząśnień; przedewszystkiem nie wolno naczyń przetaczać, ani też nimi rzucać.

(5) Z pomiędzy materiałów wybuchowych rozdziału I a) można przyjmować jako przesyłki pośpieszne drobnicowe tylko:

1. Materiały wybuchowe amonowe (I a A, I grupa a).
2. Trójnitrotoluol (I a A I grupa b) α).
3. Nitrocelulozę (Bawełna strzelnicza w kłaczkach i bawełna kolodjonowa, nieprasowana (I a A, I grupa c) z zawartością co najmniej 35% wody albo alkoholu.
4. Materiały strzelnicze 1 grupy (grupa I a B) przy wykonaniu przepisów pod A e).
5. Próbkki nowych materiałów wybuchowych wymienione w pierwszym ustępie przepisów przewozowych rozdziału I a.

Przy materiałach wybuchowych grupy 2-ej jak również przy materiałach strzelniczych grupy 2-ej należy nadto przestrzegać, co następuje:

F.

Środki ostrożności na stacjach i podczas jazdy.

(1) Zarówno przy ładowaniu jak i podczas jazdy nie wolno w wagonie ani też w pobliżu wagonu palić tytoniu, zbliżać się i wchodzić do wagonu z otwartym światłem lub wogóle z ogniem.

(2) W razie przejazdu parowozu obok miejsca ładowania, ładowanie należy przerwać, drzwi wagonowe szczelnie zamknąć, a pozostały do ładowania materiał nakryć starannie oponą lub płótnem. Przejeżdżający parowóz powinien, w miarę możliwości, nawet przy spotkaniu na otwartej przestrzeni, mieć zamknięte drzwiczki paleniska i popielnik.

(3) Wagony naładowane materiałami wybuchowemi muszą być w pociągu oddzielone od parowozu przynajmniej 4-ma innymi wagonami, naładowanymi nie łatwo zapalnymi towarami. Odnośnie do tego punktu jak również do p. G (3) węgiel kamienny i brunatny, koks i drzewo nie zaliczają się do przedmiotów łatwo zapalnych.

(4) Wagonów z materiałami wybuchowemi nie wolno puszczać podczas manewrowania luzem, lecz należy je sprzęgać i przesuwac z największą ostrożnością, unikając bezwzględnie uderzeń.

(5) Podczas dłuższych postojów na stacjach w drodze, wagony z materiałami wybuchowemi powinny być ustawiane na torach bocznych, możliwie oddalonych od miejsc zabudowanych. O ile postój ma trwać dłużej niż 1 godzinę, należy zawiadomić o tem miejscowe władze bezpieczeństwa.

G.

Wyznaczanie pociągów i ustawianie w nich wagonów z materiałami wybuchowemi.

(1) Materiały wybuchowe należy przewozić pociągami wyłącznie towarowemi; tylko na liniach, na których takie pociągi nie kursują, wolno przewozić materiały wybuchowe pociągami mieszanymi.

(2) W pociągu mieszanym dopuszcza się najwyżej 5 osi, obciążonych materiałami wybuchowemi 2 grupy albo materiałami strzelniczymi 2 grupy. Większe ilości wolno przewozić tylko specjalnymi pociągami.

(3) Wagony z materiałami wybuchowemi należy umieszczać w środku pociągu w ten sposób, żeby je oddzielały od parowozu co najmniej 4, a od końca pociągu co najmniej 3 wagony ochronne, nie zawierające materiałów łatwozapalnych. Wagony w pociągu powinny być dobrze sprzężone, sprzęgia należy starannie obejrzeć na każdej stacji, gdzie czas postoju na to pozwala. Wagonów zawierających luźny proch w ilościach najwyżej 15 kg. wagi brutto albo inne materiały wybuchowe w ilości najwyżej 35 kg. wagi brutto, można nie oddzielać wagonami ochronnymi.

(4) Na wagonach załadowanych materiałami wybuchowemi, jak również na wagonach, które się znajdują tuż za nimi i tuż przed nimi, nie można osadzać hamulców. Natomiast na końcu pociągu powinien się znajdować przynajmniej jeden hamulec obsługowany.

H.

Dozór nad przewozem materiałów wybuchowych.

Przy nadaniu więcej niż 1 wagonu z materiałami wybuchowemi nadawca jest obowiązany wyznaczyć specjalnego eskortującego dozorca. Dozorca ten nie może zajmować miejsca na wagonach lub w wagonach, w których znajdują się materiały wybuchowe, musi być jednak umieszczony w tym pociągu.

I.

Zawiadomienie stacji przejściowych, leżących na linii przewozu.

(1) Wszystkie na drodze znajdujące się stacje należy zawczasu telegraficznie zawiadomić o wyjściu pociągu z materiałami wybuchowemi z podaniem numeru pociągu. Pożądanem jest również powiadomić o tem personel pociągów krzyżujących się, spotykanych i dopędzanych.

(2) O ile przesyłka ma przejść na inną kolej, stacja przejściowa powinna być jak najwcześniej powiadomiona o przybyciu pociągu z podaniem jego numeru.

K.

Przybycie na stację przeznaczenia i wydanie przesyłki.

(1) Odbiorca winien być przez stację odbiorczą zawczasu zawiadomiony o mającej nadejść przesyłce z podaniem terminu jej przybycia, a oprócz tego wezwany do jej odbioru natychmiast po jej przybyciu na miejsce przeznaczenia; stację odbiorczą powinna telegraficznie uprzedzić stacja poprzednia o terminie przybycia pociągu. Przejęcie przesyłki powinno nastąpić w ciągu trzech godzin dziennych, wyładowanie zaś w ciągu następnych 9 godzin dziennych po przybyciu i zawiadomieniu.

(2) Eskortowane przesyłki (porównaj H), których odbiorca w ciągu 3 godzin dziennych nie odbierze, powinny być bez zwłoki przejęte przez dozorców.

(3) Jeżeli materiał wybuchowy lub strzelniczy w ciągu 12 godzin dziennych po przybyciu nie zostanie wywieziony, należy go bez zwłoki z dworca usunąć i oddać do rozporządzenia miejscowym władzom bezpieczeństwa. Również przekazuje się miejscowym władzom bezpieczeństwa (nawet na stacjach przejściowych) przesyłki materiałów wybuchowych wszelkiego rodzaju, jeżeli się okaże, że dalsze ich przechowywanie na stacji albo dalszy przewóz mógłby zagrażać niebezpieczeństwem.

(4) Aż do przejścia ładunek należy poddać szczególnemu dozorowi.

(5) Materiały wybuchowe nie powinny być wyładowywane i składane na rampach towarowych albo w składach towarowych, lecz tylko na możliwie oddalonych bocznicach albo w odosobnionych od magazynów i jednocześnie nie służących do innych celów szopach przy zachowaniu przepisów, podanych pod E i F.

I b. A m u n i c j a.

Z amunicji do przewozu są dopuszczone tylko następujące artykuły:

1. Urządzenia zapalowe o nieznacznej sile wybuchowej (zapały słabe) — t. j. urządzenia, których ładunek jest tak mały i umieszczony w taki sposób, że zapalenie jego nie powoduje znacniejszego działania wybuchowego. Tu należą:

- a) Spłonki do broni palnej (metalowe miseczki ze sprasowaną zapalną masą).
- b) Zapłonniki tarciove, uderzeniowe i inne t. p., zawierające mały ładunek prochu czarnego lub zapalnej masy. Zapłonniki do granatów ręcznych bez spłonek wybuchowych; trzony do granatów ręcznych z takimiż zapłonnikami; ładunki prochowe do ćwiczebnych granatów ręcznych.
- c) Zapalniki do pocisków, min i bomb bez spłonek wybuchowych lub t. p. urządzeń o silnem działaniu wybuchowem. Spłonki do tych zapalników (kapiszony) i t. p. części o małej sile wybuchowej.
- d) Próżne łuski do nabojów broni ręcznej ze spłonekami i próżne łuski działowe, zaopatrzone w zapłonniki.

2. Urządzenia zapalowe o znacznej sile wybuchowej (zapały silne):

- a) Spłonki wybuchowe.
- b) Spłonki wybuchowe z zapłonnikami elektrycznymi lub czasowemi.
- c) Spłonki wybuchowe, złączone na stałe z lontem prochowym powolnym.
- d) Spłonki wybuchowe, połączone z detonatorami, zawierającymi sprasowany materiał wybuchowy nie więcej niebezpieczny, niż czteronitrometyloanilina.
- e) Zapalniki działowe ze spłonekami wybuchowemi i detonatorami lub ze spłonekami wybuchowemi bez detonatorów; także zapalniki do bomb lotniczych i min.

3. Lonty: (o lontach powolnych z rdzeniem z czarnego prochu, patrz rozdział I c. p. 1c).

- a) Lonty szybkopalne (o szczelnej plecionej pochewce i rdzeniu dużej średnicy z czarnego prochu lub rdzeniu z nitrowanych nici bawełnianych).

b) Lonty detonujące nazywane również lontami piorunującymi (metalowe rurki małej średnicy o cienkich ściankach, wypełnione materiałem wybuchowym nie więcej niebezpiecznym niż czteronitrometyloanilina, lub pochwka pleciona o małej średnicy, wypełniona znieczuloną masą piorunującą nie więcej niebezpieczną, niż czarny proch).

4. Naboje do broni palnej ręcznej:

- a) Gotowe naboje z łuską całkowicie metalową. Kule powinny być dobrze osadzone w łusce tak, żeby nie mogły się obluźowywać i żeby zabezpieczyły od wysypywania się prochu z łusek.
- b) Gotowe naboje z łuską tylko częściowo metalową. Proch winien być zamknięty korkiem lub przybitką; tekturowa część łuski winna być zrobiona tak, aby nie łamała się przy przewozie.
- c) Amunicja do flowerów (spłonki z kulami lub śrutem).

5. Naboje działowe zespolone i niezespolone (osobno naładowane pociski, a osobno ładunki w łuskach lub workach), także miny do miotaczy, bomby lotnicze, naboje do wyrzucania torped i zapalniki torpedowe, pochodzące z fabryk krajowych uprawnionych do wyrobu ich, lub z fabryk zagranicznych, które otrzymały zezwolenie na przewóz tych materiałów kolejami polskimi.

- a) Gotowe naboje działowe zespolone (proch bezdymny w metalowych łuskach, pociski dobrze umocowane w łuskach); tu należą w szczególności:
Naboje — granaty (z materiałem wybuchowym kruszącym lub czarnym prochem, ewentualnie z materiałem dla wytwarzania dymu lub mgły).
Naboje — szrapnele (z czarnym prochem w komorze dennej lub centralnej i z kulami, uszczelnionymi kalafonią lub t. p. materiałem, względnie czarnym prochem).
Naboje — kartacze (kule w metalowej puszcze, uszczelnione bezpiecznym, niewybuchowym materiałem).
Naboje — granatoszrapnele.
Amunicja zespolona zapalająca.
Amunicja zespolona świetlna.
- b) Naboje działowe niezespolone (pełne strzały działowe).
Ładunki działowe (bezdymny proch w łuskach lub workach, również z podpałem z czarnego prochu). Takież ładunki do miotaczy min. Napełnione pociski (rodzaje i gatunki jak pod punktem a).
- c) Granaty i miny do miotaczy zespolone (z ładunkiem miotającym dennym). Tu należą w szczególności:
Granaty i miny wybuchowe (z materiałem wybuchowym kruszącym), świetlne, dymne, meldunkowe i t. p.
- d) Granaty i miny do miotaczy bez ładunków miotających. Bomby lotnicze (rodzaje jak pod p. c.).
- e) Ładunki miotające i zapalniki torpedowe.

6. Granaty ręczne i karabinowe.

Granaty ręczne i karabinowe, napełnione materiałem wybuchowym kruszącym, czarnym prochem, ewentualnie masą do wytwarzania dymu lub mgły.

7) Ładunki materiału wybuchowego kruszącego dla napełniania pocisków, bomb, min i torped, amunicja wybuchowa saperska w blaszankach lub opakowaniu papierowym — wszystko bez spłonek wybuchowych.

Ładunki wybuchowe do pocisków, bomb, min i torped; detonatory; naboje wybuchowe w postaci puszek, kostek, nabojów wiertniczych i t. p.

8) Środki świetlne i sygnałowe dla celów wojskowych i ratownictwa. Masa miotająca lub świetlne winna być tak silnie sprasowana, że przy paleniu się już nie eksploduje. Tu należą naboje świetlne, sygnałowe, smugowe i t. p.

9) Ognie sztuczne sygnałowe:

a) huk armatnie i t. p. (dla celów wojskowych lub ratownictwa), składające się z metalowej puszkii, zawierającej do 200 gr. prochu ziarnistego i zaopatrzonej w lont prochowy bez spłonki wybuchowej lub też, z papierowej łuski, zawierającej do 200 gr. prochu ziarnistego, owiniętej szpagatem i zaklejonej i zaopatrzonej w lont prochowy bez spłonki wybuchowej. (O ogniach sztucznych z zawartością prochu ziarnistego do 75 gr. patrz Ic. p. 4).

b) Petardy kolejowe alarmowe.

c) Ognie sztuczne dla naśladowania błysków działowych i t. p.

10) Środki dymotwórcze. — Mieszankiny czerwonego fosforu z żywicami lub tłuszczami o punkcie topiwości ponad 35° C., lub inne mieszankiny nie więcej niebezpieczne.

11) Środki dla wytwarzania mgły. — Tu należą szczególnie — puszki, bębny, aparaty i pływaki do wytwarzania mgły.

Przepisy przewozowe.

A.

C p a k o w a n i e.

Do p. 1. Zapały słabe.

a) Spłonki do broni palnej winny być zapakowane w tekturowych lub blaszanych pudełkach objętości najwyżej 250 cm.³, zaopatrzonych w nakładane z wierzchu pokrywy. Tekturowe pudełka szyte drutem powinny być na szwach starannie zaklejone. Pudełka przez owinięcie w papier łączą się w paczki, a te ostatnie umieszcza się w mocnych, szczelnych skrzynkach drewnianych lub blaszankach. Pozostałe w skrzynkach, względnie paczkach, wolne przestrzenie muszą być wypełnione suchym materiałem pakowniczym, jak papier, słoma, wełna drzewna lub opilki drzewne tak, aby paczki nie mogły się poruszać.

Spłonki do zapalników działowych i zapłonników uderzeniowych winny być ułożone jedna obok drugiej rzędami w papierowych pudełkach o powierzchni dna najwyżej 70 cm.², zaopatrzonych w pokrywy, nakładane z wierzchu. W pudełku takim może być ułożona tylko jedna warstwa spłonek, która po przykryciu kawałkiem miękkiego papieru winna być przy pomocy waty drzewnej lub innego t. p. materiału uszczelniona tak, aby spłonki nawet przy silnem wstrząsaniu nie mogły się poruszać.

O ile używa się pudełek szytych drutem, to szwy winny być starannie zaklejone. Łączenie w paczki i ładowanie do skrzynek powinno być dokonane według przepisu, podanego wyżej dla spłonek do broni palnej.

Waga brutto każdej skrzynki względnie blaszanki najwyżej 80 kg.

b) Zapłonniki tarciove, uderzeniowe i t. p. jak również artykuły, wyszczególnione w p. 1 b) i c), winny być zapakowane szczelnie najwyżej po 100 sztuk w tekturowych lub blaszanych pudełkach, a te ostatnie w skrzynkach drewnianych.

Na skrzynkach winien być wyraźny i trwały napis „Zapały słabe I b”.

Do p. 2. Zapały silne.

a) Spłonki wybuchowe.

1) Najwyżej 100 sztuk winno być ustawione pionowo w mocnych blaszankach lub tekturowych pudełkach w taki sposób, aby poszczególne spłonki nie mogły się poruszyć nawet przy silnem wstrząsaniu. Prózna przestrzeń wewnątrz poszczególnych spłonek i między nimi powinna być dokładnie wypełniona suchą mąką, przygotowaną z twardego drzewa, lub innym t. p. materiałem, nie zawierającym piasku. Wypełnianie takie wewnątrz spłonek nie jest obowiązkowe, • ile masa wybuchowa w spłonkach jest zabezpieczona

od rozluźniania się podczas przewozu naprzykład przez dobrze dopasowane kapturki wewnętrzne.

Przy blaszanych pudełkach dno i wewnętrzna strona pokrywy powinny być wyłożone sukrem, filcem lub t. p. materiałem, a wewnętrzne ściany boczne tekturą tak, aby bezpośrednie stykanie się spłonek z blachą pudełka było wykluczone.

Tekturowe pudełka winny być napojone z zewnątrz parafiną, cerezyną lub innym materiałem zabezpieczającym od wilgoci.

2) Napełnione w ten sposób pudełka, dokładnie zamknięte, powinny być każde z osobna oklejone pasmami z mocnego papieru tak, aby pokrywa szczelnie przystawała do zawartości pudełka i zabezpieczała spłonki od wstrząśnień. Każde 5 takich pudełek ma być zawinięte razem w mocny papier pakunkowy lub ułożone szczelnie w tekturowym pudełku, te ostatnie zaś winny być umieszczone w mocnych drewnianych skrzyniach o grubości ścianek przynajmniej 20 mm. lub w mocnych blaszankach w ten sposób, aby wewnątrz o ile możliwe nie pozostawało żadnych próżnych przestrzeni. Z każdej warstwy przynajmniej jedno pudełko lub jeden pakiet powinien być owinięty mocną wstążką, która pozwalałaby na łatwe wyjęcie pudełka. Próżną przestrzeń w skrzynkach względnie blaszankach należy wypełnić suchym materiałem pakowniczym, jak papier, słoma, wełna drzewna lub wiórki drzewne, poczem wieka naczyń blaszanych przylutowuje się, wieka zaś skrzynek drewnianych przymocowuje się wkrętkami. Otwory dla wkrętek w pokrywach i ścianach skrzynek powinny być zrobione przed napełnianiem ich.

