

293.

Rozporządzenie Ministra Kolei

z dnia 8 kwietnia 1925 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o zmianie „Taryfy Ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt kolejami żelaznymi w Polsce, część I”.

Na mocy ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) zarządza się co następuje:

§ 1. Z dniem 1 maja 1925 r. wprowadza się w życie „Taryfę Ogólną na przewóz towarów, zwłok i zwierząt kolejami żelaznymi w Polsce, część I”, o brzmieniu według załącznika do niniejszego rozporządzenia. *)

§ 2. Jednocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 24 stycznia 1920 r. (Dz. U. R. P. № 16 poz. 82), z dnia 13 czerwca 1921 r. (Dz. U. R. P. № 65 poz. 414), z dnia 12 grudnia 1922 r. (Dz. U. R. P. № 113 poz. 1028) wraz ze wszystkimi późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, odnoszącemi się do części I taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt.

Minister Kolei: *Tyszka*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*

*) Taryfa Ogólna na przewóz towarów, zwłok i zwierząt, wymieniona w § 1, wydana w załączniku dołączonym do niniejszego numeru.

Załącznik do Dziennika Ustaw Nr. 42 poz. 293 z roku 1925.

TARYFA OGÓLNA

NA PRZEWÓZ

TOWARÓW, ZWŁOK I ZWIERZĄT

KOLEJAMI ŻELAZNEMI W POLSCE

CZEŚĆ I.

OBOWIĄZUJE OD DNIA 1 MAJA 1925 ROKU.

SPIS RZECZY.

Przepisy przewozowe wraz z postanowieniami wykonawczymi.

A. POSTANOWIENIA WSTĘPNE.

	Str.
Art. 1. Zakres przepisów	5
„ 2. Postanowienia wykonawcze. Odchylenia.	5

B. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Art. 3. Obowiązek przewozu	5
„ 4. Pociągi	6
„ 5. Odpowiedzialność kolei za czynności pracowników	6
„ 6. Taryfy	6
„ 7. Zażalenia na działalność organów kolejowych	6
„ 8. Nieporozumienia	6
„ 9. Waluta.	6

C. POSTANOWIENIA SZCZEGÓLWE

I. Przewóz zwłok.

Art. 44. Nadawanie	6
„ 45. Przewóz	7
„ 46. Wydawanie	7
„ 47. Przewóz zwłok do prosektorjów	7

II. Przewóz zwierząt żywych.

Art. 48. Zasady ogólne	7
„ 49. Nadawanie	7
„ 50. Przewóz	8
„ 51. Terminy dostawy	8
„ 52. Wydawanie	8

III. Przewóz towarów.

Art. 53. Przewóz bezpośredni	9
„ 54. Ograniczenia przewozu.	9
„ 55. List przewozowy	10
„ 56. Treść listu przewozowego.	10
„ 57. Odpowiedzialność nadawcy	11
„ 58. Sprawdzanie zawartości, ustalanie ilości sztuk i wagi przesyłki.	11
„ 59. Ładowanie	12
„ 60. Dopłaty	13

	Str.
Art. 61. Zawarcie umowy o przewóz	14
„ 62. Opakowanie i cechowanie	14
„ 63. Przyjmowanie przesyłek	15
„ 64. Czasowe przechowywanie przesyłek	16
„ 65. Przepisy celne, podatkowe, policyjne i statystyczne	17
„ 66. Używanie wagonów krytych lub niekrytych	18
„ 67. Sposób i kolejność przewozu	18
„ 68. Obliczenie przewoźnego, opłat dodatkowych i wydatków w gotowiznie	18
„ 69. Uiszczanie przewoźnego	19
„ 70. Nieprawidłowe obliczanie przewoźnego	19
„ 71. Przedawnienie roszczeń z tytułu nieprawidłowego obliczenia należności	19
„ 72. Zaliczenia i zaliczki w gotowiznie	20
„ 73. Dodatkowe zlecenia	20
„ 74. Przeszkody w przewozie przesyłki	21
„ 75. Termin dostawy	22
„ 76. Wydanie przesyłki	23
„ 77. Sprawdzanie ilości i wagi przesyłek na stacji przeznaczenia	24
„ 78. Dostarczanie przesyłek	24
„ 79. Zawiadomienie odbiorcy o przybyciu przesyłki	25
„ 80. Terminy odbioru przesyłek	25
„ 81. Przeszkody w wydawaniu przesyłek i zwłoka w odbiorze	26
„ 82. Ustalenie przez koleją braku uszkodzenia lub zaginięcia przesyłki.	27
„ 83. Ustalenie braku lub uszkodzenia przesyłki przez rzeczoznawców albo przez sąd	27
„ 84. Odpowiedzialność ogólna kolei za zaginięcie, brak lub uszkodzenie przesyłki	28
„ 85. Ograniczenie odpowiedzialności co do miejsca dostarczenia	28
„ 86. Ograniczenie odpowiedzialności z powodu szczególnego niebezpieczeństwa przewozu	28
„ 87. Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi	29
„ 88. Wysokość odszkodowania za zaginięcie, brak albo uszkodzenie przesyłki.	29
„ 89. Ograniczenie wysokości odszkodowania	29
„ 90. Uznanie przesyłki za zaginioną	29
„ 91. Odnalezienie przesyłki	29
„ 92. Ubezpieczenie dostawy.	30
„ 93. Wysokość odszkodowania za zaginięcie, brak lub uszkodzenie w razie ubezpieczenia dostawy	30
„ 94. Odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy	30
„ 95. Odszkodowanie w wypadku złego zamiaru lub oczywistego niedbalstwa pracowników kolei	30
„ 96. Utrata praw do odszkodowania.	30
„ 97. Wygaśnięcie roszczeń z chwilą uiszczenia opłaty przewozowej i odbioru przesyłki	31
„ 98. Przedawnienie roszczeń do kolei z powodu zaginięcia, braku lub uszkodzenia przesyłki, albo z powodu przekroczenia terminu dostawy	31
„ 99. Dochodzenie praw wypływających z umowy o przewóz	31
„ 100. Odpowiedzialność kolei uczestniczących w przewozie	32

PRZEPISY PRZEWOZOWE

WRAZ Z POSTANOWIENIAMI WYKONAWCZEMI.

UWAGA. Postanowienia Wykonawcze drukowane są czcionkami pochylonymi — kursywą.

A. POSTANOWIENIA WSTĘPNE.

Art. 1. Zakres przepisów.

Niniejsze przepisy przewozowe obowiązują na wszystkich kolejach w obrębie Państwa Polskiego oddanych do ruchu publicznego. W komunikacji międzynarodowej przepisy niniejsze obowiązują jedynie o tyle, o ile dla komunikacji tej nie ustalono odrębnych przepisów.

Art. 2. Postanowienia wykonawcze. Odchylenia.

1. Do przepisów niniejszych mogą być wydawane postanowienia wykonawcze, które zatwierdza Minister Kolei trybem ustawowo określonym.

2. Dla pewnych szlaków, odcinków, stacyj, pociągów lub rodzajów odprawy mogą być w uwzględnieniu szczególnych stosunków, za zgodą Ministra Kolei, wydawane odchylenia od przepisów niniejszych.

3. Postanowienia wykonawcze tudzież odchylenia od przepisów niniejszych muszą być ogłoszone w taryfie.

B. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Art. 3. Obowiązek przewozu.

Kolej nie może odmówić przewozu z wyjątkiem wypadków następujących:

- a) jeżeli nie uczyniono zadość obowiązującym przepisom przewozowym i zarządzeniom kolejowym;
- b) jeżeli przewóz jest wstrzymany na mocy prawnie wydanych rozporządzeń lub ze względu na zachowanie porządku publicznego na jednej z kolei na linii przewozu;
- c) jeżeli wysyłane przedmioty należą do kategorii przesyłek objętych, chociażby na części przewozu, przywilejem pocztowym;
- d) jeżeli przewóz nie może być dokonany posiadaniem przez kolej środków przewozowych;
- e) jeżeli przewozowi stoi na przeszkodzie siła wyższa;
- f) jeżeli wysyłane przedmioty nie nadają się do przewozu ze względu na warunki budowy lub eksploatacji jednej z kolei uczestniczących w przewozie;
- g) jeżeli wysyłane przedmioty wymagają szczególnych urządzeń do załadunku lub wyładunku, kolej zaś takich urządzeń na odnośnych stacjach nie posiada.

Art. 4. Pociągi.

1. Przewóz odbywa się w pociągach kursujących, bądź regularnie według ustalonych rozkładów jazdy, bądź w miarę potrzeby.
2. O każdej przerwie w ruchu pociągów trwającej dłużej niż jedną dobę, Zarząd kolejowy powinien podać do wiadomości publicznej w sposób określony przez odnośne przepisy.
3. Zamówienia na pociągi nadzwyczajne uwzględnia kolej w miarę możliwości.

Art. 5. Odpowiedzialność kolei za czynności pracowników.

Kolej ponosi odpowiedzialność za czynności swych pracowników oraz tych osób, z których pomocy korzysta przy dokonywaniu przewozu, o ile czynności te, w myśl przepisów niniejszych oraz przepisów taryfowych, wchodzą w zakres obowiązków kolei.

Art. 6. Taryfy.

1. Warunki przewozu, przewoźne oraz opłaty dodatkowe, określają taryfy kolejowe wydawane i ogłaszane trybem przez prawo ustalonym.
2. Taryfy muszą być względem wszystkich jednakowo stosowane.

Art. 7. Zażalenia na działalność organów kolejowych.

1. Zażalenia można zgłaszać ustnie lub pisemnie.
2. Zażalenia powinny być przez kolej rozpatrzone i rozstrzygnięte w czasie możliwie krótkim.

Art. 8. Nieporozumienia.

Nieporozumienia pomiędzy publicznością i służbą kolejową rozstrzyga na stacjach zawia-
dowca stacji lub jego zastępca, w pociągach—nadkonduktor względnie kierownik pociągu.

Art. 9. Waluta.

Wszelkie opłaty skutecznie należy w walucie krajowej, mającej obieg prawny. Na poszczególnych stacjach lub w pewnych pociągach, stosownie do uznania kolei, może ona przyjmować monetę państw obcych według kursu, jaki ogłosi.

C. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE.

I. PRZEWÓZ ZWŁOK.

Art. 44. Nadawanie.

1. Zwłoki mogą być przyjmowane do przewozu jako przesyłki zwyczajne lub pośpieszne.
2. Zwłoki powinny być zgłoszone do przewozu na stacji początkowej pociągu przynajmniej na 6 godzin, na stacjach pośrednich przynajmniej na 12 godzin, przed czasem odejścia odnośnego pociągu.
3. Zwłoki powinny być hermetycznie zamknięte w metalowej trumnie, ta zaś ostatnia powinna być umieszczona w trumnie lub skrzyni drewnianej tak szczelnie, aby się nie mogła w niej poruszać.
4. Nadawca przy nadawaniu zwłok powinien złożyć pozwolenie na przewóz, wydane przez odpowiednie władze.
5. Na przewożone zwłoki powinny być sporządzane listy przewozowe stosownie do art. 55 i 56.
6. Załadowanie zwłok jest obowiązkiem nadawcy.
7. Należność za przewóz zwłok musi być opłaconą przy nadaniu.

8. Jeżeli zwłoki zostały nadane pod fałszywą nazwą, to nadawca powinien dopłacić różnicę przewoźnego za całą przestrzeń od stacji nadania do stacji przeznaczenia i oprócz tego uiścić karę w wysokości poczwórnego przewoźnego, niezależnie od ewentualnej odpowiedzialności karnej.

Art. 45. Przewóz.

1. Zwłoki przewożone są w oddzielnych krytych wagonach towarowych. Załadowywanie innych przesyłek razem ze zwłokami jest wzbronione. Kilka zwłok nadanych równocześnie na jednej stacji i do jednej stacji przeznaczenia, można załadować do jednego wagonu. Zwłoki, nadawane w zamkniętych karawanach, powinny być przewożone na niekrytych wagonach towarowych.

Wianki, kwiaty, rośliny żywe, całuny i inne przedmioty, nadawane do przewozu wraz ze zwłokami, przewozi się w jednym z nimi wagonie bezpłatnie w ilości do 500 kg. wagi. Za całość tych przedmiotów kolej nie odpowiada.

2. Zwłokom towarzyszy dozorca, który powinien zaopatrzyć się w bilet przejazdowy i może, jeżeli chce, jechać w tym samym wagonie, w którym znajdują się zwłoki.

3. Zwłok nie wolno w drodze przeładowywać bez istotnej potrzeby. Przewozić je należy możliwie szybko i bez zatrzymywania w drodze.

Art. 46. Wydawanie.

1. Wydania zwłok na stacji przeznaczenia można żądać natychmiast po przybyciu pociągu, którym zwłoki były przewiezione, z uwzględnieniem jednak czasu, niezbędnego do załatwienia właściwych formalności.

2. Przy wydaniu zwłok kolej zwraca odbiorcy pozwolenie na przewóz (art. 44 ust. 4).

3. Zwłoki winny być przez odbiorcę wyładowane i zabrane w ciągu 6 godzin od chwili przybycia odnośnego pociągu na stację przeznaczenia, w przeciwnym razie mogą być oddane do rozporządzenia miejscowej policji. Jeżeli zwłoki przybędą po godzinie 6-tej wieczorem, termin ich wyładowania i zabrania liczy się od godziny 8-mej rano dnia następnego. W razie przekroczenia terminu wyładowania i zabrania zwłok, kolej ma prawo pobrać opłatę taryfową za przetrzymanie wagonu (postojowe).

Art. 47. Przewóz zwłok do prosektojów.

1. Zwłoki przesyłane z urzędów policyjnych, zakładów karnych, więzień, szpitali i t. p. do prosektojów, wyższych zakładów naukowych lub też wysyłane przez nie dalej, mogą być przewożone bez dozorców.

2. Zwłoki takie powinny być nadawane w szczelnie zamkniętych skrzyniach lub trumnach zabezpieczonych od wycieku, i przewożone pociągami towarowymi.

II. PRZEWÓZ ZWIERZĄT ŻYWYCH.

Art. 48. Zasady ogólne.

1. Przewóz zwierząt odbywa się na zasadach, określonych w dziale III, o ile przepisy niniejsze nie zawierają odmiennych postanowień.

2. Przewóz pojedynczych sztuk lub niewielkich partyj zwierząt odbywać się może pomiędzy wszystkimi stacjami, otwartymi dla ruchu towarowego, przewóz większych partyj zwierząt — pomiędzy stacjami, wymienionymi w odnośnych taryfach.

Za niewielką partję zwierząt domowych uważa się połowę ilości sztuk uznanych w nomenklaturze i klasyfikacji towarów (Część III Taryfy), jako norma nabitunku zwierząt do wagonu.

3. Na stacjach, otwartych do przewozu większych partyj zwierząt, powinny znajdować się stosowne urządzenia do ich załadowania i wyładowania.

4. Do pojenia i karmienia przewożonych zwierząt w drodze powinny znajdować się stosowne urządzenia na stacjach, określonych przez odnośne władze i wymienionych w taryfach.

Art. 49. Nadawanie.

1. Zwierzęta przewozi się w zasadzie pociągami, które wyznacza kolej i podaje o tem do wiadomości publicznej.

2. Przewóz zwierząt powinien być zgłoszony przynajmniej na 24 godziny przed czasem odejścia odnośnego pociągu; kolej może odmówić przewozów zgłoszonych po tym terminie. Kolej nie ma obowiązku przyjmowania zwierząt do przewozu w niedziele i święta, nie ma również obowiązku przyjmowania do przewozu zwierząt chorych. Zwierząt dzikich może kolej nie przyjąć do przewozu, jeżeli nadawca nie spełnił wszystkich wymagań kolei, zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.

3. Zwierzęta powinny być dostarczone na stacje tak, aby załadowanie mogło być ukończone przynajmniej na godzinę przed czasem odejścia odnośnego pociągu; zwierzęta powinny być należycie nakarmione i napojone przez nadawcę przed wysłaniem.

4. Klatki, skrzynie, kosze, worki i t. p. używane do przewozu, powinny być dostatecznie obszerne, przewiewne, czyste i urządzone w sposób zabezpieczający wagony od zanieczyszczenia.

5. Ładowanie zwierząt do wagonów powinno być dokonywane przez nadawcę, który również powinien dostarczyć wszelkich niezbędnych do przewozu przyborów i umocować je w razie potrzeby w sposób wykluczający uszkodzenie wagonów. Zwierzęta muszą być tak umieszczone w wagonach, aby nie były stłoczone lub przyciśnięte do ścian wagonu. Zwierzęta rozmaitych gatunków, ładowane do jednego wagonu, powinny być oddzielone od siebie odpowiednimi przegrodami.

6. Na przewóz zwierząt powinny być sporządzane listy przewozowe stosownie do art. 55 i 56. Nadawca ma prawo wskazać w liście przewozowym drogę przewozu, jeżeli do stacji przeznaczenia prowadzi więcej niż jedna droga.

7. Kolej ma prawo żądać opłacenia należności za przewóz zwierząt przed ich wysłaniem.

Art. 50. Przewóz.

1. Kolej ma prawo wymagać, aby przewożonym zwierzętom towarzyszył dozorca w celu opiekowania się nimi w drodze. Dozorca powinien mieć bilet na przejazd i może żądać miejsca do przejazdu. Kolej ma prawo wymagać, aby dozorca jechał w jednym wagonie ze zwierzętami, jeżeli to jest potrzebne do bezpieczeństwa przewozu.

2. Zwierzęta powinny być karmione i pojęne w drodze przez dozorcę na przeznaczonych do tego stacjach (art. 48 ust. 4).

3. Szczegółowe postanowienia o przewozie zwierząt żywych zawiera załącznik A.

Art. 51. Terminy dostawy.

1. Termin dostawy zwierząt, przewożonych pociągami towarowymi, oblicza się na zasadach ustalonych dla przewozu towarów (art. 75).

2. Bieg terminu dostawy zawiesza się oprócz wypadków przewidzianych w art. 75, ust. 7 na czas postoju na stacjach, gdzie się odbywa karmienie i pojenie zwierząt, i na czas trwania oględzin weterynaryjnych.

3. Termin dostawy zwierząt, przewożonych pociągiem osobowym, upływa bezzwłocznie po przybyciu pociągu na stację przeznaczenia, z uwzględnieniem jednak czasu niezbędnego do załatwienia formalności celnych, podatkowych lub policyjnych.

Art. 52. Wydawanie.

1. Kolej powinna poczynić wszelkie zarządzenia do możliwie bezzwłocznego wydania zwierząt po przybyciu ich na stację przeznaczenia. Odbiorca powinien je wyladować i zabrać w ciągu 2 godzin, licząc od chwili dania mu możliwości ich wyladowania.

2. Jeżeli po przybyciu na stację przeznaczenia zwierząt przewożonych bez dozorca, nie zgłosi się upoważniony do ich odbioru, kolej powinna zawiadomić odbiorcę o przybyciu przesyłki w terminie ustalonym dla zawiadomień o przybyciu przesyłki (art. 79). W tych wypadkach termin wyladowania i odbioru zwierząt (ust. 1) rozpoczyna się po upływie 2 godzin od zawiadomienia odbiorcy o ich przybyciu (art. 79 ust. 3).

3. Terminy wyladowania i zabrania zwierząt zawieszają się na czas załatwiania formalności celnych, policyjnych i weterynaryjnych, o ile w wykonaniu ich nie nastąpiła zwłoka z winy nadawcy, odbiorcy lub dozorca zwierząt.

4. Jeżeli przybyłe zwierzęta nie zostaną wyladowane i zabrane w oznaczonym wyżej terminie, kolej ma prawo, albo oddać je na koszt i odpowiedzialność uprawnionego do rozporządzenia przesyłką na wyżywienie, lub też, jeżeli zezwoli na dalsze zatrzymanie ich w wagonie lub na stacji, może pobrać opłatę określoną w taryfie.

III. PRZEWOZ TOWARÓW.

Art. 53. Przewóz bezpośredni.

Kolej obowiązana jest przewozić towary od i do wszystkich stacyj otwartych dla ruchu towarowego, bez udziału interesowanych osób przy przejściu towarów z jednej kolei na drugą.

Art. 54. Ograniczenia przewozu.

1. Kolej nie przyjmuje do przewozu:

A) Przedmiotów stanowiących przywilej poczty (art. 3).

B) Następujących przedmiotów, o ile nie zachodzą wyjątki, wskazane w ust. 2 punkt A:

a) materiałów wybuchowych;

b) amunicji;

c) materiałów zapalających i ogni sztucznych;

d) gazów zgęszczonych i skroplonych;

e) materiałów wytwarzających w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujących palenie;

f) materiałów samozapalnych.

2. Kolej przyjmuje do przewozu warunkowo:

A) Przedmioty wyszczególnione w załączniku B, na warunkach wskazanych w tymże załączniku.

B) Złoto, srebro i platynę, pieniądze, monety i papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły, prawdziwe cenne koronki i hafty, oraz inne kosztowności, wreszcie dzieła sztuki, jak malowidła, obrazy, rzeźby, odlewy z brązu, antyki o wartości artystycznej.

Warunki przewozu tych przedmiotów określa odpowiednia taryfa.

Znaczkami pocztowymi, arkuszami stemplowymi, znaczkami stemplowymi i inne podobne urzędowe znaki wartościowe, nie są uważane za papiery wartościowe.

I. Przedmioty wymienione w ust. 2 punk. B) oprócz dzieł sztuki, powinny być opakowane w dobrze zamkniętych skrzyniach lub beczkach, nadawane wyłącznie jako przesyłki pośpieszne i przewożone tylko pociągami osobowymi. Przesyłki takie nie mogą być nadawane do przechowania w składzie. Przesyłkom tym może towarzyszyć dozorca, odpłacający kosztą przejazdu według taryfy; dozorca przysługuje prawo przejazdu w tym samym wagonie, w którym znajduje się przesyłka.

II. Dzieła sztuki, jak: malowidła, obrazy, rzeźby, odlewy z brązu, antyki o wartości artystycznej, mogą być przewożone jako przesyłki pośpieszne lub zwyczajne. Za podstawę do określenia odszkodowania za wszelkie przedmioty wymienione w ust. 2 punk. B), przyjmuje się zwykłą wartość handlową tychże przedmiotów, nie wyżej jednak nad normę wynagrodzenia za bagaż.

III. Przedmioty wspomniane w ustępie 2 B) powinny być w liście przewozowym nie tylko określone nazwami podanymi w tym ustępie, lub — o ile tam nie są nazwane szczegółowo — nazwami przyjętymi w taryfie względnie w handlu, ale nadto ogólnie oznaczone jako „przedmioty wartościowe” względnie jako „dzieła sztuki”.

C) Przedmioty, których naładowanie lub przewóz, ze względu na warunki budowy lub eksploatacji kolei uczestniczących w przewozie, następują niezwykłe trudności (art. 3).

Kolej może skutecznie przewozić takich przedmiotów na warunkach specjalnie omówionych z nadawcą.

Do ustalenia tych warunków powołaną jest odnośna dyrekcja kolejowa.

D) Tabor kolejowy przewożony na własnych kołach.

Tabor taki musi być w stanie zdatnym do biegu, co kolej powinna odpowiednio sprawdzić i zaświadczyć. Parowozom, tendrom i wagonom motorowym, powinien towarzyszyć fachowy dozorca wyznaczony przez nadawcę.

I. Tabor kolejowy przyjmowany jest do przewozu na własnych kołach tylko wówczas, jeżeli jego zdolność do biegu została wypróbowana przez zarząd kolejowy i zaświadczona bądź na samym parowozie lub wagonie, bądź w osobnym poświadczeniu.

Do załadowania taboru kolejowego innymi przedmiotami, niezbędne jest osobne zezwolenie kolei. Za przedmioty takie pobiera się przewoźne według obowiązujących taryf.

II. Przesyłkom parowozów i tendrów towarzyszy obowiązkowo dozorca, który dokonywa ich smarowania w drodze. Obecność dozorca przy przesyłkach wagonów nie jest obowiązkową. W razie nieobecności dozorca smarowania wagonów dokonywa kolej na rachunek nadawcy.

Za przewóz dozorca, zajmującego miejsce w dozorowanym taborze, opłaty się nie pobiera. W razie przejazdu dozorca w wagonie innym, opłaca on przewoźne według taryfy.

Art. 55. List przewozowy.

1. Na każdą przesyłkę powinien być sporządzony list przewozowy oraz jego wtórnik na blankietach według wzoru Nr 1 dla przesyłek zwyczajnych i wzoru Nr 2 dla przesyłek pośpiesznych wskazanych w załączniku C.

Minister Kolei może jednak w drodze wyjątku przy przewozach bądź stałe i regularnie powtarzających się, bądź mających ściśle lokalne znaczenie zezwolić na odstępstwo od powyższego postanowienia.

2. Wszystkie stacje kolejowe obowiązane są sprzedawać blankiety listów przewozowych po cenie określonej w taryfie.

3. Listy przewozowe drukowane nie przez kolej powinny być, dla stwierdzenia zgodności z przepisami, zaopatrzone w stempel kolei.

Ceny blankietów listów przewozowych oraz opłaty za stemplowanie listów przewozowych, drukowanych nie przez kolej, wskazane są w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

Art. 56. Treść listu przewozowego.

1. Nadawca powinien zamieścić w liście przewozowym:

a) imię i nazwisko, tudzież adres odbiorcy;

Jako odbiorca może być wskazana jedna tylko osoba lub firma.

b) stację przeznaczenia;

c) miejsce dostarczenia, jeżeli ono jest inne niż stacja przeznaczenia, o ile kolej zgodzi się na dostarczenie przesyłki;

d) oznaczenie przesyłki według zawartości, oprócz tego przy przesyłkach drobnych oznaczenie ilości, rodzaju opakowania, cechy i numeru, lub adresu każdej sztuki, a przy przesyłkach półwagonowych — oznaczenie ilości sztuk, rodzaju opakowania i cechy lub numeru. Kolej może także żądać przy przesyłkach wagonowych oznaczenia zawartości towaru według ilości i rodzaju opakowania, o ile właściwość towaru na to zezwala. Przedmioty wyszczególnione w załączniku B. do przepisów niniejszych, należy określić nazwami w nim ustalonymi.

Nazwa towaru powinna o ile możności ściśle odpowiadać Nomenklaturze towarowej. Towary nie wyszczególnione w taryfie, należy oznaczyć nazwą używaną w handlu.

e) o ile możności wagę przesyłki;

f) przy przesyłkach, które nadawca sam załadował, numer i cechy własności wagonu;

g) w wypadku uiszczenia opłat zgóry przy nadaniu, odpowiednie oświadczenie;

h) ewentualnie kwotę ubezpieczenia dostawy przesyłki, kwotę zaliczenia oraz kwotę zaliczki w gotowiznie;

Kwotę ubezpieczenia dostawy, kwotę zaliczenia, tudzież kwotę zaliczki w gotowiznie, należy podać słowami w walucie krajowej; za oświadczenia podane tylko w cyfrach, lub w innym miejscu niż w rubryce na to przeznaczonyj kolej nie bierze odpowiedzialności.

i) ewentualnie — żądanie, aby przesyłka po przybyciu na stację przeznaczenia pozostała na składzie kolei do czasu zgłoszenia się odbiorcy. Przy towarach wymienionych w załączniku B. do przepisów niniejszych, żądanie takie jest niedopuszczalne. Żądanie odnośnie wpisać należy powyżej adresu odbiorcy słowami: „Zostawić na składzie kolei”;

k) dokładne wymienienie załączonych dowodów celnych, podatkowych i policyjnych, oraz w danym razie stacji, na której mają być załatwione formalności celne i podatkowe;

l) miejsce i datę sporządzenia listu przewozowego;

m) podpis i adres nadawcy.

1. Jako nadawca może być wskazana jedna tylko osoba lub firma.

II. Na wniosek nadawcy ekspedycje towarowe mogą wypełnić listy przewozowe za opłatą wskazaną w taryfie (Część II). Pracownik uskuteczniający tę czynność uważany jest za pełnomocnika nadawcy.

2. Kolej ma prawo wymagać, aby na każdą przesyłkę wagonową był sporządzony oddzielny list przewozowy.

Na każdą przesyłkę wagonową powinien być sporządzony osobny list przewozowy, o ile taryfa nie przewiduje w tym względzie wyjątku.

3. Za jednym listem przewozowym można nadać większą ilość przedmiotów, o ile ich wspólne załadowanie i przewóz są możliwe ze względu na ich właściwości naturalne, oraz o ile to nie sprzeciwia się przepisom celnym lub policyjnym.

4. Oddzielne listy przewozowe powinny być sporządzane na przesyłki, których załadowanie przez nadawcę lub wyładowanie przez odbiorcę jest zastrzeżone w odpowiednich przepisach, oraz oddzielne na towary, dopuszczone do przewozu warunkowo (art. 54 ust. 2).

5. Jeśli miejsce, wyznaczone na blankiecie listu przewozowego do określenia przesyłki, nie będzie wystarczające, to należy do listu przewozowego doszyć lub dokleić arkusze dodatkowe tegoż formatu, które nadawca podpisuje. W liście przewozowym powinna być zamieszczona wzmianka o dołączeniu arkuszy dodatkowych. W tych wypadkach ogólna waga przesyłki powinna być wymieniona w odpowiedniej rubryce listu przewozowego.