3) Załadowaną w powyższy sposób skrzynkę względnie blaszankę, ustawia się pokrywą do góry w mocnej szczelnej drewnianej skrzyni ochronnej o ścianach grubości co najmniej 23 mm., z dobrze dopasowaną pokrywą na wkrętkach. Między wewnętrznym naczyniem, a skrzynią ochronną musi być ze wszystkich stron wolna przestrzeń wynosząca:

- a) Przynajmniej 12 cm. jeżeli w tym samym wagonie mają być załadowane materiały wybuchowe grupy 1 (wyjawszy materiały wybuchowe o składzie zbliżonym do prochu czarnego) lub materiały strzelnicze grupy 1, opakowane zgodnie ze specjalnym przepisem, podanym pod I a Ad). Przestrzeń ta winna być szczelnie wypełniona suchą mąką, przygotowaną z miękkiego drzewa. (Mąka taka posiada inne własności, niż trociny lub wiórki drzewne, posiada ona równomierną drobną strukturę i pod ciśnieniem ugniata się; otrzymuje się ją przez mielenie miękkiego drzewa). Przez odpowiednie urządzenie należy się zabezpieczyć, aby przestrzeń ta nie mogła się zmienić od trzęsienia podczas przewozu.
- β) Przynajmniej 3 cm. przy wszelkich innych przesyłkach spłonek. Przestrzeń ta powinna być szczelnie wypełniona suchym materiałem pakowniczym, jak wiórki drzewne, słoma, wełna drzewna lub opilki drzewne.
- 4) Na skrzyni ochronnej powinien być wyraźny i trwały napis: „Spłonki wybuchowe 1 b. Nie rzucać“.

Każda skrzynia powinna być zaplombowana lub opieczetowana pieczęcią, nałożoną na główkach dwóch sąsiednich wkrętek pokrywy lub zaopatrzona w etykietę z marką ochronną przyklejoną do pokrywy i ścianki.

5) Jedna skrzynia może zawierać najwyżej:

- a) 2 kg. masy wybuchowej, składającej się z piorunjanu rtęci i chloranu potasu, o ile skrzynia ma być załadowana do jednego wagonu z mat. wyb. 1 grupy (z wyjątkiem mat. wyb. o składzie zbliżonym do prochu czarnego) lub z mat. strzelniczymi 1 grupy, opakowanymi zgodnie ze specjalnym przepisem, podanym pod I a. Ad) [porównaj p. (3 a)].
- β) 20 kg. takiejże masy wybuchowej, o ile spłonki mają być załadowane według p. (3) β).

Jeżeli zamiast wskazanej masy wybuchowej spłonki zawierają inną masę o więcej silnym działaniu, to wymienione pod (5) a) i (5) β) normy ulegają odpowiedniemu obniżeniu.

Skrzynie, których waga brutto przewyższa 25 kg., muszą być zaopatrzone w ręczki lub uszy.

6) Dla spłonek przesyłanych w drewnianych pudełkach (klockach) z wyborowanymi otworami, na 26 sztuk spłonek najwyżej, obowiązują następujące przepisy:

Otwory przeznaczone dla pojedynczych spłonek, winny być oddzielone jeden od drugiego ścianką grubości co najmniej 2 mm. Po umieszczeniu spłonek w otworach, pudełko zamyka się zasuwaną pokrywką. Załadowane pudełka owija się w mocną tekturę grubości około 1 mm. lub w cienką blachę i układa się w drewnianej skrzynce o grubości ścianek przynajmniej 20 mm. w sposób wskazany w punkcie (2), wykluczający wszelkie poruszanie się spłonek i pudełek. Skrzynia ochronna w tym wypadku nie jest wymagana. Słuzynka winna być oplombowana i posiadać wyraźny i trwały napis: „Spłonki wybuchowe 1b. Nie rzucać”.

b) Spłonki wybuchowe z zapłonnikami elektrycznymi (jak również czasowemi) winny być związane najwyżej po 100 sztuk. Najwyżej 10 takich wiązek, ułożonych naprzemian (połowa drutami w jedną stronę, a połowa — w drugą), owija się w mocny papier, obwiązuje i układa w mocnym blaszanem lub drewnianem pudełku, poczem wolną przestrzeń wypełnia się suchym papierem, słomą, wełną drzewną, lub wiórkami drzewnymi dla zabezpieczenia spłonek od poruszania się w drodze.

Pozatem obowiązują przepisy, podane dla spłonek wybuchowych pod p. a).

c) Spłonki wybuchowe z lontami prochowymi powinny być przedewszystkiem zwinięte pojedynczo i związane. Najwyżej 10 takich zwiniętych zapalników owija się razem w mocny papier pakunkowy i obwiązuje się. Najwyżej 10 takich paczek, t. j. 100 zapalników, upakuje się w drewnianej skrzynce o ściankach grubości przynajmniej 12 mm. w ten sposób, że każda paczka od ścianek skrzynki i jedna od drugiej powinna być oddzielona warstwą suchej wełny drzewnej, opilek drzewnych, papieru lub słomy, zabezpieczającą od poruszania się spłonek. Najwyżej 10 takich skrzynek powinno być zapakowane do skrzyni ochronnej podług przepisu podanego pod p. a).

Pozatem obowiązują przepisy, podane dla spłonek wybuchowych pod p. a).

d) Detonatory ze wstawionymi w nich spłonkami winny być zapakowane w ilościach najwyżej po 100 sztuk do mocnych skrzynek drewnianych o grubości ścianek 22 mm. Ścianki skrzynek powinny być złączone zapomocą wczepów, dna i pokrywy na wkrętkach. Detonatory przy pomocy drewnianych lub metalowych wkładek winny być ułożone w skrzynkach w ten sposób, żeby nie mogły się poruszać i żeby odległość ich wzajemna i od ścianek skrzynki wynosiła przynajmniej 10 mm. Ścianki skrzynek drewnianych wyłożonych blachą cynkową, mogą być grubości 16 mm.

Sposób dalszego zapakowania, jak w p. a) dla spłonek wybuchowych. Na skrzyni ochronnej powinien być wyraźny i trwały napis: „Detonatory 1 b. Nie rzucać”.

Detonatory do torped (bez urządzenia iglicowego), o ile nie są w żelaznych skrzynkach, w których mają być zabrane na statek, powinny być zapakowane w ilościach najwyżej po 10 sztuk do skrzynek drewnianych o grubości ścianek 22 mm. Ścianki skrzynek powinny być spojone zapomocą wczepów, dna i pokrywy na wkrętkach. Ścianki skrzynek drewnianych wyłożonych blachą cynkową mogą być grubości 16 mm. Detonatory te przy pomocy drewnianych wkładek winny być ułożone w skrzynkach w ten sposób, żeby nie mogły się poruszać i żeby odległość ich wzajemna i od ścianek skrzynki wynosiła co najmniej 20 mm.

Więcej jak 5 skrzynek zapakowywać razem nie wolno. Sposób dalszego pakowania, jak p. a) przy spłonkach wybuchowych z tą różnicą, że wolna przestrzeń pomiędzy wewnętrzną skrzynką, a skrzynią ochronną winna wynosić co najmniej 10 cm.

Na skrzyni ochronnej powinien być wyraźny i trwały napis: „Detonatory do torped 1 b. Nie rzucać”.

e) Zapalniki działowe rozpryskowe winny być zapakowane w ilościach najwyżej po 25 sztuk do mocnych skrzynek drewnianych o grubości ścianek 22 mm. podług przepisów podanych w p. d) dla detonatorów. Na skrzyni ochronnej powinien być wyraźny i trwały napis „Zapalniki działowe wybuchowe 1b. Nie rzucać”.

Zapalniki do bomb aeroplanowych winny być w opakowaniu ustalonym do użytku w armji, z napisem „Zapalniki do bomb aeroplanowych 1 b. Nie rzucać”.

Do punktu 3. Lonty.

Lonty winny być zapakowane w mocnych, szczelnych, dobrze zamkniętych naczyniach drewnianych w sposób, zabezpieczający w zupełności od rozsypywania i rozpylania materiału wybuchowego. Zamiast naczyń drewnianych do pakowania mogą być użyte również t. zw. amerykańskie beczki z masy papierowej.

Najwyższa waga lontów w jednym naczyniu 60 kg. Na naczyniu powinien być wyraźny i trwały napis: „Lonty 1 b”.

Do p. 4. Naboje do broni palnej ręcznej.

Naboje do broni palnej ręcznej winny być zapakowane w pudełkach blaszanych, drewnianych lub sztywnych tekturowych tak, żeby się nie mogły poruszać. Pudełka te powinny być umieszczone w mocnych, szczelnych, dobrze zamykanych skrzyniach i suchym materiałem pakowniczym, jak papier, słoma, wełna drzewna lub wiórki drzewne, uszczelnione tak, aby wszelkie poruszanie się ich było wykluczone.

Waga brutto załadowanej skrzyni nie powinna przewyższać 80 kg.

Na każdej skrzyni powinien być wyraźny i trwały napis: „Naboje do broni ręcznej I b”.

Do p. 5. Naboje działowe zespolone i pociski działowe naładowane niezespolone, miny i naboje zespolone do miotaczy, ładunki miotające i zapalniki torpedowe, bomby lotnicze.

Naładowane granaty powinny być o ile możliwe bez zapalników, a posiadać zamiast nich wkrętki cynkowe lub wojłokowe z blaszką; mogą się jednak znajdować w nich, szczególnie w szrapnelach, zapalniki zatwierdzonego wzoru.

Naboje zespolone i ładunki łuskowe, jak również miny, zaopatrzone w ładunki miotające, mogą zawierać w łuskach zapłonnik. Od przypadkowego uderzenia każdy zapłonnik powinien być zabezpieczony przez metalowy kabłąk z gumową nasadą, który swemi trzema ramionami obejmuje brzeg łuski i przez to jest zabezpieczony od wzruszenia się. Zamiast kabłąków można używać krążków tekturowych grubości przynajmniej 3 mm., które wkłada się w skrzynkę między ścianką jej a dnem łuski i które nawprost zapłonników posiadają odpowiednie wycięcia.

Amunicja powinna być zapakowana w mocnych skrzynkach drewnianych lub innych, mających zastępczanie w armji w ten sposób aby nie mogła się poruszać.

Pokrywy zwykłych skrzynek drewnianych powinny być na wkrętkach. Pociski niezespolone wagi ponad 40 kg. bez zapalników na żądanie mogą być przewożone bez opakowania. Ładunki workowe powinny być opakowane, jak podano w I a A dla materiałów strzelniczych.

Skrzynki powinny być zaopatrzone w mocne ręczki, jak również w wyraźny i trwały napis: „Naboje działowe zespolone I b”, lub „Amunicja działowa niezespolona I b”, lub „Ładunki działowe w workach I b”.

lub „Pociski działowe naładowane I b”,

lub „Miny do miotaczy I b”,

lub „Ładunki torpedowe I b”,

lub „Zapalniki do torped I b”.

Do p. 6. Granaty ręczne i karabinowe.

Granaty ręczne trzonowe winny być zapakowane w ilościach najwyżej po 25 sztuk do skrzynek drewnianych z mocnych desek grubości 16 mm. lub też zapakowane w sposób,

ustalony w armji. Zapomocą drewnianych wkładek granaty ręczne powinny być umieszczone w skrzynkach tak, żeby się nie mogły poruszać. W oddzielnym przedziale skrzynki w wyborowanym drewnianym pudełku (klocku) opisanem pod p. 2 a), wolno jest umieścić 26 spłonek wybuchowych.

Granaty karabinowe i granaty ręczne jajowe powinny być zapakowane w ilościach najwyżej po 50 sztuk do skrzynek drewnianych z mocnych desek grubości 16 mm. lub w sposób, ustalony w armji.

Każda skrzynka z granatami ręcznymi i karabinowymi powinna być zaplombowana lub opieczętowana pieczęcią nałożoną na główkach dwóch sąsiednich wkrętek pokrywy lub zaopatrzona w etykietę z marką ochronną, przyklejoną do pokrywy i ścianki.

Skrzynki powinny być zaopatrzone w mocne rączki jak również w wyraźny i trwały napis: „Granaty ręczne I b”.

Do p. 7. Ładunki wybuchowe bez spłonek.

Ładunki do napełniania pocisków, detonatory, naboje wybuchowe saperskie (petardy) w blaszankach lub w opakowaniu papierowym powinny być zapakowane w mocnych, szczelnych, dobrze zamkniętych skrzynkach drewnianych tak, aby nie mogły się poruszać. Ładunki sprasowanego kwasu pikrynowego oprócz tego powinny być owinięte w papier pergaminowy lub t. p. nieprzepuszczający wody. Ładunki kruszące torped i min morskich mogą być przesyłane w swoich stalowych czerepach lub w opakowaniu, przyjętem w armji i marynarce.

Skrzynki wagi ponad 25 kg. powinny być zaopatrzone w mocne rączki.

Na skrzynkach powinien być wyraźny i trwały napis: „Ładunki wybuchowe I b”.

Do p. 8. Środki świetlne i sygnałowe.

Środki świetlne i sygnałowe powinny być zapakowane w pierwotnem fabrycznem opakowaniu do mocnych, szczelnych, wyłożonych przetłuszczonym papierem skrzynek drewnianych z mocnych desek grubości co najmniej 18 mm. w ten sposób, żeby nie mogły się poruszać.

Ścianki skrzynek powinny być połączone na wczep, dna i pokrywy na wkrętkach. Najwyższa waga brutto każdej skrzynki 100 kg. Skrzyżki powinny być zaopatrzone w rączki, jak również w wyraźny i trwały napis: „Środki świetlne I b” lub „Środki sygnałowe I b”.

Do p. 9. Ognie sztuczne sygnałowe.

Ognie sztuczne sygnałowe powinny być zapakowane w pierwotnem fabrycznem opakowaniu do mocnych beczek lub skrzynek drewnianych, których spojenia są tak uszczelnione, że wszelkie rozsypanie masy sygnałowej jest wykluczone.

Dopuszczalne są również t. zw. amerykańskie beczki z masy papierowej.

Skrzynie i beczki nie powinny mieć żelaznych gwoździ, wkrętek, obręczy i t. p.

Te miejsca ogni sztucznych, w których się je zapala, powinny być zabezpieczone tak, aby rozsypanie masy było wykluczone.

Najwyższa waga brutto skrzyni lub beczki 100 kg.

Na skrzyni względnie beczce powinien być wyraźny i trwały napis: „Ognie sztuczne sygnałowe I b”.

Petardy kolejowe alarmowe powinny być zapakowane do szczelnie zamykanych skrzynek z mocnych fągowanych desek grubości przynajmniej 22 mm. spojonych przy pomocy wczepów lub wkrętek.

Każda taka skrzynka powinna być umieszczona w dobrze zamykanej skrzyni ochronnej o pojemności najwyżej 0,06 m³. Petardy powinny być przełożone skrawkami papieru, trocinami lub wełną drzewną względnie w inny sposób ułożone w skrzynkach tak, aby stykanie się ich wzajemne lub ze ściankami skrzynek było wykluczone.

Na skrzyni zewnętrznej powinien być wyraźny i trwały napis: „Petardy kolejowe alarmowe I b”.

Do p. 10. Środki dymotwórcze.

Środki dymotwórcze powinny być szczelnie zapakowane do mocnych skrzynek lub beczek drewnianych, zaopatrzonych w wyraźny i trwały napis: „Środki dymotwórcze I b”.

Do p. 11. Środki dla wytwarzania mgły.

Środki dla wytwarzania mgły wolno przewozić tylko w oryginalnym fabrycznym opakowaniu.

Na naczyniu powinien być wyraźny i trwały napis: „Środki dla wytwarzania mgły I b”.

B.

Nadawanie.

Naboiów zespolonych i naładowanych pocisków działowych, min do miotaczy (p. 5), granatów ręcznych i karabinowych (p. 6) i ogni sztucznych sygnałowych (p. 9), nie wolno nadawać do przewozu w przesyłkach pośpiesznych. Pozatem dla artykułów tych miarodajne są przepisy, podane w rozdziale I a B. dla materiałów wybuchowych 2-jej grupy.

Z zapalów silnych (p. 2) wolno nadawać do przewozu w przesyłkach pośpiesznych tylko spłonki wybuchowe p. 2 a) i spłonki elektryczne p. 2 b) przy zachowaniu przepisów, podanych pod A — do p. 2 a), (3) a).

C.

Zaświadczenia. Listy przewozowe.

Nadawca winien na liście przewozowym zaświadczyć, że własności i opakowanie przesyłanej amunicji odpowiadają wymaganiom rozdziału I b. załącznika B do przepisów przewozowych kolei żelaznych.

Przy przesyłaniu naboików zespolonych i naładowanych pocisków działowych, min do miotaczy (p. 5), granatów ręcznych i karabinowych (p. 6) i ogni sztucznych sygnałowych (p. 9) nazwy tych artykułów winny być w liście przewozowym podkreślone czerwonym atramentem.

Przy przesyłaniu silnych zapalów (p. 2) zaświadczenie nadawcy o własnościach i opakowaniu powinno być potwierdzone przez biegłych lub przez chemika, uznanego przez zarząd kolejowy.