6. W liście przewozowym nadawca może zamieścić żądanie, aby waga, względnie ilość sztuk przesyłki, była sprawdzona na stacji nadania przy wysłaniu, lub na stacji przeznaczenia przy wydaniu; kolej pobiera za to opłatę przewidzianą w taryfie.

7. Na odwrotnej stronie listu przewozowego może być wydrukowana firma nadawcy, jak również mogą być zamieszczane dla wiadomości odbiorcy następujące uwagi, dotyczące przesyłki: „przesyłka pochodząca od NN, z polecenia NN, do rozporządzenia NN, celem dalszego przesłania dla NN, ubezpieczona w NN”. Notatki te do niczego kolei nie zobowiązują.

8. Zamieszczanie w liście przewozowym innych oświadczeń oraz dołączanie innych dowodów, nie wskazanych w przepisach niniejszych, jest wzbronione.

9. List przewozowy powinien być wypełniony w języku polskim atramentem, drukiem lub stemplem. Kolej nie przyjmuje listów przewozowych poprawionych, podskrobanych i nadmiernie zabrudzonych. Listy przewozowe zawierające poprawki może kolej przyjąć, jeżeli odnośną poprawkę nadawca potwierdzi swym podpisem.

Art. 57. Odpowiedzialność nadawcy.

Nadawca odpowiada za zgodność z rzeczywistością, dokładność i dostateczność wszystkich oświadczeń zamieszczonych przezeń w liście przewozowym i ponosi wszelkie następstwa, które mogą wynikać z niezgodności, niedokładności i niedostateczności tych oświadczeń. Odpowiedzialność nadawcy nie ulega zmianie i w tym wypadku, jeżeli na jego żądanie wypełnienia listu przewozowego dokonała kolejowa ekspedycja towarowa.

Art. 58. Sprawdzanie zawartości, ustalanie ilości sztuk i wagi przesyłki.

1. Kolej ma prawo sprawdzać w każdym czasie czy ilość sztuk, waga i zawartość przesyłki zgodne są z oświadczeniem nadawcy w liście przewozowym. Za sprawdzanie takie opłaty się nie pobiera. Do sprawdzenia zawartości należy wezwać osobę uprawnioną do rozporządzania przesyłką, o ile sprawdzenie nie zostało zarządzone ze względu na bezpieczeństwo publiczne. W razie nieobecności osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką powinni być wezwani dwaj świadkowie. Jeżeli się okaże, że podane w liście przewozowym oświadczenia nie są zgodne z prawdą, kolej ma prawo do zwrotu wszelkich kosztów takiego sprawdzenia.

2. Kolej obowiązana jest ustalić ilość sztuk i wagę tych przesyłek, które załadowuje sama, bez względu na to, czy nadawca podał wagę i ilość sztuk przesyłki, czy nie.

3. Przy wszystkich innych przesyłkach kolej na żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym, ma obowiązek na stacji nadawczej ustalić wagę i ilość sztuk przesyłki, o ile stacja posiada potrzebne do tego urządzenie wagowe oraz o ile charakter przesyłki i warunki ruchu na to pozwalają. Jeżeli nadawca w liście przewozowym nie podał wagi, wagę tę kolej obowiązana jest ustalić, chociażby żądania tego w liście przewozowym nie umieszczono. Jeżeli na stacji nadawczej nie można ustalić wagi, należy zważenia dokonać na innej stacji.

4. Za ustalenie ilości sztuk i wagi przesyłki, kolej pobiera opłaty oznaczone w taryfie, jeżeli ustalenie nastąpiło na żądanie zamieszczone w liście przewozowym, jeżeli nadawca w liście przewozowym nie podał wagi, jak również jeżeli podane w liście przewozowym ilość i waga nie zgadzają się z rzeczywistością.

5. Kolej może dokonywać ważenia przesyłek wagonowych na wadze wagonowej, przyjmując pod uwagę własną wagę wagonu, na nim oznaczoną. Na żądanie jednak osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką, kolej powinna sprawdzić wagę własną wagonu, jeżeli na to pozwalają warunki ruchu. Za takie sprawdzenie kolej pobiera opłatę określoną w taryfie.

Jeżeli sprawdzenie wagi przesyłki na wadze wagonowej nie wykaże różnicy większej nad 2% od wagi podanej w liście przewozowym, to wagę tę uważać należy za zgodną z rzeczywistością.

6. Dokonane przez kolej ustalenie ilości sztuk i wagi przesyłki powinno być zaznaczone przez kolej w liście przewozowym. Jeżeli ustalenie to nastąpiło na stacji nadawczej, zaznaczenie powyższe powinno być zamieszczone również i we wtórniku listu przewozowego.

Art. 59. Ładowanie.

1. Czy przesyłkę ma załadować kolej czy nadawca postanawia taryfa, o ile niniejsze przepisy nie zawierają już pod tym względem postanowień, lub o ile nie zamieszczono w liście przewozowym powołania się na osobną umowę, zawartą w tym względzie między nadawcą a koleją.

1. Jakie przesyłki powinna ładować kolej a jakie nadawca — podają Postanowienia taryfowe (Część II Taryfy).

II. Przy ładowaniu obowiązują „Przepisy o załadowaniu wagonów towarowych”, stanowiące załącznik F do niniejszych Przepisów przewozowych.

2. Jeżeli na wagonie jest oznaczona jego ładowność i nośność, to miarodajną normą przy załadowaniu wagonu jest jego ładowność. Wagon może być załadowany ponad ładowność do całkowitej nośności tylko w tym razie, jeżeli ze względu na rodzaj towaru i warunki atmosferyczne niema obawy, aby nośność wagonu mogła być w drodze przekroczona. Ładowanie wagonu ponad jego nośność jest bezwzględnie niedozwolone. Jeżeli na wagonie oznaczona jest tylko jego ładowność, to można przy ładowaniu wagonu przekroczyć ją o 5%.

3. Jeżeli przesyłka mająca być przeładowana zawiera towary, których przeładowanie wymaga szczególnej troskliwości lub fachowego doświadczenia (np. owoce zsympem, nieopakowane szkło i t. p.), kolej ma prawo zwrócić się do nadawcy o zlecenie co do tego przeładowania.

I. W razie przeciążenia wagonu, nadwyżka towaru powinna być przez kolej odładowana na tej stacji, na której została ona ujawniona. Za wagę towaru pozostałego w wagonie, przewoźne oblicza się od stacji nadania do stacji przeznaczenia. Za wyładowaną nadwyżkę przewoźne za odległość przebyłą oblicza się według tej samej taryfy, która stosowana była do przesyłki zasadniczej. Nadwyżka oddawana jest na przechowanie do składu, a od nadawcy zażądaną być winna wskazówka co do dalszego postępowania.

II. Jeżeli na skutek zarządzenia nadawcy nadwyżka ma być przesłana na pierwotną stację przeznaczenia, uważaną ona jest pod względem taryfowym za nową przesyłkę. Jeżeli jednak nadawca zażąda zwrotu nadwyżki na stację nadania, przewoźne winno być obliczone według tych samych taryf, które zastosowane były do przesyłki zasadniczej za odległość od stacji nadania do stacji odładowania nadwyżki. Nadawcy przysługuje prawo doładować nadwyżkę wagi do innej przesyłki, idącej z tej samej stacji nadania i przechodzącej przez stację odładowania nadwyżki. Żądanie o tem powinien on zamieścić w liście przewozowym. Przewoźne wówczas oblicza się za całą wagę przesyłki, łącznie z doładowaną na stacji pośredniej nadwyżką, za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia.

III. Za wyładowanie i załadowanie lub doładowanie nadwyżki wagi tak na stacji nadania, jak i w drodze pobiera się opłaty przewidziane w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy) oraz postojowe najwyższej za 1 dzień przetrzymania wagonu.

IV. Jeżeli kolej przesyłkę wagonową musi przeładować, poprawić lub w inny sposób załadować nie z winy nadawcy, to wykonuje ona te czynności bezpłatnie, a ewentualnie odładowaną część przesyłki przewozi dalej również bezpłatnie. Jeżeli jednak przeładowanie, poprawienie, względnie załadowanie innym sposobem przesyłki wagonowej, musi być dokonane wskutek wadliwego przez nadawcę uskutecznionego załadowania, nie dającego się stwierdzić zewnętrznie przy przyjęciu przesyłki na stacji nadawczej, wówczas koszty tych czynności ponosi nadawca lub odbiorca. Z odładowaną ewentualnie częścią przesyłki postępuje się w myśl postanowienia wykonawczego I i II.

Art. 60. Dopłaty.

1. W razie ujawnienia niezgodnego z rzeczywistością oznaczenia zawartości, wagi lub ilości sztuk przesyłki, jak również zaniedbania przepisów ostrożności wskazanych w załączniku B, pobierane są następujące dopłaty, bez względu na to czy zachodzi wina nadawcy, czy nie:

- a) jeżeli do przewozu nadane zostały przedmioty wymienione w art. 54 ust. 1 p. B) i 2 p. A), pod nazwą nieodpowiadającą rzeczywistej zawartości, albo też nie zostały zachowane przepisy ostrożności wskazane w załączniku B, dopłata od każdego kilograma wagi brutto odnośnej sztuki przesyłki, w której przedmiot podobny ujawniony został, stanowi:
 - α) za przedmioty, które stosownie do art. 54^{*} ustępu 1 p. B) są wyłączone z przewozu, oraz za materiały wybuchowe i samozapalne wymienione w klasach I i II załącznika B — 15 złotych;
 - β) za ciecze i materiały zapalne, trujące i żrące, wymienione w klasach III, IV i V załącznika B — 10 złotych;
 - γ) za materiały budzące odrazę i wydzielające woń przykłą, wymienione w klasie VI załącznika B — 5 zł.
- b) we wszystkich innych wypadkach dopłata stanowi 5 złotych od każdego listu przewozowego, jeżeli niezgodne z rzeczywistością oznaczenie przesyłki nie mogło pociągnąć za sobą zmniejszenia opłaty przewozowej; jeżeli zaś mogło, to pobiera się podwójną różnicę pomiędzy opłatą przewozową, obliczoną według nieprawidłowego określenia przesyłki, i opłatą za to, co okazało się w rzeczywistości od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia — najmniej 5 złotych od przesyłki;
- c) jeżeli do przewozu nadaną została przesyłka oznaczona niezgodnie z rzeczywistą ilością sztuk, wymiarami lub wagą przesyłki i okoliczność ta mogła spowodować zmniejszenie przewoźnego, dopłata stanowi również podwójną różnicę pomiędzy opłatą przypadającą za przewóz istotnej ilości sztuk, wymiaru lub wagi przesyłki od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia, a opłatą za przewóz przesyłki obliczoną według oświadczeń nadawcy;
- d) za przeciążenie wagonu ładowanego przez nadawcę ponad jego nośność, pobierana jest dopłata w wysokości sześciokrotnej opłaty za przewóz od stacji nadawczej do stacji odbiorczej tej wagi przesyłki, która przenosi najwyższe normy ładunkowe, określone w art. 59 niniejszych przepisów;
- e) dopłaty przewidziane pod lit. a) — d) są osobno pobierane za każdy wypadek jednoczesnego przekroczenia kilku z wymienionych przepisów; jeżeli nieprawidłowe podanie zawartości przesyłki powodujące obniżenie przewoźnego, zbiega się z niezgodnym z rzeczywistością oznaczeniem ilości sztuk, wymiaru lub wagi przesyłki, która nie zawiera przedmiotów wyszczególnionych w art. 54 ust. 1 p. B) lub 2 p. A) — dopłata stanowi wówczas podwójną różnicę pomiędzy opłatą, obliczoną z jednej strony podług zawartości, liczby sztuk lub wagi wskazanego w liście przewozowym towaru, a z drugiej — za istotną zawartość, liczbę sztuk lub wagę rzeczywiście nadanego do przewozu towaru.

Prócz tego powinna być uiszczona różnica w opłacie przewoźnego oraz pokryte powstałe wskutek tej nieprawidłowości szkody i pobrane kary, przewidziane w odnośnych przepisach prawnych

2. Dopłata nie może być pobierana:

- a) w razie podania nieprawidłowej wagi lub przeciążenia wagonu, jeżeli kolej obowiązana była według przepisów zważyć dany ładunek;
- b) w razie zwiększenia w drodze wagi przesyłki, nie pociągającego za sobą przeciążenia wagonu, jeżeli nadawca udowodni, że zwiększenie wagi powstało wskutek wpływów atmosferycznych;
- c) w razie powstałego w drodze wskutek działań atmosferycznych przeciążenia wagonu, jeżeli nadawca udowodni, że przy załadowywaniu wagonu zachowane były obowiązujące przepisy i ładowność wagonu przekroczona nie była.

3. Dopłaty obowiązują z chwilą zawarcia umowy o przewóz (art. 61). Uiszczać dopłaty powinien nadawca przesyłki. Jeżeli odbiorca przyjmie list przewozowy i przesyłkę, ponosi on w myśl art. 76 ustępu 4, odpowiedzialność za uiszczenie dopłat solidarnie z nadawcą.

4. Żądania uiszczenia dopłaty oraz zwrot dopłaty, w razie nieprawidłowego jej pobrania, mają moc prawną w ciągu jednego roku. Termin roczny dla zgłoszeń o uiszczenie dopłat rozpo-

czyna się z chwilą pobrania opłaty przewozowej, jeżeli zaś przewoźne pobrane nie było — z chwilą nadania przesyłki do przewozu. Termin roczny dla żądania zwrotu dopłat nieprawidłowo pobranych, liczy się od chwili uiszczenia dopłaty. Art. 71 ust. 2 reguluje zawieszenie lub przerwę w biegu tego terminu.

Art. 61. Zawarcie umowy o przewóz.

1. Umowę o przewóz należy uważać za zawartą z chwilą, kiedy stacja nadawcza przyjęła do przewozu przesyłkę wraz z listem przewozowym. Na znak przyjęcia stacja kładzie na liście przewozowym stempel z datą przyjęcia przesyłki. W takiż sam stempel powinny być zaopatrzone wszystkie dołączone do listu przewozowego arkusze dodatkowe w myśl art. 56 ust. 5.

2. Ostemplowanie powinno być uskutecznione bezpośrednio po całkowitem przyjęciu wymienionej w liście przewozowym przesyłki i na żądanie nadawcy dokonane w jego obecności po pobraniu sum podlegających opłacie zgóry.

3. Ostemplowany list przewozowy służy za dowód zawarcia umowy o przewóz.

4. Zawarte w liście przewozowym dane co do wagi i liczby sztuk przesyłki załadowanej do wagonu przez nadawcę mogą służyć za dowód przeciw kolei tylko w tym wypadku, jeżeli kolej dokonała sprawdzenia wagi i ilości sztuk przesyłki i zgodność wskazanych przez nadawcę oświadczeń potwierdziła w liście przewozowym.

5. Kolej jest obowiązana poświadczyć przyjęcie przesyłki do przewozu w dołączonym do listu przewozowego wtórniku oraz podać datę rzeczowego przyjęcia.

6. Wtórnik nie posiada znaczenia listu przewozowego; stanowi on dowód przyjęcia przesyłki do przewozu i służy w szczególności za legitymację nadawcy w razie zleceń dodatkowych, oraz zastępuje list przewozowy przy reklamacjach o zwrot należności, opłaconych przy nadaniu.

7. Na żądanie nadawcy kolej może stwierdzić fakt przyjęcia przesyłki do przewozu także w inny sposób, np. przez ostemplowanie odpowiedniej adnotacji w księdze pokwitowań. Podobne twierdzenie faktu przyjęcia przesyłki do przewozu nie ma jednak tego znaczenia, które posiada wtórnik listu przewozowego.

Art. 62. Opakowanie i cechowanie.

1. Przesyłka powinna być opakowana odpowiednio do swych właściwości w celu zabezpieczenia jej od zniszczenia, braku albo uszkodzenia.

2. Jeżeli przesyłka nie jest należycie opakowana, kolej może odmówić przyjęcia jej do przewozu, albo żądać aby nadawca stwierdził w liście przewozowym brak lub wadliwości opakowania. O ile nadawca zechce stale nadawać na daną stację przesyłki bez opakowania lub w opakowaniu niedostatecznym, może złożyć oświadczenie ogólne według wzoru wskazanego w załączniku D. W tym wypadku należy zrobić za każdym razem wzmiankę o tem oświadczeniu w liście przewozowym.

3. Artykuły 84 i 86 określają bliżej jaką odpowiedzialność ponosi kolej za szkody spowodowane tak wadliwością opakowania, zaznaczoną w liście przewozowym, jak i nie zaznaczoną a nie dającą się zewnętrznie zauważyć. Jeżeli o widocznej zewnętrznie wadliwości opakowania niema wzmianki w liście przewozowym, kolej może być zwolniona od odpowiedzialności za szkody, wynikłe z wad opakowania tylko w tym wypadku, kiedy nadawca działał podstępnie.

4. Opakowanie powinno być takie, aby towar nie mógł być uszkodzony podczas zwykłych czynności kolejowych. W razie przeciwnym kolej, o ile zechce przyjąć przesyłkę do przewozu, może zażądać od nadawcy wniesienia do listu przewozowego oświadczenia, wskazanego wyżej w ust. 2-im. Za szkody powstałe wskutek wadliwości opakowania, stwierdzonych w powyższy sposób, lub nie dających się zewnętrznie zauważyć, ponosi odpowiedzialność nadawca przesyłki. Jeżeli wadliwość opakowania dająca się zewnętrznie zauważyć, nie była w liście przewozowym zaznaczona, nadawca przesyłki odpowiada za szkody tylko w tym wypadku, kiedy działał podstępnie.

5. Kolej ma prawo żądać, aby drobne przedmioty (drobne wyroby żelazne i t. p. rzeczy), których przyjmowanie i ładowanie połączone są ze znaczną stratą czasu, były łączone lub wiązane wspólnie w celu zmniejszenia ilości pojedynczych sztuk przesyłki.

6. Dla towarów nie wymienionych w art. 54, które jednak z powodu właściwości swoich mogą podczas przewozu spowodować pewne niedogodności, kolej może ustalić w taryfie przepisy o opakowaniu i sposobie naładowania.

7. Przesyłki drobne muszą być cechowane i numerowane, przesyłki zaś półwagonowe **cechowane** lub numerowane w sposób trwały i wyraźny, uniemożliwiający zamianę. Cechy powinny **zgodzać się** całkowicie z cechami podanymi w liście przewozowym. Wszystkie poprzednie znaki i cechy (kolejowe, pocztowe lub inne, mogące utrudniać rozpoznanie przesyłki) powinny być usunięte.

8. Kolej może żądać, aby przesyłki drobne i półwagonowe były przez nadawcę **zaopatrzone** w trwałe i wyraźnie wypisaną nazwę stacji przeznaczenia.

Przy przesyłkach drobnych nadawca obowiązany jest zaopatrzyć przesyłkę w wyraźnie wypisaną nazwę stacji przeznaczenia. Za wykonanie tej czynności przez kolej w zastępstwie nadawcy, pobiera się opłatę przewidzianą w taryfie (Wykaz opłat dodatkowych).

Art. 63. Przyjmowanie przesyłek.

1. Kolej obowiązana jest przyjmować do przewozu przesyłki tylko wtedy, kiedy przewóz ich może być **uskuteczniiony** bezzwłocznie. Jeżeli warunki eksploatacji kolejowej lub inne wyjątkowe względy uniemożliwią bezzwłoczne uskutenienie przewozu, wówczas zawieszenie lub ograniczenie przyjmowania do przewozu przesyłek może nastąpić jedynie na mocy zarządzenia zarządu kolejowego, który powiadamia o tem Ministerstwo Kolei.

2. Przesyłki powinny być dostarczane kolei w godzinach służbowych ustalonych przez kolej i podanych do wiadomości publicznej zapomocą ogłoszeń na stacjach.

3. W niedziele i dni świąteczne kolej może nie przyjmować przesyłek towarowych zwyczajnych, przesyłki zaś pośpieszne obowiązana jest przyjmować, jeżeli nie stają temu na przeszkodzie formalności celne lub podatkowe.

4. Jeżeli przyjęcie przesyłki, którą powinna załadować kolej, jest wstrzymane przez to, że nadawca nie dostarczył w ciągu 24 godzin wszystkich przedmiotów wymienionych w liście przewozowym, że w ciągu 24 godzin od chwili rozpoczęcia przyjmowania przesyłki nie doręczył kolei należyście sporządzonego listu przewozowego, zamiast nieprzyjętego przez ekspedycję wskutek nieprawidłowości lub niedostateczności oświadczeń, lub że nie uiścił w tym samym terminie opłat przewozowych i kosztów dodatkowych podlegających opłacie przy nadaniu, kolej ma prawo pobrać za towar złożony na stacji składowe przewidziane w taryfie.

I. Kolej może pozwolić na złożenie na placu kolejowym towaru dowożonego częściami lub zładowanego i odwożonego częściami i pobiera za to składowe oznaczone w taryfie.

II. Za wstrzymanie z winy nadawcy przyjęcia przesyłek ładowanych przez kolej, pobiera kolej składowe — a w razie rozpoczęcia załadowywania przesyłki i powstałego przez to przetrzymania wagonu — również postojowe w wysokości przewidzianej w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

5. Podstawienie wagonu dla przesyłki, której załadowanie należy do nadawcy, powinno być ustalone na dzień określony stosownie do złożonych oświadczeń o rodzaju przesyłki i przybliżonej jej wadze oraz o stacji przeznaczenia. Jeżeli wagony nie mogą być na ten czas przygotowane, to o tem powinna być uprzedzona osoba zamawiająca wagony. O dostarczeniu wagonu w terminie innym niż został ustalony przez nadawcę, powinien on być o tem przez kolej powiadomiony. Jeżeli osoba zamawiająca wagon odwoła swe zamówienie już po podstawieniu wagonu, ale jeszcze przed upływem terminu ustalonego dla załadowania, powinna ona uiścić przewidzianą w taryfie opłatę, która nie może przenosić wysokości opłaty należnej za przetrzymanie wagonu w ciągu 1 doby. Jeżeli jednak to odwołanie zamówienia nastąpiło już po upływie terminu dla załadowania, zamawiający powinien uiścić opłatę przewidzianą w taryfie za przetrzymanie wagonu (postojowe). Przy zamówieniu wagonu kolej ma prawo żądać zabezpieczenia do wysokości wyżej wymienionej opłaty oraz złożenia w ekspedycji listu przewozowego.

I. Wagony należy zamawiać pisemnie na stacji nadawczej, nie później jak na 24 godziny przed dostarczeniem przesyłki do ekspedycji. Przy zamawianiu należy wskazać liczbę i rodzaj żądanych wagonów, a przy wysyłce zwierząt — także liczbę i rodzaj zwierząt, wraz ze wskazówką, czy żądane są wagony piętrowe.

II. Wagony specjalne oraz wagony o określonej sile nośnej lub powierzchni ładunkowej, kolej dostarcza według możliwości. Przy wagonach specjalnych należy w zamówieniu żądać jaka ładowność wagonu jest pożądana. Od każdego zamówionego wagonu pobiera się kaucję, w wysokości postojowego za 24 godziny pierwszej doby. Jeżeli cofnięcie zamówienia nastąpiło przed upływem terminu ustalonego dla załadowania, opłatę za przetrzymanie wagonu pobiera się w wysokości postojowego, określonego

w Wykazie opłat dodatkowych, nie mniej jednak, niż za 12 godzin. Jeżeli cofnięcie to nastąpiło już po upływie terminu dla załadowania, opłatę za postoje pobiera się nie mniej, niż za 24 godziny.

III. Na pobrane zabezpieczenie kolej wydaje zamawiającemu wagon kwit depozytowy. Zwrot zabezpieczenia następuje za okazaniem podpisanego przez zamawiającego wagony kwitu depozytowego, który kolej zatrzymuje. Kolej nie ma obowiązku sprawdzać uprawnień okaziciela do podjęcia zabezpieczenia oraz wiarygodności podpisu na kwicie depozytowym.

6. Załadowanie dokonywane przez nadawcę, powinno być uskutecznione podczas godzin służbowych i musi być zakończone w ciągu terminu ustalonego przez kolej i podanego do powszechnej wiadomości przez odpowiednie ogłoszenia na stacji. Jeżeli termin ten będzie przekroczony, albo nadawca nie doręczy kolei w ciągu tego terminu należycie sporządzonego listu przewozowego, zamiast nieprzyjętego przez ekspedycję wskutek nieprawidłowości lub niedostateczności oświadczeń, albo też nie uiszczy przed upływem tego terminu zastrzeżonych w liście przewozowym przewoźnego i opłat dodatkowych, — to 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 termin ładowania upłynął już dnia poprzedniego. W wypadkach, kiedy termin ładowania przekroczony został więcej niż o 24 godziny, kolei przysługuje prawo na rachunek i odpowiedzialność nadawcy towar wyładować i przyjąć na skład albo też oddać go na przechowanie składnikowi. Na stacjach otwartych w niedziele i święta dla czynności ładunkowych, opłatę za przetrzymanie wagonu przez niedziele i dni świąteczne pobiera się na tych samych zasadach co i w dni powszednie.

Termin załadowania przesyłek dokonywanego przez nadawcę oraz opłaty za przetrzymanie wagonów (postojowe) podane są w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

7. Bieg terminów przewidzianych w ust. 4 i 6 zawiesza się na czas dokonywania formalności celnych, podatkowych i policyjnych, o ile one nie ulegną zwłoce z winy nadawcy, a na stacjach zamkniętych w niedziele i święta dla czynności ładunkowych, także na przeciąg dni niedzielnych i świątecznych.

8. Kolej może podjąć się dostarczania na stację przesyłek drobnych w obrębie miejscowości, w której leży stacja nadania lub z miejscowości leżących w pobliżu stacji nadania, bądź sama za opłatą podaną do wiadomości powszechnej, bądź przez obwieszczenia wywieszane na stacji bądź zlecić to przedsiębiorcy przewozowemu. Użyte do tego przewozu osoby uważane są za pracowników kolejowych w myśl art. 5. Służba przedsiębiorcy przewozowego powinna posiadać przy sobie taryfę opłat przewozowych i okazywać ją na żądanie osób interesowanych.

9. Nadawcy przysługuje prawo albo skorzystać z powyższej organizacji kolejowej, albo dostarczyć przesyłki samemu, albo też zlecić to innemu przedsiębiorcy.

10. Kolej może zamieścić w taryfie przepis, że przeładowanie przesyłek, które na stacji nadawczej mają przejść ze statków bezpośrednio na kolej, dokonywa kolej albo sama, albo przez przedsiębiorcę za uiszczeniem opłat, wskazanych w taryfie, lub w obwieszczeniu wywieszonym na stacji przeładowania. Osoby użyte do tego przeładowania uważane są w myśl art. 5 za pracowników kolei.

11. Skrócenie terminów dla załadowania oraz czasu wolnego od opłaty składowego, jak również podwyższenie opłat za przetrzymanie wagonu i za składowe może nastąpić na zasadzie przepisów, podanych w art. 80 ust. 8.

Art. 64. Czasowe przechowywanie przesyłek.

Kolej obowiązana jest przyjmować do przechowywania czasowego za odpowiednim pokwitowaniem przesyłki, których nie można wysłać bezzwłocznie, o ile na stacjach są odpowiednie składy. Przytem kolej może zastrzec, iż przyjęcie przesyłki do przewozu nastąpi dopiero wówczas, kiedy przewóz ten stanie się istotnie możliwym. Nadawca powinien wyrazić na to swą zgodę w liście przewozowym oraz w jego wtórniku. W tym wypadku kolej ponosi odpowiedzialność aż do czasu zawarcia umowy o przewóz (art. 61 ust. 1), na zasadach umowy o przechowywaniu towarów. Kolej może się uchylić od przechowywania towarów łatwo ulegających zepsuciu oraz przedmiotów wymienionych w art. 54 ust. 2.

Towarów łatwo ulegających zepsuciu tudzież przedmiotów wymienionych w artykule 54 ust. 2 nie przyjmuje się do czasowego przechowywania.

Art. 65. Przepisy celne, podatkowe, policyjne i statystyczne.

1. Nadawca przesyłki jest obowiązany dołączyć do listu przewozowego wszelkie dowody niezbędne do załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych i statystycznych, dokonywanych przed wydaniem przesyłki odbiorcy; dowody te powinny być szczegółowo wymienione w liście przewozowym. Kolej nie jest obowiązana sprawdzać prawidłowości i dostateczności rzeczonych dowodów. Nadawca przesyłki odpowiada wobec kolei, jeżeli wina jej nie zostanie udowodniona, za wszystkie szkody powstałe z powodu braku, niedostateczności lub nieprawidłowości dowodów oraz z powodu nie przestrzegania powyższych przepisów. Należnością za składowe lub postojowe, za cały czas przez to wywołanej przerwy w przewozie, kolej obciąża przesyłkę, o ile nadawca opłat tych nie uiści.

Jeżeli przesyłka załadowaną została do wagonu niekrytego i ma być przewieziona pod zamknięciem urzędu celnego lub podatkowego, nadawca jest obowiązany dostarczyć środków do nakrycia wagonu, stosownie do przepisów celnych lub podatkowych. Jeżeli opon dostarczy kolej, pobiera ona za to opłatę podaną w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

2. Formalności celne, podatkowe, policyjne i statystyczne w czasie przewozu przesyłki załatwia kolej, za pobraniem określonych w taryfie opłat. Czynności te może kolej zlecić ekspedytorowi na rachunek osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką, lecz ponosi za nie w obu wypadkach odpowiedzialność w charakterze ekspedytora.

Na dokonanie czynności celnych, podatkowych lub policyjnych przy wydaniu przesyłki, ustala się termin wolny od składowego względnie postojowego, stanowiący: a) dla towarów wyladowywanych z wagonu — 2 doby i b) dla towarów pozostających podczas tych czynności w wagonie — 1 dobę. Do terminów powyższych nie wlicza się dnia wyladowania przesyłki, względnie dnia podstawienia wagonu do wykonania odnośnych czynności, oraz dni świątecznych i niedzielnych, o ile w te dni dany urząd nie załatwia tych czynności.

3. Jeżeli zleconego przez nadawcę przesyłki sposobu załatwienia powyższych formalności, nie można wykonać w sposób przez niego wskazany, kolej obowiązana jest załatwić sprawę w sposób, który uzna za najdogodniejszy dla nadawcy i zawiadomić go o tem.

4. Nadawca przesyłki może zaznaczyć w liście przewozowym, iż pragnie sam albo przez specjalnie do tego upoważnioną osobę być obecnym przy dokonywaniu formalności celnych lub podatkowych. Na żądanie oraz za zwrotem połączonych z tem kosztów, nadawca lub jego pełnomocnik powinien być zawiadomiony o przybyciu przesyłki na stację, na której mają być dokonane rzeczony formalności. Nadawca lub jego pełnomocnik mogą udzielić niezbędnych wyjaśnień co do przesyłki, nie przysługuje im jednak prawo odebrania przesyłki lub dokonywania samym formalności celnych.

Jeżeli nadawca lub jego pełnomocnik jest obecny przy dokonywaniu formalności celnych lub podatkowych, może on opłacić należność celną lub podatkową oraz otrzymać odpowiednie pokwitowanie. Odbiór kwitu nadawca lub jego pełnomocnik obowiązany jest zaznaczyć w liście przewozowym.

5. Na stacji przeznaczenia odbiorca ma prawo dokonywania formalności celnych lub podatkowych, jeżeli w liście przewozowym nadawca nie dał innego zlecenia. O ile w terminie określonym „Przepisami o postępowaniu celnem”, czynności tych nie dokona odbiorca, albo stosownie do odpowiedniej wzmianki w liście przewozowym, nadawca lub osoba trzecia, obowiązana jest do wykonania ich kolej; kolej ma również prawo zlecić dokonanie tych czynności ekspedytorowi na rachunek osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką, z zachowaniem odpowiedzialności kolei.

6. Przesyłki przywożone i wywożone przez granice polskiego obszaru celnego oraz przesyłki, przewożone przez ten obszar (transito), podlegają obowiązkowi zgłoszenia dla celów statystyki celnej w myśl „Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10/XI.1921 r. w sprawie statystyki celnej” (Dz. U. R. P. № 107 z 1921 r. poz. 783) wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

Jeżeli formalności zgłoszenia statystycznego dokonywa kolej bądź w czasie przewozu w myśl p. 2 artykułu niniejszego, bądź na żądanie nadawcy względnie odbiorcy, wówczas pobiera kolej wyłożone przez nią rzeczywiste wydatki za kartę zgłoszenia i opłatę statystyczną.

7. Przy przesyłkach zwyczajnych nadawca obowiązany jest przy nadaniu nabyć i wypełnić kartę rejestracyjną dla celów kolejowej statystyki rodzajowej.

Karty rejestracyjne przy przesyłkach przybywających z zagranicy, kolei prywatnych i wąskotorowych, wypełnia stacja przeznaczenia i pobiera od odbiorcy tylko cenę karty zgłoszenia.

Ceny kart rejestracyjnych zgłoszenia statystycznego i opłaty za wypełnianie ich na żądanie nadawcy, podane są w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

Art. 66. Używanie wagonów krytych lub niekrytych.

1. Nadawca ma prawo, jeżeli temu nie sprzeciwiają się postanowienia przepisów niniejszych, przepisy celne, podatkowe lub policyjne, albo też wzgląd na konieczne wymagania ruchu kolejowego, wyrazić żądanie;

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

2. W wypadku pierwszym kolej może pobrać za przewóz opłatę wyższą ustaloną w taryfie.

3. Taryfa rozstrzyga o tem, czy i na jakich warunkach kolej dostarcza opon dla wagonów niekrytych.

Przepisy o przewozie przesyłek w wagonach niekrytych, o dostarczaniu opon oraz o sposobie obliczania przewoźnego, zawarte są w Postanowieniach taryfowych (Część II Taryfy).

Art. 67. Sposób i kolejność przewozu.

1. Przesyłka powinna być przewożona jako przesyłka zwyczajna, albo jako przesyłka pośpieszna, zgodnie z obranym przez nadawcę listem przewozowym.

2. Nadawca może w liście przewozowym wskazać drogę przewozu, jeżeli do stacji przeznaczenia prowadzi więcej niż jedna droga, urząd celny lub podatkowy, w którym odnośne czynności powinny być dokonane, oraz żądać do zastosowania taryfę. Kolej wówczas ma prawo obliczyć przewoźne odpowiednio do wskazań nadawcy.

Żądanie zastosowania taryfy może być spełnione tylko wtedy, jeżeli to jest zgodne z obowiązującymi przepisami.

3. Kolej może zmienić wskazaną przez nadawcę drogę tylko z zachowaniem następujących warunków:

- a) aby formalności celne i podatkowe były w każdym razie dokonane na stacji wskazanej przez nadawcę;
- b) aby termin dostawy nie był przez to przedłużony;
- c) aby przewoźne nie było pobrane wyższe od przewoźnego, obliczonego według drogi wskazanej przez nadawcę.

W każdym razie o zmianie drogi stacja nadawcza powinna zawiadomić nadawcę przesyłki.

4. W razie braku wskazówek wyszczególnionych w ust. 2, kolej powinna dokonać ekspedycji przesyłki w sposób, który zapewnia przesyłce najniższą opłatę przewozową, albo przy równości opłat, najdogodniejsze warunki przewozu.

5. Przesyłki mają być wysyłane z zachowaniem kolejności, w jakiej przyjmowane były do przewozu, o ile nie dające się usunąć warunki eksploatacji kolejowej lub interes publiczny nie nakazują uczynienia wyjątku. Postępowanie wbrew tym przepisom daje podstawę do żądania odszkodowania za poniesione straty.

Art. 68. Obliczenie przewoźnego, opłat dodatkowych i wydatków w gotowiznie.

1. Kolej obowiązana jest wpisać do listu przewozowego opłaty przewozowe, oraz opłaty dodatkowe określone na podstawie taryf obowiązujących.

Sposób obliczania opłat wymienionych w ust. 1 podany jest w taryfie (Cz. II—V).

2. Kolej poza temi opłatami może pobrać tylko wydatki wyłożone przez nią w gotowiznie, na przykład: uiszczone cło, poniesione koszty przewozu końmi lub samochodem, wydatki na reparację opakowania oraz na zachowanie towaru w należytych stanie. Sumy powyższe powinny być również wpisane do listu przewozowego z dołączeniem, w miarę możliwości, dowodów usprawiedliwiających powyższe wydatki.

3. Za poczynione w gotowiznie wydatki kolej ma prawo pobierać opłaty komisowe (provizję) przewidziane w taryfie; wolne są od takich opłat (provizji): przewoźne, opłaty dodatkowe, opłaty pocztowe i stemplowe.

Opłaty komisowe (provizję) za wydatki w gotowiznie kolej pobiera w wysokości przewidzianej w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy). Komisowe za odprawę celną i za wydatki z nią

ewiązane oraz opłaty za roboty fizyczne pobierają Agencje Celne według taks ogłoszonych w „Tymczasowych przepisach o czynnościach agencji celnych Polskich Kolei Państwowych przy odprawie towarów i bagażu w urzędach celnych oraz taksy opłat”.

Art. 69. Uiszczanie przewoźnego.

1. Stacja nadawcza ma prawo żądać uiszczenia zgóry opłaty przewozowej za przesyłki uznane przez nią za łatwo ulegające zepsuciu, za przesyłki nie zabezpieczające kosztów przewozu wskutek swej małej wartości, wreszcie za przesyłki nadane w opakowaniu wadliwym nie zabezpieczającym ich całości. Kolej przysługuje również prawo określać w taryfie, czy za przewóz przesyłek, do których stosuje się taryfy niższe (wyjątkowe), przewoźne ma być pobierane zgóry przy nadaniu, czy też może być przekazane na odbiorcę przesyłki.

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

3. Opłaty mające być uiszczone przez nadawcę, powinna stacja nadania wymienić szczegółowo tak w liście przewozowym, jak i we wtórniku.

4. Jeżeli należności, które nadawca wziął na siebie, nie mogą być ściśle określone przy nadaniu przesyłki, stacja nadawcza ma prawo żądać od nadawcy złożenia odpowiedniego zabezpieczenia (kaucji). Takiego zabezpieczenia może kolej żądać od nadawcy również w razie przyjęcia na siebie kosztów formalności celnych i wszelkich innych.

Art. 70. Nieprawidłowe obliczanie przewoźnego.

1. W razie nieprawidłowego zastosowania taryfy lub błędnego obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych, różnica pomiędzy sumą należną a pobraną, powinna być zwróconą, względnie pobrana dodatkowo. Kolej powinna zawiadomić osobę, od której należy się dopłata, lub której przypada zwrot nadpłaty.

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

3. Prawo do odbioru nadpłaty przewozowej, jak również do zgłoszenia roszczeń o zwrot niesłusznie pobranych opłat ma ten, kto opłaty te kolei uiścił. Prawo to może być przekazane (cedowane) przez odbiorcę nadawcy lub przez nadawcę odbiorcy. Innym osobom prawo to przekazane (cedowane) być nie może, co nie pozbawia osoby trzeciej prawa występowania w imieniu nadawcy lub odbiorcy z roszczeniem z tego tytułu do kolei na podstawie oryginalnych pełnomocnictw, które muszą być wystawiane przy każdej poszczególniej reklamacji oddzielnie.

W pełnomocnictwach należy wyszczególnić każdy list przewozowy, stanowiący przedmiot reklamacji.

4. W razie wszczęcia powództwa sądowego do kolei o zwrot opłaty przewozowej ma zastosowanie art. 100.

I. Reklamacje należy wnosić do tej dyrekcji kolejowej, w okręgu której opłacono należność. Do każdej reklamacji wniesionej przez osobę w myśl ust. 3 niniejszego artykułu do odbioru nieuprawnioną, należy dołączyć na oddzielnych blankietach oryginalną cesję lub oryginalne pełnomocnictwo, które kolej zatrzymuje. Podpis osoby uprawnionej na pełnomocnictwach musi być uwierzytelniony notarialnie lub sądowo, cesje zaś wydawane przez nadawcę odbiorcy lub odwrotnie, jak również pełnomocnictwa wystawione na biura reklamacyjne przy izbach handlowo-przemysłowych, oraz na koncesjonowane biura reklamacyjne przy innych organizacjach społecznych, mogą być według uznania kolei od uwierzytelnienia podpisu zwalniane.

II. Do reklamacji należy dołączyć oryginalne dokumenty przewozowe, o ile jednak chodzi o należności opłacone przy nadaniu, wystarcza włóknik listu przewozowego i rachunek przedpłaty przewoźnego. Reklamacje, do których nie dołączono dokumentów oraz reklamacje nie podające kwot i podstaw uzasadniających, salawia kolej odmownie z podaniem powodu odmowy.

Art. 71. Przedawnienie roszczeń z tytułu nieprawidłowego obliczenia należności.

1. Roszczenia kolei o dopłatę z powodu za nisko obliczonego przewoźnego lub opłat dodatkowych, jak również termin zgłoszenia roszczeń do kolei o zwrot za wysoko obliczonego przewoźnego lub opłat dodatkowych — przedawniają się po upływie jednego roku, o ile roszczenia te wynikają z nieprawidłowego zastosowania taryf lub z błędów przy obliczaniu. Za początek terminu przedawnienia należy uważać dzień, w którym uskutecziono opłatę.

2. Bieg terminu przedawnienia dla roszczeń o zwrot opłaty zawieszają się przez złożenie kolei reklamacji na piśmie. Jeżeli kolej udzieliła odpowiedzi odmownej, termin przedawnienia biegnie dalej od dnia, w którym kolej zawiadomi o tem reklamującego pisemnie i zwróci mu załączone do reklamacji dowody. Dalsze reklamacje, zgłaszane do kolei lub do władz przełożonych, nie zawieszają biegu przedawnienia.

Przerwy przedawnienia określają ogólne przepisy prawne.

Art. 72. Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie.

1. Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości wartości przesyłki.

O dopuszczalnej wysokości zaliczenia rozstrzyga stacja nadawcza, żądając w wypadkach wątpliwych przedłożenia dowodów stwierdzających wartość przesyłki.

Zaliczenie to może być wyrażone tylko w walucie krajowej.

2. Jako dowód obciążenia przesyłki zaliczeniem służy list przewozowy zaopatrzony stemplem stacji nadawczej lub wtórnik listu przewozowego. Nadto kolej może wydawać bezpłatnie zaświadczenia o zaliczeniu.

Jako potwierdzenie obciążenia przesyłki zaliczeniem kolej wydaje specjalne zaświadczenia o zaliczeniu.

3. Kolej powinna zawiadomić nadawcę o pobraniu zaliczenia i wypłacić mu to zaliczenie.

Kolej nie ma obowiązku zawiadamiania nadawcy, jeżeli w taryfie wypłacenie zaliczenia uzależniono od upływu określonego terminu, lub jeżeli taryfa przewiduje inny sposób wypłaty nadawcy zaliczenia.

I. Stacja nadawcza, po otrzymaniu zawiadomienia od stacji odbiorczej o wpłaceniu zaliczenia, zawiadamia o tem nadawcę i wzywa go do podjęcia kwoty zaliczenia, chyba że nadawca zerzekł się pisemnie takiego zawiadomienia. Koszty zawiadomienia kolej pobiera od nadawcy przy wypłacie zaliczenia.

II. Zaliczenie wypłaca kolej za zwrotem zawiadomienia o zaliczeniu, na którym nadawca ma potwierdzić odbiór. Kolej nie jest obowiązana sprawdzać tożsamości podpisu lub uprawnień do odbioru kwoty zaliczenia.

4. W razie wydania przesyłki odbiorcy bez pobrania zaliczenia, kolej powinna nadawcy wypłacić odszkodowanie, które jednak nie może przewyższać kwoty zaliczenia. Kolei przysługuje prawo regresu do odbiorcy.

5. Kolej może udzielić zaliczkę w gotowiźnie w wysokości przewidzianej w taryfie, jeżeli wartość przesyłki, według uznania stacji nadawczej, zabezpiecza niewątpliwie tę zaliczkę.

I. Kolej udziela zaliczek w gotowiźnie do wysokości 10 zł. na jedną przesyłkę.

II. Na przesyłki, za których przewóz kolej w myśl art. 69 ma prawo żądać uiszczenia zgóry opłaty przewozowej oraz przesyłki nadane z żądaniem „zostawić na składzie kolei” (art. 56 p. 1 i.), zaliczek w gotowiźnie nie udziela się.

III. Na udzielone zaliczki w gotowiźnie nie wydają się zaświadczeń.

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

7. Za obciążenie przesyłki zaliczeniem lub zaliczką w gotowiźnie kolej ma prawo pobierać przewidziane w taryfie opłaty (prowizję).

Opłatę za obciążenie przesyłki zaliczeniem lub zaliczką w gotowiźnie określa Taryfa Część II (Wykaz opłat dodatkowych).

Art. 73. Dodatkowe zlecenia.

1. Nadawca może żądać, aby przesyłka była mu zwrócona na stacji nadawczej, wstrzymana w drodze, nie wydana na stacji przeznaczenia lub wydana innemu odbiorcy, wydana na stacji pośredniej, skierowana na stację leżącą za stacją przeznaczenia lub na linii bocznej, wreszcie zwrócona na stację nadawczą. Nadawca przesyłki może również żądać, żeby pierwotne zaliczenie było zwiększone, zmniejszone lub odwołane, przesyłka była obciążona zaliczeniem już po jej wysłaniu i wreszcie, żeby przesyłka była wydana bez pobrania przewoźnego i innych opłat. Kolej jedynie wówczas może uchylić się od wykonania tych zleceń, odwlec ich wykonanie lub wykonać je tylko częściowo, jeżeli ich wypełnienie może spowodować przeszkodę w prawidłowości ruchu towarowego. W tym wypadku kolej powinna niezwłocznie powiadomić o tem nadawcę przesyłki.

2. Zlecenia innej treści są dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są przewidziane w taryfie.

3. Zlecenia dodatkowe muszą się rozciągać na całość przesyłki. Należy je składać stacji nadawczej w formie pisemnej według wzoru ustalonego w taryfie. Podpis nadawcy może być zastąpiony przez stempel lub druk. Stacja nadawcza obowiązana jest zlecenia te wykonać możliwie szybko, a na żądanie nadawcy nawet w drodze telegraficznej, z pobraniem opłat przewidzianych w taryfie.

Wzór formularza dla zleceń dodatkowych podany jest w załączniku F do niniejszych Przepisów przewozowych i może być nabywany na stacjach po cenie wskazanej w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

4. Zlecenie nadawcy o niewydanie przesyłki odbiorcy skierowane bezpośrednio do stacji przeznaczenia może być czasowo uwzględnione. Nadawca powinien jednak złożyć takie zlecenie pisemnie w ciągu terminu ustanowionego przepisami. W razie przeciwnym stosuje się art. 76.

Zlecenie takie winien nadawca złożyć stacji nadawczej najpóźniej w ciągu 24 godzin od chwili wysłania zawiadomienia do stacji przeznaczenia.

5. Prawo dawania zleceń przysługuje nadawcy tylko za okazaniem wtórnika listu przewozowego, do którego powinny być zlecenia te wpisane.

6. Jeżeli odbiorca odmówi przyjęcia przesyłki, wówczas nadawcy przysługuje prawo dawania zleceń nawet wtedy, kiedy nie jest on w posiadaniu wtórnika.

7. Jeżeli nadawca zleci zatrzymać przesyłkę w drodze lub na stacji przeznaczenia, kolej ma prawo pobrać za przetrzymanie przenoszące 8 godzin, opłatę składowego lub postojowego przewidziane w taryfie. Jeżeli czas zatrzymania przesyłki przekroczy 24 godziny, kolei przysługuje prawo wyładować towar na odpowiedzialność i koszt nadawcy i przyjąć go na skład własny, albo też oddać składnikowi.

W razie wykonania zlecenia dodatkowego nadawcy, przewoźne oblicza się w sposób następujący:

a) jeżeli przesyłka została zatrzymana i wyładowana na stacji pośredniej — za przewóz do tej stacji pośredniej;

b) jeżeli przesyłka została cofnięta ze stacji przeznaczenia, albo też ze stacji pośredniej na pierwotną stację nadawczą — w pierwszym wypadku za przewóz do stacji przeznaczenia i za przewóz z powrotem na pierwotną stację nadawczą, w drugim wypadku — za przewóz do stacji pośredniej i z powrotem od tej stacji do pierwotnej stacji nadawczej;

c) jeżeli przesyłka skierowana została do nowej stacji przeznaczenia, czy to z pierwotnej stacji przeznaczenia, czy też ze stacji pośredniej — za przewóz w pierwszym wypadku do pierwotnej stacji przeznaczenia i od niej do nowej stacji przeznaczenia, w drugim wypadku — za przewóz do stacji pośredniej i od niej do nowej stacji przeznaczenia.

8. W tych wypadkach, kiedy zlecenia dodatkowe były wywołane nie z winy kolei, przysługuje jej prawo pobrania, oprócz narosłego przewoźnego, opłat dodatkowych i wydatków w gotowiznie, także przewidzianej w taryfie opłaty za wykonanie tych zleceń. W razie przewozu przesyłek, łatwo ulegających zepsuciu, lub takich, których wartość nie zabezpiecza wynikających kosztów, opłata za zlecenia dodatkowe może być wymagana z góry.

I. Specjalną opłatę za wykonanie zleceń nadawcy kolej pobiera w wysokości przewidzianej w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

II. W razie odwołania lub zmniejszenia sumy zaliczenia, pobrana prowizja za zaliczenie zwrotowi nie podlega.

9. Prawo nadawcy dawania zleceń ustaje z chwilą, kiedy po przybyciu przesyłki na miejsce przeznaczenia list przewozowy będzie oddany odbiorcy, lub też odbiorca w myśl art. 76 ust. 2 wystąpi z powództwem przeciw kolei. Kolej może wówczas uwzględnić jedynie wskazówki odbiorcy; w razie zaniedbania tego obowiązku kolej odpowiada wobec odbiorcy za przesyłkę.

Art. 74. Przeszkody w przewozie przesyłki.

1. Jeżeli przewóz przesyłki po zawarciu umowy o przewóz nie może być dokonany wskutek jakichkolwiek przeszkód drogą wskazaną przez nadawcę lub samą kolej, wówczas kolej jest obowiązana dostarczyć przesyłkę do stacji przeznaczenia inną drogą okólną bez pobierania za to jakiegokolwiek dopłaty. Kolejcom pozostawione jest prawo przeprowadzenia odnośnego rozrachunku pomiędzy sobą.

I. O przeszkodach w przewozie przesyłek ogłasza się w Monitorze Polskim z podaniem przyczyny przeszkody i drogi okólnej.

II. Przesyłki nadawane po nastaniu przeszkody w przewozie, mogą być przyjmowane do przewozu jedynie drogą okólną. Drogę tę nadawca obowiązany jest wskazać w liście przewozowym.

2. Jeżeli niema drogi okólnej, kolej powinna zwrócić się po odpowiednie wskazówki do nadawcy. Nadawca może w takim wypadku uznać umowę o przewóz za zerwaną. Jednakże jeżeli to nastąpiło nie z winy kolei, nadawca obowiązany jest uiścić jej opłatę przewozową za odległość przebytą oraz przewidziane w taryfie opłaty za czynności, związane z przygotowaniem do przewozu i za wylądowanie.

Jeżeli odpowiedź od nadawcy nie nadejdzie w ciągu 4 dni, od chwili zażądania przez kolej wskazówek co do sposobu postępowania z przesyłką, pobiera się składowe wskazane w Wykazie opłat dodatkowych. W tych wypadkach, kiedy kolej nie ma prawa wylądowania (ze względów celnych, akcyzowych i innych), pobiera się, po upływie tegoż 4-dniowego terminu, opłatę za przetrzymanie wagonu.

3. W tych wypadkach, kiedy nadawca na żądanie kolei udzieli wskazówek co do postępowania dalszego z przesyłką, ale nie jest w stanie złożyć wtórnika listu przewozowego, nie mogą one dotyczyć ani zmiany osoby odbiorcy, ani miejsca dostarczenia przesyłki.

4. Jeżeli nadawca, pomimo zapytania kolei, nie udzieli żadnych wskazówek, należy postąpić z przesyłką stosownie do art. 81.

5. W razie ustania przeszkody w przewozie przesyłki przed nadejściem wskazówki nadawcy, przesyłkę przewozi się na stację przeznaczenia nie czekając tych wskazówek. Nadawca powinien być o tem możliwie szybko zawiadomiony.

Art. 75. Termin dostawy.

1. Termin dostawy przesyłki nie może przekraczać następujących norm maksymalnych:

a) dla przesyłek pośpiesznych:

- 1) na przyjęcie przesyłki do przewozu — 1 dobę,
- 2) na przewóz — na każde rozpoczęte 250 klm. odległości taryfowej — 1 dobę;

b) dla przesyłek zwyczajnych:

- 1) na przyjęcie przesyłki do przewozu — 2 doby,
- 2) na przewóz — na każde rozpoczęte 250 klm. odległości taryfowej — 2 doby.

2. Termin na przyjęcie przesyłki oblicza się tylko raz jeden, bez względu na ilość kolei uczestniczących w przewozie. Termin na przewóz określa się na podstawie całkowitej odległości taryfowej pomiędzy stacją nadawczą a stacją przeznaczenia.

3. Za zgodą Ministra Kolei zarządy kolejowe mogą ustalić dodatkowe terminy:

- a) na czas niezwykłych warunków ruchu na kolejach; w tym wypadku zarządy kolejowe mogą w drodze wyjątku oznaczyć termin dodatkowy, z warunkiem późniejszego zatwierdzenia go przez Ministra Kolei;
- b) na przewóz od albo do dodatkowych ekspedycji towarowych (stacje miejskie, ładownie itp.);
- c) na przejście przesyłki z jednej kolei na drugą o torach rozmaitej szerokości lub połączonych z sobą osobnymi linjami (łącznicami);
- d) na przewóz kolejami o znaczeniu drugorzędnym.

Ustala się następujące dodatkowe terminy dostawy:

w myśl p. b) ust. 3-go — na przewóz od i do stacyj miejskich dla przesyłek tak pośpiesznych, jak i zwyczajnych — 1 dobę;

w myśl p. c) ust. 3-go — przy przejściu przesyłki na kolej o odmiennej szerokości toru, przy przejściu przez węzły kolejowe w Warszawie, Łodzi, Krakowie i Lwowie, oraz przez stacje graniczne: dla przesyłek pośpiesznych — 1 dobę, dla przesyłek zwyczajnych — 2 doby

w myśl p. d) ust. 3, dla następujących szlaków:

- 1) Łuniniec włącznie—Miklaszewicze włącznie,
- 2) Łuniniec—Baranowicze włącznie,
- 3) Brześć włącznie—Chełm włącznie,
- 4) Grodno włącznie—Suwałki włącznie,
- 5) Mosty włącznie—Grodno włącznie,
- 6) Mołodeczno włącznie—Olechnowicze włącznie
- 7) Królewsczyzna włącznie—Łyntupy włącznie,

jak również dla przejścia przez te szlaki, względnie dla przejścia z tych szlaków i na te szlaki — dla przesyłek pośpiesznych oraz dla przesyłek całowagonowych zwyczajnych — 2 doby, a dla zwyczajnych drobnych i półwagonowych — 3 doby.

4. Terminy na przyjęcie do przewozu przesyłki oraz na jej przewóz (ust. 1), jak również terminy dodatkowe, wyszczególnione w ust. 3-im punkt b) c) i d), powinny być ustalone w taryfie. Terminy dodatkowe z ust. 3-go punkt a) powinny być osobno ogłaszane i nie wchodzi w życie przed ogłoszeniem. W ogłoszeniu należy uwidocznic czy zarządzenie zostało zatwierdzone przez Ministra Kolei, czy też zastrzega się późniejsze jego zatwierdzenie. Jeżeli zarządzenie o terminach dodatkowych nie będzie zatwierdzone w ciągu 14 dni od jego ogłoszenia, traci ono moc obowiązującą.

5. Termin dostawy przesyłek rozpoczyna się o północy, następującej po przyjęciu przesyłki do przewozu. Termin dostawy uważa się za zachowany, jeżeli odbiorca przed jego upływem będzie zawiadomiony o przybyciu przesyłki i przesyłka będzie gotowa do odbioru.

6. Dla przesyłek, które mają pozostać na składzie do czasu zgłoszenia się odbiorcy, a co do których niema w liście przewozowym zastrzeżenia nadawcy o zawiadomieniu odbiorcy, jak również dla przesyłek, co do których odbiorca zrzekł się pisemnie zawiadomienia o przybyciu, termin dostawy należy uważać za zachowany, jeżeli przed jego upływem przesyłka będzie gotowa do odbioru na stacji przeznaczenia.

7. Bieg terminu dostawy zawieszają na czas dokonywania formalności celnych, podatkowych i policyjnych, na czas zwłoki wywołanej przez dodatkowe rozporządzenie nadawcy i wreszcie na czas przerwy w ruchu powstałej nie z winy kolei a powodującej czasowe wstrzymanie wysłania lub dalszego przewozu.

8. Jeżeli dzień, następujący po dniu przyjęcia przesyłki do przewozu, jest niedzielą lub dniem świątecznym, początek terminu dostawy przesyłek zwyczajnych przenosi się o jedną dobę później.

9. Jeżeli ostatni dzień terminu dostawy przypada na niedzielę lub dzień świąteczny, termin dostawy przesyłek zwyczajnych upływa następnego dnia poświątecznego.

Art. 76. Wydanie przesyłki.

1. Kolej jest obowiązana wydać odbiorcy w miejscu wydania przesyłkę wraz z listem przewozowym, za pokwitowaniem i po pobraniu wszystkich należności wypływających z listu przewozowego. Złożenie przesyłki do składu urzędu celnego lub podatkowego, jeżeli składy te nie są pod dozorem kolei, jest równoznaczne z wydaniem jej odbiorcy tak samo, jak i przekazanie przesyłki składnikowi w wypadkach, przewidzianych w niniejszych przepisach.

I. Za upoważnionego do odbioru przesyłki stacja przeznaczenia może uważać każdego, kto okaże jej zawiadomienie o przybyciu przesyłki, zaopatrzone w pokwitowanie z odbioru. Kolej nie jest obowiązana sprawdzać ani tożsamości osoby odbiorcy, ani własnoręczności jego podpisu.

II. Przesyłki pozostające na składzie do czasu zgłoszenia się odbiorcy, o których przybyciu kolej nie jest obowiązana zawiadamiać odbiorcę, wydaje się osobie, która wykaże się odpowiednimi dowodami uprawniającymi do odbioru. Do tego służy w pierwszym rzędzie wtórnik listu przewozowego który stacja przeznaczenia zatrzymuje przy wydaniu przesyłki.