Ten ostatni oprócz tego zaświadcza: przy lontach detonujących, że materiał wybuchowy, zawarty w nich, odpowiada wymaganiom rozdziału I b (p. 3); przy nabojach i pociskach działowych, bombach lotniczych, granatach i minach do miotaczy (p. 5), granatach ręcznych i karabinowych (p. 6) i ogniach sztucznych sygnałowych (p. 9), że zawarte w nich materiały wybuchowe i strzelnicze odpowiadają wymaganiom rozdz. I a.

Przy dalszem przesyłaniu powyższych artykułów amunicji nie przez wytwórnice tych artykułów, a przez innych nadawców, można ustąpić od żądania zaświadczenia chemika, o ile nadawca w liście przewozowym zaznaczy, że nadane do przewozu materiały pochodzą ze zbadanej już i zaświadczonej przesyłki i że pierwotne opakowanie pod żadnym względem nie zostało zmienione. Na żądanie musi to być wiarogodnie stwierdzone.

D.

Środki przewozowe i inne przepisy.

Do przewozu wszelkiej amunicji należy używać jedynie wagonów towarowych krytych. Przy nabojach i pociskach działowych, bombach lotniczych, granatach i minach do miotaczy (p. 5), granatach ręcznych i karabinowych (p. 6) i ogniach sztucznych sygnałowych (p. 9) obowiązują przepisy podane pod I a D dla materiałów wybuchowych 2-giej grupy. Pozatem należy przestrzegać środków ostrożności, podanych pod I a F do K.

E.

Załadowanie.

Zapały silne (I b p. 2) nie mogą być ładowane w jednym wagonie z materiałami wybuchowymi (I a) lub z artykułami amunicji, podanymi pod p. 5, 6, 7, 8 i 9. Wolno jest

jednakże spłonki wybuchowe, opakowane według specjalnych przepisów, podanych pod A do p. 2 a), (3) a), ładować do jednego wagonu z materiałami wybuchowymi 1-ej grupy (z wyjątkiem materiałów, o składzie zbliżonym do prochu czarnego), jak również z takimi materiałami strzelniczymi 1-ej grupy, które opakowane są według specjalnych przepisów, podanych pod I a A d).

Przy nabojach i pociskach działowych, bombach lotniczych, granatach i minach do miotaczy, granatach ręcznych i karabinowych i ogniach sztucznych sygnałowych obowiązują przepisy, podane pod I a E (4).

Skrzynki z nabojami zespolonemi, pociskami i minami, zawierającymi zapalniki, winny być układane w ten sposób, aby pociski leżały nie wzdłuż wagonu, a wpoprzek.

UWAGA: Przesyłki materiałów wybuchowych i strzelniczych jak również amunicji nadawane do przewozu przez instytucje wojskowe, mogą być opakowane i znakowane według przepisów wojskowych, z zachowaniem jednak ograniczeń co do wagi.

Zaświadczenie chemika przy przesyłkach wojskowych nie obowiązuje, a zastępuje go odpowiednie zaświadczenie komendanta instytucji wojskowej, nadającej przesyłkę.

I c. Materiały zapalające i ognie sztuczne.

Dopuszczone są do przewozu:

1. Materiały zapalające, lonty:

- a) zapalki oprócz bezfosforowych (szwedzkich) i inne zapalniki zapalające się przez potarcie;
- b) laseczki pirotechniczne zapalne jako to: zapalki z ogniem bengalskim, laseczki z deszczem złotym i kwiatowym, świece czarodziejskie i t. p.;
- c) lonty bezpieczeństwa, lonty z cienkiego węża z rdzeniem z prochu czarnego o nieznacznym przekroju poprzecznym (co do innego rodzaju lontów patrz I b, 1).

2. Zabawki pirotechniczne, wstążki zapalne:

- a) cukierki strzelające, karty kwiatowe, listki z papieru kleinowego (kolodjonowego) i podobne przedmioty, zawierające nieznaczna ilość papieru kleinowego (kolodjonowego) lub małe punkciki piorunianu srebra;
- b) groch piorunujący, granaty piorunujące i inne podobne artykuły z piorunianem srebra, o zawartości nie więcej nad 1 gr. piorunianu srebra na 1000 sztuk tych przedmiotów;
- c) bomby z konfetti, cylindry bosko, owoce kotyljonowe i inne podobne przedmioty, zawierające nieznaczny ładunek bawełny strzelniczej kleinowej (kolodjonowej) niezbędnej dla wyrzucania nieszkodliwego naboju, jako to: kul z waty, konfetti i t. p.;
- d) listki zapalne (amorces), wstążki zapalne parafinowe, wstążki zapalne zawierające treść strzelającą, z chloranu potasowego lub saletry, z nieznacznej ilości fosforu, czerwonego siarczku antymonu, siarki, cukru mlecznego, ultramaryny, materiałów lepiących (dekstryny, gumy) i t. p. o zawartości ogólnej nie więcej niż 7,5 gr. treści strzelniczej na 1000 takich przedmiotów;
- e) tak zwane ognie sztuczne hiszpańskie, jako to: cukierki trzaskające, laseczki piorunujące, grad piorunujący.

Każdy pojedynczy przedmiot może ważyć nie więcej niż 2,5 gr. i zawierać, prócz gumy i farb, nie więcej niż 6% fosforu żółtego, 23% fosforu bezpostaciowego i 21% chloranu potasowego.

3. Ognie sztuczne:

- a) Ognie sztuczne misterne, jako to: rakiety, świece rzymskie, fontanny, koła ogniste, słońca i t. p.

- b) Ognie sztuczne drobne i salonowe, jako to: żabki, fire crackers, szmermele, deszcz srebrzysty i złocisty oraz inne ognie sztuczne do spalania się w ręku.
- c) Ognie bengalskie, pochodnie bengalskie, signal blue lights i t. p.

Co do składu ogni sztucznych obowiązują przepisy następujące:

(1) Ognie te nie powinny wywoływać silnego wybuchu ani też zawierać mieszanin łatwozapalnych albo same przez się, albo przez tarcie, ściśnienie lub uderzenie.

Dozwala się:

do mas, zawierających azotany, oraz do bengalskich pochodni magnezowych dodawać domieszki proszku magnezowego, nie więcej niż 3%;

do małych gwiazdek świetlnych, zawartych w ogniach sztucznych, używać mieszanin chloranów o zawartości chloranu potasowego nie więcej niż 40%;

rukki, zawierające pikrynian magnezowy i chlorany, układać do torebek papierowych; rurki takie jednak muszą być opakowane tak, by nie mogły spowodować wybuchu przy uderzeniu, rzuceniu lub podpaleniu.

Innych mieszanin, zawierających fosfor żółty, pyłek cynkowy, proszek magnezowy lub chlorany, nie dopuszcza się do przewozu.

(2) Przedmioty, wskazane pod lit. a) i b), powinny się składać z mączki prochowej, zmieszanej z węglem, proszkiem metalowym (sproszkowanym żelazem lanem, sproszkowaną stałą laną), blaszkami aluminiowymi gładką i innymi proszkami mineralnymi w stanie prasowanym. Zawartość ziarnistego prochu czarnego w jednym przedmiocie nie może przekraczać 30 gramów.

4. Ognie sztuczne sygnałowe jako to: strzały armatnie i tym podobne, składające się ze sklezionej gilzy papierowej, związanej sznurkiem, zawierającej nie więcej niż 75 gramów prochu ziarnistego z lontem, jednak bez zapalnika wstrzałowego.

Przepisy o przewozie.

A.

Opakowanie.

(1) Do opakowania można używać tylko mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych skrzyń drewnianych. Do przedmiotów, wymienionych pod lic. 1 a), można używać także mocnych naczyń blaszanych. Do przedmiotów, wymienionych pod 2 b) — e), 3 i 4, skrzynki powinny się składać z desek fugowanych, spajanych z sobą zapomocą wyrzynanych wczepów lub listew. Grubość desek do przedmiotów wymienionych pod 1 c, 2 b — e 3 i 4 nie może być mniejsza niż 18 mm; skrzynki należy wyłożyć dobrym i trwałym papierem, zamiast którego można użyć do wykładania arkuszy cynkowych.

(2) Przed umieszczeniem do skrzynek należy odnośnie przedmioty uprzednio dobrze zapakować w sposób następujący:

- a) przedmioty, wymienione pod 1 a, 2 a i 2 c, w mocne okładki lub pudełka tekturowe;
- b) przedmioty, wymienione pod 1 b, w pudełka, owijane w papier po 10 do 12 sztuk;
- c) przedmioty, wymienione pod 2 b, w skrzynki drewniane lub mocne pudełka tekturowe, owinięte papierem, z zawartością nie więcej niż 1000 sztuk, przyczem dla zabezpieczenia od wstrząśnięć należy przedmioty te dobrze przesypywać trocinami;
- d) przedmioty, wymienione pod 2 d;
- α) listki zapalne — w mocne pudełka tekturowe, z których każde może zawierać nie więcej niż 100 kapsli; po 12 pudełek listków zapalnych należy zawijać w papier i następnie po 12 tak zawiniętych pakietów łączyć w oddzielne paczki owinięte papierem;

- β) wstęgi zapalne zwyczajne i parafinowane można pakować w sposób, wskazany w punkcie poprzednim α) lub też w cylindryczne puszki blaszane z denkami szczelnymi, nakładanymi od góry i od dołu. Każda puszka może zawierać najwyżej 12 zwojów wstęgi po 50 kapsli każdy; puszki należy łączyć w oddzielne paczki, nie więcej ponad 30 sztuk, owijane papierem;
- e) przedmioty, wymienione pod 2 e, w skrzynki drewniane, z których każda może zawierać nie więcej niż 144 sztuk ogni sztucznych, dobrze przesypanych trocinami;
- f) przedmioty, wymienione pod 3, w mocne pudełka tekturowe lub skrzynki drewniane; co zaś do przedmiotów wymienionych pod lit. c) tej samej liczby, dopuszczalne są także worki papierowe; ogień zaś sztuczne większych rozmiarów należy pakować w okładki papierowe, jeżeli miejsce zapalenia nie jest przykryte osłoną papierową; w obu wypadkach należy zabezpieczyć masę zapalną przed rozsypywaniem;
- g) przedmioty, wymienione pod 4, w mocne pudełka, w których ogień sygnałowe powinny być ułożone ściśle w trocinach lub innym materiale podobnym tak, by sztuki oddzielne nie mogły stykać się z sobą.

(3) Opakowanie wewnątrz skrzyń powinno zabezpieczać poszczególne sztuki przed poruszeniem. Przedmioty, wymienione pod 2 b — e, 3 i 4, powinny być zapakowane szczelnie, wolne miejsca należy wypełniać szczelnie odpowiednim materiałem pakunkowym suchym (wełna drzewna, papier i t. p.). Wilgotnego siana, pakulów i t. p. przedmiotów, któreby mogły same się zapalić, nie wolno do tego używać. Większe przedmioty pirotechniczne (transparenty) należy dobrze umocować w skrzyni.

(4) Na opakowaniu zewnętrznym, należy wypisać wyraźnie i trwale zawartość skrzyni, na opakowaniu zaś, zawierającym artykuły, wymienione pod 2 b — e, 3 i 4, nadto — dokładny adres wysyłającego.

(5) Waga brutto jednej skrzyni z artykułami, wymienionymi pod 2 b — e, 3 i 4, nie może przekraczać 60 kilogramów, ogólna zaś waga masy palnej — 20 kilogramów, zawartość zaś prochu ziarnistego pirotechnicznego — 2,5 kg.

(6) Każda skrzynia musi być zaopatrzona w wyraźny napis literami czerwonymi: „Wybuchowe”. Przepis ten nie stosuje się przy przesyłkach zapalek.

B.

I n e p r z e p i s y .

(1) Zapalki, wymienione pod 1 a, w ilościach do 5 kilogramów zapakowane według przepisów, zawartych w ust. A, mogą być łączone w jedną przesyłkę z innymi przedmiotami (z wyjątkiem materiałów wymienionych w niniejszym załączniku Ia, Ib i Ic, II i III).

(2) Nie wolno ładować do jednego wagonu lontów (1 c) oraz listków zapalnych (2 d) wraz z materiałami wybuchowymi i zapalającymi się.

(3) Przewóz musi być dokonywany tylko w wagonach krytych.

(4) Nadawca obowiązany jest w liście przewozowym na przedmioty, wymienione pod liczbą 2 b — e, 3 i 4, zamieścić oświadczenie, że rodzaj i opakowanie odpowiadają wymaganiom przepisów, zawartych w usu. 1 c, załącznika B do „Przepisów przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich”.

C.

P r z e w ó z .

Ogień sztuczne (3) i ogień sztuczne sygnałowe (4) są wyłączone z przewozu jako przesyłki pośpieszne.

I d. Gazy zgęszczone, skroplone i rozpuszczone pod ciśnieniem.

Depuszozone są do przewozu wymienione niżej gazy zgęszczone, skroplone i rozpuszczone pod ciśnieniem.

a) Gazy zgęszczone:

1. **Kwas węglowy.**
2. **Gaz wodny, gaz świetlny i gaz mieszany (gaz olejowy z domieszką acetylenu nie więcej niż 30%).**
3. **Gaz olejowy (gaz tłusty).**
4. **Tlen, wodór, azot, gaz ziemny, (metan) i powietrze zgęszczone, gazy szlachetne (argon, neon, helium, ksenon, krypton).**

b) Gazy skroplone:

5. **Kwas węglowy, gaz olejowy, podtlenek azotu, etan.**
6. **Amoniak, bezwodny tlenochlorek węgla (fosgen).**
7. **Chlor bezwodny, kwas siarkawy, czwórtlenek azotu.**
8. **Chlorek metylu, chlorek etylu, eter metylowy, metylamin, etylamin.**
9. **Powietrze ciekłe, tlen skroplony.**

c) Gazy rozpuszczone pod ciśnieniem:

10. **Amoniak rozpuszczony w wodzie w roztworze ponad 25% i nieprzekraczającym ponad 50%.**
11. **Acetylen rozpuszczony w acetonie i wchłonięty w masę porowatą.**

Przepisy o przewozie.

A.

Rodzaj naczyń.

a) O ile w załączniku niniejszym nie ma przepisów co do wyrobu rodzaju i jakości — naczyń metalowych.

b) Dla powietrza ciekłego i tlenu skraplanego należy używać:

α) szklanych naczyń o ścianach podwójnych, z próżnią między niemi.

Naczynia te muszą być obłożone filcem i zamknięte zatyczką filcową w ten sposób, by dla uniknięcia znacniejszego ciśnienia wewnątrz, nie przeszkadzały ułatwianiu się nadmiaru gazów, zapobiegając jednakże wyciekaniu zawartości. Zatyczka filcowa musi być umocowana na flaszcze tak, aby nie rozluźniała się przy przechylaniu lub przewróceniu naczynia. Każde naczynie pojedyncze lub kilka naczyń razem musi być zabezpieczone od uderzeń, np. zapomocą kosza drucianego lub innego podobnego przyrządu niewywrotnego. Kosze te lub inne naczynia należy umieścić w skrzyniach metalowych lub drewnianych, obitych wewnątrz blachą, otwartych u góry, lub przykrytych tylko siatką drucianą, wiekiem dziurkowanym bądź też w inny podobny sposób. Skrzynie metalowe lub drewniane muszą być w dolnej swej części szczelne przynajmniej do takiej wysokości, by wrazie rozbicia się naczyń, płyn nie mógł wyciekać. Do skrzyń nie można układać pakunkowych materiałów łatwopalnych; dopuszczalne są jednak materiały takie jak: filc i wełna.

β) naczynia z innego materiału:

Naczyń z innego materiału można używać tylko takich, które nie przepuszczają ciepła, nie pokrywają się rosą, ani szronem. Wszelkie inne dodatkowe opakowania tych na-

czyń nie są konieczne. Przepisy, dotyczące zamykania naczyń szklanych, pod a) wymienionych, obowiązują analogicznie także co do tych naczyń.

c) Wymiary naczyń spojonych przeznaczonych dla roztworów acetylenu w acetonie nie mogą przekraczać 21 cm. średnicy i 2 metrów długości.

Naczynia muszą być sporządzone z giętkiej stali i wypełnione równomiernie rozłożoną masą porowatą, tak przygotowaną, ażeby nie tworzyły się w niej zagłębienia pod wpływem temperatury 50° C, lub wskutek wstrząśnień podczas przewozu. Masa ta nie powinna wywierać żadnego, nawet powolnego, działania chemicznego ani na zawartości naczynia, ani na metal, z którego naczynie jest sporządzone. Żadna z części metalowych, które stykają się bezpośrednio z roztworem acetylenu, nie może być sporządzana z miedzi, lub mieszaniny zawierającej 30% miedzi. Normalna ilość roztworu w naczyniach musi być taka, ażeby zwiększanie się objętości, jaka się tworzy przez wchłanianie acetylenu wskutek ciśnienia masy, mogło odbywać się swobodnie, i ażeby natężenie, jeżeli temperatura osiągnie 50° C, nie przekraczała ½ ciśnienia próbnego.

B.

Badanie urzędowe naczyń.

(1) Naczynia z żelaza spawalnego zlewne, ze stali lanej lub miedzi, przed ich oddaniem do użytku, muszą być poddane próbie ciśnienia hydraulicznego przez rzeczoznawcę, upoważnionego przez właściwą władzę. Naczynia do przewozu roztworów acetylenu należy przed ich oddaniem do użytku zbadać także pod względem jakości masy porowatej i dopuszczalnego napełnienia rozczynnikiem (patrz A, c).

(2) Przy próbie hydraulicznej ciśnienie wewnętrzne powinno wykazać:

a) Dla gazów zgęszczonych — półtorakrotne ciśnienie masy, która nie może przekraczać dopuszczalnych granic, wykazanych pod D (patrz niżej). Próbné ciśnienie musi przekraczać ciśnienie masy niemniej, niż 5 kilogramów na 1 centymetr kwadratowy.

b) Dla gazów skroplonych, wymienionych pod 5, 6, 7 i 8:

Dla kwasu węglowego, gazu olejowego i podtlenu azotu	250 kg/cm. ²
Dla etanu	140 " "
Dla czwórtlenku azotu	50 " "
Dla amoniaku	35 " "
Dla chloru	30 " "
Dla tlenochloru węgla	30 " "
Dla kwasu siarkowego	20 " "
Dla chlorku metylu, metylaminu, eteru metylowego, chlorku etylu i etylaminu	10 " "

c) Dla gazów rozpuszczonych pod ciśnieniem:

Dla acetylenu rozpuszczonego w acetonie	60 " "
Dla amoniaku rozpuszczonego pod ciśnieniem	12 " "

(3) Próba ciśnienia musi być wznowiona:

a) dla naczyń, przeznaczonych do przewozu chloru, czwórtlenku azotu, kwasu siarkowego, tlenochloru węgla, chlorku metylu i chlorku etylu, — co dwa lata;

b) dla naczyń, przeznaczonych do przewozu innych gazów zgęszczonych lub skroplonych — co 5 lat;

c) dla naczyń do rozpuszczonego acetylenu — co 10 lat.

Ponowne sprawdzenie naczyń do rozpuszczonego acetylenu może być dokonane zapomocą ciśnienia hydraulicznego lub po całkowitem napełnieniu acetylenem przy pomocy zgęszczonego azotu, powietrza lub podobnego zgęszczonego gazu; naczynia do acetylenu muszą podczas próby ciśnienia znajdować się pod wodą, aby można stwierdzić zupełną ich szczelność;

d) dla naczyń do amoniaku rozpuszczonego pod ciśnieniem — co 5 lat.

(4) Dokonywanie próbnego ciśnienia hydraulicznego odbywać się powinno w ten sposób, ażeby zwiększenie ciśnienia nie tworzyło się gwałtownie. Naczynia muszą wytrzymać próbne ciśnienie, nie tracąc trwale swej formy i nie stając się nieszczelnymi. Dla upewnienia się o tem należy sprawdzić, czy wskazówki manometru, użytego do kontroli przy próbie ciśnienia pozostają niezmiennie w ciągu co najmniej minuty.

C.

Zaopatrzenie naczyń (wentyle, napisy).

(1) Naczynia, służące do przewozu gazów zgęszczonych, skroplonych, lub rozłożonych pod ciśnieniem (z wyjątkiem powietrza ciekłego i tlenu skroplonego), powinny mieć przynajmniej jeden wentyl do napełniania i opróżnienia. Dla roztworów acetylenu (11), części wentyli mające styczność z gazem, nie mogą być wykonane z miedzi. Dla tlenochlorku węgla, gazu olejowego i mieszanego zamiast wentyli, mogą być użyte zatyczki metalowe do wkręcania, muszą one jednak zamykać naczynie tak szczelnie, aby zawartości jego nie można było rozpoznać po zapachu.

(2) Na naczyniach należy umieszczać napisy trwałe i widoczne, oznaczające:

a) dla wszystkich gazów:

α) nazwę gazu, wymienienie wytwórcy lub właściciela, oraz numer porządkowy;

β) wagę próżnego naczynia wraz z przyrządami (wentylem, osłoną ochronną, zatyczką metalową i t. p.);

γ) datę ostatniego badania i pieczęć rzeczoznawcy, który przeprowadził badanie;

b) dla gazów zgęszczonych:

wysokość dopuszczalnego ciśnienia (patrz D (1),

c) dla gazów skroplonych i rozłożonych pod ciśnieniem:

najwyższą dopuszczalną dla napełnienia wagę ładunku.

D.

Napełnianie naczyń.

(1) Najwyższe dopuszczalne ciśnienie zawartości naczyń, służących do przewozu gazów zgęszczonych w temperaturze 15° C. określa się:

dla kwasu węglowego w formie gazu	20 kg. cm. ²
„ gazu mieszanego i wodnego	10 „ „
„ gazu olejowego	125 „ „
„ tlenu, wodoru, gazu świetlnego, azotu, gazu kopalnianego (metanu), powietrza zgęszczonego i gazów osobliwych .	200 „ „

(2) Najwyższa dopuszczalna granica napełniania naczyń, służących do przewozu gazów skroplonych, wymienionych pod 5, 6, 7 i 8 wynosi:

dla kwasu węglowego	1 kg. płynu na 1,34 l. pojemności naczynia
„ gazu olejowego	1 „ „ „ 2,50 l. „ „
„ etanu	1 „ „ „ 3,50 l. „ „
„ podtlenku azotu	1 „ „ „ 1,34 l. „ „
„ amoniaku	1 „ „ „ 2,00 l. „ „
„ chloru i czwórtlenku azotu	1 „ „ „ 0,80 l. „ „

dla bezwodnika kwasu siarkawego	1 kg. płynu na 0,85 l. pojemności naczynia
„ tlenochlorku węgla	1 „ „ „ 0,80 l. „ „
„ chloru metylu	1 „ „ „ 1,25 l. „ „
„ chloru etylu	1 „ „ „ 1,25 l. „ „
„ eteru metylowego	1 „ „ „ 1,85 l. „ „
„ metylaminu	1 „ „ „ 1,70 l. „ „
„ etylaminu	1 „ „ „ 1,70 l. „ „

E.

Inne przepisy.

(1) Naczynia z gazami, wymienionemi pod liczbą 5, 6 i 7 (z wyjątkiem chloru i czwórtlenku azotu) i pod 8, jeżeli naczynia te zapakowane są w skrzyniach, wolno pakować z innymi przedmiotami.

(2) Naczynia z gazami zgęszczonemi i skroplonemi, wymienionemi pod 5, 6, 7 i 8, jeżeli nie są umieszczone w skrzyniach, powinny być zaopatrzone w przyrządy, uniemożliwiające toczenie się naczyń. Wentyle naczyń muszą być zaopatrzone w przykrywki ochronne z żelaza kutego, stali lub kutolane; dla naczyń miedzianych dopuszczalne są także przykrywki ochronne z miedzi. Przykrywki takie nie są konieczne dla wentyli, umieszczonych wewnątrz szyi butli i chronionych przykręconą, dobrze przylegającą zatyczką metalową.

(3) Na naczyniach z napełnionemi gazami zgęszczonemi i skroplonemi wymienionemi pod 5, 6, 7 i 8 należy umieścić trwałą i wyraźny napis, oznaczający zawartość. Naczynia powinny być w skrzyniach tak ułożone, ażeby łatwo można było odszukać stemple o dokonaniu próby. Skrzynie drewniane i skrzynki metalowe służące do przewozu powietrza ciekłego i tlenu skroplonego (9) muszą mieć wyraźne napisy: „Powietrze ciekłe” (lub tlen skroplony), „Wierzch”, „Spód”, „Ostrożnie”, „Bardzo łatwo kruszące się”.

(4) Sztuk przesyłki nie wolno rzucać lub uderzać ani też wystawiać na działanie promieni słonecznych lub ciepła z pieców.

(5) Do przewozu używa się:

a) W a g o n ó w n i e k r y t y c h:

1. dla gazów zgęszczonych, nadanych na wozach dobrze przykrytych oponami i urządzonych do przewozu drogami kołowemi;

2. materiały, wymienione pod 8 w okresie pory roku od marca do października włącznie, muszą być przykrywane całkowicie oponami, jeżeli naczynia nie są zapakowane w skrzynie drewniane.

b) W a g o n ó w k r y t y c h:

1. dla gazów zgęszczonych (patrz a 1 i c 1);
2. dla gazów skroplonych wymienionych pod 5, 6 i 7 w okresie pory roku — od marca do października włącznie;
3. dla powietrza ciekłego i tlenu skroplonego.

c) W a g o n ó w k r y t y c h l u b n i e k r y t y c h:

1. dla gazu olejowego, mieszanego i wodnego, lecz w okresie pory roku od marca do października włącznie wagony niekryte muszą być nakryte całkowicie oponami, jeżeli naczynia nie są umieszczone w skrzyniach drewnianych;

2. dla gazów skroplonych, wymienionych pod 5, 6 i 7 w okresie pory roku od listopada do lutego włącznie.

(6) Naczynia z gazami zgęszczonymi lub skroplonymi należy ustawiać w wagonie w ten sposób, aby nie mogły się przewracać lub spadać. Naczynia, zawierające powietrze ciekłe, lub tlen skroplony należy ustawiać prosto i odpowiednio zabezpieczyć od uszkodzenia przez inne przesyłki. Nie można również ładować tych naczyń w bezpośredniej bliskości łatwo zapalnych materiałów w drobnych kawałkach lub płynie.

(7) a) Wagony-kotły, przeznaczone do gazów zgęszczonych, skroplonych lub rozpuszczonych pod ciśnieniem, przyjmuje się do przewozu przy stosowaniu przepisów, wymienionych pod A, B, C i D dotyczących rodzaju materiałów, badania urzędowego, zaopatrzenia i napełnienia oraz przepisów wymienionych pod E ustęp (2) co do wentylów. Naczynia powinny być trwale przytwierdzone do ramy wagonu, z którego zdejmować ich nie wolno.

b) Wagony-kotły, przeznaczone do przewozu gazów skroplonych, mające średnice o jednym przekroju, muszą być zaopatrzone wewnątrz w przegrody z otworami lub innymi podobnymi urządzeniami, w celu zmniejszenia ruchu płynu, wywołanego w razie nagłej zmiany szybkości biegu wagonu.

— c) Wagony-kotły, przeznaczone do przewozu gazów skroplonych, wymienionych pod 5, 6 i 7, muszą być zaopatrzone zewnątrz pokrywą drewnianą.

d) Wagony-kotły, przeznaczone do przewozu kwasu węglowego skroplonego, tlenu zgęszczonego i wodoru zgęszczonego, mogą zawierać naczynia więcej, niż 2 m. długości i 21 cm. średnicy. Nie każde naczynie musi być zaopatrzone w wentyle do napełniania i opróżniania. Wystarczy, aby na dwóch końcach wagonu, połączone one były jedną rurą zbiorową, z zamykającym się wentylem, umieszczonym wewnątrz ramy wagonu. Przykrywkę ochronną nie są dla tych wentyli konieczne.

F.

Wyjątki od przepisów, zamieszczonych pod A — E.

(1) Gazy skroplone wymienione pod liczbą 5, 6 i 7 w małych ilościach, a mianowicie: kwas węglowy i podtlenek azotu do 3 gramów, amoniak, chlor i podtlenek azotu do 20 gramów, bezwodny dwutlenek siarki i tlenochlorek węgla (fosgen), do 100 gramów, można przewozić także w mocnych, topionych rurach szklanych, na warunkach następujących: rury szklane można napełniać kwasem węglowym i podtlenkiem azotu tylko do połowy; amoniakiem, chlorem i czwórtlenkiem azotu tylko do $\frac{2}{3}$ części; bezwodnym dwutlenkiem siarki (kwasem siarkawym) i tlenochlorem węgla (fosgenem) tylko do $\frac{3}{4}$ części. Każdą rurę szklaną należy zapakować do zalutowanej puszeki blaszanej, wypełnionej krzemionką, następnie należy zapakować w mocną skrzynię drewnianą. W jednej skrzyni można umieszczać po kilka puszek blaszanych, nie można natomiast umieszczać rur, zawierających chlor w jednej skrzyni z rurami, zawierającymi amoniak lub kwas siarkowy. Puszki blaszane, zawierające gazy skroplone (z wyjątkiem chloru), można pakować także wraz z innymi przedmiotami.

(2) Materiały, wymienione pod 8, w ilościach do 100 gramów, w rurach szklanych, których ogólna waga nie może przekraczać 5 kilogramów, można pakować w mocnych skrzyniach osobno, lub z innymi przedmiotami, z warunkiem, aby rury szklane były dobrze w skrzyniach ułożone. Skrzynie należy zaopatrzyć w napis drukowany na czerwonym tle: „ostrożnie z ogniem”. Skrzynie zawierające nie więcej, niż 100 gramów tych materiałów, mogą być przewożone w wagonach krytych.

(3) Kapsle metalowe z kwasem węglowym (sodorem, sparkletem) zawierające najwyżej 25 gramów ciekłego kwasu węglowego i najwyżej 1 gram cieczy na 1.34 metra sześciennego pojemności, można przewozić bez ograniczeń, jeżeli kwas węglowy jest czysty bez domieszki powietrza.

(4) Tlen zgęszczony do 0,3 kg/cm³ w workach gumowych z nasycanej tkaniny lub innych podobnych materiałów, można przyjmować do przywozu bez ograniczeń.

G.

Przewóz.

Gazy skroplone, wymienione pod 8, przyjmuje się do przewozu, jako przesyłka pośpieszna, tylko w ilościach najwyżej do 100 gramów z warunkiem, aby opakowane były stosownie do przepisów, zawartych pod F, ustęp (2).

I e. Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne, lub potzymujące palenie.

Dopuszczone są do przewozu:

1. **Metale alkaliów i ziem alkalicznych**, jako to: sól, potas, wapń i t. p. oraz stopy tych metali z sobą;
2. **Węglik wapniowy, karbid, wodorek wapniowy** w którym ilość węgliku wapniowego nie przekracza 0,2% hydrure de calcium.
3. **Nadtlenek sodu** także w mieszaninach, które nie są niebezpieczniejsze od nadtlenka sodu.

Przepisy o przewozie.

A. Opakowanie.

(1) Do opakowania należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń żelaznych (lub z blachy żelaznej). Materiały wymienione pod 1, w ilościach do 5 kilogramów można przewozić także w naczyniach szklanych, mocnych, dobrze i szczelnie zamkniętych. Naczynia te muszą być zupełnie suche, zaś dla materiałów, wymienionych pod 1 i 2 — wysmarowane naftą.

(2) Naczynia, zawierające materiały, wymienione pod 1 i 3, muszą być umieszczone w opakowaniach ochronnych, a mianowicie:

- a) naczynia z żelaza lub blachy żelaznej, zawierające materiały, wymienione pod 1, w skrzyniach drewnianych lub żelaznych koszach ochronnych;
- b) naczynia szklane z materiałami, wymienionymi pod 1, lub naczynia z materiałami wymienionymi pod 3, w skrzyniach drewnianych wybitych wewnątrz blachą zabezpieczonych od zaciekania wody; naczynia szklane, umieszczane w takich skrzyniach, należy obsypać dobrze suchą krzemionką lub innym podobnym materiałem niepalnym. Naczynia z zawartością do 250 gramów mogą być pakowane zamiast do skrzyń drewnianych także do mocnych i szczelnie zamkniętych naczyń blaszanych.

(3) Na każdej sztuce musi być wypisana wyraźnie i trwale jej zawartość oraz umieszczony napis: „Chronić przed wilgocią“.

B. Inne przepisy.

(1) Przesyłki, nieprzekraczające 5 kilogramów i opakowane w myśl postanowień ust. A można pakować wraz z innymi przedmiotami.

(2) Z przesyłkami należy się obchodzić ze szczególną ostrożnością. Nie wolno ich rzucać lecz układać je należy w wagonie tak, by nie mogły się ocierać o inne wstrząsać, uderzać, przewracać, ani spadać z warstw górnych.

(3) Do przewozu należy używać wagonów krytych. Węglik wapniowy i wodorek wapniowy (2) można przewozić także w wagonach niekrytych pod oponami.

(4) Zbiorniki opróżnione po materiałach, wymienionych pod 2, muszą być wolne od pozostałości z tych materiałów. W liście przewozowym należy zaznaczyć, co naczynia te zawierały przed nadaniem ich do przewozu.

KLASA II.

Materiały samozapalne.

Dopuszczone są do przewozu:

1. Fosfor zwyczajny (biały lub żółty).
2. Fosfor bezkształtny (czerwony), trójsiarczak fosforu, związki fosforu z metalami ziem alkalicznych, np. fosforek wapnia, fosforek strontu; następnie fosforek żelaza i podobne samozapalne związki fosforu z metalami.
3. Mieszanki fosforu bezkształtnego z żywicami lub tłuszczami, których punkt topliwości leży powyżej 35° C, roztwór fosforu zwyczajnego w dwusiarczku węgla.
4. Cynkoetyl, cynkometyl jako też roztwór tych produktów w eterze.
5. Sadze świeżo wypalone.
6. Węgiel drzewny świeżo wypalony, mielony, ziarnisty lub w kawałkach.
7. Silnie obciążony jedwab (jedwab cordonnet, souple, bourre do soi chappe) w pasmach.
8. a) Następujące materiały, nasycone tłuszczem, pokostem lub oliwą, wełna, włosy, wełna sztuczna, bawełna, jedwab, len, konopie, juta — w stanie surowym, w postaci odpadków od przędzenia i tkania, gałgany lub pakuły.
b) Nasycone tłuszczem, pokostem lub oliwą, wyroby z powyższych materiałów, np. koce ochronne, wyroby powroźnicze, rzemienie napędne z bawełny lub konopi, obszycia tkackie, pancierzowe i uprężne, przędze i nici, wyroby siatkowe (sieci rybackie i t. p.).
9. Mieszanki materiałów palnych, ziarnistych lub porowatych (dziurkowatych), nasycone olejem lnianym, pokostem, smołą żywiczną i t. p. materiałami, jeżeli te mogą jeszcze podlegać samoutlenianiu (np. t. zw. trociny korkowe).
10. Natłuszczone wióry żelazne lub stalowe (wióry od toczenia, wiercenia i t. p.).
11. Nasycone tłuszczem, olejem lub pokostem: papier oraz tutki i pierścienie z tektury.
12. Metale piroforyczne.
13. Cynkowy proszek.
14. Worki używane po drożdżach nieoczyszczone.
15. Masa, która była używana do czyszczenia gazu świetlnego.
16. Nitrocelulozowe nici służące do wyrobu jedwabiu sztucznego.