III. Jeżeli odbiorca chce odbiór przesyłek lub też odbiór zawiadomienia o przesyłkach do niego nadchodzących powierzyć osobie trzeciej, oraz jeżeli chce upoważnić do kwitowania z odbioru osobę trzecią, powinien złożyć stacji przeznaczenia odpowiednie oświadczenie o tem i zaopatrzyć tę osobę w odpowiednie pełnomocnictwo.

IV. Na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym, aby go zawiadomić, czy przesyłka przez odbiorcę została odebrana, kolej obowiązana jest nadawcę o tem zawiadomić za pobraniem opłat, przewidzianych w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

2. Po przybyciu przesyłki na miejsce wydania i wypełnieniu obowiązków względem kolei, odbiorca może dochodzić praw wypływających z umowy o przewóz, bez względu na to, czy działa we własnym, czy też cudzym interesie. W szczególności może żądać od kolei wydania mu przesyłki wraz z listem przewozowym, jeżeli nadawca w myśl art. 73 nie dał kolei odmiennego zlecenia.

Odbiorca wymieniony w liście przewozowym może zlecić, ażeby przesyłkę, po uiszczeniu przez siebie przewoźnego i innych ciążących na towarze należności, wysłano na podstawie nowego listu przewozowego ze stacji pierwotnego przeznaczenia na inną stację. Za wykonanie takiego zlecenia pobiera się specjalną opłatę wskazaną w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy). Wykonania takiego zlecenia kolej może jednak odmówić.

3. Jako miejsce wydania przesyłki w myśl ust. 1 i 2 należy uważać oznaczoną przez nadawcę stację przeznaczenia (niezależnie od art. 78 ust. 1) nawet wtedy, gdy w liście przewozowym nadawca wskazał inne miejsce dostarczenia przesyłki.

4. Przez fakt przyjęcia listu przewozowego i przesyłki odbiorca zobowiązuje się wobec kolei do uiszczenia jej opłat wypływających z umowy o przewóz (art. 70 ust. 2).

5. Stacja przeznaczenia powinna pobrać przy wydaniu przesyłki wszystkie opłaty wypływające z umowy o przewóz, jako to: przewoźne, opłaty dodatkowe, zaliczenie, zaliczkę w gotowiznie, cło i inne wydatki. Na zabezpieczenie powyższych opłat kolei służy prawo zastawu na przesyłce do chwili, w której znajduje się ona w posiadaniu kolei lub też pozostaje na składzie uprawnionej przez kolej osoby trzeciej.

6. Przepisy taryfowe postanawiają, czy towar ma być wyladowany przez kolej, czy też przez odbiorcę, jeżeli niniejsze przepisy nie podają w tym względzie wyraźnych wskazówek.

Jakie przesyłki obowiązany jest wyladowywać odbiorca a jakie kolej, podają Postanowienia taryfowe (Część II Taryfy).

7. Kolej ma prawo bądź dostarczyć wyladowane przez nią przesyłki drobne odbiorcy na jego koszt, bądź zawiadomić go o ich przybyciu. Stacje, które same dostarczają przesyłki odbiorcom, podają o tem do wiadomości przez wywieszenie na stacji odpowiedniego obwieszczenia. O przybyciu innych przesyłek kolej powinna odbiorcę zawiadomić.

8. Kolej może w taryfie zamieścić przepis, że przeładowania przesyłek, które na stacji przeznaczenia mają przejść z wagonów kolejowych bezpośrednio na statki, dokonywa albo kolej sama, albo przez przedsiębiorcę za uiszczeniem opłat wskazanych w taryfie lub w obwieszczeniu wywieszonym na stacji przeładowania. Osoby użyte do tego przeładowania, uważane są za pracowników kolejowych w myśl art. 5.

9. Jeżeli w miejscu dostarczenia niema ekspedycji towarowej, a kolej nie stworzyła tam instytucji dla dostarczania towarów (art. 73, ust. 1) i jeżeli także ani odbiorca ani nadawca nie postarali się o bezpośredni dalszy przewóz od stacji przeznaczenia do miejsca dostarczenia, to kolej co do dalszego przewozu ma obowiązki ekspedytora (art. 85 ust. 1).

10. Przy wydaniu przesyłki, oprócz pokwitowania z odbioru nie mogą być wymagane inne poświadczenia, np. o należytem lub w terminie uskutecznionem wydaniu. Przesyłki, które wyladowuje sama kolej, powinny być oddane odbiorcy do zabrania ze składów kolejowych, inne przesyłki — z placów wyladunkowych. Odbiorca powinien okazać list przewozowy opłacony i pokwitowany.

Przed wykupieniem listu przewozowego odbiorcy nie przysługuje prawo brania próbek towaru.

Art. 77. Sprawdzanie ilości i wagi przesyłki na stacji przeznaczenia.

1. Odbiorca może przy wydaniu przesyłki wymagać, aby w jego obecności na stacji kolejowej sprawdzona była ilość i waga przesyłki. Za dokonanie tych czynności odbiorca powinien uiścić opłaty przewidziane w taryfie.

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

I. Jeżeli sprawdzenie wagi przesyłki na wadze wagonowej nie wykáže różnicy większej nad 2% wagi podanej w liście przewozowym, to wagę tę uważać należy za zgodną z rzeczywistością.

II. Kolej może odmówić sprawdzenia wagi przesyłek całowagonowych przewożonych luzem lub sypem, jeżeli żądanie sprawdzenia zgłoszone zostało już po wyladowaniu tychże przesyłek z wagonu.

3. Jeżeli przy przeliczeniu lub przeważeniu będzie stwierdzony brak sztuk albo brak wagi, za który kolej odpowiada, wówczas kolej nie pobiera żadnej opłaty za sprawdzenie ilości lub wagi i powinna zwrócić odbiorcy powstałe wskutek tego koszty.

4. Ważenie przesyłek wagonowych odbywa się w myśl postanowień art. 58.

Art. 78. Dostarczanie przesyłek.

1. Kolej może dostarczać przesyłki drobne w obrębie miejscowości, w której leży stacja przeznaczenia, lub do miejscowości leżących w pobliżu stacji przeznaczenia, albo sama za opłatą podaną do wiadomości powszechnej przez ogłoszenia, albo też zlecić to prywatnemu przedsiębiorcy przewozowemu. Użyte do tego przewozu osoby uważane są za pracowników kolejowych w myśl

art. 5. Służba przedsiębiorcy przewozowego powinna posiadać przy sobie taryfę opłat przewozowych i okazywać ją na żądanie osób interesowanych.

2. Odbiorcy przysługuje prawo odebrać przesyłkę osobiście nawet na tych stacjach, na których dostawą zarządza kolej, albo też zlecić to przedsiębiorcy innemu, niż ten, którego umówiła kolej. Odbiorca pragnący z tego prawa skorzystać powinien zawiadomić o tem stację przeznaczenia pisemnie przed nadejściem przesyłki. Kolej może jednak ze względu na ogólny interes przewozowy i za zgodą Ministra Kolei, ograniczać lub zawieszać prawo to odbiorcy w każdym poszczególnym wypadku, a w razach wyjątkowych także na czas dłuższy.

3. Jeżeli przesyłka ma być dostarczona do składu zarządu celnego lub podatkowego leżącego poza obrębem stacji kolejowej, kolej może to załatwić sama za zwrotem kosztów, albo też zlecić to ekspedytorowi na swoją odpowiedzialność na rachunek osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką, nawet w tych wypadkach, kiedy odbiorca zastrzegł sobie prawo osobistego odbioru przesyłki.

4. Terminy dostarczania przez kolej przesyłek odbiorcom kolej podaje do powszechnej wiadomości przez umieszczenie w ekspedycjach towarowych odpowiednich ogłoszeń.

Art. 79. Zawiadomienie odbiorcy o przybyciu przesyłki.

1. Kolej zawiadamia odbiorcę o przybyciu przesyłki (art. 76 ust. 7) według własnego uznania: pocztą, depeszą, telefonogramem, albo też pismem przez specjalnego posłańca. Na żądanie pisemne odbiorcy kolej może ustalić i inny sposób zawiadamiania.

Uiszczoną opłatę posłańcowi, za depezę, za list polecony lub zwykły, jak również przewidzianą opłatę za powiadomienie telefoniczne stacja wpisuje do listu przewozowego i pobiera przy wydaniu przesyłki.

2. Zawiadomienie o przesyłkach tak zwyczajnych jak pośpiesznych powinno nastąpić zaraz po przygotowaniu towaru do odbioru.

3. Zawiadomienie uważa się za spełnione po upływie 6 godzin od chwili nadania listu na pocztę, 3 godzin od chwili nadania depešy i 1 godziny od chwili zawiadomienia przez telefon lub wysłania posłańca.

4. Samo zawiadomienie sporządza się bezpłatnie, jednakże za doręczenie zawiadomienia kolej ma prawo żądać zwrotu kosztów własnych.

W razie zagubienia pierwotnego zawiadomienia i żądania wydania jego odpisu, pobiera się po 20 groszy od każdego zawiadomienia.

5. Nie zawiadamia się odbiorcy, jeżeli rzekł się tego pisemnie. Również co do przesyłek mających pozostać na składzie stacji przeznaczenia, nie zawiadamia się odbiorcy, jeżeli nadawca nie wyraził w liście przewozowym żądania zawiadomienia odbiorcy.

6. Jeżeli przesyłkę wagonową przeładowano w drodze wskutek uszkodzenia wagonu, należy o tem przedzić odbiorcę równocześnie z zawiadomieniem o jej przybyciu.

Art. 80. Terminy odbioru przesyłek.

1. Przesyłki, które kolej jest obowiązana wyladować, powinny być zabrane w terminie ustalonym w taryfie, w godzinach służbowych (art. 63 ust. 2). Termin liczy się od chwili zawiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki i ma wynosić co najmniej 24 godziny (art. 79, ust. 3).

Termin odbioru przesyłek wyladowywanych przez kolej stanowi 24 godziny.

2. Terminy do odbioru przesyłek, które obowiązany jest wyladować odbiorca podaje się w taryfie lub wywiesza się odpowiednie ogłoszenia w ekspedycji. Termin odbioru takich przesyłek rozpoczyna się z chwilą zawiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki. Jeżeli wagony nie zostały we właściwym terminie podstawione do wyladowania, to początek terminu odracza się do czasu ich podstawienia. Kolej może wymagać, aby przesyłki były wyladowane i zabrane przez odbiorcę podczas godzin służbowych.

I. Termin odbioru przesyłek wyladowywanych przez odbiorcę oraz opłaty za przetrzymanie wagonów (postojowe) podane są w Taryfie Część II (Wykaz opłat dodatkowych).

II. Zwrot kolei wagonów po dokonaniu wyladowania powinien być dokonany w stanie czyniącym je zdolnymi do nowego załadunku, a więc w stanie należytej czystości i z pozakładanemi częściami składowymi wagonu. W razie niespełnienia tego obowiązku przez odbiorcę, kolej dokonywa tych czynności sama z pobraniem za to opłat przewidzianych w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

3. Jeżeli przesyłka ma pozostawać na składzie do czasu zgłoszenia się odbiorcy i nadawca nie żądał wyraźnie w liście przewozowym zawiadomienia odbiorcy, albo odbiorca zrzekł się pisemnie zawiadomienia, albo też zawiadomienie to było niemożliwe do skutecznego, wówczas termin odbioru przesyłki rozpoczyna się z chwilą przygotowania jej do odbioru.

Przy przesyłkach wagonowych, które odbiorca nadaje na stacji przeznaczenia bez przeładowania za nowym listem przewozowym do dalszego przewozu, liczy się tylko termin ustalony do odbioru, jako wolny od postojowego.

4. W niedziele i dni świąteczne kolej może nie wydawać przesyłek zwyczajnych; przesyłki zaś pośpieszne obowiązana jest wydawać, jeżeli nie stoją na przeszkodzie czynności celne lub podatkowe.

5. Do terminu odbioru przesyłki nie wlicza się czasu trwania formalności celnych, podatkowych lub policyjnych (art. 65, ust. 2), jeżeli przytem nie powstała zwłoka z winy nadawcy lub odbiorcy, zaś na stacjach zamkniętych w niedziele i święta dla czynności ładunkowych, do terminu tego nie wlicza się także niedziel i dni świątecznych.

6. Jeżeli przesyłka nie została zabrana w ustalonym terminie, narasta składowe lub postojowe. Kolej może również wyładować na koszt i odpowiedzialność odbiorcy przesyłki przez niego nie wyładowane. Za niedziele i święta pobiera się postojowe tylko wówczas, kiedy termin wyładowania upłynął już dnia poprzedniego. Na stacjach otwartych w niedziele i święta dla czynności ładunkowych, opłata za przetrzymanie wagonu przez niedziele i święta pobiera się na tych samych zasadach, co i w dni powszednie. Kolei przysługuje prawo w wypadkach wyjątkowych wyładować przesyłki podobne także przed upływem terminu odbioru, nie może ona jednak pobierać w tym wypadku opłaty za wyładowanie.

7. Jeżeli odbiorca zawiadomiony o przybyciu przesyłki zgłosi się po jej odbiór i nie może otrzymać przesyłki z winy kolei w ciągu 3-ch godzin po zgłoszeniu się, kolej powinna mu zwrócić poniesione z tego powodu koszty. Kolej, na żądanie odbiorcy, powinna to poświadczyć w liście przewozowym.

8. Jeżeli nadmierne nagromadzenie przesyłek może zagrażać prawidłowości ruchu, kolei przysługuje prawo skracania terminów wyładowania i terminów wolnych od składowego i postojowego oraz podwyższania opłaty składowego i postojowego. Przy skracaniu tych terminów oraz podwyższaniu opłat stosuje się postanowienie art. 75 ust 4 o ustalaniu, zatwierdzaniu i ogłaszaniu terminów dodatkowych na czas niezwykłych warunków ruchu na kolejach.

Art. 81. Przeszkody w wydawaniu przesyłek i zwłoka w odbiorze.

1. Jeżeli odbiorca nie może być odszukany, jeżeli odmówi przyjęcia towaru, jeżeli nie wykupi listu przewozowego w terminie przewidzianym w taryfie, jeżeli wogóle zajdzie jaka przeszkoda w wydaniu towaru, stacja przeznaczenia powinna niezwłocznie zawiadomić nadawcę za pośrednictwem stacji nadawczej o przeszkodach w wydaniu i zażądać odpowiedniego rozporządzenia. Nadawca może w liście przewozowym wyrazić żądanie, aby o przeszkodach w wydaniu towaru kolej zawiadomiła go na jego koszt bezpośrednio telegraficznie albo przez pocztę; wówczas może on skierować swoje rozporządzenie bezpośrednio do stacji przeznaczenia w sposób przewidziany w taryfie. Nadawca może także z zachowaniem warunków taryfowych zastrzec w liście przewozowym, żeby towar, w razie jakiegokolwiek przeszkody w wydaniu, był mu zwrócony bez uprzedniego zawiadomienia go.

I. List przewozowy powinien być wykupiony przez odbiorcę w terminie określonym dla odbioru przesyłki (art. 80).

II. Jeżeli nadawca zawiadomiony bezpośrednio przez stację przeznaczenia udziela jej bezpośrednio rozporządzenia co do przesyłki, to musi rozporządzenie swe sporządzić pisemnie na zawiadomieniu samem. Jeżeli zawiadomienie to nastąpiło telegraficznie, rozporządzenie ma być sporządzone pisemnie z powołaniem się na telegram i z dołączeniem tegoż. Poza tem mają zastosowanie postanowienia art. 73.

III. Zawiadomienie nadawcy o nieodebraniu przesyłki powinno być dokonane.

- a) przy przesyłkach łatwo ulegających zepsuciu lub warunkowo do przewozu przyjętych — niezwłocznie po upływie terminu odbioru przesyłki;*
- b) przy innych przesyłkach całowagonowych po 48 godzinach po upływie terminu odbioru i*
- c) przy wszystkich pozostałych przesyłkach — po 8 dniach po upływie terminu odbioru przesyłki.*

2. Jeżeli odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki i nadawcę o tem zawiadomiono wówczas przesyłka może być wydana tylko za zgodą nadawcy. We wszystkich innych wypadkach należy przesyłkę wydać odbiorcy zgłaszającemu się później po jej odbiór jedynie wówczas, jeżeli do tego czasu nie nadeszło do stacji przeznaczenia odmienne rozporządzenie nadawcy.

3. Jeżeli nie można zawiadomić nadawcy, albo nadawca zwleka z daniem rozporządzenia albo też rozporządzenie to nie może być wykonane, wówczas kolej powinna wziąć przesyłkę na skład na odpowiedzialność i koszt nadawcy. Kolej ma również prawo złożyć takie przesyłki u składnika na koszt i odpowiedzialność osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką, za pobraniem wszystkich ciężących na niej należności.

4. Oprócz tego kolei przysługuje prawo sprzedać możliwie najkorzystniej bez dalszych formalności: a) bezzwłocznie po upływie terminu odbioru przesyłki — takie przesyłki, które nie zostały zabrane a ulegają szybkiemu zepsuciu, jak również przesyłki, które wobec braku składów lub innych warunków miejscowych nie mogą być przyjęte na skład kolei, przekazane lub oddane składnikowi prywatnemu; b) w 4 tygodnie po upływie czasu wolnego od składowego wszelkie inne przesyłki nie odebrane ani przez odbiorcę, ani przez nadawcę. Jeżeli jednak wartość tych przesyłek wskutek dłuższego przechowania mogłaby ulec znacznemu zmniejszeniu, albo też koszt składowego nie stałyby w żadnym stosunku do wartości przesyłki, wówczas sprzedaż możliwie korzystna może być dokonana wcześniej. O sprzedaży powinni być powiadomieni uprzednio, jeżeli to jest możliwe, nadawca i odbiorca przesyłki. Jeżeli kolej sama dokonywa sprzedaży, może ona niezależnie od zwrotu wydatków w gotowiznie związanych ze sprzedażą, pobrać za skuteczenie sprzedaży opłatę ustaloną w taryfie.

Za skuteczenie sprzedaży kolei pobiera opłatę podaną w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy).

5. Kolej powinna zawiadomić bez zwłoki, jeżeli to jest możliwe, nadawcę i odbiorcę o złożeniu przesyłki na skład, jak również o dokonanej sprzedaży. Jeżeli kolej tego zaniedba, odpowiada ona za wynikłe z tego szkody. Sumę otrzymaną ze sprzedaży, oddaje się do rozporządzenia nadawcy przesyłki po potrąceniu wydatków i opłat dodatkowych.

W tych wypadkach, kiedy przewoźne nie było pobrane przy nadaniu przesyłki, z sumy otrzymanej ze sprzedaży potrąca się także przewoźne.

6. Jeżeli odbiorca wykupi list przewozowy, ale przesyłki nie zabierze w określonym terminie, powinien on być raz jeszcze wezwany do odbioru i zawiadomiony, że przesyłka pozostaje na składzie na jego koszt i odpowiedzialność. Przechowywanie przesyłki na składzie, przekazanie jej składnikowi oraz sprzedaż, dokonywane są z zachowaniem przepisów ust. 3-go i 5-go niniejszego artykułu. W razie sprzedaży uzyskana suma pozostaje do rozporządzenia odbiorcy po potrąceniu kosztów.

Niepokrytą przez sprzedaż przesyłki część przewoźnego lub innych opłat pobiera kolej od nadawcy, a w razie wykupienia listu przewozowego — od odbiorcy.

Art. 82. Ustalenie przez kolej braku, uszkodzenia lub zaginięcia przesyłki.

1. Jeżeli kolej zauważy lub poweźmie przypuszczenie o braku lub uszkodzeniu przesyłki, albo jeżeli osoba uprawniona do rozporządzenia przesyłką zawiadomi o tem przed odbiorem przesyłki, wówczas kolej obowiązana jest bez zwłoki ustalić na piśmie w formie protokołu stan przesyłki i wysokość szkody oraz, jeżeli można, przyczynę, miejsce i czas powstania szkody. Również protokółarnie powinna kolej ustalić i zaginięcie przesyłki.

2. Odpis protokołu kolej jest obowiązana na żądanie doręczyć osobie uprawnionej do rozporządzenia przesyłką.

3. Do stwierdzenia braku lub uszkodzenia przesyłki powinni być wezwani dwaj bezstronni świadkowie, w razie potrzeby rzeczoznawca oraz, jeżeli można, także osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką.

4. Jeżeli dochodzenie, podjęte na żądanie uprawnionego do rozporządzania przesyłką, nie stwierdzi braku albo uszkodzenia, albo też tylko potwierdzi już uznane przez kolej braki, czy uszkodzenia przesyłki, wówczas żądający sprawdzenia ponosi powstałe wskutek tego koszty.

Art. 83. Ustalenie braku lub uszkodzenia przesyłki przez rzeczoznawców albo przez sąd.

Niezależnie od postępowania przewidzianego w art. 82, każdy uczestnik umowy o przewóz może przed odbiorem przesyłki żądać określenia przez rzeczoznawców, wyznaczonych z urzędu, roz-

miarów uszkodzenia lub braku przesyłki. Do tego sprawdzania należy wezwać przedstawiciela kolei. Przepisy niniejsze nie zmieniają w niczem przepisów przewodu cywilnego o zabezpieczeniu dowodów.

Art. 84. Odpowiedzialność ogólna kolei za zaginięcie, brak lub uszkodzenie przesyłki.

Kolej ponosi odpowiedzialność za straty wynikłe wskutek zaginięcia, braku lub uszkodzenia przesyłki, powstałe od chwili przyjęcia przez kolej przesyłki do przewozu do czasu jej wydania, o ile straty te nie powstały z winy lub wskutek zleceń osoby uprawnionej do rozporządzania przesyłką wskutek siły wyższej, wadliwości opakowania nie dającego się zauważyć zewnątrz, albo wskutek właściwości towaru (zepsucie wewnętrzne, ulatnianie się, wyciek i t. p.).

Art. 85. Ograniczenie odpowiedzialności co do miejsca dostarczenia.

1. Jeżeli w liście przewozowym wskazane jest miejsce dostarczenia, gdzie niema ekspedycji towarowej przystosowanej do przyjęcia danej przesyłki, wówczas kolej ponosi odpowiedzialność, jako przedsiębiorca przewozowy, tylko do ostatniej odpowiednio przystosowanej stacji kolejowej. Na dalszy przewóz kolej przyjmuje obowiązki ekspedytora.

2. Jeżeli kolej zaprowadzi urządzenia zapewniające przewóz dalszy przesyłki (art. 78 ust. 1), odpowiedzialność jej jako przedsiębiorstwa przewozowego trwa aż do miejsca dostarczenia.

Art. 86. Ograniczenie odpowiedzialności z powodu szczególnego niebezpieczeństwa przewozu.

1. Kolej nie ponosi odpowiedzialności:

- a) za szkodę na towarze, który na mocy przepisów niniejszych, wymagań taryfy, albo też stosownie do osiągniętego z nadawcą porozumienia wyrażonego w liście przewozowym, przewożony jest w wagonach niekrytych,
o ile szkoda wynikła wskutek niebezpieczeństwa połączonego z tego rodzaju przewozem;
- b) za szkodę na towarze, który zgodnie z oświadczeniem nadawcy w liście przewozowym, przyjęty był do przewozu bez opakowania lub w opakowaniu wadliwym, aczkolwiek z powodu właściwości swoich, oraz w celu zabezpieczenia towaru od zaginięcia lub uszkodzenia, wymagał on odpowiedniego opakowania,
o ile szkoda wynikła z powodu braku lub wadliwego stanu opakowania;
- c) za szkodę na towarze, który stosownie do niniejszych przepisów, wymagań taryfy albo osiągniętego z nadawcą porozumienia, wyrażonego w liście przewozowym, powinien być załadowany przez nadawcę i wyladowany przez odbiorcę,
o ile szkoda powstała wskutek niebezpieczeństwa połączonego z czynnością naładunkową, wyladowką lub też wskutek wadliwości załadowania;
- d) za szkodę na towarze, który dla swych właściwości przyrodzonych narażony jest na szczególne niebezpieczeństwo zaginięcia, braku lub uszkodzenia wskutek połamania, rdzy, wewnętrznego zepsucia, wzmożonego wycieku, wyschnięcia lub rozsypania,
o ile szkoda wynikła wskutek pomienionego niebezpieczeństwa;
- e) za szkodę przy przewozie zwierząt żywych,
o ile szkoda na wynikła ze szczególnego niebezpieczeństwa połączonego z przewozem zwierząt żywych;
- f) za szkodę przy przewozie towarów i zwierząt żywych, którym stosownie do przepisów niniejszych, wymagań taryfy lub porozumienia z nadawcą wyrażonego w liście przewozowym, towarzyszyć powinien dozorca,
o ile szkoda powstała wskutek niebezpieczeństwa, któremu zapobiec miał za zadanie dozorca.

2. Jeżeli z okoliczności danego faktu wynika, że szkoda mogła nastąpić wskutek jednej z powyżej wymienionych przyczyn, to dopóki osoba uprawniona do roszczeń nie udowodni rzeczy przeciwnej, istnieje domniemanie, że szkoda rzeczywiście powstała wskutek tej właśnie przyczyny.

3. Powyższe przepisy nie zwalniają kolei od odpowiedzialności, jeżeli wina jej zostanie udowodniona.

Art. 87. Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi.

1. W razie przewozu towarów, które wskutek swych właściwości przyrodzonych tracą zwyczaj na wadze podczas przewozu, kolej ponosi odpowiedzialność za ujawniony brak wagi po potrąceniu niżej podanych norm:

- a) 20% wagi pierwotnej w razie przewozu towarów płynnych, wilgotnych oraz następujących suchych: tartego i mielonego drzewa farbiarskiego, kory, korzeni, tytoniu krajane, tłuszczów i olejów twardych, świeżych owoców, świeżych liści tytoniowych, wełny owczej, skór wyprawionych i niewyprawionych, owoców suszonych i smażonych, ścięgna, żył, kopyt, rogów, kości (całych i mielonych), ryb suszonych, chmielu i kitu świeżego;
- b) 10% wagi pierwotnej w razie przewozu wszystkich innych towarów, wskazanych w części pierwszej niniejszego ustępu, w stanie suchym.

2. Normy powyższe, o ile za tym samym listem przewozowym nadana jest większa ilość sztuk, powinny być określone dla każdej sztuki oddzielnie, jeżeli waga poszczególnych sztuk wskazana jest w liście przewozowym lub też może być określona w inny sposób.

3. Jeżeli okoliczności wskazują, że zmniejszenie wagi nie nastąpiło wskutek właściwości przyrodzonych towaru, albo też przyjęta norma nie odpowiada tym właściwościom albo innym okolicznościom, ograniczenie nie może mieć zastosowania.

4. Jeżeli przesyłka zaginęła, nie może być nic potrącone za ubytek na wadze.

5. Przytoczone wyżej postanowienia nie przesądzają dalej idących ograniczeń odpowiedzialności kolei, wyszczególnionych w art. 86 ust. 1.

Art. 88. Wysokość odszkodowania za zaginięcie, brak albo uszkodzenie przesyłki.

1. Jeżeli kolej na podstawie umowy o przewóz zmuszona jest uiścić odszkodowanie za zaginięcie lub brak przesyłki, odszkodowanie oblicza się według zwyczajnych cen handlowych, a w razie ich braku, według wartości zwykłej, którą towar tego samego rodzaju i jakości posiadał w miejscu nadania i w czasie przyjęcia przesyłki do przewozu; ponadto podlegają zwrotowi sumy, wypłacone na rachunek ceł i innych wydatków oraz uiszczone przewoźne.

2. W razie uszkodzenia przesyłki wypłaca się odszkodowanie za zmniejszenie jej wartości określonej według ust. 1.

3. Wypadki, w których kolej powinna uiścić odszkodowanie całkowite, wskazane są w art. 95.

Art. 89. Ograniczenie wysokości odszkodowania.

1. W warunkach specjalnych, kolej może (przy zastosowaniu taryf wyjątkowych) ustalić maksymalne normy odszkodowania za zaginięcie, brak lub uszkodzenie przesyłki, jeżeli stosowanie tych taryf wyjątkowych powoduje obniżenie opłaty przewozowej na całej drodze przewozu w porównaniu z taryfami normalnymi i jeżeli te normy maksymalne stosują się do całej drogi przewozu. O ile nadawca żąda zastosowania takiej taryfy wyjątkowej, obowiązany jest zaznaczyć to w liście przewozowym, wskazując taryfę, której zastosowania żąda.

2. Kolej ma prawo określić w taryfie wysokość odszkodowania za zaginięcie, brak lub uszkodzenie przedmiotów, wyszczególnionych w art. 54 ust. 2 p. B).

3. O wypadkach, w których odszkodowanie ma być uiszczone w pełnej sumie, stanowi art. 95

Art. 90. Uznanie przesyłki za zaginioną.

Osoba uprawniona do odbioru może bez dalszych formalności uznać przesyłkę za zaginioną, jeżeli stacja nie mogła jej wydać w ciągu 30 dni po upływie terminu dostawy.

Art. 91. Odnalezienie przesyłki.