Przepisy o przewozie.

A.

Opakowanie.

(1) Materiały, wymienione pod 1 i 2, należy pakować w mocne, szczelnie i dobrze zalutowane puszki blaszane, które należy ustawiać ściśle w mocnych i dobrze zamkniętych skrzyniach drewnianych. Na materiały wymienione pod 2 w ilościach do 2 kg., zamiast naczyń blaszanych można używać również naczyń szklanych lub dzbanów, które również należy pakować do mocnych i dobrze zamkniętych skrzyń drewnianych. Fosfor zwyczajny musi być zanurzony w wodzie. Skrzynie należy zaopatrzyć w wyraźny i trwały napis oznaczający ich zawartość. Na skrzyniach z fosforem zwyczajnym należy prócz tego umieścić napis: „Wierch”.

(2) Materiały, wymienione pod 3, należy ładować albo do skrzyń, szczelnych i uniemożliwiających rozsypanie, lub należy je wlewać wprost do próżnych naczyń.

(3) Cynkoetyl i cynkometyl (4), jako też roztwory produktów w eterze należy pakować do mocnych, grubych naczyń kamiennych (kamionkowych i t. p.) lub szklanych zatopionych ogniem lub w inny podobny sposób szczelnie zamykanych.

Naczynia szklane lub gliniane należy pojedynczo, lub po kilka razem umieszczać w mocnych naczyniach blaszanych, przysypując popiołem, lub suchą krzemionką, poczem naczynia blaszane zalutować szczelnie.

Każda przesyłka musi mieć wyraźny napis drukowany na tle czerwonym: „Ostrożnie z ogniem”. Nadto naczynia z balonami szklanymi należy zaopatrzyć w wyraźny napis: „Nosić ostrożnie”. Nie wolno ich przewozić na wózkach lub taczkach, ani też przenosić na plecach lub ramieniu.

(4) Materiały wymienione pod 5 i 6 należy pakować w naczynia szczelnie i dobrze zamknięte. Beczki muszą być wyłożone wewnątrz materiałem uszczelniającym i umieszczone w innych mocnych naczyniach (kosze, kubły, skrzynie).

Węgiel drzewny pod (6) w kawałkach, o ile w liście przewozowym zaznaczono, że nie jest świeżo wypalony (t. j., że leżał po wypaleniu co najmniej 48 godzin) można przewozić w workach lub bez opakowania w wagonach specjalnych, przeznaczonych do przewozu węgla drzewnego.

(5) Materiały wymienione pod 7 należy pakować w mocne skrzynie. Jeżeli wysokość skrzyni przenosi 12 cm. należy pomiędzy warstwami jedwabiu utworzyć zapomocą krat drewnianych odpowiednią próżnię, będącą w połączeniu z otworami w ścianach skrzyń tak, aby umożliwić dostęp powietrza. Otwory w ścianach skrzyń należy odpowiednio zabezpieczyć na zewnątrz przed zatknięciem zapomocą listewek przybitych na zewnętrznych bokach skrzyń.

(6) Z materiałów wymienionych pod 8 a, używana wełna do czyszczenia i wilgotne pakuły, szmaty do czyszczenia muszą być silnie sprasowane i zapakowane do mocnych i dobrze zamkniętych naczyń.

(7) Materiały wymienione pod 9, tłoczone w formach, należy spakować w mocne i szczelne naczynia blaszane lub mocne skrzynie drewniane wybite wewnątrz szczelnie blachą żelazną; jeżeli zaś nie są tłoczone, należy je pakować w mocne szczelne i dobrze zamknięte naczynia.

(8) Materiały wymienione pod 10 należy pakować do mocnych, szczelnych dobrze zamkniętych naczyń metalowych. Opakowanie nie jest konieczne, jeżeli przewóz odbywa się w wagonach żelaznych zaopatrzonych w pokrywy, lub w wagonach żelaznych niekrytych pod oponami.

(9) Materiały wymienione pod 12 muszą być umieszczone w rurach szklanych, zatopionych na końcach, te zaś zapakowane w pudełka blaszane, wypełnione krzemionką lub innym materiałem ziemnym, suchym i również zalutowane.

(10) Cynkowy proszek (pył) musi być zapakowany w mocne, szczelnie zamknięte naczynia metalowe.

(11) Używane worki po drożdżach nieoczyszczone (14) należy pakować w naczynia szczelnie zamknięte.

(12) Masę do czyszczenia gazu świetlnego używaną, można przyjmować do przewozu tylko w wagonach żelaznych, jeżeli nie jest opakowana w szczelnych naczyniach blaszanych. Jeżeli wagony nie mają dobrze zamykanych przykryw żelaznych, należy towar przykryć takimi oponami, które przy zetknięciu się z płomieniem nie zapalają się. Naładowanie jest obowiązkiem nadawcy, wyładowanie odbiorcy. Opony obowiązany jest na żądanie kolei dostarczyć nadawca.

(13) Nitrocelulozowe nici, służące do wyrobu jedwabiu sztucznego, należy pakować do naczyń metalowych lub szczelnie zamkniętych beczek, przy użyciu w ostatnim wypadku takiej ilości wody, ażeby łatwo można było to sprawdzić, poruszając naczyniem. Jeżeli nici zapakowane są do naczyń metalowych wystarczy owinięcie je tylko wilgotną tkaniną, przyczem należy w liście przewozowym zaznaczyć o wypełnieniu tego przepisu.

B.

Inne przepisy.

(1) Wraz z innymi przedmiotami można pakować w mocne naczynia drewniane, szczelnie i dobrze zamknięte z obowiązkiem przestrzegania przepisów co do naczyń, podanych pod A, przedmioty następujące:

- a) fosfor zwyczajny (1) w ilościach nie przenoszących 250 gramów; takie ilości można również pakować w wodzie, w mocnych i dobrze zamkniętych naczyniach szklanych, które się układa następnie w szczelnych naczyniach blaszanych, przekładając odpowiednim materiałem pakunkowym; naczynie z fosforem należy umieszczać mocno w zewnętrznym naczyniu drewnianem;
 - b) materiały wymienione pod 2 — do 5 kg.;
 - c) cynkoetyl i cynkometyl (4) w ilościach do 2 kg., przyczem naczynia, zawierające te materiały, muszą być dobrze zapakowane w skrzynie; nie wolno jednak pakować ich razem z innymi materiałami samozapalnymi, tudzież wybuchowemi (1a), amunicją (1b), materiałami zapalnymi i ogniami sztucznymi (1c) i materiałami zapalnymi wymienionemi w klasie IIIa i b.;
 - d) materiały wymienione pod 11 i 12 — bez ograniczenia.
- (2) Następujące przedmioty można przewozić bez ograniczeń, jeżeli jest w liście przewozowym zaświadczenie, że:
- a) sadze (5) i węgiel drzewny, mielony, ziarnisty lub w kawałkach, nie są świeżo wypalone (t. zn., że przeleżały po wypaleniu nie mniej niż 48 godzin);
 - b) jedwab w pasmach (7) nie jest silnie obciążony;
 - c) przedmioty wymienione pod 8 i 10 nie są nasycone tłuszczem, pokostem lub oliwą;
 - d) używane worki po drożdżach (14) są oczyszczone;
 - e) masa do czyszczenia gazu używana (15), jest zupełnie utleniona.
- (3) Materiały wymienione pod 8, z wyjątkiem wełny, używanej do czyszczenia i pakul (szmat do czyszczenia), zapakowanych według przepisów podanych pod A ustęp (6), muszą być suche.
- (4) Tufki papierowe wymienione pod 11 wolno przewozić jedynie pod warunkiem zamieszczenia w liście przewozowym zaświadczenia, iż rzeczony przedmiot, po nasyceniu ich olejem, lub tłuszczem, zostały ogrzane, a następnie zupełnie ochłodzone w wodzie.
- (5) Do przewozu należy używać:
- a) dla cynkoetylu i cynkometylu (4) wagonów niekrytych; mniejsze ilości do 10 kg. mogą być ładowane osobno lub (w ilościach do 2 kg.) razem z innymi przedmiotami, także w wagonach krytych, przy zachowaniu przepisów zamieszczonych pod ust. 1c.;
 - b) dla materiałów wymienionych pod 7, 8 i 11 należy używać wagonów krytych lub też wagonów niekrytych z oponami. Wełnę do czyszczenia i pakul (szmaty do czyszczenia), zapakowane według przepisów wymienionych pod A ust. (6) można przewozić w wagonach niekrytych;
 - c) nitrocelulozowe nici służące do wyrobu jedwabiu sztucznego należy ładować do wagonów krytych, w których otwory wszelkie winny być zamknięte.
- (6) Co do cynkoetylu i cynkometylu należy nadto przestrzegać przepisy podane pod IIIa B), ust. (4).

KLASA III.

Materiały zapalne.

IIIa. Ciecze palne.

Następne przedmioty dopuszczone są do przewozu pod specjalnymi warunkami:

1. Węglowodory, a mianowicie:

- a) ropa naftowa (olej skalny) i nafta oczyszczona oraz oleje, otrzymane ze smoły węgla brunatnego, oleje torfowe i łupkowe, nafta asfaltowa i destylaty z nich, węglowodory innego pochodzenia (np. odpadki po zgęszczeniu gazu olejowe-

go), niezapalające się przy stanie barometru, wynoszącym 760 mm. w odniesieniu do poziomu morza w przyrządzie Abel-Pensky'ego w temperaturze poniżej 21° C. lub w przyrządzie systemu Pensky-Martens'a w temperaturze powyżej 100° C.;

b) ropa naftowa i nafta oczyszczona, nafta oleju skalnego, oleje otrzymane ze smoły węgla brunatnego, oleje torfowe i łupkowe, nafta asfaltowa i destylaty z tych materiałów (benzyna, ligroina, olej do czyszczenia i t. p.), węglowodory innego pochodzenia (np. odpadki po zgęszczeniu gazu olejowego), jeżeli przy stanie barometru, wynoszącym 760 mm. w odniesieniu do poziomu morza, w przyrządzie systemu Abel-Pensky'ego wytwarzają gazy zapalne w temperaturze poniżej 21° C., a w 15° C. mają ciężar gatunkowy większy niż 0,680.

Oleje ze smoły węgla kamiennego, które w 15° C. mają ciężar gatunkowy poniżej 0,950 (benzol, toluol, ksylol, kumol i t. p.);

c) eter naftowy (gazolina, neolina i t. p.) i inne łatwo zapalne materiały, otrzymane z ropy naftowej lub ze smoły z węgla brunatnych, jeżeli materiały te mają w 15° C. ciężar gatunkowy, wynoszący nie więcej, niż 0,680.

2. **Ciecze**, otrzymane w części z mieszanin ropy naftowej lub z innych cieczy podobnych łatwo zapalnych w części z żywicy, kauczuku, gutaperki, mydła, asfaltu, smoły lub tym podobnych materiałów.

3. **Eter etylowy** (eter siarczany) czysty lub zmieszany z innymi cieciami (np. krople Hoffmana), roztwory nitrocelulozy w eterze etylowym (kolodjum), w alkoholu metylowym, w eterze octowym, w octanie amyłowym, w acetonie, w nitrobenzolu, nitrotoluolu lub w mieszaninach tych cieczy (np. lakier zapponowy), najwyżej jednocentowe roztwory nitrogliceryny w alkoholu.

4. **Roztwory nitrocelulozy w kwasie octowym.**

5. **Alkohol metylowy** (spirytus drzewny), surowy i oczyszczany, aceton, paraldehyd, aldehyd octowy (w roztworze alkoholowym).

Etery wszelkiego rodzaju, np. octan amyłowy (co do eteru naftowego patrz 1 c), ciekłe etery wszelkiego rodzaju z wyjątkiem eteru etylowego (co do tego ostatniego patrz 3).

6. **Środek** ogólnie stosowany do skażenia (denaturowania) spirytusu (spirytus drzewny zmieszany z pirydyną).

7. **Mieszaniny spirytusu drzewnego i benzolu** (z woskiem ziemnym lub bez niego np. pansol).

8. **Dwusiarczek węgla.**

9. **Tłuszcze** ciekłe, pokosty, farby zaprawione pokostem, olej terpentynowy (smółowiec) i inne oleje eteryczne, alkohol absolutny, wyskok winny (spirytus) oraz przyrządzone z nich ciecze (lakier spirytusowy, lakier olejny, środki wysuszające (sykatywy), mydła ciekłe i t. p.) w ilościach powyżej 40 kg.

Przepisy o przewozie.

A.

Opakowanie.

(1) Do opakowania należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamykanych naczyń szklanych, glinianych (z kamionki i t. p.) lub metalowych. Rozczynów nitrocelulozy w kwasie octowym, nie wolno przesyłać w naczyniach metalowych.

Ciecze wymienione pod 1, a) i b), 2, 4, 5, 6, 7 i 9 można także przewozić w mocnych szczelnie zamkniętych naczyniach drewnianych (beczkach).

(2) Naczynia szklane lub gliniane z cieczami wymienionymi pod 1 — 9, tudzież naczynia blaszane, służące do przewozu cieczy wymienionych pod 3 i 8, należy szczelnie ustawiać bądź oddzielnie, bądź po kilka razem, w mocnych naczyniach zewnętrznych (koszach plecionych lub metalowych, kubłach lub skrzyniach). Otwarte naczynia zewnętrzne (z wyjątkiem skrzyń) muszą być zaopatrzone w dobre antaby. Kosze, kubły i skrzynie otwarte, muszą mieć przykrywkę. Jeżeli przykrywa taka jest ze słomy, sítowia, trzciny lub podobnych łatwozapalnych materiałów, powinna być wówczas napojona rozczyntem gliny, wapna i t. p. w połączeniu ze szkłem wodnem.

(3) Każda przesyłka z cieczami wymienionymi pod 1, b) i c), 3, 4 i 8 musi mieć napisy widoczne, wydrukowane na czerwonym tle: „Ostrożnie z ogniem”. Kosze i kubły z balonami szklanymi muszą mieć nadto napis dobrze widoczny: „Przenosić ostrożnie”. Nie wolno ich przewozić na wózkach lub taczkach, ani też przenosić na ramionach lub plecach.

B.

Inne przepisy.

(1) Dozwala się pakowanie wraz z innymi materiałami w mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych skrzyniach drewnianych przy zachowaniu co do naczyń przepisów podanych pod A a mianowicie:

- a) ciecze wymienione pod 9 — bez ograniczeń;
- b) ciecze wymienione pod 1 — 7 w ilościach — do 10 kg;
- c) dwusiarczek węgla wymieniony pod 8 — w ilościach do 2 kg.

Naczynia z cieczami wymienionymi pod 1 — 8 muszą być szczelnie ułożone w skrzyniach.

(2) Przy przesyłkach węglowodorów umieszczonych po 1 a) i b) należy zaznaczyć w liście przewozowym, że materiały te odpowiadają warunkom co do stopnia zapalności i ciężaru gatunkowego. W razie braku takiego zaznaczenia, stosuje się do tych materiałów przepisy, jak dla eteru naftowego 1 c).

(3) Do przewozu cieczy wymienionych pod 1—8 należy używać wagonów niekrytych; materiały w mniejszych ilościach, wymienionych pod 1 — 7, do 10 kg, oraz dwusiarczek węgla (wymieniony pod 8) do 2 kg, można ładować także do wagonów krytych, bądź oddzielnie bądź razem z innymi przedmiotami stosownie do przepisów wskazanych w ust. (1) b) i c).

(4) Co do cieczy, wymienionych pod 1 — 8 prócz tego obowiązują przepisy następujące:

- a) wagony należy przed rozpoczęciem ładowania zaopatrzyć w nalepione kartki czerwone po obu stronach wagonu z wyraźnymi napisami: „Ostrożnie z ogniem” i „Przetaczać ostrożnie” (patrz wzór kartki przy końcu załącznika);
- b) przesyłki należy ułożyć w wagonie bezpiecznie; kosze i kubły otwarte należy przymocować do wagonu; nie można ich ustawiać jedna na drugiej;
- c) naczynia, które uległy uszkodzeniu w drodze, należy niezwłocznie wyładować; jeżeli zaś natychmiastowa naprawa ich okaże się niemożliwą, naczynia takie mogą być sprzedane wraz z pozostałą w nich zawartością na rachunek nadawcy bez dalszych formalności;
- d) naczynia blaszane próżne, szczelnie zamknięte, zwracane po takich materiałach, należy przewozić w wagonach krytych, inne zaś naczynia — w wagonach niekrytych; w liście przewozowym należy uczynić wzmiankę, do czego naczynia te były pierwotnie użyte.

(5) Co do cieczy przewożonych w wagonach-cysternach obowiązują przepisy wskazane wyżej pod A ust. (1) i pod B ust. (2) i (4) a).

C.

Przewóz.

Wyłączają się od przewozu, jako przesyłka pośpieszna:

- a) materiały, wymienione pod 1—7, w ilościach ponad 10 kg.;
- b) dwusiarczek węgla (8), w ilościach ponad 2 kg.;
- c) naczynia próżne, po materiałach wymienionych od 1 — 8, z wyjątkiem naczyń blaszanych szczelnie zamkniętych.

III b. Materiały zapalne w stanie stałym.

Następujące przedmioty dopuszczone są do przewozu pod specjalnymi warunkami:

(1) Przedmioty, które mogą łatwo zapalić się od iskier parowozu jako to: siano, węgiel drzewny w kawałkach, trociny drzewne, wióry, masa drzewna, skrawki papierowe, trzcina (z wyjątkiem trzciny hiszpańskiej), materiały przedziałne pochodzenia roślinnego i ich odpadki, słoma (również słomka kukurydzowa, ryżowa i liniana), torf (z wyjątkiem torfu maszynowego i prasowanego), tudzież towary, wyrabiane z domieszką odpadków naftowych, żywicznych i tym podobnych oraz materiałów porowatych zapalnych wreszcie siarka.

(2) Celuloidyna, wytwór pozostały po niezupełnem ulotnieniu się znajdującego się w kolodjum alkoholu, o wyglądzie mydła, i zawierający głównie bawełnę strzelniczą kolodjenową.

(3) Celuloid w płytach, arkuszach, sztabach; wyroby celuloidowe oraz odpadki.

Przepisy o przewozie.

A.

Opakowanie.

(1) Materiały wymienione pod 1 jeżeli nie są opakowane, należy przewozić w wagonach krytych lub na wagonach niekrytych pod oponami. Kolej żelazna może zażądać od nadawcy dostarczenia opon.

(2) Płyty celuloidyny należy pakować w sposób zabezpieczający zupełnie ich wysychanie.

(3) Materiały, wymienione pod 3 (celuloid) należy pakować w szczelne skrzynie drewniane, bądź w paczkach, opakowane mocnym papierem i ściśnięte między dwoma listwami drewnianymi.

B.

Przewóz.

Materiały, wymienione pod 1, nie przyjmują się do przewozu jako przesyłki pośpieszne drobne.

KLASA IV.

Materiały trujące.

Następujące przedmioty dopuszczone są do przewozu pod specjalnymi warunkami.

1. Preparaty arsenikowe nieciekle, zwłaszcza kwas arsenawy (dym hutniczy) arsenik żółty (siarczek arsenu, auripigment) arsenik czerwony (realgar), arsenik rodzimy (kobalt skorupkowy lub kamień na muchy) i t. p.
2. Żelazokrzem (ferrosilicium) i manganokrzem (mangano-silicium) otrzymane drogą elektryczności.
3. Cyanek potasu i cyanek sodu w stanie stałym.
4. Preparaty arsenowe ciekłe, w szczególności kwas arsenowy.
5. Roztwór cyanku potasu lub cyanku sodu.
6. Preparaty metaliczne trujące:
 - a) sublimat, cynober (siarczek rtęciowy czerwony), farby miedziowe, w szczególności grynspan, zielone i niebieskie farby miedziowe, octan ołowiu;
 - b) inne preparaty ołowiowe, w szczególności glejta (masykot), minja, biel ołowiowa i inne farby ołowiowe; pozostałości ołowiowe.
7. Siarczan miedziowy i mieszaniny siarczanu miedziowego z wapnem, sodą i substancje podobne (proszek do papki bordoskiej i inne) kwas szczawikowy i szczawian potasu w stanie stałym.
8. Chlorany. Dwutlenek baru. Azotek sodu.
9. Anilina (olej anilinowy).

Przepisy o przewozie.

A.

Opakowanie.

- (1) Naczynia do pakowania muszą być mocne, szczelne i zamknięte tak, aby zawartość ich nie mogła się wysypywać, rozpylać, ani wyciekać.
- (2) Materiały wymienione pod 1 i 3 należy pakować:
 - a) w beczki żelazne, mocne, z przyśrubowaniem wiekiem i z obręczami do przetaczania, lub
 - b) w beczki podwójne z suchego i mocnego drzewa zabezpieczone obręczami lub w takie same skrzynie podwójne, z okalającymi wiązaniami, przyczem naczynia wewnętrzne należy wyłożyć materiałem uszczelniającym. Zamiast drewnianych naczyń wewnętrznych można również użyć naczyń blaszanych, zalutowanych, lub naczyń szklanych albo glinianych. Naczynia szklane i gliniane należy zapakować szczelnie w innych naczyniach, prześciełając odpowiednim materiałem. Tak opakowane naczynia można łączyć po kilka w jedną przesyłkę;
 - c) materiały, wymienione pod 1, można również pakować w worki z płótna, nasyczonego dziegciem, które należy umieścić w zwykłych beczkach z mocnego i suchego drzewa.
- (3) Żelazokrzem (ferrosilicium) i manganokrzem (mangano silicium) pod 2 należy pakować w mocne i szczelne naczynia drewniane lub metalowe, nie przepuszczające wody.
- (4) Materiały, wymienione pod 4 należy pakować:
 - a) w naczynia metalowe, drewniane lub gumowe, dobrze zamykane, lub
 - b) w naczynia szklane albo gliniane, ustawione szczelnie w innych naczyniach (kosze plecione lub metalowe, kubły, skrzynie), używając odpowiedniego do pakowania materiału; naczynia zewnętrzne (z wyjątkiem skrzyń) muszą być zaopatrzone w dobre antaby.

(5) Materiały, wymienione pod 5, należy pakować w naczynia żelazne, dobrze zamknięte i ustawione szczelnie w innych mocnych naczyniach drewnianych lub metalowych, przesypane krzemionką, trocinami lub innymi materiałami chłonącymi.

(6) Materiały, wymienione pod 6, należy pakować:

- a) w beczki żelazne lub szczelne beczki z mocnego suchego drzewa, zabezpieczone obręczami lub w skrzynie z okalającymi wiązaniami, lub
- b) w naczynia żelazne (zwane hobbock) lub
- c) w naczynia szklane lub gliniane; ilości zaś do 10 kg. — w podwójne mocne worki papierowe; tak naczynia jak i worki należy układać ściśle w mocne i szczelne skrzynie drewniane dobrze zamknięte i wypełnione odpowiednim materiałem pakunkowym;
- d) farby wszelkie ołowiowe można także pakować do naczyń z blachy białej, lub innej blachy żelaznej;
- e) wszelkie związki ołowiu i miedzi w roztworach wodnych można przewozić także w szczelnych kotłach z takiego materiału, na który rzeczony związki nie działają.

(7) Materiały, wymienione pod 7, należy pakować w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane (beczki, skrzynie), lub mocne, gęste i dobrze zeszyte worki.

(8) Materiały, wymienione pod 8, z wyjątkiem natriumacid (azoture de sodium) należy pakować w mocne szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane lub z blachy falowanej. Naczynia drewniane muszą być wyłożone miękkim papierem całkowicie celem zabezpieczenia zawartości od wysypywania się. Naczynia z blachy falowanej, których grubość wynosić ma nie mniej niż 0,6 mm, należy zabezpieczyć najmniej dwiema deszczułkami, które muszą być silnie związane najmniej 6 wtkami z łożyny. Natriumacid (azoture de sodium) należy pakować w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia żelazne (lub z blachy białej).

(9) Na przesyłkach z materiałami, wymienionymi pod 1 — 8, należy podać ich zawartość w sposób wyraźny i trwały. Można wymienić nazwy ogólnikowe, jako to: preparaty arsenowe, preparaty ołowiane, farby trujące. Materiały wymienione pod 1, 3, 4, 5 i 6, a), należy nadto oznaczyć napisem: „Trucizna”, a żelazokrzem (ferrosilicium) lub manganokrzem (mangano silicium) wymienione pod 2, zaopatrzyć w napisy: „Chronić przed wilgocią”, „Nie przewracać”.

Naczynia zawierające materiały wymienione pod 8 należy zaopatrzyć widocznym i trwałym napisem „Strzec przed ogniem”. Naczynia zawierające azotek sodu powinno się zaopatrzyć napisem: „Chronić przed wilgocią”.

(10) Anilinę (olej anilinowy) należy pakować do naczyń żelaznych lub do mocnych bardzo i zupełnie szczelnych beczulek drewnianych (np. beczki do nafty).

B.

Inne przepisy.

(1) Wraz z innymi przedmiotami, z warunkiem przestrzegania przepisów, obowiązujących co do opakowania podanych pod A, można pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych:

- a) materiały wymienione pod 4 w ilościach do 1 kg., należy pakować do naczyń szklanych ułożonych w ściśle szczelnych naczyniach z blachy białej i przesypanych suchą krzemionką;
- b) materiały wymienione pod 1, 3 i 8, w ilościach do 5 kg., z których cyanku potasu, cyanku sodu, chloranów, dwutlenku baru i azotku sodu nie można pakować razem z kwasami i solami kwaśnymi;
- c) materiały wymienione pod 6, a), w ilościach do 10 kg.;
- d) materiały wymienione pod 2, 6, b) i 7, w ilościach dowolnych.

Naczynia, zawierające przedmioty, wymienione pod 1, 3, 4, 5 i 6, a), należy zaopatrzyć w napis: „Trucizna”.

(2) Materiałów wymienionych pod 1, 3, 4, 5 i 6, a), nie można łądować wraz z produktami spożywczymi lub użytkowymi.

(3) Również materiałów wymienionych pod 3, 5 i 8, nie można łądować razem z kwasami, materiałów zaś wymienionych pod 5 — nawet z solami kwaśnymi.

(4) Materiały wymienione pod 5, można przewozić tylko w wagonach-cysternach albo na wagonach niekrytych. Natrium acid (azoture de sodium), powinien być przewożony tylko w wagonach krytych.

(5) Żelazokrzem (ferrosilicium) i manganokrzem (mangano silicium) przyjmuje się do przewozu w stanie zupełnie suchym i w naczyniach zupełnie suchych; jeżeli przewozi się je na wagonach niekrytych, wówczas muszą one być przykryte nieprzemakalnymi oponami.

(6) Późne naczynia i worki po przewiezionych materiałach trujących, wymienionych pod 1, 3, 4, 5 i 6, a), muszą być zamknięte zupełnie szczelnie. Zarówno na samych naczyniach, jak i w liście przewozowym należy oznaczyć co w nich było przewożone. Również należy przestrzegać przepisu, podanego w ust. (2).

(7) Co do kotłów-wagonów cystern, służących do przewozu materiałów trujących oraz ich roztworów wodnych należy stosować przepisy, wymienione pod A, ustęp (1) i (9) oraz B, ustęp b). Muszą one być sporządzone z materiału, który nie ulega działaniu zarówno materiałów w nich zawartych, jak i ich roztworów wodnych. Kotły wagonów cystern, służące do przewozu materiałów, wymienionych pod 5, nie mogą mieć żadnych spojeń na nity lub muszą mieć ściany podwójne. Nie mogą mieć nadto żadnych otworów w dolnych swych częściach (krany, wentyle i t. p.). Otwory wszelkie muszą być uszczelnione i zabezpieczone przysrubowanymi mocno pokrywami metalowymi. Wagony cysterny z materiałami wymienionymi pod 5, należy stawiać w pociągu w ten sposób, aby je przedziałła od wagonów z kwasami ciekłymi przynajmniej jeden wagon.

C.

Przewóz.

Wyłącza się z przewozu jako przesyłki pośpieszne drobne, materiały wymienione pod 1, 3, 4, 5, 6a i 8, oraz naczynia próżne, w tem i worki, które mieściły materiały, wymienione pod 1, 3, 4, 5 i 6 a).

D.

Wyjątki z przepisów wydanych pod A, B i C.

Nie podlegają przepisom tym wytwory, wymienione w klasie IV, jeżeli przeznaczone są do badań naukowych lub dla potrzeb farmaceutycznych, przewożone detalicznie, w ilościach do ½ kg. każdego z wytworów, z warunkiem, aby opakowane były starannie, w mocnych skrzyniach zaś naczynia szklane lub gliniane były zakorkowane w taki sposób, ażeby zamknięcia naczyń nie rozluźniły się w czasie przewozu.

KLASA V.

Materiały żrące.

Następujące przedmioty dopuszczone są do przewozu pod specjalnymi warunkami:

1. Kwas siarkowy, kwas siarkowy dymiący (kwas siarkowy z zawartością bezwodnika, oleum, olej wytryolowy, kwas siarkowy nordhauseński), kwas azotowy (saletrzan, serwaser) i ich mieszaniny, kwas solny, kwas fluorowodorowy, roztwory kwasu octowego, zawierające więcej niż 40% kwasu.

2. Chlorek siarki, tudzież azotan i siarczan żelazowy (zaprawy żelazowe).
3. Ług żrący (ług sodowy, ług potasowy i t. p.), pozostałości od rafinowania olejów, amoniak rozpuszczony w wodzie z zawartością amoniaku nie więcej 25%.
4. Brom.
5. Bezwodnik kwasu siarkowego.
6. Chlorek acetylu, pięciochlorek antymonu, chlorek chromyłu, tlenochlorek fosforu, pięciochlorek fosforu (pachochlorek fosforu), trójchlorek fosforu, chlorek siarczyny, chlorek tiosiarczyny i kwas chlorosulfenowy.
7. Dwutlenek wodoru (woda utleniona).
8. Siarczek sodowy i koks sodowy (patronkoks).
9. Dwusiarczek sodu i wapnia.

Przepisy o przewozie.

A.

Opakowanie.

(1) Do opakowania materiałów, wymienionych pod 1 do 4, należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń — takich, które nie ulegają działaniu zawartej w nich materjału. Co do kwasu fluorowodorowego (1), patrz ust. (5). Zamknięcie musi być takie, aby nie mogło ulegać uszkodzeniu ani wskutek wstrząśnienia, ani przez samą zawartość naczynia. Przy użyciu naczyń szklanych lub glinianych należy przestrzegać przepisów następujących:

- a) naczynia służące do przewozu materiałów wymienionych pod 1 do 3 należy układać szczelnie w innych mocnych naczyniach (kosze plecione lub metalowe, kubły lub skrzynie). Naczynia zewnętrzne (z wyjątkiem skrzyń) należy zaopatrywać w mocne antaby;
- b) naczynia szklane lub gliniane ze stężonym kwasem azotowym o ciężarze gatunkowym nie mniejszym, niż 1,48 przy 15° C. (46,8° Baumé), z czerwonym dyjącym kwasem azotowym należy układać w naczynia zewnętrzne, przesypując krzemionką lub innym stosownym materiałem, suchym, ziemnistym, w ilości dostatecznej i nie mniejszej od zawartości naczyń;
- c) materiał do prześciełania i przesypania wskazany pod a) i b) nie jest konieczny jeżeli naczynia szklane umieszczono w żelaznych koszach, zakrywających naczynia te całkowicie i jeżeli zabezpieczono je zapomocą zasuwek dostatecznie elastycznych i wyłożonych azbestem tak, by się w nich nie mogły poruszać;
- d) naczynia szklane lub gliniane z bromem (4) należy umieszczać w mocnych skrzyniach drewnianych lub metalowych, obsypując naczynia po same szyjki popiołem, piaskiem, krzemionką lub innym materiałem niepalnym.

(2) Przyrządy do gaszenia ognia z zawartością kwasów, wymienionych pod 1 muszą być w stanie uniemożliwiającym wyciekanie kwasu.

(3) Akumulatory elektryczne, napełnione kwasem siarkowym (1) należy umocować w skrzynce dla baterji w ten sposób, aby poszczególne ogniwa nie mogły się poruszać. Skrzynkę dla baterji należy ściśle zapakować w skrzyni, wysłanej odpowiednim materiałem pakunkowym chłującym. Skrzynię należy zaopatrzyć w wyraźny napis na wieku: „Akumulatory“, „Góra“. Jeżeli akumulatory są nabite, wówczas bieguny ich należy zabezpieczyć przed zwarcie (krótkim spięciem).

Jeżeli ogniwa zrobione są z materiałów odpornych, jak drzewo z wykładziną z ołowiu lub twardego kauczuku, z takim urządzeniem w górze, które w zupełności zabezpiecza płyn żrący przed rozpryskaniem w stopniu, zagrażającym niebezpieczeństwem, wówczas

takie opakowanie ogniw i baterij akumulatorów nie jest konieczne, jeżeli one zapomocą odpowiednich urządzeń, jak podstawy, przegrody, podpórki zabezpieczone są dostatecznie przed przewróceniem się lub przesunięciem oraz przed uszkodzeniem przez spadnięcie na nie innych przedmiotów. Ogniwa lub baterje przymocowane do pojazdu nie potrzebują również opakowania, jeżeli pojazdy te będą dobrze przytwierdzone w wagonie lub odpowiednio mocno ułożone.

(4) Do szlamu ołowianego z akumulatorów i z komór ołowianych, zawierającego kwas siarkowy, można używać naczyń drewnianych tylko takich, które dostatecznie zabezpieczają kwas przed wyciekaniem.

(5) Naczynia do kwasu fluorowodorowego, rozcieńczonego (1), muszą być ołowiane lub gutaperkowe; dopuszczalne są także naczynia drewniane z trwałą powłoką parafinową. Do kwasu fluorowodorowego stężonego najmniej do 70%, można również używać naczyń żelaznych z zamknięciami szczelnie przyśrubowanymi. Takie naczynia żelazne, zarówno napełnione, jak i próżne, można nadawać do przewozu tylko po usunięciu z nich wszelkich zewnętrznych śladów kwasu. Naczynia do kwasu fluorowodorowego stężonego, zarówno próżne, jak i napełnione, muszą mieć wyraźny i trwały napis: „Stężony 70% kwas fluorowodorowy”.