1. Osoba uprawniona do otrzymania odszkodowania za przesyłkę zaginioną, może przy jego odbiorze zamieścić na pokwitowaniu żądanie, aby ją zawiadomiono bezzwłocznie o odnalezieniu przesyłki, jeżeli to nastąpi przed upływem 4 miesięcy od dnia zgłoszenia tego żądania. Otrzymanie takiego żądania kolej powinna poświadczyć pisemnie.

2. W ciągu dni 30 po otrzymaniu zawiadomienia, osoba uprawniona może zażądać, aby przesyłka była jej zwrócona bez kosztów dodatkowych na stację nadania lub przeznaczenia. Pobrane

odszkodowanie powinno być zwrócone kolei po potrąceniu odszkodowania z powodu przekroczenia terminu dostawy, stosownie do art. 94.

3. We wszystkich innych wypadkach kolej może z odnalezioną przesyłką postąpić według swego uznania.

Art. 92. Ubezpieczenie dostawy.

1. Nadawca może w liście przewozowym ubezpieczyć w określonej sumie ewentualne straty wynikłe z nieterminowej dostawy, zaginięcia, braku lub uszkodzenia przesyłki. Za takie ubezpieczenie pobiera się opłatę wskazaną w taryfie.

Opłata za ubezpieczenie dostawy podana jest w Wykazie opłat dodatkowych (Cz. II Taryfy).

2. Suma ubezpieczenia powinna być wyrażona słowami w liście przewozowym, w miejscu na to przeznaczonym.

3. Jeżeli w myśl art. 89 odpowiedzialność kolei jest ograniczona, ubezpieczenie dostawy nie może przekraczać tej sumy, jaka jest przewidziana przy zastosowaniu ograniczenia.

Art. 93. Wysokość odszkodowania za zaginięcie, brak lub uszkodzenie przesyłki w razie ubezpieczenia dostawy.

Jeżeli dostawa była ubezpieczona, to w razie zaginięcia, braku lub uszkodzenia przesyłki, może być żądane oprócz odszkodowania określonego w art. 88, wynagrodzenie dalsze udowodnionych szkód do wysokości sumy ubezpieczenia.

Art. 94. Odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy.

1. W razie przekroczenia terminu dostawy kolej winna uiścić odszkodowanie za udowodnioną szkodę, a mianowicie:

a) jeżeli dostawa nie była ubezpieczona — do wysokości przewoźnego;

b) jeżeli dostawa była ubezpieczona — do wysokości sumy ubezpieczenia.

2. Jeżeli skutek przekroczenia terminu dostawy szkoda nie powstała lub też nie została udowodniona, kolej winna uiścić:

a) jeżeli dostawa nie była ubezpieczona — za każdy dzień przekroczenia terminu dostawy 5% przewoźnego, nie wyżej jednak nad 50% sumy przewoźnego;

b) jeżeli dostawa była ubezpieczona — za każdy dzień przekroczenia terminu dostawy 10% przewoźnego, nie wyżej jednak całkowitej sumy przewoźnego.

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

3. Żądania odszkodowań wypływające z powyższych przepisów, mogą być zgłaszane równocześnie z żądaniem odszkodowania za zaginiony towar, brak lub uszkodzenie. Jeżeli dostawa była ubezpieczona, to oprócz odszkodowania obliczonego na zasadzie art. 88, może być żądane odszkodowanie za dalszą stratę (art. 93), które łącznie z odszkodowaniem za przekroczenie terminu dostawy nie może przewyższać sumy ubezpieczenia.

4. Kolej nie odpowiada w tych wypadkach, kiedy przekroczenie terminu dostawy powstało z przyczyn, które nie były przez nią wywołane, ani nie mogły być przez nią usunięte.

Art. 95. Odszkodowanie w wypadku złego zamiaru lub oczywistego niedbalstwa pracowników kolei.

We wszystkich wypadkach, kiedy szkoda powstała wskutek złego zamiaru lub oczywistego niedbalstwa pracowników kolei, odszkodowanie powinno być uiśczone w całej sumie poniesionych przez poszkodowanego strat.

Art. 96. Utrata praw do odszkodowania.

Kolej nie ponosi odpowiedzialności wypływającej z umowy o przewóz, jeżeli do przewozu nadane zostały pod nazwą nieprawidłową przedmioty, których przewóz według przepisów prawnych lub z uwagi na bezpieczeństwo ogólne jest wzbroniony, albo też przedmioty z przewozu wyłączone lub dopuszczone tylko pod pewnymi warunkami, lub też jeżeli nadawca nie zachował przepisanych środków ostrożności.

Art. 97. Wygaśnięcie roszczeń z chwilą uiszczenia opłaty przewozowej i odbioru przesyłki.

1. Z chwilą, kiedy przewoźne i inne ciążące na przesyłce opłaty zostały uiszczone i przesyłka odebrana, wygasają wszelkie roszczenia do kolei z tytułu umowy o przewóz.

2. Wyjątek stanowią:

- a) roszczenia o odszkodowania za straty, powstałe wskutek złego zamiaru lub oczywistego niedbalstwa pracowników kolei;
- b) roszczenie o odszkodowania z powodu przekroczenia terminu dostawy, jeżeli zostały zgłoszone pisemnie do jednej ze wskazanych w art. 100 kolei, nie później, jak w ciągu 14 dni, nie licząc dnia odbioru przesyłki;
- c) roszczenia o wynagrodzenie za szkody spowodowane przez takie braki w przesyłce, które w myśl art. 82 i 83 ustalone były przed odbiorem, albo których ustalenie wbrew art. 82 nie zostało dokonane z winy kolei;
- d) roszczenia o odszkodowanie z powodu wad, które przy odbiorze nie dały się dostrzec jeżeli:
 - 1) kolej nie oświadczyła uprawnionemu gotowości sprawdzenia przesyłki na stacji przeznaczenia,
 - 2) uprawniony bezpośrednio po odkryciu szkody, najpóźniej jednak w 3 dni po odbiorze przesyłki, albo pisemnie zażąda od kolei ustalenia według postanowień art. 82, albo postawi w sądzie wniosek na obciążenie przesyłki przez rzeczoznawców,
 - 3) uprawniony udowodni, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem do przewozu a wydaniem.
- e) roszczenia o niesłusznie pobrane dopłaty, jak również mylnie obliczone przewoźne i inne należności.

3. Jeżeli odbiorca zażąda stwierdzenia braku w przesyłce, to do czasu spełnienia przez kolej jego żądania, może nie odbierać przesyłki, chociażby otrzymał list przewozowy i wszystkie opłaty kolei uiszczył. Wszelkie zastrzeżenia przy odbiorze przesyłki mają znaczenie tylko wówczas, jeżeli poczynione one zostały za zgodą kolei.

4. Jeżeli z przedmiotów jednej przesyłki, wymienionych w liście przewozowym, zabraknie niektórych przy wydaniu, odbiorca ma prawo zaznaczyć ten brak w pokwitowaniu z odbioru.

Art. 98. Przedawnienie roszczeń do kolei z powodu zaginięcia braku lub uszkodzenia przesyłki albo z powodu przekroczenia terminu dostawy.

1. Roszczenie do kolei z powodu zaginięcia, braku lub uszkodzenia przesyłki, jak również z powodu przekroczenia terminu dostawy, przedawniają się po upływie jednego roku.

2. Przedawnienie biegnie w wypadkach uszkodzenia lub braku — od chwili wydania względnie złożenia przesyłki na składzie, w wypadkach zaś zaginięcia lub przekroczenia terminu dostawy — od dnia upływu terminu dostawy.

3. Bieg przedawnienia zawiesza się przez złożenie kolei reklamacji na piśmie. Jeżeli kolej udzieliła odpowiedzi odmownej, termin przedawnienia biegnie dalej od dnia, w którym kolej zawiadomi o tem reklamującego pisemnie i zwróci mu załączone do reklamacji dowody. Dalsze reklamacje, zgłaszane do kolei lub do władz przełożonych, nie zawieszają biegu przedawnienia.

4. Przerwy przedawnienia określają ogólne przepisy prawne.

5. Roszczenia, które w myśl art. 97 i 98 wygasły lub uległy przedawnieniu, nie mogą być zgłaszane w drodze powództwa wzajemnego lub zarzutu.

Art. 99. Dochodzenie praw wypływających z umowy o przewóz.

1. Tylko osoba, która ma prawo rozporządzać przesyłką, jest uprawniona do dochodzenia wobec kolei praw wypływających z umowy o przewóz (porównaj jednak art. 60 i 70). Prawo to może być przekazane (cedowane) tylko przez odbiorcę nadawcy lub przez nadawcę odbiorcy. Innym osobom prawo to przekazane (cedowane) być nie może, co nie pozbawia osoby trzeciej prawa występowania w imieniu nadawcy lub odbiorcy z roszczeniem z tego tytułu do kolei na podstawie oryginalnych pełnomocnictw, które muszą być wystawiane przy każdej poszczególniej reklamacji oddzielnie. W pełnomocnictwach należy wyszczególnić każdy list przewozowy, stanowiący przedmiot reklamacji.

Do każdej reklamacji, wniesionej przez osobę w myśl ust. 1 niniejszego artykułu do tego nieuprawnioną, należy dołączyć na oddzielnych blankietach oryginalną cesję lub oryginalne pełnomocnictwo, które kolej zatrzymuje. Podpis osoby uprawnionej na pełnomocnictwach musi być uwierzytelniony

notarialnie lub sądowo, cesje zaś wydawane przez nadawcę odbiorcy lub odwrotnie, jak również pełnomocnictwa, wystawione na biura reklamacyjne przy izbach handlowo-przemysłowych oraz na koncesjonowane biura reklamacyjne przy innych organizacjach społecznych, mogą być według uznania kolei od uwierzytelnienia podpisu zwalniane.

2. Jeżeli nadawca, któremu przysługuje prawo rozporządzania przesyłką, nie może przedstawić wtórnika listu przewozowego, to może on zgłosić roszczenie tylko za zgodą odbiorcy, chyba że udowodni, iż odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

3. Roszczenia, nie skierowane na drogę sądową, powinny być składane na piśmie kolei, wskazanej w art. 100. Jeżeli list przewozowy był doręczony odbiorcy, powinien on być złożony kolei. W razie dochodzenia odszkodowania za zaginięcie, brak lub uszkodzenie przesyłki należy dołączyć dowody o wartości przesyłki.

4. Kolej powinna sprawdzić zgłoszone roszczenie w czasie możliwie krótkim, a jeżeli porozumienie nie zostało osiągnięte, powiadomić o tem pisemnie reklamującego.

Art. 100. Odpowiedzialność kolei uczestniczących w przewozie.

1. Kolej nadawcza ponosi odpowiedzialność za wykonanie przewozu aż do chwili wydania przesyłki odbiorcy bez względu na to, czy posługuje się własnymi linjami, czy również i linjami innych kolei.

2. Każda kolej następną, przyjmując przesyłkę wraz z pierwotnym listem przewozowym, przystępuje do umowy o przewóz stosownie do tegoż listu przewozowego i przyjmuje samodzielny obowiązek dokonania przewozu według treści listu przewozowego.

3. Roszczenia z umowy o przewóz mogą być — niezależnie od wzajemnego prawa regresu kolei do siebie—wnoszone w drodze powództwa, tylko przeciw kolei nadawczej, albo przeciw kolei, która ostatnio przyjęła przesyłkę wraz z listem przewozowym, albo przeciw kolei na linjach której szkoda powstała. Powodowi służy prawo wyboru między temi kolejami. Prawo wyboru gaśnie z chwilą wniesienia skargi.

4. Również przeciw innej kolei można dochodzić roszczeń z umowy o przewóz w drodze skargi wzajemnej lub potrącenia, jeżeli skarga opiera się na tej samej umowie o przewóz.

5. Jeżeli jedna z kolei uczestniczących w przewozie na podstawie przepisów niniejszych wypłaciła odszkodowanie, to służy jej prawo regresu do tej kolei, z której winy szkoda powstała. Jeżeli nie można ustalić na której kolei szkoda powstała, to szkodę ponoszą wspólnie odnośne koleje w stosunku do długości ich linii, które uczestniczyły w przewozie, chyba że stwierdzono, iż szkoda nie powstała na ich linjach. Przepis ten nie pozbawia kolei prawa zawierania co do wzajemnego regresu odmiennych umów ogólnych lub szczegółowych w pojedynczych wypadkach.

ZAŁĄCZNIKI

DO PRZEPISÓW PRZEWOZOWYCH.

Załącznik A

POSTANOWIENIA

O PRZEWOZIE ZWIERZĄT ŻYWYCH,

(Art. 50 ust. 2 „Przepisów przewozowych”).

Art. 1.

1. Zwierzęta żywe przewozi się pociągami bydłocemii, towarowemii, a na szczególne zarządzenie kolei także osobowemii.

2. Na liniach kolejowych, gdzie odbywa się stały i znaczny przewóz zwierząt, powinny kursować pociągi bydłocące w pewnych oznaczonych dniach, przyczem pociągi te powinny mieć taki rozkład, by postój zwierząt, odchodzących i przychodzących liniami bocznemii, był jaknajkrótszy.

Art. 2.

O zamierzonym przewozie zwierząt nadawca obowiązany jest pisemnie zawiadomić stację z podaniem ilości i jakości zwierząt (bydło rzeźne krajowe lub zagraniczne, przeznaczone do chowu lub rozplodowe) oraz rodzaju żadanego pociągu co najmniej na 24 godziny przed dostarczeniem ładunku na stację, tudzież złożyć kaucję od każdego zamówionego wagonu w wysokości przewidzianej w Wykazie opłat dodatkowych (Część II Taryfy). Dowiedzieć się kiedy i którym pociągiem zamówiony ładunek może być wysłany, jest rzeczą nadawcy.

Art. 3.

1. Do przewozu zwierząt w wagonach krytych należy w miarę możliwości wybierać wagony które mają na ścianach podłużnych lub czołowych po dwa otwory (kłapy powietrzne), zamykane od wewnątrz. Podłogi muszą być tak szczelne, aby nawóz oraz podściółka nie mogły wypadać.

2. Przy przewozie zwierząt dużych w wagonach bez otworów powietrznych należy otworzyć drzwi przynajmniej do połowy, przyczem nadawca obowiązany jest otwory te zabezpieczyć zaporami drewnianemii lub kratami tak, aby zwierzęta nie mogły wypadać.

3. Dolne skrzynki wagonów mogą być używane tylko do przewozu zwierząt drobnych, które zachorowały w ciągu drogi.

4. Wagony, podstawione do przewozu, powinny być należycie oczyszczone i odwonione.

Art. 4.

1. Klatki, skrzynie, kosze, worki i inne przedmioty, służące do przewozu zwierząt muszą być dostatecznie przestronne i przewiewne. Nie wolno nadawać zwierząt skrępowanych.

2. Klatki i t. p. mają mieć szczelne dno i szczelne ściany do takiej wysokości, aby zanieczyszczenie wagonu nawozem lub podściółką było, o ile możliwości, wykluczone. Przepis ten nie ma zastosowania do drobiu, nadawanego w przesyłkach wagonowych. Klatki i kojce powinny być tak urządzone, aby zwierzęta nie mogły się częściowo przeciskać przez nie, a nadto mieć taką wysokość aby zwierzęta mogły stać swobodnie. O ile przewóz trwa przypuszczalnie ponad 36 godzin,

nadawca musi zaopatrzyć wszystkie klatki i t. p. także w urządzenia, do pojenia zwierząt, a przy przewozie zwierząt drobnych również do ich karmienia. Dno klatek i t. p. ma być wysypane piaskiem, miałem, torfem lub trocinami. Przy ładowaniu należy zwracać uwagę na to, aby świeże powietrze miało dostateczny dostęp do klatek i t. p.; w szczególności nie można umieszczać innych towarów na klatkach, skrzyniach, koszach i t. p., a klatki i t. p. wolno ładować jedne na drugich tylko wówczas, jeżeli zapomocą listew i t. p. zabezpieczono wolną przestrzeń powietrza o wysokości co najmniej 3 cm. między dnem górnej klatki, a wierzchem dolnej.

Art. 5.

1. Załadowanie zwierząt powinno być dokonane przez nadawcę. List przewozowy winien być zaopatrzone w świadectwo lekarza weterynarii, zaświadczone, iż zwierzęta są zdrowe, a w szczególności wolne od chorób zaraźliwych.

Do przewozu mogą być dopuszczone tylko zwierzęta zaopatrzone w świadectwa pochodzenia i zdrowia, wydane przez urząd gminny, względnie magistrat, i potwierdzone na odwrotnej stronie poświadczeniem lekarza weterynaryjnego, stwierdzającym, że zwierzęta są zdrowe i wolne od chorób zaraźliwych. Świadectwa powyższe dołącza się do listu przewozowego.

Oprócz powyższych postanowień należy przestrzegać obowiązujących każdorazowo rozporządzeń weterynaryjnych, ograniczających obrót zwierzętami.

2. Przy ładowaniu zwierząt do wagonów trzeba mieć na względzie, że nie wolno ładować zwierząt dużych tak, by stały stłoczone lub przyciśnięte do ścian, i wymaga się, by człowiek mógł przesunąć się swobodnie i bezpiecznie pomiędzy załadowanymi zwierzętami, nadto przy ładowaniu poprzecznym powinno między zwierzętami a ścianami wagonu pozostać tyle miejsca, aby wykluczyć uszkodzenie głowy lub zadu zwierząt przez otarcie się i t. p. Zwierzęta drobne muszą mieć możliwość położenia się.

3. Umieszczanie w jednym wagonie luzem różnych gatunków zwierząt, jak koni lub bydła rogatego razem z cielętami, trzodą chlewną, owcami i t. p. jest niedopuszczalne, chyba że każdy gatunek będzie oddzielony od drugiego deskami. Ograniczenia te odpadają przy przewozie matek z oseskami i przy przewozie drobiu.

4. Wagony załadowane drobiem nieopakowanym należy plombować.

5. Przy przewozie bydła rogatego i nierogacizny nadawca powinien zaopatrzyć podłogę wagonów w podściółkę, przyczem w wagonach o ścianach z łąt oraz wagonach, których drzwi pozostają otwarte podczas przewozu, podściółka musi być z materiałów niepalnych. Za materiały palne należy uważać słomę, plewy, siano i t. p. natomiast można używać trocin, pokropionych wodą, tudzież zwilżonej podściółki torfowej. W razie przeładowania zwierząt z wagonu zaopatrzonego w podściółkę, na jednej ze stacji pośrednich, kolej powinna dostarczyć w miarę możliwości podściółki za opłatą, oznaczoną w taryfie.

Za podściółkę w razie przeładowania wagonów kolej pobiera zwrot kosztów własnych.

Art. 6.

1. Wysyłający powinien przed załadowaniem nakarmić i напоić zwierzęta, których przewóz potrwa przypuszczalnie 24 godziny lub dłużej. Jeżeli przewóz trwa ponad 36 godzin, należy poić zwierzęta najpóźniej co 36 godzin. Pojenie i karmienie zwierząt jest rzeczą dozorców, którzy im towarzyszą.

2. Paszę lub karm, potrzebny w drodze, o ile jest załadowany do wagonu, w którym mieszczą się zwierzęta, przewozi się bezpłatnie w ilościach, określonych w taryfie.

Art. 7.

1. Przy przewozie zwierząt żywych luzem — nie w klatkach, skrzyniach i t. p. — powinien się znajdować dozorca. Jego obowiązkiem jest opieka nad zwierzętami, jak karmienie i pojenie w drodze i t. p., do czego powinien być zaopatrzone w odpowiednie statki i podściółki.

2. Dozorców powinno być nie więcej, niż jeden na wagon, a nie mniej, niż jeden na cztery wagony. Każdy dozorca powinien zaopatrzyć się w bilet trzeciej klasy do stacji przeznaczenia bez względu na to, czy będzie odbywać podróż w wagonie osobowym, czy też w braku takiego wagonu — w towarowym.

Art. 8.

Stacja nadawcza może wyłączyć od przewozu przesyłki, nie odpowiadające niniejszym przepisom.

Art. 9.

1. Przetaczanie wagonów ze zwierzętami powinno być ograniczone do niezbędnej potrzeby i przedsięwzięte zawsze tylko z szczególną ostrożnością; silnego uderzenia wagonów o siebie należy bezwarunkowo unikać.

2. Klatek ze zwierzętami nie wolno przy ładowaniu i wyładowaniu popychać, rzucać lub przewracać.

Art. 10.

1. W razie przewozu porą nocną, dozorca towarzyszący transportom zwierząt powinni być zaopatrzeni we własne dobrze świecące latarnie. Używanie łatwo zapalnych materiałów do oświetlenia, jak nafty, karbidu i t. p. jest wzbronione.

2. Do wagonów, w których znajduje się słoma lub inne łatwo zapalne materiały, nie wolno wchodzić z zapalonymi cygarami, papierosami lub fajkami, ani też w nich palić.

Art. 11.

Za wszelkiego rodzaju wypadki ze zwierzętami przy ich załadowywaniu lub wyładowywaniu kolej nie ponosi żadnej odpowiedzialności.

Art. 12.

Przyrządów niezbędnych do przewozu zwierząt, jak drążki, deski i t. p., powinien dostarczyć nadawca, jeżeli zaś ich dostarczy kolej, nadawca płaci należności przewidziane w taryfie, względnie cenę ich wartości.

Wyszczególnienie działów przedmiotów przyjmowanych do przewozu kolejami warunkowo.

Klasa I.		<i>str.</i>
Materiały wybuchowe		
Ia	Materiały wybuchowe i strzelnicze	37
Ib	Amunicja	53
Ic	Materiały zapalające i ognie sztuczne	60
Id	Gazy zgęszczone, skroplone i rozłożone pod ciśnieniem	62
Ie	Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie	67
 Klasa II.		
	Materiały samozapalne	68
 Klasa III.		
Materiały zapalne		
III a	Ciecze zapalne	70
III b	Materiały zapalne w stanie stałym	72
 Klasa IV.		
	Materiały trujące	73
 Klasa V.		
	Materiały żrące	75
 Klasa VI.		
	Materiały budzące odrazę i wydzielające woń przykrą	78

P R Z E P I S Y

DOTYCZĄCE PRZEDMIOTÓW, PRZYJMOWANYCH DO PRZEWOZU KOLEJAMI ŻELAZNEMI WARUNKOWO.

(Art. 54 Taryfy Ogólnej Cz. I, ust. 2 A).

KLASA I.

M a t e r j a ł y w y b u c h o w e .

I a. M a t e r j a ł y w y b u c h o w e i s t r z e l n i c z e .

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 Kolei, 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 Kolei.

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 Kolei 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.

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:

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:

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

I. Górnicze materiały wybuchowe.

A. Materiały wybuchowe skalne.

Amonit 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, 10% do 18% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 3% do 4% nitrogliceryny (też żelatynowanej).

Amonit 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów $\frac{1}{\text{albo}}$ naturalnego błonnika zmienionego w drodze chemicznej lub biologicznej, 12% do 20% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę.

Amonit 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, 11% do 15% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 3% do 4% nitrogliceryny (też żelatynowanej).

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

Amonit 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, do 5% nadchloranu potasu, do 4% mączki roślinnej, $\frac{1}{\text{albo}}$ celulozy lub naturalnego błonnika zmienionego w drodze chemicznej lub biologicznej, do 4% stałych albo płynnych węglowodorów.

Amonit 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, 3% do 8% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 3% do 4% nitrogliceryny (też żelatynowanej).

Amonit 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów $\frac{1}{\text{albo}}$ celulozy lub naturalnego zmienionego w drodze chemicznej lub biologicznej błonnika, 7% do 11% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę.

Żelatyna amonowa. Mieszanina 28% do 33% dwinitrochlorhydriny, której część do 5% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitroglicerynę, 1% do 3% nitrocelulozy kolodjonowej, 45% do 50% saletry 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 C. Mieszanina 64,7% saletry amonowej, 4% nitrogliceryny, 8% trójnitrotoluolu, 1,3% mączki drzewnej, 2% węgla drzewnego, 20% soli kuchennej.

Bradyt powietrzny D. Mieszanina 74,7% saletry amonowej, 4% nitrogliceryny, 12% trójnitrotoluolu, 1,3% mączki drzewnej, 1% węgla drzewnego, 7% soli kuchennej.

Bradyt powietrzny E. Mieszanina 63% saletry amonowej, 6% nadchloranu potasu, 7% trójnitrotoluolu, 4% nitrogliceryny, 2% mączki drzewnej, 18% soli kuchennej.

Bradyt powietrzny F. Mieszanina 77,5% saletry amonowej, 4% nadchloranu potasu, 4% trójnitrotoluolu, 4% nitrogliceryny, 1,5% mączki drzewnej, 9% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny A. Mieszanina 62% saletry amonowej, 5% saletry potasowej, 6,3% trójnitrotoluolu, 0,7% dwinitrotoluolu, 4% mączki drzewnej, 4% nitrogliceryny, 18% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny B. Mieszanina 61,5% saletry amonowej, 3% saletry barowej, 5% dwunitrotoluolu, 4% mączki drzewnej, 4% nitrogliceryny żelatynowanej 22,5% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny D. Mieszanina 81% saletry amonowej, 4% nitrogliceryny, 4% mononitronaftaliny, 2% mączki drzewnej, 9% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny E. Mieszanina 53% saletry amonowej, 6% nitrogliceryny, 3% trójnitrotoluolu, 2% mączki drzewnej, 1% węgla drzewnego, 35% soli kuchennej.

Lignozyt powietrzny F. Mieszanina 83% saletry amonowej, 2% saletry barowej, 4% nitrogliceryny, 3% dwunitrotoluolu, 2% grafitu, 6% chlorku potasu.

Westfalit powietrzny A. Mieszanina 84% saletry amonowej, 2,4% saletry 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 C. Mieszanina 80% saletry amonowej, 4% saletry potasowej, 2% saletry barowej, 2% mączki drzewnej, 3% flegmatyzowanego trójnitrotoluolu, 4% nitrogliceryny, 5% 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.

II. Inne materiały wybuchowe.

(na razie „w obrocie się nie znajdują”).

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 mieszaniny z saletrą amonową (rozcieńczony saletrą amonową trójnitrotoluol do napełniania pocisków), albo z dwunitrotoluolem, terpentyną i najwyżej z 0,5% nitrocelulozy kolodjonowej (plastrotyl), następnie t. zw. trójnitrotoluol płynny (obojętna 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 saletrą amonową i glinem (amonal).

Materiały te nie powinny być bardziej niebezpieczne niż chemicznie czysty „Trójnitrotoluol α”,

Trójnitroanizol,

Trójnitroksylol,

Trójnitromezytylen,

Trójnitropseudokumol,

Trójnitrobenzol,

Trójnitrochlorbenzol,

Trójnitroanilina,

Trójnitronaftalina,

Czteronitronaftalina,

Sześciornitrodwufenilamina,

Siarczek sześciornitrodwufenilu,

β) W wodzie rozpuszczalne:

Kwas pikrynowy. Kwas ten niepowinien zawierać żadnych domieszek, które czyniłby 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 nitrozwiązkami, 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°.

a) Bawełna strzelnicza i bawełna kolodjonowa nieprasowana, również bawełna strzelnicza w postaci kłaczek z zawartością przynajmniej 25% wody lub alkoholu (75 części materji suchej i 25 części płynu);

β) bawełna strzelnicza i bawełna kolodjonowa prasowana z zawartością conajmniej 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 zmienionego 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 błonnika, zmienionego w drodze chemicznej lub biologicznej.

II. Inne materiały wybuchowe.

(na razie w obrocie się nie znajdują).

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 $\frac{1}{\text{albo}}$ sodu, których część do 20% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nadchloran potasu $\frac{1}{\text{albo}}$ saletrę potasową, 12% do 20% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 1% do 5% mączki roślinnej, 3% do 5% stałych węglowodorów $\frac{1}{\text{albo}}$ olejów $\frac{1}{\text{albo}}$ tłuszczów, 2% do 6% nitrogliceryny nie żelatynowanej.

Chloratyt 2. Mieszanina 70% do 85% chloranu potasu $\frac{1}{\text{albo}}$ chloranu sodu, których w ilości do 20% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nadchloran potasu, 10% do 20% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 1% do 5% mączki roślinnej, 3% do 5% stałych węglowodorów $\frac{1}{\text{albo}}$ olejów $\frac{1}{\text{albo}}$ tłuszczów.

Chloratyt 3. Mieszanina 88% do 91% chloranu potasu $\frac{1}{\text{albo}}$ chloranu sodu, 8% do 12% płynnych węglowodorów o temperaturze zapłnienia 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ saletrę potasową, 1% do 5% mączki roślinnej, 20% do 30% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 3% do 6% nitrogliceryny nie żelatynowanej.

Nadchloratyt 2. Mieszanina 62% do 75% nadchloranu potasu, którego część do 10% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę amonową $\frac{1}{\text{albo}}$ saletrę potasową, 1% do 8% mączki roślinnej $\frac{1}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów 20% do 30% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę.

Nadchloratyt 3. Mieszanina 30% do 40% nadchloranu potasu $\frac{1}{\text{albo}}$ 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, których część do 4% całej ilości materiału wybuchowego może być zastąpiona przez nitrocelulozę, 3% do 8% mączki roślinnej $\frac{1}{\text{albo}}$ 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 w przesyłkach wagonowych.