(6) Bezwodnik siarkowy (5) należy pakować:

- a) w mocne puszki z blachy żelaznej, pobielane i zalutowane, lub
- b) w mocne butle żelazne lub miedziane, bezpiecznie i hermetycznie zamknięte. Naczynia i butle należy pakować szczelnie w mocne naczynia zewnętrzne drewniane, lub blaszane, przesypując krzemionką, lub innym podobnym materiałem niepalnym.

(7) Materjały, wymienione pod 6, należy pakować:

- a) w naczynia z żelaza kutego, lanego, stali lanej, ołowiu lub miedzi, zupełnie szczelne i dobrze zamknięte, lub
- b) w naczynia szklane; w tym ostatnim wypadku obowiązują przepisy następujące:
 - α) naczynia szklane muszą mieć grube ściany i być zamknięte szklanymi szlifowanymi korkami, dostatecznie zabezpieczonymi przed wypadnięciem;
 - β) naczynia szklane zawierające więcej, niż 5 kg., należy umieścić w zewnętrznych naczyniach metalowych. Flaszki mniejszej pojemności można pakować w mocne skrzynie drewniane, podzielone na oddzielne przegródki, podług liczby flaszek; jedna skrzynia może zajmować nie więcej, niż cztery przegródki;
 - γ) naczynia szklane należy umieszczać w naczyniach zewnętrznych tak, by nie dotykały ścian naczynia zewnętrznego, zachowując przestrzeń nie mniej, niż na 30 mm.; przestrzeń tę należy ściśle wypełnić krzemionką, lub innym podobnym materiałem niepalnym. Dla naczyń z zawartością chlorku acetylu można użyć również i trocin;

δ) wieko naczynia zewnętrznego należy zaopatrzyć w napis oznaczający nazwę zawartości naczyń, oraz znak, odpowiedni, lub wyraz „Szkło”.

(8) Na dwutlenek wodoru (7) należy używać naczyń luźno zamkniętych. Balony gliniane, bańki lub flaszki należy dobrze zapakować w mocne skrzynie lub kosze z antabami. Balony muszą być zaopatrzone w zamknięcie bezpieczeństwa, które mogłoby się otworzyć pod ciśnieniem, wytwarzającym się wewnątrz naczynia.

(9) Na oczyszczony siarczek sodowy, krystaliczny (8), należy użyć naczyń nie przepuszczających wody, zaś na siarczek sodowy surowy, oraz na koks sodowy, szczelnych naczyń blaszanych.

(10) Dwusiarczek sodu należy przewozić w naczyniach szczelnych, odpornych na działanie zawartości. Może być przewożony także na wagonach odkrytych, wyłożonych wewnątrz ołowiem, pod przykryciem opony z takim jednak urządzeniem, aby opona nie przylegała bezpośrednio do przewożonej zawartości.

B.

Inne przepisy.

(1) Wraz z innymi przedmiotami można, przy przestrzeganiu przepisów podanych pod A, pakować w naczynia drewniane, mocne, szczelne i dobrze zamknięte, następujące materiały:

- a) brom (4) — do 500 gr.;
- b) bezwodnik kwasu siarkowego (5) w ilościach do 2 kg. może być przewożony także w mocnych, przytopionych bańkach szklanych, które należy ułożyć dobrze w mocnych, szczelnie zamkniętych naczyniach blaszanych i przesypać krzemionką;
- c) materiały, wymienione pod 6 — do 5 kg.;
- d) materiały, wymienione pod 1, 2 i 3 — do 10 kg.

Powyższe przedmioty należy mocno ułożyć w naczyniu.

(2) W liście przewozowym należy zamieścić:

- a) co do kwasu azotowego (1) zapakowanego w naczynia szklane, oznaczenie ciężaru gatunkowego w 15° C.; bez takiego oznaczenia w liście przewozowym kwas należy uważać za stężony (A), ust. (1), b) i c);
- b) co do szlamu ołowianego zawierającego kwas siarkowy z akumulatorów i komór ołowianych — zaświadczenie, że został zabezpieczony przed wyciekaniem kwasu siarkowego;
- c) co do odpadków kwasu siarkowego z fabryk nitrogliceryny — zaświadczenie, że zostały one zupełnie odnitrowane, bez czego rzeczony odpadki nie mogą być przyjęte do przewozu.

Na przesyłki odpadków kwasu z fabryk nitrocelulozy takie zaświadczenie nie jest konieczne; nieznaczna zawartość nitrocelulozy nie stanowi przeszkody do przyjęcia przesyłki do przewozu.

(3) Materiały, wymienione pod 1 — 5, można przewozić w wagonach niekrytych. Można jednak używać i wagonów krytych:

- a) dla przewozu materiałów, wymienionych pod 3, jeżeli są one zapakowane w mocne i szczelne beczki żelazne, napełnione tylko do $\frac{9}{10}$ części ich pojemności;
- b) dla przewozu bromu (4) w ilościach do 500 gr., dla przewozu bezwodnika siarkowego (5) do 2 kg., dla materiałów, wymienionych pod 1, 2 i 3, w ilościach do 10 kg., zapakowanych oddzielnie, lub wraz z innymi przedmiotami, jeżeli naczynia z nimi zostaną umieszczone w mocno i szczelnie zamkniętych skrzyniach drewnianych.

(4) Dwutlenek wodoru (7) oraz siarczek sodowy i koks sodowy (8) można przewozić zarówno w wagonach krytych, jak i niekrytych pod oponami.

(5) Naczynia próżne po materiałach, wymienionych pod 1 do 5, gdy są nadawane do przewozu jako przesyłki pojedyncze, muszą być szczelnie zamknięte, lub zupełnie oczyszczone. W liście przewozowym należy wymienić nazwę materiału, jaki ostatnio w naczyniu był zawarty.

(6) Przepisy podane w ust. (3) i (5) nie stosują się do przyrządów do gaszenia ognia, oraz do akumulatorów elektrycznych (A) ust. (2) i (3).

(7) Naczynia z kwasem fluorowodorowym (1) należy ustawiać tak, by przyrządy zamykające były na wierzchu.

(8) Co do naczyń, składających się z wagonów-cystern, przeznaczonych do przyjęcia materiałów żrących, obowiązują przepisy podane pod A ust. (1), z wyjątkiem postanowień, zawartych w punktach a) do d).

C.

Przewóz.

(1) Materiały, wymienione pod 3, dopuszcza się do przewozu jako przesyłki pośpieszne drobne, gdy są opakowane według przepisów podanych pod B, ustęp (3) a); materiały, wymienione pod 1 — 3 w ilościach do 10 kg., brom do 500 gr. i bezwodnik kwasu siarkowego do 2 kg. przyjmuje się także w opakowaniu, wskazanem pod B, ustęp (3) b).

(2) Ograniczenie to nie stosuje się do przyrządów do gaszenia ognia i akumulatorów elektrycznych A, ust. (2) i (3).

KLASA VI.

Materiały budzące odrazę i wydzielające woń przykrą.

Dopuszcza się do przewozu:

1. Ścięgna świeże i odpadki skórzane, przeznaczone do wyrobu kleju, nieprzewapnione, świeże rogi i racice, oraz kości świeże, tudzież inne materiały zwierzęce ulegające gniciu i cuchnące, nie wymienione poniżej.
2. Skóry świeże niesolone.
3. Oczyszczone suche kości, suche rogi i racice.
4. Żołądki cielęce, świeże, oczyszczone od resztek pokarmu.
5. Prasowane pozostałości od wyrobu kleju z odpadków skór (wapno klejowe, ser klejowy lub nawóz klejowy).
6. Nieprasowane pozostałości, wymienione pod 5.
7. Nawóz mieszany z podściółką.
8. Inne fekalja i odchody z miejsc ustępowych.
9. Śmiecie domowe.
10. Trupy zwierząt przeznaczone do usunięcia, całe lub części.

Przepisy o przewozie.

A.

Opakowanie.

(1) Niżej wymienione materiały nadane do przewozu jako przesyłki drobne należy pakować:

- a) przedmioty wymienione pod 1, 5 i 6, — do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (beczek, kubłów, skrzyń) — takich któreby nie przepuszczały przykrej woni zawartości na zewnątrz;
- b) przedmioty wymienione pod 2, — do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (beczek, kubłów, skrzyń) lub do mocnych nieprzemakalnych i dobrze zawiązanych worków, nasyconych odpowiednim środkiem odkażającym jako to: kwasem karbołowym lub lizolem, w celu usunięcia przykrej woni, wydzielanej przez te przedmioty; jednakże worków do pakowania można używać tylko w miesiącach: listopadzie, grudniu, styczniu i lutym;
- c) przedmioty wymienione pod 3 — do szczelnych naczyń (beczek lub kubłów) lub do mocnych worków;
- d) żołądki cielęce (4) — do mocnych szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (beczek lub kubłów); żołądki cielęce, w okresie pory roku od kwietnia do września włącznie, należy tak solić, by na każdy żołądek było użyte 15

do 20 gr. soli kuchennej; nadto dno naczynia oraz wierzchnia warstwa żądańków powinna być przesypana grubą warstwą soli, przynajmniej na 1 cm.; dopełnienie tego warunku powinno być zaznaczone w liście przewozowym;

- e) kał psi (8) — do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń metalowych, lub drewnianych;
- f) nawóz z gołębników (8) — w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane (beczki, kubły); nawóz zupełnie suchy można pakować także do mocnych i nieprzemakalnych worków.

Zewnętrzna strona opakowania nie powinna mieć żadnych śladów zawartości.

(2) Co do przesyłek **wagonowych**, obowiązują przepisy następujące:

a) materiały wymienione pod 1 i 2:

- 1. Przy użyciu specjalnych wagonów krytych, z odpowiednim urządzeniem do przewietrzania, opakowanie nie jest konieczne. Jednakże materiały te należy zlewać najmniej 5%-wym roztworem kwasu karbolowego, lub innemi odpowiednimi środkami odkażającymi, w celu zabezpieczenia przed przykrą wonią.
- 2. Przy użyciu zwykłych wagonów towarowych niekrytych:

α) w porze roku od 1 marca do 31 października, materiały te muszą być zapakowane w mocne i nieprzemakalne worki, nasycone środkami odkażającymi wymienionymi pod 1, by woń przykra zawartości nie dawała się odczuwać. Każda tego rodzaju przesyłka, musi być przykryta oponą z grubej tkaniny, nasyconej roztworem jednego z wymienionych wyżej środków odkażających, a następnie pokryta zupełnie, wielką nieprzemakalną i nienasmoloną oponą;

β) w porze roku od 1 listopada do końca lutego, używanie worków do pakowania nie obowiązuje; towar jednakże należy przykryć tak samo osłoną z płótna chmielowego, którą następnie należy pokryć całkowicie wielką nieprzemakalną i nienasmoloną oponą. Pierwsze pokrycie należy w miarę potrzeby, przesylić jednym ze środków odkażających, wymienionych pod 1 tak, by przykra woń nie dała się odczuć;

γ) jeżeli środki odkażające nie wystarczają do usunięcia przykrewy woni, należy przesyłki pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych beczek lub kotłów tak, aby woń zawartości naczynia nie dała się odczuć;

b) do przewozu materiałów wymienionych pod 3 i 7, opakowanie specjalne nie jest wymagane; jeżeli materiały te nadane są do przewozu bez opakowania, to jednak muszą być one przykryte całkowicie nieprzemakalnymi oponami;

c) żołądki cielęce pod (4) należy pakować w ten sam sposób, jaki jest wskazany w ust. (1) d);

d) materiały wymienione pod 5, należy przykryć zupełnie dwiema oponami dużymi, nieprzemakalnymi i nienasmolonymi. Osłonę dolną należy nasycić odpowiednimi środkami odkażającymi (kwasem karbolowym, lizolem i t. p.) tak, by zapach gnilny nie dał się odczuwać. Pomiedzy opony należy nasypać warstwę suchego wapna gaszonego, mialu torfowego lub zużytych garbowin;

e) materiały wymienione pod 6, należy opakować podług wskazówek, zawartych w ust. (1) a);

f) materiały wymienione pod 8, należy pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń. Suchy kał psi i suchy nawóz gołębi można pakować również do mocnych nieprzemakalnych worków.

B.

Inne przepisy.

(1) Kolej żelazna ma prawo ograniczyć przewóz do pewnych, wyznaczonych pociągów, żądać zgóry opłaty przewozowej, jako też wydawać przepisy specjalne co do cza-

su i terminu naładowania i wyładowania oraz dowozu na stację i wywozu ze stacji. Kolej żelazna może żądać dostarczenia opon od nadawcy.

(2) Materiały wymienione pod 7 i 8 (z wyjątkiem kału psiego i nawozu z gołębników), 9 i 10, nie przyjmuje się do przewozu jako przesyłki drobne.

(3) Naczyn z kałem psim nie wolno toczyć, należy je przewozić stojąco.

(4) Co do przesyłek wagonowych, nadawanych luzem, kolej ma prawo żądać od odbiorcy oczyszczenia miejsca ładunkowego, względnie wyładunkowego. Kolej ma również prawo żądać od nadawcy i odbiorcy, by zarówno ładowanie jak i wyładowanie śmieci domowych było uskuteczniane zapomocą odpowiednich przyrządów, zabezpieczających w zupełności śmiecie przed rozpylaniem i rozsypywaniem. Dostarczanie takich przyrządów jest obowiązkiem nadawcy, względnie odbiorcy przesyłki.

(5) Wagony po przewiezionych luzem przedmiotach, wymienionych pod 1, 2, 3 i 7, oraz po przedmiotach, wymienionych pod 8, kolej żelazna obowiązana jest poddać każdorazowo oczyszczeniu i odkażeniu. Koszta odkażenia ponosi wysyłający lub odbiorca.

(6) Jeżeli w czasie przewozu da się czuć przykra woń, kolej ma prawo w każdym czasie na koszt wysyłającego lub odbiorcy zarządzić odpowiednie środki odkażające, celem usunięcia tej woni.

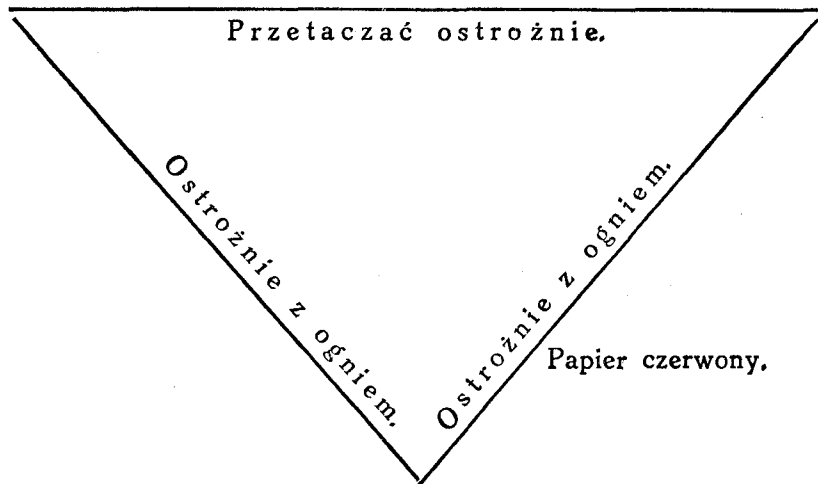
(7) Materiały wymienione pod 3 i 4 wolno przewozić w wagonach krytych. Nie wolno ich ładować z produktami spożywczymi lub innymi materiałami żywnościowymi. Do przewozu śmieci domowych należy używać wagonów, umyślnie do tego celu urządzonych i zabezpieczających zawartość przed rozpruszaniem, lub też szczelnych wagonów niekrytych pod oponami. Przedmioty pod 1, 2, 5, 6, 7 i 8 (z wyjątkiem świeżych ścięgien do wyrobu kleju, oraz z wyjątkiem kości świeżych, dodawanych przy kupnie mięsa lub do wyrobu masy na zupy), muszą być przewożone w wagonach niekrytych (patrz A (2) a) 1). Do przewozu suchego kału psiego, którego opakowanie odpowiada przepisom zawartym pod A (2), f), w zdaniu ostatniem można używać wagonów krytych lub niekrytych, dobrze opo-
nami okrytych.

(8) Naczynia próżne, oraz zwracane opony, muszą być dokładnie oczyszczone i poddane działaniu środków odkażających, tak aby nie wydzielały woni gnilnej. W liście przewozowym należy zaznaczyć poprzednie ich użycie. Przewozić je można tylko na wagonach niekrytych.

(9) Materiały pod 10 można przewozić tylko w wagonach żelaznych, hermetycznych i nieprzepuszczających wody. Wagony te muszą być zaopatrzone w otwory, zapobiegające rozerwaniu ścian wagonu, przy nadmiernie wielkiem ciśnieniu wywiązujących się gazów. Wagony należy odkażać według ust. (5) niezwłocznie po wyładowaniu, jeżeli ładunek ich pochodził ze zwierząt, dotkniętych księgosuszem, węglikiem, wścieklizną, nosacizną albo pryszczycą, w innych zaś przypadkach — co cztery tygodnie.

(10) Materiałów pod 1 do 3 oraz 5 do 10, wagi poniżej 5000 kg., oraz próżnych naczyń z takich materiałów i opon, pod którymi przewieziono podobne materiały, nie można nadawać do przewozu pośpiesznego.

Wzór przepisanej nalepki dla przedmiotów klasy III a. B.
Rozmiar $\frac{1}{8}$ wielkości naturalnej.



Przepisy o przewozie zwłok.

§ 1. Przepisy ogólne.