- a) Organiczne nitrozwiązki i mieszaniny ich, nie odpowiadające wymaganiom punktu b) grupy 1, które jednak w stanie suchym w temperaturze 75° w ciągu 43 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 tlenku azotu nie może być większą niż 3 cm³ na 1 gr. nitrocelulozy,
2. Temperatura zapłoniczenia nitrocelulozy musi być wyższą od 180°.
 - α) Bawełna strzelnicza i bawełna kolodjonowa nieprasowane, 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) Materjały wybuchowe chloranowe i nadchloranowe, które nie odpowiadają warunkom 1 grupy punkt e), ale nie są więcej niebezpieczne niż chloranowy materjał 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 materjały 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 materjały 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 materjału wybuchowego może być zastąpiona przez saletrę potasową, 10% do 16% węgla, 9% do 15% siarki.

II. Inne materjały wybuchowe.

(na razie w obrocie się nie znajdują).

f) Dynamity i materjały wybuchowe o składzie zbliżonym do dynamitów pochodzące z fabryk krajowych, uprawnionych do wytwarzania ich lub z fabryk zagranicznych, które otrzymały zezwolenie na przewóz tych materjałów wybuchowych kolejami polskimi. Te materjały, wybuchowe nie powinny być niebezpieczniejsze niż żelatyna wybuchowa lub dynamit okrzemkowy. Tu należą:

I. Górnicze materjały wybuchowe.

A. Materjały wybuchowe skalne.

Dynamit 1. Mieszanina 61% do 63,5% nitrogliceryny, 1,5% do 4% bawełny kolodjonowej, 25% do 29% saletry sodowej $\frac{1}{\text{albo}}$ nadchloranu potasu, 6% do 9% mączki drzewnej, również do 2% sody $\frac{1}{\text{albo}}$ kredy $\frac{1}{\text{albo}}$ 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 25% do 30% azotanów alkalicznych $\frac{1}{\text{albo}}$ nadchloranu potasu.

Dynamit 3. Mieszanina 34% do 39% nitrogliceryny, 1% do 6% nitrocelulozy, 1% do 6% mączki roślinnej, 6% do 10% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 44% do 54% azotanów alkalicznych $\frac{1}{\text{albo}}$ saletry amonowej $\frac{1}{\text{albo}}$ nadchloranu potasu.

Dynamit 4. Mieszanina 36% do 39,5% nitrogliceryny, 0,5% do 4% nitrocelulozy, 1% do 7% mączki roślinnej $\frac{1}{\text{albo}}$ stałych węglowodorów, 40% do 50% azotanów alkalicznych $\frac{1}{\text{albo}}$ saletry amonowej $\frac{1}{\text{albo}}$ 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 $\frac{1}{\text{albo}}$ saletry amonowej $\frac{1}{\text{albo}}$ azotanów alkalicznych, 2% do 12% nitropochodnych toluolu $\frac{1}{\text{albo}}$ naftaliny $\frac{1}{\text{albo}}$ dwufenilaminy, 1% do 6% mączki roślinnej $\frac{1}{\text{albo}}$ 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% z 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.

β) Żelatynowane 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 I 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 urzędowo uznanych pracowni chemicznych, o ile nie są one niebezpieczniejsze niż żelatyna wybuchowa lub dynamit okrzemkowy (patrz też niżej podany wstęp do przepisów przewozowych art. 17).

B.

Materiały strzelnicze.

1 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 zadosyćczynić następującym wymaganiom stałości:

- ilość wydzielającego się w temperaturze 132° w ciągu dwóch godzin tlenku azotu nie może być większą niż 3 cm³ na 1 gr. nitrocelulozy;
- temperatura zapłnienia nitrocelulozy musi być wyższą od 180 C.

2. Nitrogliceryna użyta do fabrykacji powinna być najlepszego gatunku, szczególnie nie zawierając 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 wydzielać 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 1 1/2 godziny nie wydzielać wyraźnie widocznych żółtoczerwonych gazów.

2 grupa. Materiały strzelnicze, które mogą być przewożone tylko w przesyłkach wagonowych.

Bezdympne prochy zżelatynowane nitrocelulozowe i nitroglicerynowe, które nie odpowiadają wymaganiom dla prochów 1 grupy.

Bezdympne 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. Mieszaniny 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 nie ma co do tego zakazu w załączniku B.

Przepisy przewozowe dla wymienionych pod Ia, A, B i C materiałów wybuchowych.

I. Przesyłki próbek.

W celu przeprowadzania badań w urzędowych lub w urzędowo uznanych pracowniach i stacjach doświadczalnych mogą być przewożone jako drobnica:

- 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 naboju. Naboje muszą być przez owinięcie w mocny papier związane w paczki wagi do 2 1/2 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 uznano przez zarząd kolejowy chemika, że rodzaj i opakowanie przesyłki odpowiada niniejszym przepisom.
- b) Próbkki dowolnych nowych materiałów wybuchowych w ilościach do 100 gr. i tylko w postaci naboju. 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 zapomocą trocin zabezpieczona orzeciw 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 wstrząśnięciach podczas przewozu nie może ulec zmianie. Na ochronnej skrzyni zewnętrznej musi być trwały i wyraźny 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 naboju. Naboje muszą być przez owinięcie w mocny papier złożone w paczkę, a ta ułożona w drewnianą skrzynkę z desek grubości co najmniej 22 mm. i w niej zapomocą trocin tak umocowana, aby uniemożliwione było wszelkie przesunięcie. Następnie skrzynka ta opakuje się, jak wskazano w punkcie b. Na ochronnej skrzynce zewnętrznej musi być trwały i wyraźny o barwie czerwonej napis: „Próba dynamitu dla zbadania na bezpieczeństwo **Eksplodyw**”. Nie rzucać”. Do listu przewozowego musi być załączone 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. Zwyczajne przesyłki (nie podпадаjące pod I).

A.

Opakowanie.

Grupa 1 materiałów wybuchowych. Znak: **Eksplodyw**

1. Materiały wybuchowe amono-saletrzane a).

(1) Te materiały wybuchowe mogą być przesyłane tylko w postaci naboju. Naboje powinny być zapakowane w hermetycznie zamykane pudełka blaszane, te ostatnie zaś w trwałe paczki drewniane.

(2) Naboje, naboje parafiną albo cerezyną, można także pakować, łącząc je przez owinięcie w mocny papier w paczki, wagi do 2 $\frac{1}{2}$ kg. Tak samo mogą być opakowane naboje nienapojone, 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-saletrzane Związki **Eksplodyw**”.

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-saletrzanych materiałów wybuchowych a), lecz mogą nie być parafinowane i cerezynowane.

(2) Skrzynie lub naczynia winny być zaopatrzone w wyraźny i trwały napis z nazwą mater-

jału wybuchowego i znak o barwie czerwonej „Nitrozwiązki **Eksplodyw**”. Do opakowania rozpuszczalnych w wodzie nitrozwiązków nie wolno używać ołowiu.

3. Nitroceluloza*) (bawełna strzelnicza, bawełna kolodjonowa) c).

Nitroceluloza w postaci kłaczek oraz nieprasowana z zawartością co najmniej 25% wody albo alkoholu (α) 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 (wyciłowione) 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 wyłożone np. blachą cynkową albo nieprzerwanym papierem parafinowanym. Naczynia winny być zaopatrzone w wyraźny o barwie czerwonej napis: „Mokra nitroceluloza **Eksplodyw**”.

4. Materiały wybuchowe o składzie zbliżonym do prochu czarnego bezpieczne przy zwykłych czynnościach d).

(1) Materiały te winny być opakowane, jak materiały wybuchowe amono-saetryzane a). Dla prochu górniczego 5 i saetry 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. saetry 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 saetry wybuchowej 5 zezwala się stosować szczelne gilzy z papieru pergaminowego zamiast gilz, przepojonych parafiną lub cerezyną (patrz punkt 1 liczba (2)).

(2) Na zewnętrznych naczyniach musi znajdować się wyraźny i trwały napis z nazwą materiału wybuchowego oraz znak „Proch górniczy **Eksplodyw**”.

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 przeklejonego 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. **Eksplodyw**” albo „Nadchl. **Eksplodyw**”.

*) 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 ułatwianie 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 pozostawianie resztek. Wagony te muszą być wewnątrz cynkowane lub wyciłowione, pewnie i dobrze zamknięte i mieć rzucający się w oczy wyraźny o barwie czerwonej napis: „Mokra nitroceluloza **Eksplodyw**”.

Ładowanie i rozładowanie nitrocelulozy luźnej 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.

6. Prochowa masa surowa f).*)

(1) Masa ta winna być zapakowana w żelazne beczki, wewnątrz cynkowane (wyolowione) ze szczelnym zamknięciem, które mogłoby ustąpić pod działaniem ewentualnego wewnętrznego ciśnienia, albo w szczelne worki z mocnego gumowanego materiału, które się następnie pakują w mocno 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 Eksplodyw”.

2 grupa materiałów wybuchowych. Znak Eksplodyw.

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. Eksplodyw”.

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.

(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 Eksplodyw”.

3. Nitrowana chlorhydryna c)

Musi być pakowana w mocne, szczelnie zamykające się naczynia metalowe, które powinny być napełnione tylko do $\frac{9}{10}$ ich pojemności i zawierać najwyżej 25 kg. materiału. Każde naczynie z osobna 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 Eksplodyw”.

4. Chloranowe i nadchloranowe Materiały wybuchowe d).

(1) Te materiały winny być w postaci nabojów, obciążonych parafiną lub cerezyną albo owiniętych w parafinowany ewentualnie cerezynowany 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 odpo-

*) O załadunku prochowej masy surowej w specjalnie urządzone wagony patrz odnośnik do cyfry 3 „Nitroceluloza”. Na wagonach musi być napis: „Prochowa masa surowa Eksplodyw”.

wlednim 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 zamykane 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 naboju, 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^{1/2} kg., te zaś dobrze ułożone w mocne, szczelnie i dobrze zamykane naczynia drewniane bez żelaznych obręczy albo taśm, tak aby nie mogły się poruszać.

(2) Waga brutto naczynia 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.

Eksplozyw

”, 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 sfugowane, 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 (obręczy, 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 bezdymny

Eksplozyw

”.

c) Dla grupy 2.

(1) Luźny proch ziarnisty, upakowany w beczkach lub skrzyniach, musi być uprzednio wysypany do trwałych gęstych worków. Do pakowania prochu pryzmatycznego pojedynczymi 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 naczynia, w celu umocowania przym prochowych, muszą się znajdować dwie płyty z filcu lub podobnego elastycznego materiału, jedna przy ścianie czołowej, druga pod pokrywą.

(2) Waga brutto naczynia 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 2a 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 ustalona, 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

Eksplodyw

 według Ad)”. Skrzynie zewnętrzne powinny być zaplombowane lub opieczątowane 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 pospieszne nie mogą być nadawane: materiały wybuchowe 2 grupy, jak również materiały strzelnicze 2 grupy.

(2) Przy materiałach wybuchowych grupy 2-ej, należy poza tem przestrzegać, co następuje:

- a) Materiałów tych nie można nadawać do stacji i na linje 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) Wyjawszy 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. Ponadto nadawca winien złożyć w liście przewozowym oświadczenie, że opakowanie materiału wybuchowego odpowiada ściśle odnośnym przepisom, a oprócz tego:

przy przesyłce materiałów wybuchowych amonowo-saletrzanym

- 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 Kolei 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 Kolei 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 Ia niniejszego załącznika. Oprócz tego każda przesyłka naboju 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 prochowe 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 soplek [(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 I a 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.

Środki 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 sprężynowymi zderzakami i ciągłami, z mocnym i bezpiecznym dachem, szczelnymi ścianami i dobrze zamykającymi się drzwiami, i możliwie, bez urządzeń hamulcowych.
- b) Nie wolno używać wagonów z wystającymi wewnątrz żelaznymi 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 załadowywaniem wagon powinien być dokładnie zamieciony.
- e) Przesyłki należy przewozić od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia w tym samym wagonie. Przeladunek w drodze dopuszcza się tylko wyjątkowo w razie nieuniknionej potrzeby.
- f) Na załadowanych wagonach należy u góry na obu podłużnych ścianach umieszczać dobrze widoczne 4-kątne czarne flagi z białą literą „P”.

E.

Załadowanie.

(1) Materiałów wybuchowych grup I i II nie wolno ładować do jednego wagonu razem z zapalnikami silnymi I b, 2 i przedmiotami pod Ic, Id, Ie, II, III i V tudzież z materiałami łatwopalnymi.

(2) Do wagonu z rozpuszczalnymi w wodzie nitrozwiązkami 1 i 2 grupy materiałów wybuchowych nie wolno ładować ołowiu [(porównaj C punkt (2))].

(3) Chloranowych i nadchloranowych materiałów wybuchowych nie wolno ładować do wagonu razem z kwasem siarczanym, 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 podkładami drewnianymi, przykrytymi rogożami 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 wyladować — po wyladowaniu 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 wstrząszeń; przede wszystkim nie wolno naczyń przetaczać, ani też niemi rzucać.

(5) Z pomiędzy materiałów wybuchowych rozdziału I a) można przyjmować jako przesyłki pospieszne drobnicowe tylko:

- 1. Materiały wybuchowe amonowe (Ia A, I grupa a).
- 2. Trójnitrotoluol (Ia A I grupa b) α).
- 3. Nitrocelulozę (Bawełna strzelnicza w kłaczkach i bawełna kolodjonowa, nieprasowana (Ia A, I grupa c) z zawartością co najmniej 35% wody albo alkoholu.
- 4. Materiały strzelnicze I grupy (grupa Ia B) przy wykonaniu przepisów pod A e).
- 5. Próbki nowych materiałów wybuchowych wymienione w pierwszym ustępie przepisów przewozowych rozdziału Ia.

Przy materiałach wybuchowych grupy 2-jej jak również przy materiałach strzelniczych grupy 2-jej 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 wybuchowymi 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 wybuchowymi 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 wybuchowymi 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 wybuchowymi.

- (1) Materiały wybuchowe należy przewozić pociągami wyłącznie towarowymi; tylko na linjach, na których takie pociągi nie kursują, wolno przewozić materiały wybuchowe pociągami mieszanymi.
- (2) W pociągu mieszanym dopuszcza się najwyżej 8 osi, obciążonych materiałami wybuchowymi 2 grupy albo materiałami strzelniczymi 2 grupy. Większe ilości wolno przewozić tylko specjalnymi pociągami.
- (3) Wagony z materiałami wybuchowymi 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 łatwopalnych. Wagony w pociągu powinny być dobrze sprzężone, sprzęgła 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 wybuchowymi, 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 obsługany.

H.

Dozór nad przewozem materiałów wybuchowych.

Przy nadaniu więcej niż 1 wagonu z materiałami wybuchowymi nadawca jest obowiązany wyznaczyć specjalnego eskortującego dozorcę. 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 zawnaz telegraficznie zawiadomić o wyjściu pociągu z materiałami wybuchowymi z podaniem numeru pociągu. Pożądaniem 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 jaknajwcześniej powiadomiona o przybyciu pociągu z podaniem jego numeru.

K.

Przybycie na stację przeznaczenia i wydanie przesyłki.

(1) Odbiorca winien być przez stację odbiorczą zawnaz 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.

1b. A m u n i c j a :

Z amunicji do przewozu są dopuszczone tylko następujące artykuły:

1. Urządzenia zapalowe o nieznacznej sile wybuchowej (zapalę 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 taktiemiz zapłonnikami; ładunki prochowe do ćwiczebnych granatów ręcznych.

- c) Zapalniki do pocisków, min i bomb bez spłonek wybuchowych lub t. p. urządzeń o silnym działaniu wybuchowym. Spłonki do tych zapalników (kapiszony) i t. p. części o małej sile wybuchowej.
 - d) Próżne łuski do nabojów broni ręcznej ze spłonkami 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 czasowymi.
 - c) Spłonki wybuchowe, połączone na stałe z lontem prochowym powolnym.
 - d) Spłonki wybuchowe, połączone z detonatorami, zawierającymi sprasowany materiał wybuchowy niewiecej niebezpieczny, niż czteronitrometyloanilina.
 - e) Zapalniki działowe ze spłonkami wybuchowymi i detonatorami lub ze spłonkami wybuchowymi bez detonatorów; także zapalniki do bomb lotniczych i min.
- 3) Lonty: (o lontach powolnych z rdzeniem z czarnego prochu patrz rozdział Ic. p. 1c.)
- a) Lonty szybko palne (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 pochewka 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 obluźwiać i żeby zabezpieczały 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 kalafonją 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 świetlna 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 lc. p. 4).

b) Petardy kolejowe alarmowe.

c) Ognie sztuczne dla naśladowania błysków działowych i t. p.

10) Środki dymotwórcze.—Mieszanki czerwonego fosforu z żywicami lub tłuszczami o punkcie topności ponad 35° C., lub inne mieszaniny nie więcej niebezpieczne.

11) Środki dla wytwarzania mgły.—Tu należą szczególnie—puszki, bębny, aparaty i pływaki do wytwarzania mgły.

Przepisy przewozowe.

A.

O p a k o w a n i e.

Do p. 1. Zapaly 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 winny być na szwach starannie zaklejone. Pudełka przez owinięcie w papier łączy 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 silnym 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 „Zapaly słabe Ib”.

Do p. 2. Zapaly 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 silnym wstrząsaniu. Póżna 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, o ile masa wybu-

chowa 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 sukniem, filcem lub t. p. materiałem, a wewnętrzne ściany boczne tekturą tak, aby bezpośrednio 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 wstrząszeń. 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 przy mocowuje 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:

α) Przynajmniej 12 cm. jeżeli w tym samym wagonie mają być załadowane materiały wybuchowe grupy 1 (wyjąwszy materiały wybuchowe o składzie zbliżonym do prochu czarnego) lub materiały strzelnicze grupy 1, opakowane zgodnie ze specjalnym przepisem, podanym pod Ia 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 opiółki drzewne.

4) Na skrzyni ochronnej powinien być wyraźny i trwały napis: „Spłonki wybuchowe 1b. Nie rzucac”.

Każda skrzynia 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.

5) Jedna skrzynia może zawierać najwyżej:

α) 2 kg. masy wybuchowej, składającej się z piorunjanu rtęci i chloranu potasu, o ile skrzynia ma być załadowana do jednego wagonu z mat. wyb. I grupy (z wyjątkiem mat. wyb. o składzie zbliżonym do prochu czarnego) lub z mat. strzelniczymi I grupy, opakowanymi zgodnie ze specjalnym przepisem, podanym pod Ia Ad) [porównaj p. (3α)].

β) 20 kg. takiej że 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) α) i (5) β) normy ulegają odpowiedniemu obniżeniu.

Skrzynie, których waga brutto przewyższa 25 kg., muszą być zaopatrzone w rączki 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 owijają 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. Skrzynka winna być oplombowana i posiadać wyraźny i trwały napis: „Splonki wybuchowe 1b. Nie rzucać”.

- b) Splonki wybuchowe z zapłonnikami elektrycznymi (jak również czasowymi) winny być związane najwyżej po 10 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 blaszanym lub drewnianym pudełku, poczem wolna przestrzeń wypełnia się suchym papierem, słomą, wełną drzewną, lub wiórkami drzewnymi dla zabezpieczenia splonek od poruszania się w drodze.

Pozatem obowiązują przepisy, podane dla splonek wybuchowych pod p. a).

- c) Splonki 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 splonek. Najwyżej 10 takich skrzynek powinno być zapakowane do skrzyni ochronnej podług przepisu podanego pod p. a).

Poza tem obowiązują przepisy, podane dla splonek wybuchowych pod p. a).

- d) Detonatory ze wstawionymi w nich splonkami winny być zapakowane w ilościach najwyżej po 100 sztuk do mocnych skrzynek drewnianych o grubości ścianek 22 mm. Ścianki skrzynek powinny być łączone 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 splonek wybuchowych. Na skrzyni ochronnej powinien być wyraźny i trwały napis: „Detonatory 1b. 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 splonkach 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 1b. 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 1b. 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 wkretki 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 kablak z gumową nasadą, który swemi trzema ramionami obejmuje brzeg łuski i przez to jest zabezpieczony od zruszenia się. Zamiast kablaków można używać krążków tekturowych grubości przynajmniej 3 mm., które kładą 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 zastosowanie w armji, w ten sposób, aby nie mogła się poruszać.

Pokrywy zwykłych skrzynek drewnianych powinny być na wkretkach. 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 rączki 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 drewnianem 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 wkrotek 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 przeluszczonym 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. Skrzynki 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 pierwotnym fabrycznym 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 fugowanych 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 przelozzone 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.

Nabojów 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 p. I a B. dla materiałów wybuchowych 2-giej grupy.

Z zapalów silnych (p. 2) wolno nadawać do przewozu w przesyłkach pośpiesznych tylko splonki wybuchowe p. 2 a) i splonki elektryczne p. 2 b) przy zachowaniu przepisów, podanych pod A — do p. 2 a, (3) α).

C.

Zaświadczenia. Listy przewozowe.

Nadawca winien na liście przewozowym zaświadczyć, że własności i opakowanie przesyłanej amunicji odpowiadają wymaganiom rozdziału Ib. załącznika B do przepisów przewozowych kolei żelaznych.

Przy przesyłaniu naboju 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. Ia.

Przy dalszem przesyłaniu powyższych artykułów amunicji nie przez wytwórnie 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. Ponadto 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 (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 amunicji, materiałów wybuchowych i strzelniczych jak również 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 odpowiednio 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 itp.;
- 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 (kolodjumowego) i podobne przedmioty, zawierające nieznaczną ilość papieru kleinowego (kolodjumowego) 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 nieznaczną ilość bawełny strzelniczej kleinowej (kolodjumowej) 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 nieznaczną ilością fosforu, siarczku antymonu, siarki, cukru młecznego, ultramariny, materiałów lepjących (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 bezkształtnego czerwonego 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, firc 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 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%;

kurki, zawierające pikrynian magnezowy i chlorany, układać do torebek papierowych; rurki takie jednak muszą być opakowane tak, by nie mogły spowodować wybuchu przy uderzeniu, rzuconiu 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 stalą laną), blaszkami aluminiowymi, glejtą 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 wystrzałowego.

Przepisy o przewozie.

A.

Opakowanie.

(1) Do opakowania można używać tylko mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych skrzyń drewnianych. Do przedmiotów, wymienionych pod licz. 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 odnośne 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 wstrząśnień należy przedmioty te dobrze przesypywać trocinami;

d) przedmioty, wymienione pod 2 d;

a) listki zapalne — w mocne pudełka tekturowe z których każde może zawierać nie więcej niż 100 kapsli; po 12 pudełek listków zapalnych należy zawiązać 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; ognie 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 ognie 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.

Inne przepisy.

(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 (1c) oraz listków zapalnych (2d) 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 ust. I c, załącznika B do „Przepisów przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich”.

C.

Przewóz.

Ognie sztuczne (3) i ognie sztuczne sygnałowe (4) są wyłączone z przewozu jako przesyłki pośpieszne.

I d. Gazy zgęszczone, skroplone i rozłożone pod ciśnieniem.

Dopuszczone są do przewozu wymienione niżej gazy zgęszczone, skroplone i rozłożone pod ciśnieniem.

a) Gazy zgęszczone:

1. Kwas węglowy.
2. Gaz wodny, gaz świetlny i gaz mieszany (gaz olejowy z domieszką acetyleny nie więcej niż 30%);

3. Gaz olejowy (gaz tłusty).

4. Tlen, wodór, azot, gaz kopalniany, (metan) i powietrze zgęszczone, gazy obojętne (argon, neon, hel, krypton, ksenon).

b) Gazy skroplone:

5. Kwas węglowy, gaz olejowy, podtlenek, etane.
6. Amoniak, chlorowodorek węgla (fagen).
7. Chlor bezwodny, kwas siarkowy, czwórtlenek azotu.
8. Chlorek metylu, chlorek etylu, eter metylowy, metylamin, etylamin.
9. Powietrze ciekłe, tlen skroplony.

c) Gazy rozłożone pod ciśnieniem:

10. Amoniak rozpuszczony w wodzie w roztworze ponad 25% i nie przekraczającym ponad 50%.
11. Acetylen rozpuszczony w acetonie i wchłonięty w materię parowaną.

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 nimi przestrzenią. Naczynia te muszą być obłożone filcem i zamknięte zatyczką filcową w ten sposób, by uniknięcia znaczniejszego ciśnienia wewnątrz, nie przeszkadzały ułatwianiu się nadmiarowi 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 w razie rozbicia się naczyń, płyn nie mógł wyciekać. Do skrzyń nie można układać pakunkowych materiałów łatwozapalnych; 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 naczyń nie są konieczne. Przepisy, dotyczące zamykania naczyń szklanych, pod α), wymienionych obowiązują analogicznie także co do tych naczyń.

c) Wymiary naczyń spojonych przeznaczonych dla roztworów acetyleny 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 dotyczą bezpośrednio roztwór acetyleny, 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 acetyleny wskutek ciśnienia masy, mogło odbywać się swobodnie, i ażeby natężenie, jeżeli temperatura osiągnie 50% C., nie przekraczała 2/3 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). Próbne 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 tlenochlorku 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, tlenochlorku 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, żeby 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 do wkręcania, muszą one jednak zamykać naczynie tak szczelnie, aby zawartości jego nie można było rozpoznać po zapachu.

(2) Na naczyniach należy umieszczać napisy trwale 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 kopainianego (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. plynu 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	1 „ „ „ 0,80 l. „ „
» kwasu siarkowego	1 „ „ „ 0,85 l. „ „
» tlenocynorku węgla	1 „ „ „ 0,80 l. „ „
» chlorku metylu	1 „ „ „ 1,25 l. „ „
» chlorku 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, wymienionymi pod liczbą 5, 6 i 7 (z wyjątkiem chloru i bezwodnika azotawo - azotowego) i pod 8, jeżeli naczynia te zapakowane są w skrzyniach, wolno pakować z innymi przedmiotami.

(2) Naczynia z gazami zgęszczonymi i skroplonymi, wymienionymi pod 5, 6, 7 i 8 jeżeli nie są umieszczone w skrzyniach, powinny być zaopatrzone w odpowiednie przyrządy, zabezpieczające ruszaniu się. Wentyle naczyń muszą być zaopatrzone w przykrywki ochronne z żelaza kutego, stali lub kuto-lane; 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 napełnionymi gazami zgęszczonymi i skroplonymi wymienionymi pod 5, 6, 7 i 8 należy umieścić trwały 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 gościńcami;

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) Wagonów krytych:

1. dla gazów zgęszczonych (patrz a 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) Wagonów krytych lub niekrytych:

1. dla gazu olejowego, mieszanego i wodnego, lecz w okresie pory roku od marca do października włącznie wagony nie kryte 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 rozłożonych pod ciśnieniem, przyjmuje się do przewozu przy stosowaniu przepisów, wymienionych pod A, B, C i D odnośnie rodzaju materiałów, badania urzędowego, zaopatrzenia i napełnienia, przepisów wymienionych pod E ustęp (2) odnośnie wentylów oraz przepisów pod H. Naczynia powinny być trwale przytwierdzone do ramy wagonu, z którego zdejmować ich nie wolno.

b) Wagony - kotły, przeznaczone do przewozu gazów skroplonych, mające średnicę 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. Przykrywki ochronne 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 mniejszych ilościach, a mianowicie: kwas węglowy do 3 gramów, podtlenek azotowo-azotowy do 20 gramów, 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 potlenkiem azotu tylko do połowy; amoniakiem, chlorem i bezwodnikiem azotowo-azotowym tylko do $\frac{2}{3}$ części; dwutlenkiem siarki (kwasem siarkawym) i tlenochlorkiem węgla (fosgenem) tylko do $\frac{3}{4}$ części. Każdą rurę szklaną należy zapakować do zalutowanej puszkii 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 siarczany. 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”. Skrzynki zawierające nie więcej, niż 100 gramów tych materiałów, mogą być przewożone w wagonach krytych.

(3) Kapsle metalowe z kwasem węglowym (sodorem, sparklitem) zawierające najwyżej 25 gramów ciekłego kwasu węglowego i najwyżej 1 gram cieczy na 1.34 metra

sześciennej pojemności, można przewozić bez ograniczeń, jeżeli kwas węglowy jest czysty bez domieszki powietrza.

(4) Tlen zgęszczony do 0,3 kg/cm² w workach gumowych z nasyczonej tkaniny lub innych podobnych materiałów można przyjmować do przewozu 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).

Ie. Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne, lub podtrzymujące palenie.

Dopuszczone są do przewozu:

1. Metale alkaliów i ziem alkalicznych, jako to: sód, potas, wapń i t. p. oraz stopy tych metali z sobą;
2. Węglík wapniowy, 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 nadtlénka 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. Węglík 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. Mieszaniny 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 de soie 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 popędowe z bawełny lub konopi, obszycia tkackie, pancerzowe i uprężne, przędze i nici, wyroby siatkowe (sieci rybackie i t. p.).
9. Mieszaniny materiałów palnych, ziarnistych lub porowatych (dziurkowatych), nasycone olejem lnianym, pokostem, smolą 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, tutki i pierścienie papierowe.
12. Metale piroforyczne.
13. Cynkowy proszek.
14. Worki używane po drożdżach nieoczyszczone.
15. Masa 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 puszkii 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 naboii.

(3) Cynkoetyl i cynkometyl (4), jako też roztwory produktów w eterze należy pakować do mocnych grubych naczyń kamiennych (krzemionkowych 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 za pomocą 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 za pomocą listewek przybitych na zewnętrznych bokach skrzyń.

(6) Z materiałów wymienionych pod 8, 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, topionych na końcach, te zaś zapakowane w pudełka blaszane, wypełnione krzemionką lub innym materiałem ziemnym, suchym i również zalutowane.

(10) Cynk i proch muszą być zapakowane 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 wybuchowymi, (1a), amunicją (1b), materiałami zapalnymi i ogniami sztucznymi (1c) i materiałami zapalnymi wymienionymi w klasie III a 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) Tutki papierowe wymienione pod 11 wolno przewozić jedynie pod warunkiem zamieszczenia w liście przewozowym zaświadczenia, iż rzeczony przedmioty, 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 10⁰ 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) Nitocelulozowe 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 III a B), ust. (4).

KLASA III.

Materiały zapalne.

III a. Ciecze zapalne.

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 smoly węgla brunatnego, oleje torfowe i łupkowe, nafta asfaltowa i destylaty z nich, węglowodory innego pochodzenia (np. odpadki po zgęszczeniu gazu olejowego), niezapalające się przy stanie barometru, wynoszącym 760 mm. w odniesieniu do poziomu morza w przyrządzie Abel-Pensky'ego w temperaturze poniżej 21⁰ C. lub w przyrządzie systemu Pensky-Martens'a w temperaturze powyżej 100⁰ C.;
- b) ropa naftowa (olej skalny) i nafta oczyszczona, nafta oleju skalnego, oleje otrzymane ze smoly 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 wyprzedzają gazy zapalne w temperaturze poniżej 21⁰ C, a w 15⁰ C mają ciężar gatunkowy większy niż 0,680.

Oleje ze smoly węgla kamiennego, które w 15⁰ 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 oleju skalnego lub ze smoly z węgla brunatnych, jeżeli materiały te mają w 15⁰ C ciężar gatunkowy, wynoszący nie więcej, niż 0,680.

2. **Ciecze**, otrzymane w części z mieszanin oleju skalnego lub z innych cieczy podobnych łatwo zapalnych w części z żywicy, kauczuku, gutaperki, mydła, asfaltu, smoly lub tym podobnych materiałów.

3. **Eter etylowy**, (eter siarczany) czysty lub zmieszany z innymi cieczami (np. krople Hoffmana), rozczyni 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 jednoprocetowe rozczyny 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 (smołowiec) 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 zamkniętych 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 (bezkach).

(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 piecionych 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, sitowia, trzciny lub podobnych łatwozapalnych materiałów, powinna być wówczas napojona roztworem gliny, wapna i t. p. w połączeniu ze szkłem rozpuszczalnym.

(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 pod 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 „Przewracać ostrożnie” (patrz wzór kartek przy końcu załącznika);
- b) przesyłki należy ułożyć w wagonie bezpiecznie; kosze i kubły otwarte należy przymocować do wagonu; nie można ich ustawiać jedne na drugich;
- c) naczynia, które uległy uszkodzeniu w drodze, należy niezwłocznie wyladować; 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) dwusiarcezek 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 przedpalne pochodzenia roślinnego i ich odpadki, słoma (również słomka kukurydzowa, ryżowa i lniana), 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 kolodjową.

(3) Coluloid 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 przyjmuje 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 arsenowy (dym hutniczy), arsenik żółty (siarczek arsenu, auripigment), arsenik czerwony (realgar), arsenik rodzimy (kobalt skorupowy 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 (siarczan rtęciowy czerwony), farby miedziowe, w szczególności grynszpan, zielone i niebieskie barwniki miedziowe, octan ołowiu;
 - b) inne preparaty ołowiowe, w szczególności glejta (masykot), minia, biel ołowiowa i inne farby ołowiowe; pozostałości ołowiowe.
7. Siarczan miedziowy i mieszaniny siarczynu miedziowego z wapnem, sodą i substancje podobne (proszek do papki bordoskiej i inne), kwas szczawikowy i szczawian potasu w stanie stałym.
8. Chlorany. Dwutlenek baryum. Natriumacyd (Azoture de sodium).
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, prześcielając 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 chłoniczymi.
- (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 natriumacid (azoture de sodium) powinno się zaopatrzyć napisem: „Chronić przed wilgocią”.

(10) Anilinę (olej anilinowy) należy pakować do naczyń żelaznych lub do mocnych bardzo i zupełnie szczelnych beczek 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 je pakować do naczyń szklanych ułożonych w ściśle szczelnych naczyniach z blachy białej i przesypywanych suchą krzemionką;
- b) materiały wymienione pod 1, 3 i 8, w ilościach do 5 kg., z których cyanku potasu, cyanku sodu i chloranów dwutlenku baryum natriumacid (azoture de sodium) 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 ładować wraz z produktami spożywczymi lub użytkowymi.

(3) Również materiałów wymienionych pod 3, 5 i 8, nie można ładować razem z kwasami materiałów zaś wymienionych pod 5 — nawet z solami kwaśnymi. Wagony - cysterny z materiałami wymienionymi pod 5, należy stawiać w pociągu w ten sposób, aby je przedzielał od wagonów z kwasami ciekłymi przynajmniej jeden wagon.

(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 go 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 spoin 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 przyśrubowanymi mocno pokrywkami metalowymi. Wagony-cysterny z materiałami wymienionymi pod 5, należy stawiać w pociągu w ten sposób, aby nie przedzierał od wagonów z kwasami cieklymi przynajmniej jeden wagon.

C.

Przewóz.

Wyląca 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 6a.

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 $\frac{1}{2}$ 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 (saletrzany, serwaser) i ich mieszaniny, kwas solny, kwas fluorowodorowy i roztwory zawierające więcej niż 40% kwasu octowego.

2. Chlorek siarki, tuzież azotan i siarczan żelazowy (zaprawy żelazowe).

3. Ług żrący (ług sodowy, ług potasowy i t. p.), pozostałości od rafinowania olejów, amoniak rozpuszczony w wodzie nie więcej 25%.

4. Brom.

5. Bezwodnik kwasu siarkowego.

6. Chlorek acetylu, pięciochlorek antymonu, chlorek chromylu, tlenochlorek fosforu, pięciochlorek fosforu (nadchlorek fosforu), trójchlorek fosforu, chlorek siarczyny, chlorek tionylu i kwas chlorosulfonowy.

7. Dwutlenek wodoru.

8. Siarczek sodowy i koks sodowy (natronkoks).

9. Dwusiarczek sodu (tlenek wapna).

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 zawartego w nich materiału. Co do kwasu fluorowodorowego (1) patrz ust. (5). Zamknięcie musi być takie, aby nie mogło ule-

gać 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), prześcielając odpowiednim materiałem. 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 dymiącym 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 prześcielania i przesypywania 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 zwarcim (krótkim spięciem).

Jeżeli ogniwa zrobione są z materiałów odpornych, jak drzewo z wykładziną, z ołowiu lub twardej kauczuk, z takim urządzeniem w górze, które w zupełności zabezpiecza płyn żrący przed rozpryskaniem w stopniu zagrażającym niebezpieczeństwem wówczas takie opakowanie ogniw i baterji akumulatorów nie jest konieczne, jeżeli one zapomocą odpowiednich urządzeń, jak podstawy, przegrrody, 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 stały 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) Materiały, 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. Fiaszki mniejszej pojemności można pakować w mocne skrzynie dre-

wniane podzielone na oddzielne przegródki podług liczby flaszek; jedna skrzynia może zajmować nie więcej, niż cztery przegródki;

7) 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;

8) 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 antabarni. 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 B 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. Ścięta świeże, świeże obrzynki i odpadki skórzane, przeznaczone do wyrobu kleju, nieprzewapnione, jako też odpadki od tych dwójga materiałów, 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 z kotłów 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 falkalja 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, szczelnie i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (beczek, kubłów, skrzyń) — takich, któreby nie przepuszczały przykłej wonej zawartości na zewnątrz;

b) przedmioty wymienione pod 2,—do mocnych, szczelnie i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (beczek, kubłów, skrzyń) lub do mocnych nieprzemakalnych i dobrze zawiązanych worków, nasyconych odpowiednim środkiem odkażającym jako to: kwasem karbolowym lub lizolem, w celu usunięcia przykłej wonej, wydzielanej przez te przedmioty; jednakże worków do opakowania 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 żołądków 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, szczelnie i dobrze zamkniętych naczyń metalowych, lub drewnianych;
- f) nawóz z gołębników (8) — w mocne, szczelnie 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 50%-wym roztworem kwasu karbolowego, lub innymi odpowiednimi środkami odkażającymi, w celu zabezpieczenia przed zgniłą 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 uczuć. Każda tego rodzaju przesyłka, musi być przykryta oponą z grubej tkaniny (t. zw. płótna chemicznego), 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;
- 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 cielece pod (4) należy pakować w ten sam sposób, jaki jest wskazany w ust. (1) d);
- d) materiały wymienione pod 5, należy przykryć zupełnie dwoma 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. Pomiędzy 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 czasu 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) Naczyń 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 naładunkowego, względnie wyładunkowego. Kolej ma również prawo żądać od nadawcy i odbiorcy, by zarówno ładowanie jak i wyładowanie śmieci domowych było uskuteczni-

zapomocą odpowiednich przyrządów, zabezpieczających w zupełności śmieci 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, celem usunięcia tej woni.

(7) Materiał wymieniony 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 rozprószaniem, lub też szczelnych wagonów niekrytych pod oponami. Przedmioty pod 1, 2, 5, 6, 7 i 8 (z wyjątkiem świeżych ściągów 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) a1). Do przewozu suchego kału psiego, którego opakowanie odpowiada przepisom zawartym pod A (2), f), w zdaniu ostatniem można używać wagonów krytych lub niekrytych, dobrze oponami okrytych.

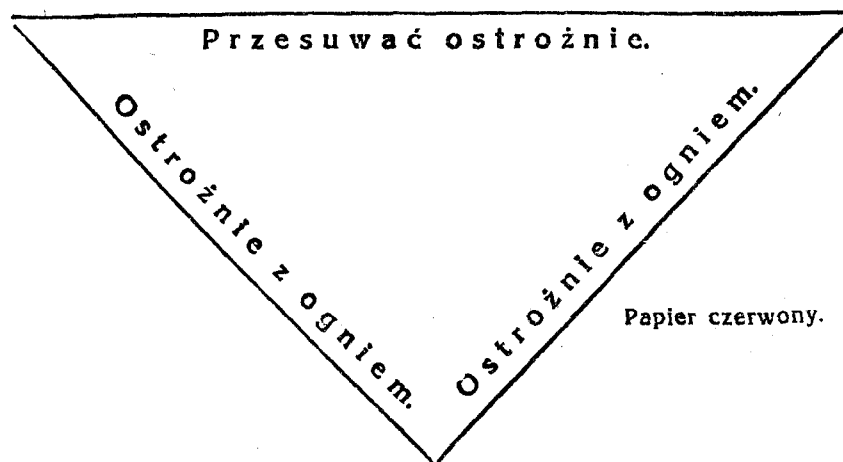
(8) Naczynia próżne, oraz zwracane opony, muszą być dokładnie oczyszczone i poddane działaniu środków odkażających, tak aby nie wydzielały woni gnilnej. W liście przewozowym należy zaznaczyć poprzednie ich użycie. Przewozić je można tylko na wagonach niekrytych.

(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 wielkim ciśnieniu wywiązujących się gazów. Wagony należy odkażać według ust. (5) niezwłocznie po wyladowaniu, jeżeli ładunek ich pochodził ze zwierząt, dotkniętych księgosuszem, wąglikiem, 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 IIIa. B.

Rozmiar $\frac{1}{8}$ wielkości naturalnej.



Uwaga: Części listu przewozowego obwiedzione linjami grubymi wypełnia koleją, pozostałe zaś — nadawcą.



Pieczęć kontrolna kolei.

Odprawiono do	Formalności celne, podatkowe lub policyjne na stacji
przez	

List przewozowy na przesyłkę zwyczajną

Przewóz dokonywa się na podstawie Taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt kolejami żelaznymi w Polsce Część I oraz Taryf towarowych wewnętrznych.

W a g o n		
Rodzaj i numer*).	Cecha własności*).	Ładowność (kg.) lub powierzchnia (m ²)
№ listu przewoz.		
*) Wpisuje nadawca, jeżeli sam naładował przesyłkę.		

Imię i nazwisko odbiorcy

Dokładny adres odbiorcy

Stacja przeznaczenia

Miejsce dostarczenia (jeżeli znajduje się ono poza stacją przeznaczenia)

Żądana przez nadawcę:

a) droga przewozu

b) taryfa mająca być zastosowaną

Wskazania nadawcy co do postępowania celnego, podatkowego lub policyjnego, wyszczególnienie odnośnych dowodów i inne oświadczenia, przewidziane w Taryfie ogólnej Część I obowiązującej na kolejach polskich.

Cechy	Numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Nazwa towaru	Waga wskazana przez nadawcę (kg.)	Waga rzeczywista określona przez koleją (kg.)

Miejsce i data sporządzenia listu przewozowego dn. r.

Podpis i dokładny adres nadawcy

Stempel stacji nadawczej i data przyjęcia przesyłki do przewozu.	Stempel stacji przeznaczenia i data powiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki.	Stempel wagi.
--	---	---------------

Załącznik C № 1.

(do art. 55 „Taryfy ogólnej Część I”).

Oświadczenie nadawcy co do
opłat uiszczonych zgóry

Kwota ubezpieczenia dostawy
przesyłki w sumie
(słowami)

Kwota zaliczenia
(słowami)

Kwota zaliczki w gotowiznie
(słowami)

Opłacono przez nadawcę	RACHUNEK	Waga zaokrąglona (kg.)	Klasa taryfy	Stawka za 100 kg.	Do pobrania od odbiorcy			
	Zaliczenie							
	Prowizja za zaliczenie							
	Zaliczka w gotowiznie							
	Prowizja za zaliczkę							
	Opłata za ubezpieczenie dostawy przesyłek . .							
	Opłata stemplowa							
	Przewoźne do							
	Suma ogólna							

Stemple stacyj zdawczych na inne koleje:

Uwaga: Część listu przewozowego obwiedzione linjami grubymi wypełnia koleją, pozostałe zaś — nadawca.



Pieczęć kontrolna kolei.

Odprawiono do	Formalności celne, podatkowe lub policyjne na stacji
przez	

List przewozowy

na przesyłkę pośpieszną

Przewóz dokonywa się na podstawie Taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt kolejami żelaznymi w Polsce Część I oraz Taryf towarowych wewnętrznych.

W a g o n		
Rodzaj i numer*).	Cecha własności*).	Ładowność (kg.) lub powierzchnia (m ²)
№ listu przewoz.		
*) Wpisuje nadawca, jeżeli sam naładował przesyłkę.		

Imię i nazwisko odbiorcy

Dokładny adres odbiorcy

Stacja przeznaczenia

Miejsce dostarczenia (jeżeli znajduje się ono poza stacją przeznaczenia)

Żądana przez nadawcę:

a) droga przewozu

b) taryfa mająca być zastosowaną

Wskazania nadawcy co do postępowania celnego, podatkowego lub policyjnego, wyszczególnienie odnośnych dowodów i inne oświadczenia, przewidziane w Taryfie ogólnej Część I obowiązującej na kolejach polskich.

Cechy	Numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Nazwa towaru	Waga wskazana przez nadawcę (kg.)	Waga rzeczywista określona przez koleją (kg.)

Miejsce i data sporządzenia listu przewozowego dn. r.

Podpis i dokładny adres nadawcy

Stempel stacji nadawczej i data przyjęcia przesyłki do przewozu.	Stempel stacji przeznaczenia i data powiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki.	Stempel wagi.
--	---	---------------

*) na stronie niniejszej i na odwrotnej u góry i u dołu winien być czerwony pas przez całą szerokość załącznika. (Szerokość p

Oświadczenie ogólne nadawcy co do stanu opakowania towarów.

Niniejszem oświadczam, iż towary, nadawane przeze mnie w ekspedycji towarowej stacji

a mianowicie: _____

nie posiadają wymaganego przez „Taryfę ogólną Część I^a” opakowania, mianowicie: _____

UWAGA. Oświadczenie to posiada znaczenie w tym tylko wypadku, jeżeli w liście przewo-
zowym zamieszczone zostało powołanie się na nie.

Dnia _____ 19____ r. _____

Podpis nadawcy _____

Zlecenie dodatkowe.

Upraszam ekspedycję towarową stacji _____ Dyrekcji _____
aby nadana dn. _____ 19____ r. do stacji _____
Dyrekcji _____ za listem przewozowym № _____ następującą przesyłkę:

Cechy i numery	Ilość sztuk	Rodzaj opakowania	Zawartość przesyłki	Waga w kg.

- 1) wydała mi z powrotem na stacji nadawczej;
- 2) zatrzymała w drodze i wydała na stacji _____ P. _____
(nazwisko i adres)
- 3) zwróciła na stację nadawczą;
- 4) wydała na stacji przeznaczenia nowemu odbiorcy p. _____
(nazwisko i adres)
- 5) wydała z pobraniem zaliczenia, zmniejszonego do kwoty _____

(s ł o w a m i)

- 6) wydała bez pobrania zaliczenia;
- 7) wydała bez pobrania przewoźnego i innych należności;
- 8) zatrzymała na stacji przeznaczenia do dalszego rozporządzenia.

(podpis)

_____ dn. _____ 19____ r,

UWAGA: Zlecenia zbyteczne należy przekreślić.

PRZEPISY O ŁADOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH.**A. Ładowanie drzewa o prawidłowej powierzchni.**

(drzewo rżnięte lub ciosane).

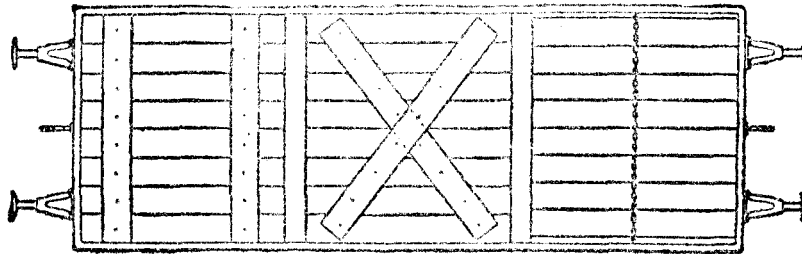
§ 1.

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

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

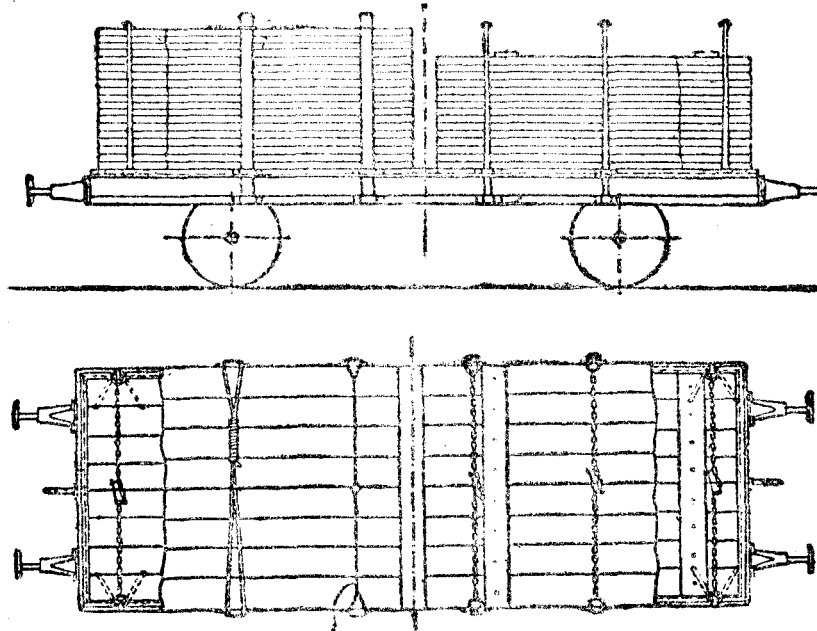


Rys. 4.

**a. Ładowanie na jednym wagonie.**

⁶ Wagony bez burt powinny być zaopatrzone w należyłą ilość drewnianych, lub żelaznych kłonic, lub wsporników widelkowych (porównaj ustęp 6), które muszą być tak ustawione, ał stos ładunku był przytrzymywany z każdej strony co najmniej przez dwie kłonicy, lub 2 widelkowe. Naprzeciwległe kłonicy, lub wsporniki widelkowe należy ściągnąć naprężonym łańcuchem, lub sznurami, albo wyżarzoną drutem, średnicy przynajmniej 3 mm. (patrz rysunek

Rys. 5.

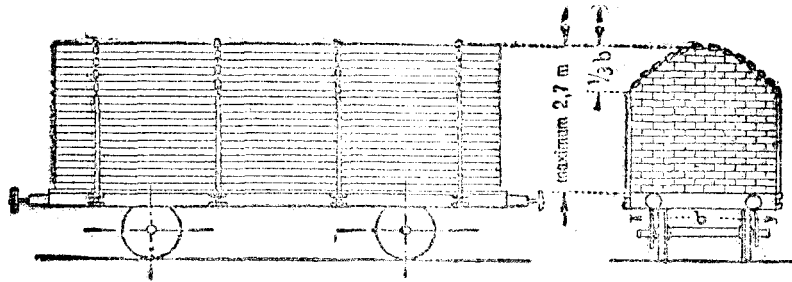


Drut o średnicy
co najmniej 3 mm.

Zabezpieczenie od usunięcia się
stosownie do wskazań na Rys. 4

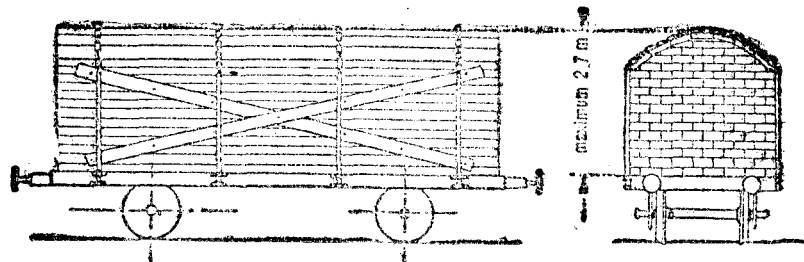
• Jeśli ładuje się ponad wierzch kłonic, lub wsporników widelkowych, to wysokość wystającej części ładunków nie może przekraczać jednej trzeciej jego szerokości, wogóle zaś ładunek nie może się wznosić nad podłogę wagonów wyżej 2,7 metra; ładunek powinien być u góry ułożony łukowo i ściągnięty łańcuchami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

Rys. 6.



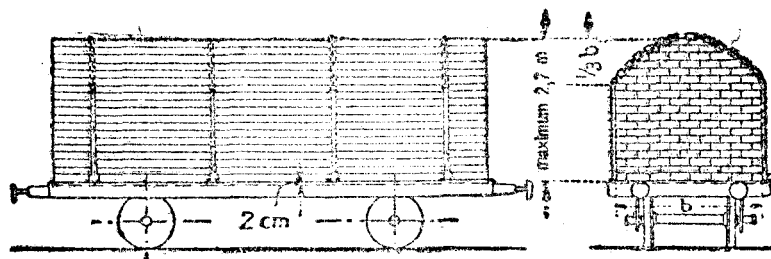
• Deski, ale nie inne drzewo rżnięte, można układać tak samo szeroko ponad kłonicami, lub wspornikami widelkowymi, jak i między nimi, o ile przybicie do ładunku poza kłonicami, lub wspornikami widelkowymi desek na krzyż, zapobiega ich zesuwaniu się (patrz rys. № № 7 i 9).

Rys. 7.

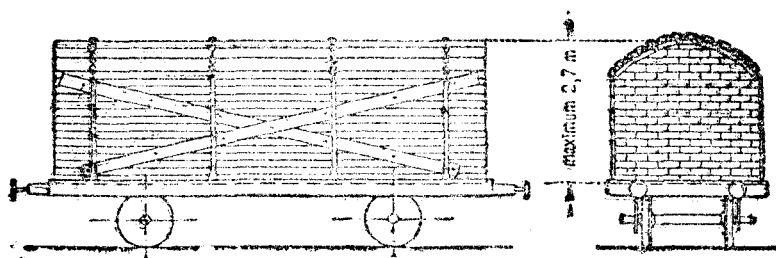


• W razie użycia luźnych wsporników widelkowych, wagony muszą mieć wystające nad podłogą obrzeża, przynajmniej 2 cm. wysokie. Wsporniki wstawia się wewnątrz obrzeża. Przy użyciu żelaznych wsporników do ładowania innego rżniętego drzewa, nie desek, należy zachować największą ostrożność; ładunek trzeba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

Rys. 8.



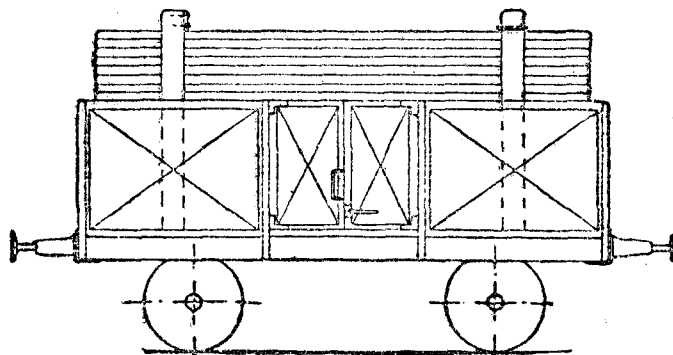
Rys. 9.



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

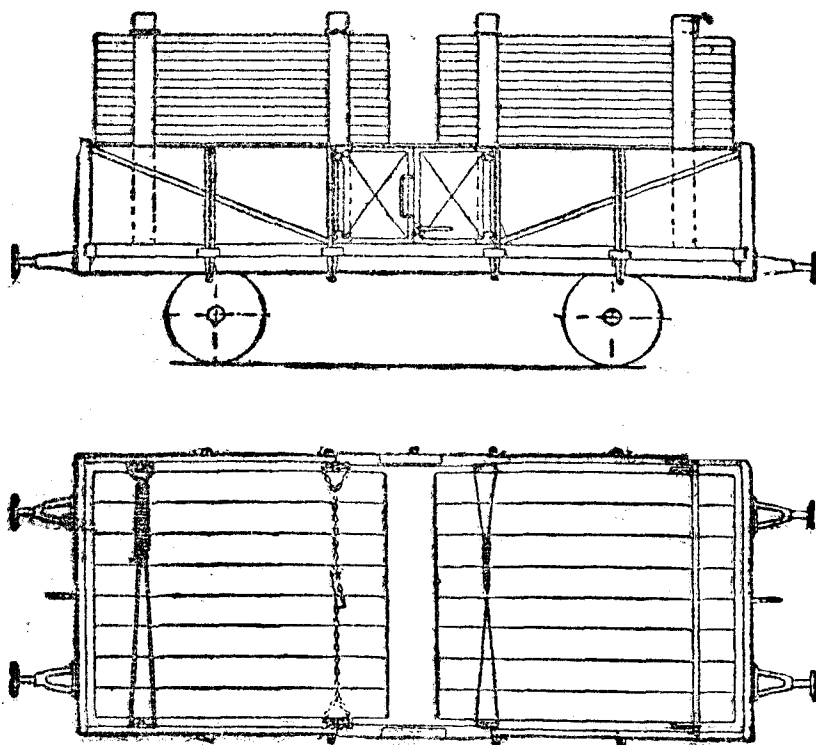
Umocowanie za pomocą łańcuchów, powrozów, wyżarzonego drutu, desek, lub lat.

Rys. 10.



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

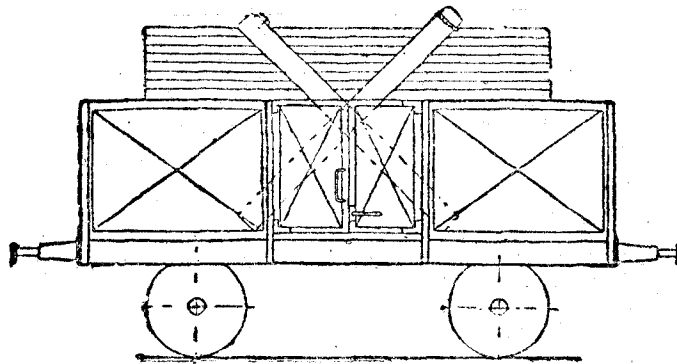
Rys. 11.



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

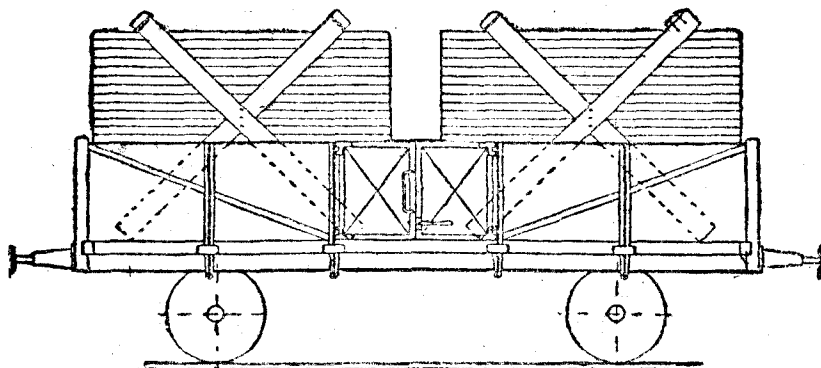
Umocowanie zapomocą łańcuchów, powrozów, wyżarzonego drutu, desek lub łat.