1. Przewóz zwłok odbywa się na zasadach regulaminu przewozu (R. P. T.), o ile przepisy niniejsze nie zawierają postanowień odmiennych.
2. Pozatem, przy przewozie zwłok obowiązują osobne przepisy, wydane w tym względzie przez właściwą władzę.

§ 2. Nadawanie.

1. Zwłoki, nadane do przewozu jako przesyłki pośpieszne, przewozi się pociągami, przeznaczonemi do przewozu osób. Kolej żelazna może odmówić przewozu zwłok pociągami pośpiesznymi ruchu osobowego.
2. O zamierzonym nadaniu zwłok należy zawiadomić stację nadawczą, o ile jest ona jednocześnie stacją początkowego wyjścia pociągu, najmniej na 6 godzin, inne zaś stacje nadawcze najmniej na 12 godzin przed odejściem pociągu.
3. Zwłoki powinny być zamknięte hermetycznie w metalowej trumnie, ta zaś powinna być umieszczona w trumnie lub skrzyni drewnianej tak szczelnie, aby w niej nie mogła się poruszać.
4. Przy nadaniu zwłok nadawca powinien złożyć kolei żelaznej pozwolenie na przewóz zwłok, wydane przez właściwą władzę. Pozwolenie to kolej żelazna zwraca odbiorcy przy wydaniu zwłok.
5. Zwłoki winien załadować nadawca.
6. Przesyłki zwłok nie mogą być obciążane zaliczkami w gotowiznie ani zaliczeniami.
7. Należność za przewóz winna być opłacona przy nadaniu.
8. Jeżeli przesyłkę zwłok nadano pod nazwą niezgodną z rzeczywistością (§ 7 R. P. T.), nadawca powinien dopłacić różnicę przewoźnego za całą przestrzeń od stacji nadania do stacji przeznaczenia i oprócz tego uiścić dopłatę w wysokości poczwórnego przewoźnego, niezależnie od ewentualnej odpowiedzialności karnej.

§ 3. Przewóz.

1. Zwłoki przewozi się w wagonach krytych. Do wagonu z przesyłką zwłok wolno doładowywać tylko przedmioty, stanowiące akcesoria pogrzebowe. Warunki przewozu tych przedmiotów, tudzież opłatę za nie określają taryfy. Kilka zwłok, przewożonych jednocześnie z jednej stacji nadania do jednej i tej samej stacji przeznaczenia można załadować do wspólnego wagonu. Zwłoki, nadawane w zamkniętych karawanach, mogą być przewożone na wagonach niekrytych.
2. Każdej przesyłce zwłok powinien towarzyszyć dozorca. Warunki przewozu dozorczy określają taryfy.
3. Zwłok nie wolno przeładowywać w drodze bez koniecznej potrzeby. Przewozić je należy możliwie szybko, bez przetrzymywania w drodze.

§ 4. Wydawanie.

1. Po przybyciu na stację przeznaczenia przesyłki ze zwłokami, kolej żelazna powinna taką przesyłkę przygotować jaknajrychlej do odbioru.

2. Odbiorca powinien zwłoki wyładować i zabrać w ciągu 6 godzin, licząc od chwili przygotowania do odbioru. Jeżeli zwłoki nie zostaną odebrane w tym terminie, kolej żelazna może je oddać do rozporządzenia miejscowych władz policyjnych. Jeżeli zwłoki przybędą po godzinie 18-ej, termin powyższy liczy się od godz. 8-ej dnia następnego. W razie przekroczenia terminu odbioru kolej żelazna ma prawo pobrać opłatę taryfową za przetrzymanie wagonu.

§ 5. Przepisy wyjątkowe.

1. Zwłoki przesyłane z urzędów policyjnych, zakładów karnych, więzień, szpitali i t. p. do wyższych zakładów naukowych, lub też wysyłane przez nie dalej, mogą być przewożone bez dozorców.

2. Zwłoki takie powinny być nadawane wyłącznie do przewozu pociągami towarowymi, w szczelnie zamkniętych skrzyniach lub trumnach zabezpieczonych od wycieku.

Przepisy o przewozie żywych zwierząt.

§ 1. Przepisy ogólne.

1. Przewóz żywych zwierząt odbywa się na zasadach regulaminu przewozu (R. P. T.), o ile przepisy niniejsze nie zawierają postanowień odmiennych.
2. Stacje, posiadające urządzenia do ładowania i wyładowywania zwierząt żywych tudzież urządzenia do ich pojenia, wskazane są w taryfach.
3. Sposób urządzenia ładowni dla zwierząt tudzież urządzeń do ich pojenia i karmienia na stacjach określają przepisy odnośnych władz administracyjnych.

§ 2. Nadawanie.

1. Kolej żelazna powinna drogą ogłoszeń na stacjach wskazywać pociągi, którymi przewozi zwierzęta. Stacje kolejowe obowiązane są udzielać szczegółowych wyjaśnień co do rozkładu jazdy tych pociągów.
2. W niedzielę i święta nie przyjmuje się zwierząt do przewozu. O wyjątkowym przyjmowaniu do przewozu w dni świąteczne należy wywiesić ogłoszenia przy ekspedycjach towarowych.
3. O zamierzonym nadaniu zwierząt do przewozu należy zawiadomić stację nadania najmniej na 24 godziny przed odejściem pociągu, którym mają być wysłane; kolej żelazna może odmówić przyjęcia do przewozu przesyłek, zapowiedzianych po tym terminie.
4. Nadawca obowiązany jest zamówić pisemnie na stacji nadawczej wagon do załadowania zwierząt. W zamówieniu należy podać rodzaj wagonu (kryty czy niekryty, z jedną podłogą lub piętrowy), stację przeznaczenia, dzień i, w miarę możliwości, godzinę ładowania, wreszcie ilość i rodzaj zwierząt.
5. Ustawy i przepisy właściwych władz postanawiają, czy do listu przewozowego należy dołączyć urzędowe świadectwo miejsca pochodzenia tudzież urzędowe świadectwo lekarza weterynaryjnego, z którego wynika, że zwierzęta są zdrowe względnie nie podejrzane o zaraźliwe choroby zwierzęce. Ponadto należy stosować się i do innych przepisów weterynaryjnych, ograniczających obrót zwierzętami.
6. Kolej żelazna może odmówić przyjęcia do przewozu zwierząt, zdradzających widoczne objawy choroby.
7. Dzikie zwierzęta kolej żelazna przyjmuje do przewozu warunkowo, o ile nadawca, stosownie do uznania i wskazówek kolei żelaznej, zapobiegnie wszelkiemu niebezpieczeństwu nieszczęśliwych wypadków z ludźmi, a także uszkodzeniu zwierząt i towarów, drogą odpowiedniego opakowania albo też odpowiedniego załadowania. Klatki lub skrzynie z dzikimi zwierzętami muszą być nazewnątrz zaopatrzone w wyraźny napis: „dzikie zwierzęta”.
8. Żywe zwierzęta powinny być dostarczone na stację na tyle wcześniej, aby ładowanie mogło być ukończone przynajmniej na godzinę przed odejściem odnośnego pociągu.
9. a) Zwierzęta powinien załadować do wagonu nadawca, który również obowiązany jest dostarczyć wszelkich przyborów do umocowania zwierząt i przy umocowaniu tych przyborów nie uszkadzać wagonu. Jeżeli kolej żelazna dostarcza rzeczonych przyborów, ma ona prawo pobierać za to opłaty, przewidziane w taryfach, wynoszące nie mniej, niż koszty własne.
b) Zwierzęta powinny być tak umieszczone w wagonie, aby nie były stłoczone lub przyciśnięte do ścian; w szczególności stawia się za warunek, aby człowiek mógł się swobodnie przesunąć pomiędzy załadowanymi zwierzętami, nadto przy ładowaniu poprzecznym powinno między zwierzętami a ścianami wagonu pozostać tyle

miejsca, aby uniemożliwić uszkodzenie głowy lub zadu zwierzęcia przez otarcie. Zwierzęta drobne muszą mieć możność położenia się. Przy ładowaniu zwierząt w klatkach, skrzyniach i t. p. należy zwracać nadto uwagę, aby świeże powietrze miało dostateczny dostęp do klatek, nie można przeto umieszczać innych towarów na pomieszczeniach ze zwierzętami. Klatki wolno ładować jedne na drugich tylko wówczas, jeżeli zapomocą listew i t. p. zostanie zabezpieczona wolna przestrzeń między klatkami o wysokości 3 cm.

- c) Umieszczanie w jednym wagonie luzem różnych rodzajów zwierząt, jak koni lub bydła rogatego razem z cielętami, trzodą chlewną, owcami i t. p. jest niedozwolone, chyba, że każdy rodzaj będzie oddzielony od drugiego deskami. Ograniczenia te nie stosują się przy przewozie matek z oseskami i przy przewozie drobiu.
- d) Przy ładowaniu bydła rogatego i nierogacizny nadawca powinien zaopatrzyć wagon w podściółkę. W wagonach klatkowych oraz w wagonach, których drzwi pozostają otwarte podczas przewozu, nie wolno używać na podściółkę materiałów łatwopalnych. Za materiały łatwopalne uważa się: słomę, plewy, siano i t. p., natomiast można używać trocin pokropionych wodą, tudzież zwilżonej podściółki torfowej. Kolej żelazna za dostarczenie przy ładowaniu lub przeładowaniu w drodze podściółki pobiera opłatę oznaczoną w taryfach, nie mniej jednak niż według kosztu własnego.

10. Za wszelkie uszkodzenia wagonów tudzież urządzeń kolejowych tak przy ładowaniu lub wyładowaniu jak i w czasie przewozu, wreszcie za wszelkiego rodzaju nieszczęśliwe wypadki ze zwierzętami, odpowiada nadawca, o ile nie zachodzi wina ze strony kolei żelaznej. Odpowiedzialność za uszkodzenie wagonu i urządzeń kolejowych po wykupieniu listu przewozowego przechodzi na odbiorcę.

11. Za przewóz żywych zwierząt kolej żelazna ma prawo żądać uiszczenia zgóry opłaty przewozowej.

3. Przewóz.

1. Do przewozu zwierząt w wagonach krytych należy wybierać o ile możności wagony, które mają w ścianach podłużnych lub czołowych po 2 otwory przewiewcze, zamykane od wewnątrz. W razie ładowania zwierząt do wagonów bez otworów przewiewczych drzwi wagonów muszą być otwarte przynajmniej do połowy, przyczem nadawca obowiązany jest otwory te zabezpieczyć zaporami. Wagony powinny być należycie oczyszczone i odwonione, podłogi zaś szczelne.

2. Klatki, skrzynie, kosze i t. p. opakowania muszą być dostatecznie przestrome i przewiewne; zwierzęta nie mogą być skrupowane. Klatki, skrzynie i t. p. winny mieć szczelne dno i szczelne ściany do takiej wysokości, aby zanieczyszczenie wagonu gnojem lub podściółką było o ile możności niemożliwe. Przepisu tego nie stosuje się do zwierząt, nadawanych w przesyłkach wagonowych. Klatki i kojce powinny być tak urządzone, aby zwierzęta nie mogły przeciskać się przez otwory, a nadto mieć taką wysokość, aby zwierzęta mogły w nich stać swobodnie. O ile przewóz trwa przypuszczalnie ponad 36 godzin, nadawca powinien zaopatrzyć klatki i t. p. w poidła, a przy przewozie zwierząt drobnych nadto w urządzenia do ich karmienia.

3. Nadawca obowiązany jest dać dozorcę do przesyłek żywych zwierząt — nie nadanych w klatkach, skrzyniach i t. p. Dozorców nie może być więcej niż 1 na wagon, ani mniej, niż 1 na 4 wagony. Kolej żelazna może jednak na żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym, zwolnić go od tego obowiązku. W tym wypadku kolej żelazna nie odpowiada za szkodę, powstałą skutkiem wypadku, dla którego uniknięcia przeznaczają się dozorcę (§ 28 R. P. T.). O ile nadawca w liście przewozowym podobnego żądania nie zamieścił, powinien w nim podać ilość dozorców, oraz wskazać, do których wagonów dozorcę ci są przeznaczeni.

4. Dozorcy winni w drodze opiekować się zwierzętami. Dozorca ma zająć wskazane mu przez kolej żelazną miejsce w pociągu; kolej żelazna ma prawo wymagać, aby dozorca jechał w jednym wagonie ze zwierzętami, jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo przewozu.

5. Opłatę za przejazd tudzież warunki przewozu dozorcy określają taryfy.

6. W razie przewozu porą nocną, dozorcy, towarzyszący przesyłkom, powinni posiadać bezpieczne i dobrze świecące latarnie. Używanie do oświetlenia łatwo zapalnych materiałów, jak nafty, karbidu i t. p. jest wzbronione. Również wzbronione jest palenie w wagonie tytoniu.

7. Nadawca powinien przed załadowaniem nakarmić i napoić zwierzęta, o ile ich przewóz potrwa przypuszczalnie 24 godziny lub dłużej. Jeżeli przewóz trwa ponad 36 godzin, należy poić zwierzęta najmniej co 36 godzin. Pojenie i karmienie zwierząt jest obowiązkiem dozorców, towarzyszących przesyłkom. Za karmienie lub pojenie zwierząt na żądanie nadawcy lub w razie braku dozorcy kolej żelazna pobiera opłaty, przewidziane w taryfach, nie mniej jednak niż koszty własne.

8. Paszę lub karm, potrzebny w drodze, o ile jest załadowany do wagonu, w którym mieszczą się zwierzęta, przewozi się bezpłatnie w ilościach, określonych w taryfach.

§ 4. Wydanie przesyłki.

1. Kolej żelazna powinna po przybyciu przesyłki zwierząt na stację przeznaczenia przygotować przesyłkę do odbioru o ile możliwości najrychlej. Odbiorca powinien wyładować zwierzęta i zabrać je w ciągu 2 godzin, licząc od chwili dania mu możliwości wyładowania.

2. Jeżeli po przybyciu na stację przeznaczenia zwierząt bez dozorcy, osoba upoważniona do ich odbioru nie zgłosi się, kolej żelazna powinna zawiadomić odbiorcę o przybyciu przesyłki zgodnie z § 16 R. P. T. W tych wypadkach termin wyładowania i odbioru zwierząt upływa po 2 godzinach od chwili, w której zawiadomienie o przybyciu przesyłki uważa się za dokonane (§ 16 R. P. T.).

3. Bieg terminów na wyładowanie i zabranie zwierząt zawieszają się na czas załatwienia formalności celnych, policyjnych i weterynaryjnych, o ile wykonanie ich nie zostało opóźnione z winy nadawcy, odbiorcy lub dozorcy zwierząt.

4. Jeżeli zwierzęta nie zostaną wyładowane i zabrane w oznaczonym wyżej terminie, kolej żelazna za pozostawienie ich w wagonie lub na stacji może pobrać opłaty określone w taryfie. Kolej żelazna ma także prawo zaraz po upływie terminu na wyładowanie oddać zwierzęta na przechowanie i wyżywienie osobie, którą uzna za odpowiedzialną, na koszt i odpowiedzialność uprawnionego do rozporządzania przesyłką.

5. Za dezynfekcję i oczyszczenie wagonów kolej żelazna pobiera opłatę określoną w taryfach.

Załącznik E.
(Do § 12 Regulaminu przewozu)

BRAK LUB WADLIWOŚĆ OPAKOWANIA.

Oświadczenie ogólne.

Stacja kolei żelaznej
przyjmuje do przewozu, na moją prośbę, poczynając od dnia dzisiejszego,
poniżej wyszczególnione towary, które nadawać będę do przewozu, mia-
nowicie:

.....
.....

Oświadczam, że towary te nadane są do przewozu:
bez opakowania,*)
w opakowaniu wadliwym, niżej opisanem,*)

.....
.....

o ile w odnośnym liście przewozowym powołałem się na niniejsze oświad-
czenie ogólne.

..... dnia 19..... r.

(Podpis)

*) Zbyteczne skreślić.

(Następują podpisy)

ZLECENIE ZMIANY W UMOWIE O PRZEWÓZ.

Stację kolei żelaznej
proszę o zmianę umowy o przewóz wymienionej niżej przesyłki:

Cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Nazwa towaru	Waga w kilogramach

nadanej do przewozu za listem przewozowym zwyczajnym Nr.
pośpiesznym z dn. 19... r. pod adresem p.
w w sposób następujący: *)

1. Oddać z powrotem na stacji nadawczej p.;
2. Zatrzymać w drodze aż do dalszych zleceń;
3. Wstrzymać wydanie aż do dalszych zleceń;
4. Wydać P: w stacja kolei żelaznej
5. Wydać tylko za pobraniem zaliczenia w kwocie
..... (słowami)
6. Wydać nie za zaliczeniem wskazanem w liście przewozowym, lecz za pobraniem zaliczenia w kwocie
..... (słowami)
7. Wydać bez pobrania zaliczenia;
8. Wydać franco.....

..... dnia 19... r.
(Podpis)

*) Zbyteczne skreślić.

Do
stacji kolei żelaznej

Powyższe zlecenie nadawcy przesyła się do wykonania na warunkach przewidzianych w § 22 Regulaminu przewozu przesyłek towarowych kolejami żelaznymi.

Zlecenia te zostały wpisane do przedstawionego przez nadawcę wtórnika listu przewozowego. Wydane nadawcy zaświadczenie o zaliczeniu zostało poprawione
odebrane. Oświadczenie niniejsze dotyczy waszego telegramu z dn. Nr.

..... dnia 19... r.

Zawiadowca stacji

(Następują podpisy)