Rys. 12.



Umocowanie zapomocą łańcuchów, powrozów, wyżarzonego drutu, desek lub łat.

Rys 13.

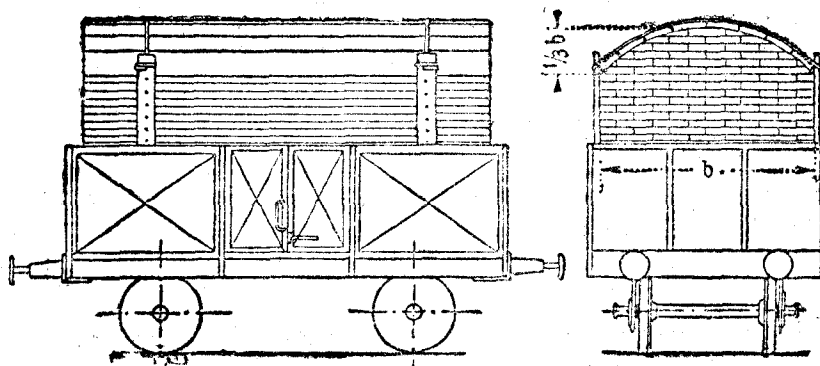


⁹ Jeżeli ładunek składa się z drzewa, które nie może być ułożone na zakładkę (belki, łaty, drzewo rżnięte połączone w wiązki i t. p.), to każda podpora musi mieć przekrój poprzeczny co najmniej 50 cm. kw. przy najmniejszej grubości 2,4 cm.

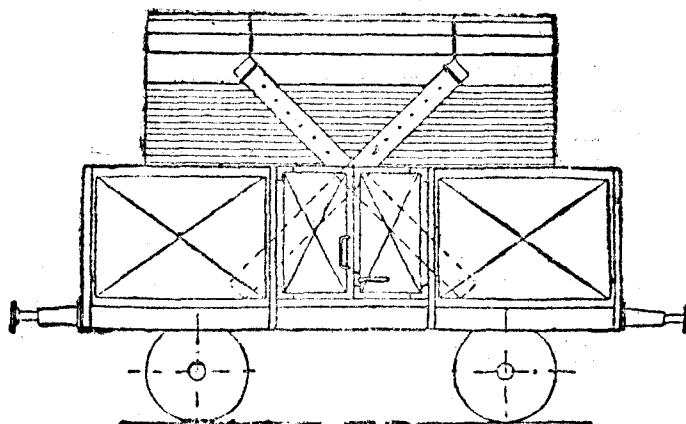
¹⁰ Podpory lub deski, postawione na krzyż, o grubości co najmniej 2,4 cm. mogą być również połączone zapomocą desek, lub łat przybitych gwoździami.

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

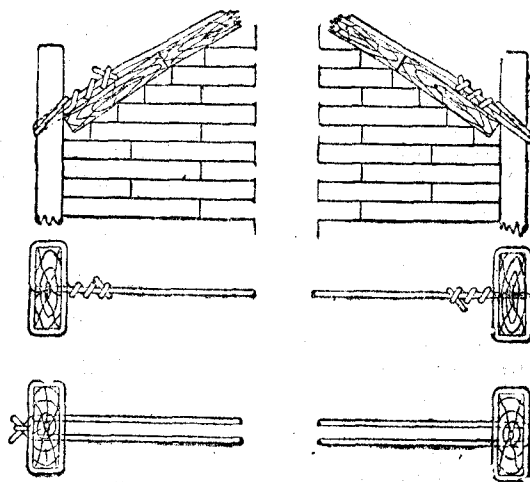
Rys. 14.



Rys. 15.

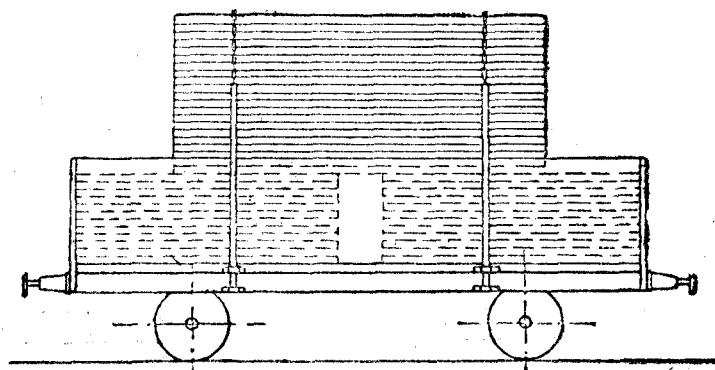


Rys. 16



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

Rys. 17.



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

¹³ Naprzeciwległe kłonicy pokrętnic powinny być ściągnięte naprężonymi łańcuchami.

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

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

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

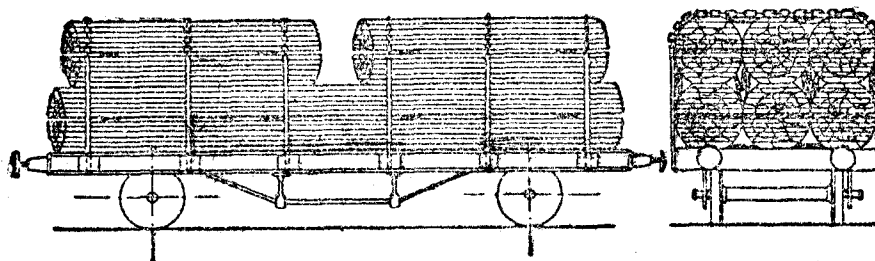
B. Ładowanie desek w kłodach.

§ 2.

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

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

Rys. 18.



C. Ładowanie drzewa o nieprawidłowych powierzchniach.

a. Na jednym wagonie.

1. Do wysokości kłonic, lub burt bocznych.

§ 3.

¹ Między kłonicami drzewo może być ładowane tylko wzdłuż wagonów.

² Przy ładowaniu do wysokości 1 metra nie potrzeba wiązać kłonic lub burt łańcuchami lub t. p.

³ Przy ładowaniu wyżej niż 1 metr przynajmniej 2 pary naprzeciwległych kłonic, lub burt powinny być ściągnięte nad ładunkiem łańcuchami, lub linami, które należy naprężyć zapomocą kołu (przetyczki).

§ 4.

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

§ 5.

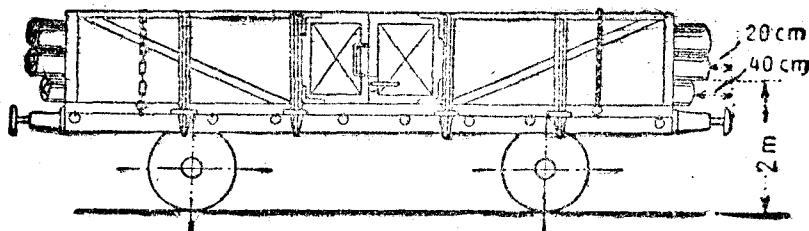
¹ Drzewo może być ładowane wewnątrz burt poza końce wagonów po usunięciu ścian czołowych, jeśli to umożliwi ułożenie dwóch stosów. Toż samo stosuje się, jeżeli długość drzewa przekracza długość podłogi.

² Burty boczne powinny być ściągnięte łańcuchami, lub linami, co najmniej w dwóch miejscach (patrz rysunek 19). Podkładki poprzeczne należy układać podług wskazań punktu 2-go § 7 (patrz rysunek № 21).

³ Ładunek na wagonach otwartych może wystawać poza czołownice wagonów tylko tak daleko, aby między wystającym ładunkiem a tarczami nieściśniętych zderzaków, pozostawała przestrzeń

wolna, wynosząca co najmniej 40 ctm. przy wysokości od powierzchni szyn do 2 metrów, powyżej zaś 2 m. co najmniej 20 ctm. Oprócz tego dla umożliwienia zakładania sprzęgła należy zostawić wolne miejsce nad hakiem, najmniej 20 ctm. w górę i najmniej 20 ctm. w bok od jego środka (patrz rysunek 19). Jeżeli ładunek wystaje ponad czółownice więcej niż na to pozwala przepis powyższy, należy dodać wagon ochronny.

Rys. 19.



2. Wyżej burty bocznych.

§ 6.

¹ Umożliwienia i zamknięcia drzwi i ruchomych części ścian wagonowych powinny być zrobione mocno i znajdować się w stanie dobrym.

² Przy stosowaniu podpórek (patrz § 7 i następne) wysokość ich ponad podłogę:

w razie ładowania na wagony o szerokości w prześwicie najwyżej 2,735 m., może być nie większa niż 2,5 m.;

w razie ładowania na wagony o większej szerokości w prześwicie — nie większa niż 2,4 m

§ 7.

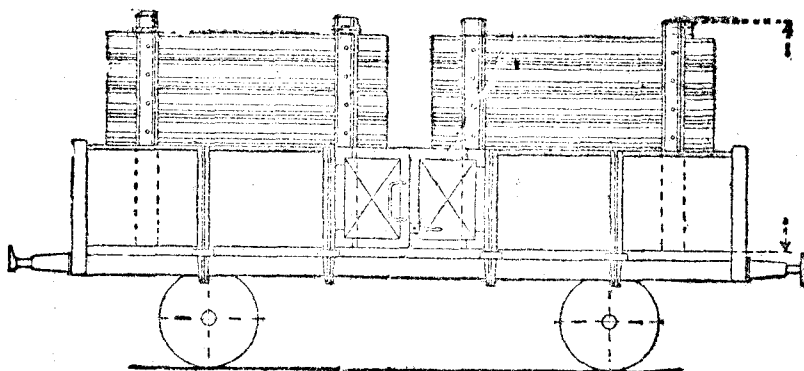
¹ Drzewo dłuższe nad 2,4 metra może być ładowane ponad burty, lecz tylko wzdłuż wagonów, jeśli po obu stronach z każdego stosu będą postawione 2 kawały drzewa grubości co najmniej 15 cm., przybite do zewnętrznych części ładunków mocnymi gwoździami, długości co najmniej 75 mm. a górne końce naprzeciwległych podpórek zostaną ściągnięte sznurami, łańcuchami, drutem, deskami, lub łatami.

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

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

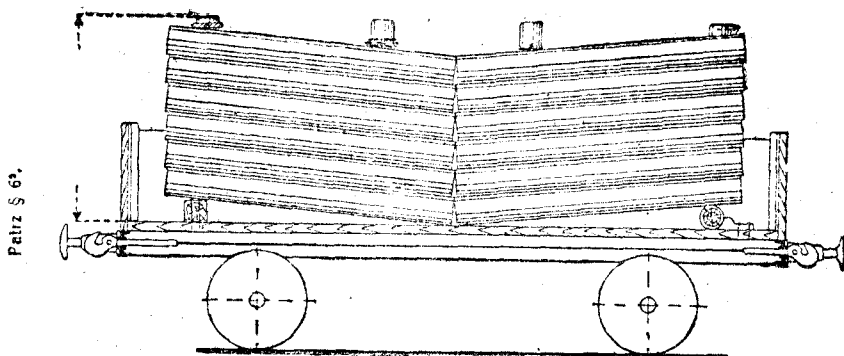
³ Ten sposób ładowania jest niedozwolony do wagonów kolei włoskich.

Rys. 20.



Patrz § 6.

Rys. 21.



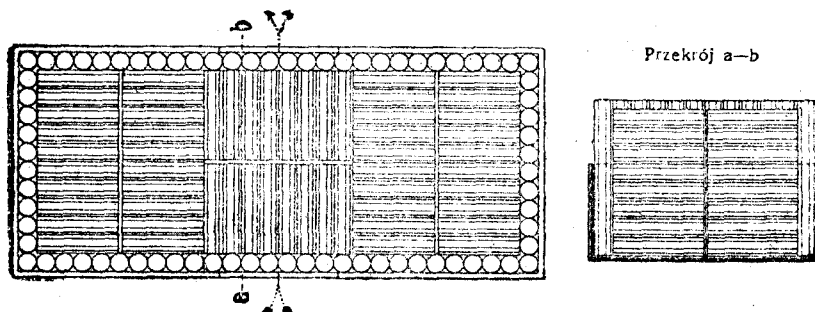
§ 8.

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

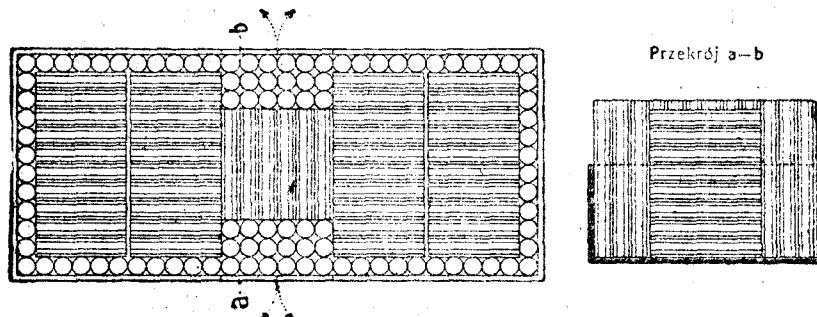
§ 9.

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

Rys. 22.

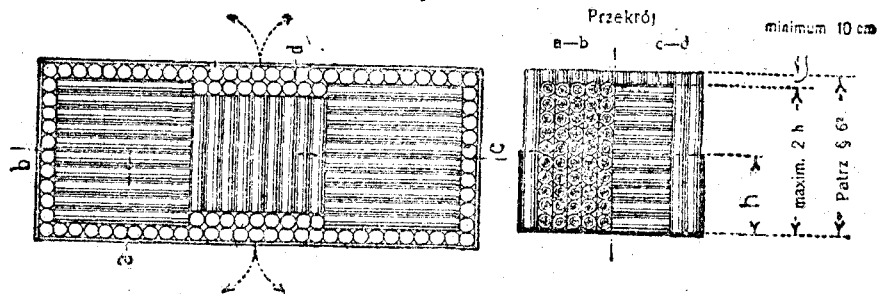


Rys. 23



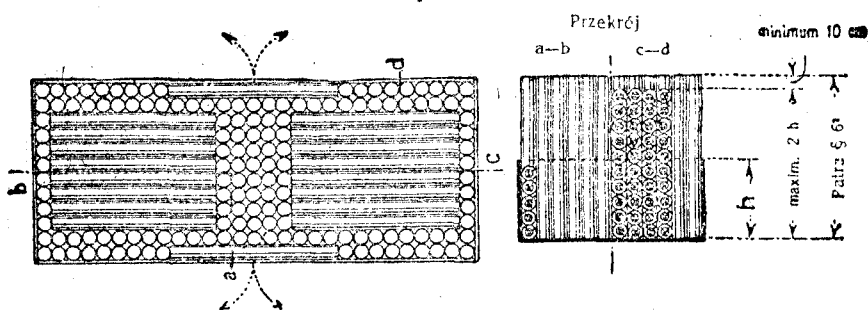
² Jeśli wskutek zbytnej długości kłoców ładunek pomiędzy drzwiami nie może być ułożony wpoprzek wagonów, należy ułożyć przed obu drzwiami, aż do górnego krańca burty dostateczną poziomą warstwę kłoców. Kłocze te powinny biec wzdłuż wagonów i mieć oparcie o ściany nieruchome. W tym wypadku trzeba tę warstwę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

Rys. 24.



⁸ Jeśli się ma tylko jeden szereg podpór postawionych bezpośrednio na podłogę wagonów, to ładunek, leżący między podporami, może być doprowadzony do podwójnej wysokości burt bez stosowania szczególnych środków przytwierdzenia (porównaj § 10) patrz rysunek 25.

Rys. 25.



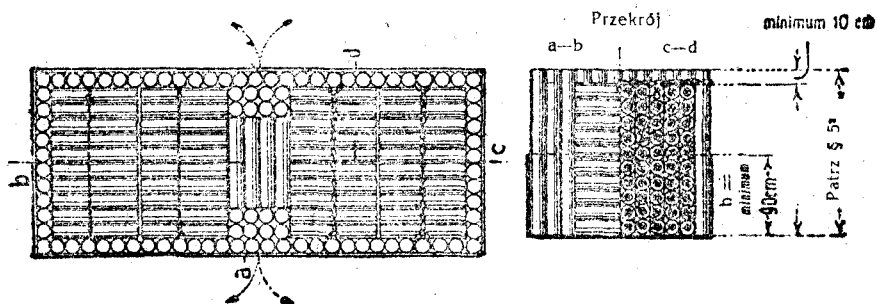
⁴ Zamiast wspomnianego wyżej jednego szeregu podpór, można postawić podwójny wieniec z drzewa grubości od 6 do 9,5 cm.

§ 10.

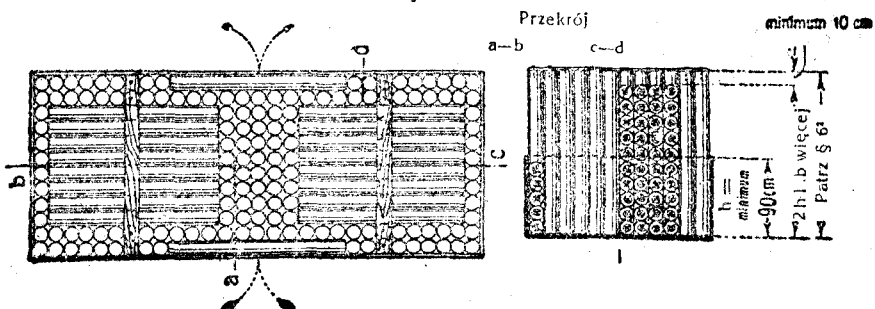
¹ Jeśli podpory mają średnio przynajmniej 15 cm. długości, ładunek może przekraczać podwójną wysokość burt, o ile w każdym ze stosów sznurami, łańcuchami, drutem (patrz rysunek № 26) lub deskami, czy łatami (patrz rysunek № 27) zostaną przymocowane po dwie naprzeciwległe podpory, znajdujące się wprost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

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

Rys. 26.



Rys. 27.



§ 11.

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

² Zezwala się odstąpić od powyższego, jak wskazano w punkcie 4-ym (§ 9).

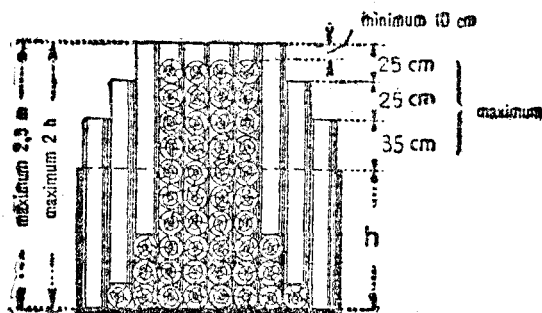
§ 12.

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

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

³ Odstępstwa od powyższego, wskazanego w punkcie 4 § 9, nie dopuszcza się.

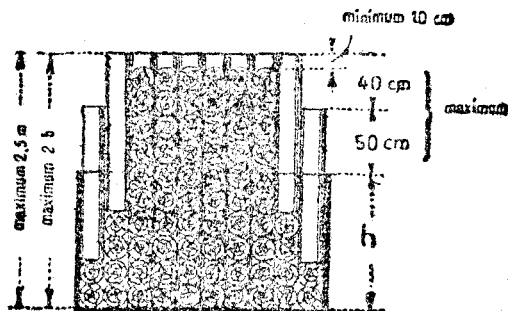
Rys. 28.



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

⁵ Odstępstwa, wskazanego w punkcie 4 § 9, nie dopuszcza się.

Rys. 29.



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

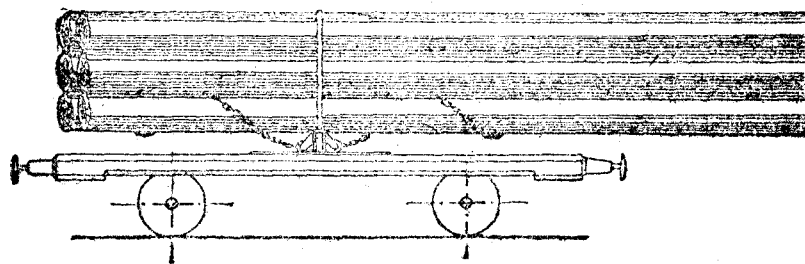
§ 13.

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

² Wagony z pokrętnicami bez rozwory, lub wagonu pośredniego, dopuszcza się do przewozu grubszego drzewa, jeśli ruchome pokrętnice są opatrzone kolcami, które mogą się wciskać w drzewo i jeśli ładunek każdego wagonu, a więc ciężar, spoczywający na każdej pokrętnicy, wynosi przy-

najmniej 7500 klg. wagi. Oprócz tego należy owinąć średni pień, lub dwa boczne najniższej warstwy ładunku dwoma mocnymi łańcuchami, znajdującymi się przy pokrętnicach (patrz rysunek № 30). Jeżeli na końcach łańcuchów, znajdują się haki, należy je wbić w drzewo.

Rys. 30.



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

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

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

a) Ładowanie na jednym wagonie.

§ 14.

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

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

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

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

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

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

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

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

§. 15.

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

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

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

⁴ Jeżeli pokrętnice są żelazne lub okute żelazem, nie należy kłaść żelaza na żelazo, ale położyć i umocować między niemi kawałek miękkiego drzewa szerokości pokrętnicy, a grubości najmniej 6,5 cm.

⁵ Co do reszty należy trzymać się wskazań § 14.

E. Przepisy o ładowaniu skrzyń z wielkimi taflami szklanymi na niekryte wagony towarowe.

§ 16.

Skrzynie należy ładować wprost na podłogę wagonu.

§ 17.

W razie ładowania kilku skrzyń na jednym wagonie, należy je stawiać tuż koło siebie bez żadnych odstępów i połączyć od strony czołowej zapomocą poprzeczek lub krzyżaków w jedną całość. Skrzynki różnej długości należy o ile możliwe tak ustawiać, aby ściany czołowe tej samej strony stanowiły jedną płaszczyznę. W takim razie, gdyby skrzynie miały z powodu swej wysokości przy załadunku w pozycji stojącej przekroczyć skrajnie, wolno je również ładować na skośnych rusztowaniach (koziolkach do ładowania) jedno lub obu stronach.

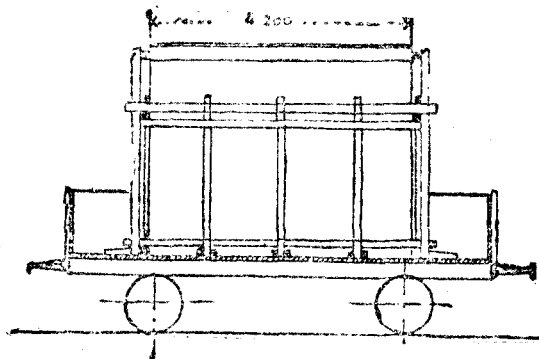
§ 18.

Skrzynie należy łączyć w sposób chroniący je od przewrócenia się, lub przesunięcia w kierunku ścian czołowych czy bocznych wagonu. W tym celu należy przybić lub przyśrubować do podłogi wagonu wzdłuż całego obwodu skrzyń kłocce lub podkłady o wysokości od 6 do 10 cm. Przy skrzyniach o tak znacznej objętości, że samo umieszczenie kłoców, czy podkładów przymocowanych do podłogi od strony ścian czołowych wagonu nie byłoby w stanie zapobiec ich przesunięciu się, należy ponadto pomiędzy kłocce lub podkłady a ściany czołowe wagonów wklinować silne kawałki drzewa o gładkiej spodniej powierzchni i przybić lub przyśrubować je do podłogi wagonu. Gwoździe lub śruby muszą być odpowiednio grube i długie. Wzbronione jest używanie gwoździ umacniających, któreby mogły uszkodzić podłogę wagonu. W razie użycia skośnych rusztowań (kozłów), należy je również umocnić dookoła zapomocą kłoców.

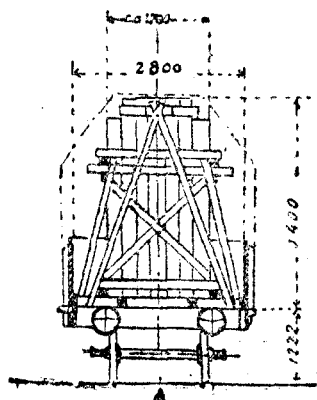
§ 19.

W miarę potrzeby, w każdym razie przy wysokości co najmniej 2 m. należy zabezpieczać skrzynie przed obaleniem czołowych skrzyń. Podpory należy sporządzać z łupanych okrągłaków, o średnicy co najmniej 12 cm. Końce ich powinny być skośnie ścięte i wygładzone, a ponadto przybite względnie przyśrubowane tak do skrzyń, jak i do podłogi wagonu. Punkt oparcia tych podpór powinien znajdować się co najmniej w $\frac{2}{3}$ wysokości skrzyń. Podpory te powinny tworzyć z podłogą wagonu kąt nie większy niż 70 stopni. O ile podpory te nie wspierają się o podłogę tuż u ścian bocznych wagonu, należy je zabezpieczyć przed obsunięciem się, przez przybicie kłoców lub podkładów grubości 6 do 10 cm. (patrz następujące rysunki).

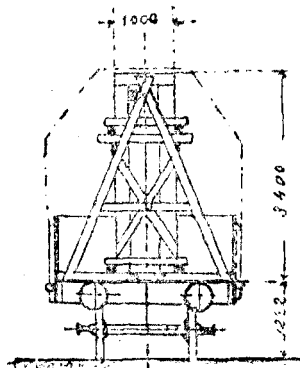
Rys. 31.



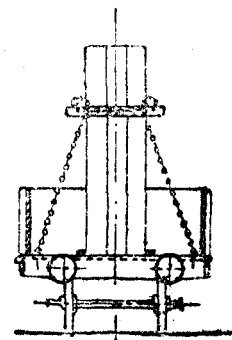
Rys. 32.



Rys. 33.



Rys. 34.



§ 20.

W razie załadowania skrzyń różnej długości i wysokości, należy umieszczać w środku skrzynie najdłuższe i najwyższe. O ile skrzynie środkowe są znacznie dłuższe niż skrzynie zewnętrzne, należy część skrzyni środkowej wystającą poza sztuki zewnętrzne umocnić osobnymi podporami. W razie gdy skrzynie środkowe przewyższają znacznie skrzynie boczne, lub gdy ich podpory nie sięgają do $\frac{2}{3}$ wysokości skrzyń środkowych, należy je również podeprzeć tuż przy górnych krawędziach skrzyń.

§ 21.

O ile skrzynki ze szkłem nie wystają ponad ściany wagonu więcej jak o trzecią część, można ładować wagony do pełna aż do samych ścian. Wówczas jednak należy powiązać wszystkie skrzynki tak, aby stanowiły jedną całość. Jeżeli wewnątrz wagonu nie zostało wypełnione, skutkiem czego pomiędzy skrzynkami a ścianami bocznymi wagonu znajduje się wolna przestrzeń, wówczas należy umocować po obu stronach pomiędzy skrzynkami a ścianami bocznymi wagonu, po 2, pionowo ustawione silne kawałki drzewa, służące jako kłonicie celem zabezpieczenia ładunki przed przesunięciem się.

§ 22.

Skrzynki wyższe niż 2 i $\frac{1}{2}$ metra należy oprócz umocnienia zapomocą podpórki przygwoźdżonych klocków drewnianych względnie poprzeczek, umocować ponadto łańcuchami lub linami. Dla tego też należy celem zapobieżenia obaleniu się skrzyń, posługiwać się łańcuchami lub linami umocowanymi po stronie długości wagonu, które należy potem napiąć i silnie przywiązać bądź do pierścieni służących do tego celu a umieszczonych w wagonie, bądź też do osady zderzaków, bądź wreszcie do osady kłonicy. Celem zapobieżenia uszkodzeniom lin w miejscach zetknięcia się liny z ładunką, a w szczególności na ostrych krawędziach, należy je skutecznie zabezpieczyć stosownym materiałem, który jednak musi być stale połączony ze skrzynią np. przez obicie skrzyni silną plecionką słomianą lub innymi miękkimi podkładkami.

§ 23.

Przesyłki przeznaczone dla różnych odbiorców lub poszczególnych stacyj nie mogą przy załadunku ściśle do siebie przylegać, ani też nie mogą być razem związane. Przeciwnie, każda przesyłka musi być ładowana oddzielnie i oddzielnie umocowana i zabezpieczona w ten sposób, aby przy wyładunku jednej przesyłki nie były zagrożone inne przesyłki załadowane razem.

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

§ 24.

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

§ 25.

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

G. Wskazania wyjątkowe.

§ 26.

¹ Na przyjęcie i wysłanie na koleje zagraniczne przedmiotów, wystających w jakimkolwiek miejscu poza dozwoloną skrajnią ładunkową, lub przy których wysięg poza osi krańcowe, lub sworznie przekracza 6,5 metra, lub połowę rozstępu pomiędzy osiami krańcowymi, lub sworzniami, wymagane jest uprzednie porozumienie się z temi kolejami. Toż samo stosuje się do przedmiotów o wadze większej niż 25 ton; jednakże w tym ostatnim wypadku porozumienie się nie jest potrzebne, o ile przewóz uskutecznia się tylko na głównych liniach, waga zaś nie przenosi 3,6 ton na metr długości wagonu, włączając zderzak, jeśli tylko w wykazach rozstępu osi lub skrajni taboru nie są wymienione inne normy obciążenia.

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

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

§ 27.

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

§ 28.

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